

І. ГЕОГРАФІЯ РЕКРЕАЦІЇ ТА ТУРИЗМУ: ТЕОРЕТИЧНІ ТА ПРИКЛАДНІ ПИТАННЯ

УДК 911.3

Смирнов І.Г.

ЛОГІСТИКА МИТНОГО КОНТРОЛЮ МІЖНАРОДНИХ ТУРИСТИЧНИХ ПОТОКІВ В СВІТЛІ ПІДГОТОВКИ УКРАЇНИ ДО ЄВРО- 2012

Тема статті – логістика митного контролю туристопотоків – знаходиться на перетині новітніх напрямків логістичної теорії та практики, а саме – митної логістики та логістики туризму. Розкрито митні вимоги при перетині державного кордону України туристами, зокрема, щодо перевезення ручної поклажі, багажу, валюти, домашніх та диких тварин. Обґрунтовано логістичні підстави до створення швидкої та ефективної системи митного контролю пасажиро(туристопотоків та вантажопотоків), конче необхідної в умовах підготовки та проведення ЄВРО-2012 в Україні та Польщі.

The article's subject is on the crossroad of two modern directions of logistical theory and practice – customs logistics and travel logistics. Shown Ukraine's customs rules for tourists, especially their luggage, currency, domestic and wild animals. Laid ant logistical basis for creation of quick and effective customs control system in Ukraine considering big touristic and freight flows through her boundaries, which is a high necessity in conditions of preparation and conduction of EURO-2012 in Ukraine and Poland.

Постановка наукової проблеми. Функціональна структура митної логістики розкриває логістичні особливості здійснення митної діяльності (митного контролю) на різних видах транспорту – автомобільному, залізничному, повітряному, водному, а також трубопровідному та електронному. Але це відноситься до митного контролю вантажопотоків. А от логістичні особливості митного контролю пасажиропотоків, зокрема туристопотоків, при перетині ними державного кордону України не отримали достатньої уваги в літературі. Отже, тема статті знаходиться на перетині двох новітніх напрямків логістичної теорії та практики, а саме – митної логістики та логістики туризму, вона має підвищену актуальність в умовах підготовки та проведення ЄВРО-2012 в Україні та Польщі.

Літературні джерела та публікації з теми статті в основному торкаються розкриття митних формальностей у міжнародному туризмі [1, 41; 2, 286; 3, 158; 4, 336]. З боку митної справи розглядаються методи і технічні засоби митного контролю [5, 52]. Логістичний аспект проблеми відображений в працях автора зокрема, в публікаціях з митної логістики та логістики туризму [6; 7; 8; 9]. Отже, дана стаття продовжує дослідження автора з вказаних напрямків.

Метою статті є розкрити сутність та особливості такого складника функціональної структури митної логістики, як логістичне забезпечення митного контролю пасажиро(туристо)потоків, обсяг яких на кордонах

України динамічно зростає, отже, виникає проблема достатньої пропускну здатності існуючої митної інфраструктури з врахуванням вимоги швидкого та ефективного митного контролю на предмет виявлення порушень митних правил.

Виклад основного матеріалу. При перетині державного кордону України кожний турист підлягає митному контролю. В той час, як в одних країнах ця процедура майже непомітна, в інших митні формальності можуть зайняти багато часу. Питання про порядок переміщення туристами через кордон товарів для особистих потреб є достатньо складним та змінним, оскільки він безпосередньо залежить від соціально-економічного стану в країні. Практично всюди товари особистого споживання, що ввозяться та вивозяться туристами, звільняються від митних платежів та зборів. Але від туриста можуть зажадати пояснень та доказів того, що він везе речі власне до особистого споживання. Якщо мова йде про кількість предметів особистого користування, що перевозяться через кордон, то запроваджується поняття в «розумній кількості». Міжнародна організація економічного співробітництва та розвитку (ОЕСР), у відповідності до стандарту 20 Додатку F.3 до Конвенції Кіото (Міжнародна конвенція зі спрощення та узгодження митних процедур) до предметів особистого споживання відносить (<http://mba.vavt.ru/dicdoc/kiotoconvention>): а) особисті ювелірні прикраси; б) фото та кінокамери з достатньою кількістю фото та кіноплівки та додаткове обладнання до них; в) переносні слайд або кінопроектори з достатньою кількістю слайдів або плівок та додаткове обладнання; г) біноклі; д) портативні музичні інструменти; е) переносні програвачі з платівками; є) переносні магнітофони, приймачі та телевізори; ж) переносні друкарські машинки; з) дитячі та інвалідні візки; и) спортивне устаткування різних видів; і) портативні відеоканери та відеоманітофони; ї) портативні комп'ютери; й) мобільні телефони.

Існують також кількісні обмеження на безмитне переміщення тютюнових виробів, вина та міцних алкогольних напоїв, парфумів, кави, чаю, а також ліків до особистого вжитку. Відповідно до рекомендацій ОЕСР та стандарту 22 Додатку F.3 Конвенції Кіото ця кількість дорівнює:

- а) 200 г тютюну, або 200 сигарет, або 50 сигар, або будь-яке сполучення цих виробів, що не перевищує 250 г;
- б) 2 л вина та 1 л міцних алкогольних напоїв;
- в) 250 г туалетної води та 50 г парфумів;
- г) 500 г кави та 100 г чаю;
- д) ліки в необхідних кількостях до особистого вжитку.

Слід пам'ятати про те, що все, що везе з собою турист (фізична особа) в супроводжувальному (ручна поклажа) та в несупроводжувальному багажу, називається товаром. До ввезення – вивезення низки товарів практично в усіх країнах світу потрібний спеціальний дозвіл. До цієї категорії насамперед відносяться: зброя, наркотики, порнографічна продукція, а також продукція, що пропагує расову, етнічну або регіональну ворожнечу, війну, жорстокість. В інших

випадках до цієї категорії можуть бути віднесені будь-які друковані та інші матеріали, що скеровані на повалення конституційного ладу країни. Також слід мати на увазі, що в разі, якщо турист за приписом лікаря регулярно застосовує якісь спеціальні ліки, тим більше ті які містять наркотичні речовини, то з метою запобігання непорозумінь з митниками та владою на кордоні іноземної держави слід обов'язково мати при собі медичний припис та рецепт на даний препарат з вказівкою торговельної та латинської назви. Як оптимальний варіант українському туристу рекомендується мати наведені документи і на англійській мові.

Митна вартість товару, що переміщується через кордон, визначається його ціною в роздрібній торгівлі. Тому турист повинен підтвердити вартість покупки чеком з вказівкою місця, часу та обставин купівлі. Отже слід завжди зберігати чек (рахунок, накладну) на річ, що завозиться до країни.

Митний кодекс України, запроваджений 01.01.2003 р., містить 432 статті. Усі вони в цілому відповідають світовим нормам митного регулювання, але разом з тим деякі з них додатково конкретизуються інструкціями Державної митної служби України. Згідно Митного кодексу України:

а) всі особи при перетині кордону несуть рівну відповідальність зі сплати мита, податків на додану вартість та акцизів, митних зборів;

б) митному огляду не підлягає ручна поклажа та супроводжувальний багаж Президента України, Голови Верховної Ради України, народних депутатів України, Прем'єр-міністра України, Першого віце-прем'єра-міністра України, Голови та суддів Верховного Суду України, Голови та суддів Конституційного Суду України, Міністра закордонних справ України, Генерального прокурора України, та членів їхніх сімей, які прямують разом з ними (ст. 67);

в) звільняються від оподаткування товари при в'їзді та виїзді з України, сумарна вартість яких не перевищує 200 євро, а загальна вага не перевищує 50 кг, та які знаходяться в супроводжувальному багажі громадян (за умови усного декларування), або пересилаються в несупроводжувальному багажі або надходять на адресу громадян у міжнародних поштових відправленнях;

г) дозволяється вивіз-ввіз у особистому багажі громадян не більше 5 л пива;

д) дозволяється ввезення на територію України продуктів харчування для власного споживання на суму до 50 євро; такі продукти харчування декларуються усно або письмово за бажанням власника або на вимогу посадової особи митниці;

е) для спрощення порядку переміщення товарів необхідно, щоб дані товари не були призначені для виробничої або іншої комерційної діяльності, тобто вони повинні призначатися лише для особистого вжитку туриста або членів його родини (ст. 68); цю „незначну” різницю в їхньому призначенні визначає митниця.

Найчастішою помилкою туристів є *недекларування валюти*, якщо її обсяг перевищує встановлені правила – в подібному випадку за виявлення митниками, вона просто забирається на користь держави. Дорожні чеки та кредитні картки декларуванню не підлягають. Із зростанням обсягів міжнародного туризму та розширенням його географії все більша кількість українських громадян зіштовхується з іноземною валютою. Розібратися в іноземних грошових знаках є складним завданням навіть фінансовим працівникам. Щодо туристів, то для них „чужі” гроші можуть бути не тільки незвичайними, але й пов’язаними з можливими неприємностями, оскільки за обміну валюти часто бувають зловживання та махінації. До того ж все більше з’являється фальшивих банкнот. Як вважають фахівці, 80 % „фальшивок” припадає на долари США. Згідно статті 11 Декларації Міжнародної конвенції з боротьби з підробкою грошових знаків (Женева, 1929) фальшиві грошові знаки підлягають конфіскації та наданні або уряду, або емісійному банку, що випустив відповідні грошові знаки. Все це вимагає від турфірм попереднього ознайомлення з валютою тієї країни, куди прямують туристи.

В кожній країні діють свої правила та порядок ввозу-вивозу валюти, тому їх слід уточнити безпосередньо перед подорожжю. Приміром, у США декларується ввіз-вивіз валюти на суму понад \$ 10 000, в Норвегії – за перевищення суми 25 тис. крон, у Фінляндії при ввозі-вивозі реєструється всі наявна валюта – це потрібно до складання платіжного балансу країни, а в Австралії – за перевищення 5 тис. австралійських доларів необхідно заповнити статистичний бланк.

З іншого боку на в’їзді до певних країн у туриста можуть зажадати гарантії його фінансової заможності. Так у випадку Іспанії, Італії, Франції, Німеччини, Голландії, Великої Британії, Португалії необхідно мати суму із розрахунку 50 євро на день; Австрія – 80, Швейцарія – 100 євро і прикордонник може попросити туриста пред’явити цю суму.

Рекомендації ЮНВТО відносно валютних формальностей такі: а) дозвіл ввезення валюти за умови відзначення всієї суми в митній декларації; б) повна інформація потенційних відвідувачів та туристів, щоб звести до мінімуму їхні незручності та фінансові труднощі; в) можливість зворотнього обміну валюти при виїзді з країни; г) обмін валюти на національні гроші тільки за бажанням туриста; д) наявність на пункті пропуску або митному посту на видному місці правил, що регулюють обмін валюти, виходячи з поточного обмінного курсу; е) при виїзді своїх туристів дозвіл мати їм достатні суми своїх грошей для зворотньої поїздки своєю країною до місця проживання.

Важливо мати на увазі, що в низці країн діють суворі валютні порядки та прийняті закони, за якими національні гроші є єдиним дозволеним засобом при операціях з купівлі-продажу на території країни. Отже, в цих країнах здійснення валютно-обмінних операцій в обхід уповноважених банків є кримінальним злочином та турист за нелегальний обмін валюти може реально потрапити під суд. В інших країнах, навпаки,

шахрайство при обміні грошей не вважається злочином, тому звернення до послуг „мінйолів” загрожує значними фінансовими втратами.

Оскільки валютні формальності часто оновлюються, турфірмам необхідно їх регулярно уточнювати та без зволікань доводити до відома туристів. Наприклад, в Україні з липня 2008 р. дозволяється вивозити/завозити іноземну валюту, в обсязі, що еквівалентний 10 000 євро. Саме така сума використовується в країнах ЄС зокрема в тих з них, що входять до зони євро. „Зона євро”, або Європейський монетарний союз, була утворена в 1999 р., коли євровалюта почала використовуватися в безготівкових розрахунках країн ЄС та остаточно оформилася в 2002 р. (1 липня), коли євро став готівковим. Нині до „зони євро” належать 12 країн – „старих” членів ЄС (з 15 - окрім Великої Британії, Швеції, Данії), а також деякі країни – нові-члени ЄС (Словенія, Кіпр, Мальта). Готуються до вступу до „зони євро” решта країн – „нових” членів ЄС, передусім Польща, Словаччина, Угорщина, країни Балтії. ЮНВТО провела спеціальний семінар „Євро та туризм”, на якому відзначалися перевага запровадження цієї валюти, а саме: а) зникає необхідність витратити час та кошти на обмінні операції, б) з’являється можливість порівнювати ціни та послуги в різних країнах, отже ціни на турпослуги стають „прозорішими”; в) спрощуються функції поліції та сек’юриті, скорочується кількість шахрайств при обміні валюти.

Подорож з тваринами. З-за кордону пасажери можуть перевезти тварини, що їм належать, за наявності міжнародних паспортів на цих тварин, які оформлені державними ветеринарними органами країн вивезення тварин або повинні бути зроблені відмітки про те, що тварини є клінічно здоровими та вакцинованими проти сказу. Вакцинація має бути проведена не раніше, ніж за 12 місяців та не пізніше, ніж за 30 днів до дати виїзду. Міжнародні документи обмінюються на ветеринарні свідоцтва України.

За кордон (при перетині кордону України) пасажери можуть перевозити тварин, що їм належать, за наявності ветеринарного свідоцтва, яке оформлюється у ветеринарній державній клініці в термін три дні до вильоту з обов’язковим щепленням від сказу, а потім замінюється на міжнародний сертифікат. На митниці також потрібно пред’явити дозвіл на вивіз тварини.

Територією України домашні тварини перевозяться за ветеринарним свідоцтвом встановленого зразку з відміткою ветеринарної служби аеропорту. Умови транспортування (наявність клітки, ціни за перевезення тощо) повідомляються пасажирові при купівлі квитка. Перевезення тварини оплачується незалежно від наявності в пасажера іншого багажу. Вага тварини з контейнером не включається до норми безкоштовного провозу багажу. Тварини вагою до 8 кг (у контейнері) можуть подорожувати в салоні літака, понад 8 кг – тільки у вантажному відділенні. Собаки – поводити, що супроводжують сліпих пасажирів, перевозяться безкоштовно. При бронюванні квитка на літак пасажирові необхідно повідомити, що з ним

летітиме тварина, квиток для якої набувається в аеропорту. Його вартість дорівнює вартості понаднормативного багажа, виходячи з ваги тварини, але за тарифами першого класу, навіть якщо пес летітиме в багажному відділенні. В потязі собака може їхати в одному купе з хазяїном за умови, що інші попутники не мають заперечень щодо цього.

Багато авіакомпаній мають обмеження щодо провезення тварин, так, російський „Аерофлот” в одному салоні з пасажирами дозволяє летіти тільки чотирьом собакам. Кішки повинні слідувати в спеціальних сумках (кошиках). Перед польотом за бажанням власника собаки їй можуть зробити заспокійливий укол. „Аерофлот” не має спеціальних вимог щодо кліток для тварин. Але в інших країнах пасажира можуть не пустити в літак, якщо вважатимуть, що клітка занадто мала та тварині в ній незручно. В подібному випадку пасажиру доведеться купити більш комфортабельну клітку та спеціальний заспокійливий засіб для тварини.

В низці країн існує заборона на ввезення певних видів тварин. Так, до Уругваю заборонено завозити будь-яких птахів, до Франції та Ізраїлю не дозволяється завозити цуценят та кошенят віком від трьох місяців, до Саудівської Аравії не можна завозити курчат, індичок, голубів, качок, гусей та папуг. У багатьох країнах тварини, що завозяться, підлягають обов’язковому карантину: Тайвань та Куба – на 14 днів, США – на один місяць, Швеція – на 4 місяці, Мальта, Кіпр, Велика Британія – на 6 місяців (при чому все це – на платній основі – від \$ 150 до \$ 500). Отримати довідку про правила перевезення тварин можливо в кожній авіакомпанії. При поселенні до готелю (там, де це дозволяється) туристу з твариною доведеться знімати двомісний номер. У готелю пасажиру рекомендується взнати адресу найближчої ветеринарної клініки, оскільки при відльоті необхідна довідка від ветеринара, що тварина не захворіла.

При перевезеннях собак слід вдягти на них намордники та тримати на короткому повідку. Собак можна перевозити в спеціальних транспортних клітках – на колесиках та з ручками. Це зручно, але вимагає попереднього при звичання тварини. Цуценят найкраще перевозити в коробках або сумках, але при цьому слід потурбуватися про вільний доступ повітря. Не слід забувати про воду, щоб тварина не відчувала спраги, та про необхідність вигулювати собаку через кожні 5-6 годин. У разі поїздки залізницею з цією метою слід попередньо ознайомитися з розкладом та обрати відповідні зупинки.

Для перевезення кішок найкраще використовувати спеціальні транспортні контейнери – пластикові валізки з отворами для повітря або плетені з лози кошики з кришкою, що замикається. До перевезення кошенят підійдуть м’які заплечні сумки. Якщо турист подорожує автомобілем, то не слід випускати кішку з метою попередження несподіваностей. Якщо очікується нетривала поїздка (не більше доби), то останнє кормління перед подорожжю повинно бути не менше ніж за 5-6 годин, інакше під час поїздки в кішки може виникнути рвота. За тривалої поїздки слід дати кішці трохи їжі та забезпечити можливість піти в туалет.

Гризунів належить перевозити в скляному слоїку, закритому щільною кришкою, але з достатнім доступом повітря. Слоїк слід тримати вертикально. На дно добре насипати матеріал, що всмоктує вологу: тирсу, подертий на дрібні шматочки папір. Для морських свинок можна використати абсорбуючі гранули для кішок.

Птахів рекомендується перевозити в спеціальних транспортних дротяних сітках або в спеціальних клітках (з трьох боків фанерних, з четвертого боку – з металічними ґратами), які слід закрити темною тканиною, щоб позбавити птахів від зайвих хвилювань. Якщо птах великий, то для його перевезення можна використати дорожній контейнер для кішок. У дорозі птаху слід дати чисту воду, трохи покорму. Однак, якщо поїздка займає не більше 5-6 годин, то пташину можна не кормити. Якщо птах сильно нервує під час поїздки, то йому можна приготувати спеціальний заспокійливий відвар з кропиви, аптечної ромашки, валеріани та інших лікувальних трав – з невеликою добавкою цукру. Птах сам питиме цей відвар з поїлки. Якщо пасажир подорожує літаком взимку, то не рекомендується здавати клітку з птахом до багажного відділення.

Плазунів (змій, великих ящірок) дозволяється перевозити в спеціальних бавовняних мішках – з округлим простроченим твердим дном та горловиною, що зав'язується міцною мотузкою чи стрічкою. Також змій можна перевозити в спеціальних дерев'яних ящиках з вентиляційними отворами та з металевою сіткою, при цьому стінки всередині ящика слід викласти цільним шматком пенопласту, а на дно ящика слід накидати пенопластову крошку шаром 15-20 см. Якщо перевозяться неотруйні гадюки, то кришку ящика достатньо просто прибити цвяхами. При транспортуванні отруйних змій застосовуються шурупи та вимагається обов'язковий напис українською мовою адресата та англійською мовою великими червоними літерами „Обережно, небезпечна тварина!” Дрібних плазунів (ящірок та земноводних) можна перевозити в спеціальних пластикових контейнерах або в хлорвінілових трубках, які обгорнуті на кінцях тканиною, що вільно пропускає повітря та стягнута гумкою.

Риб можна перевозити в поліетиленових пакетах, що на 1/3 заповнені водою та на 2/3 повітрям. При цьому горловину пакету слід замотати ізострічкою. Якщо риба колюча, то пакет всередині вистилається капроною сіткою. Перевозити риб дозволяється і в спеціальних ізотермічних контейнерах, в яких підтримується постійна температура води. При транспортуванні таких активних риб, як лосось або форель, у воду можна додати анестезуючий розчин, оскільки риба, випущена в свіжу воду, швидко приходить до тями. Комах слід перевозити в спеціальному слоїку, обв'язавши його зверху тканиною. Можна використати й контейнери, що призначені до перевезення дрібних ящірок. На дно такого контейнера добре покласти суху траву, опавше листя та деревинну труху. Логістичні особливості митного контролю громадян, пасажирів туристів. При в'їзді в Україну та перетині митного кордону держави туристи повинні мати при собі та пред'явити посадовим особам митниці: 1)

національний закордонний паспорт; 2) заповнену митну декларацію встановленої форми (при поверненні в країну постійного проживання необхідно додатково надати виїзну митну декларацію).

Для виїзду за кордон громадяни України при перетині митного кордону держави повинні мати при собі:

1) паспорт громадянина України для виїзду за кордон, проїзний документ дитини, дипломатичний, службовий паспорт або посвідчення особи моряка;

2) заповнену митну декларацію встановленої форми (обов'язково зберігається протягом всього часу перебування за кордоном);

3) банківську довідку або інші документи – у випадку коли обсяг наявності іноземної валюти перевищує встановлений ліміт (нагадую, що в Україні з липня 2008 р. це - 10 тис. євро).

При заповненні бланку митної декларації встановленої форми не допускаються прочерки, отже туристам необхідно у всіх графах писати «так», «ні» або відповідь за сенсом. Заповнення митної декларації є обов'язкове для кожної особи, яка досягла 16-літнього віку. Спотворення інформації в митній декларації тягне за собою відповідальність згідно з законодавством країни. В декларацію вносяться відомості про туриста, країну прибуття та країну походження, мету поїздки, особистий багаж, наявність валюти, предметів старовини та мистецтва, виробів з дорогоцінних металів та коштовних каменів, диких та домашніх тварин. Вказуються відомості про заборонені до перевезення речі і зброю, боєприпаси, наркотики, вибухові речовини, радіоактивні матеріали, високочастотні радіоелектронні пристрої. До виїзної митної декларації бажано також внести інформацію про нову дорогу кіноапаратуру, біноклі, фотоапарати, відеокамери. Митна декларація зберігається на весь час тимчасового виїзду та в'їзду і при поверненні пред'являється митним органам. Після завершення контролю співробітник митниці засвідчує декларацію печаткою і залишає в справах митниці з терміном зберігання, визначеним національним законодавством.

При митному контролі митні органи можуть застосовувати спрощений пільговий характер проходження туристів двома коридорами – «зеленим» і «червоним». «Червоний» коридор використовується для декларування товарів у письмовій формі, «зелений» - в усній. Застосування двох коридорів (каналів) забезпечує прискорення руху пасажиропотоку через державний кордон, збільшення пропускної здатності пунктів пропуску, спрощує та пришвидшує роботу митних органів. Безпосередньо перед двоканальною системою митного контролю створюється інформаційна зона (стенди, щити, табло, буклети), призначена для того, щоб туристи могли зробити свідомий вибір форми декларування товарів та відповідного коридору. Митники мають право вибірково перевірити будь-якого пасажирів, що обрав «зелений» коридор. Якщо правила проходження порушені (знайдена валюта або товари, що підлягають декларуванню), пасажир чекає штраф, можлива конфіскація незадекларованих речей, а

також занесення прізвища до спеціальної бази даних. Тому, щоб попередити можливі неприємності, туристам рекомендується завчасно, перед входом до «зеленого» коридору, перевірити всі свої речі. Якщо є якісь сумніви, краще заповнити митну декларацію та йти через «червоний» коридор. Митний контроль пасажирів, їх ручної поклажі та багажу, вантажів і транспортних засобів здійснюється паралельно на декількох лініях митного контролю. Лінія контролю повинна відповідати принаймні двом суперечливим вимогам:

а) забезпечувати нетривале та комфортне для пасажирів обслуговування;

б) здійснювати ефективний митний догляд транспортних засобів, вантажів, багажу та ручної поклажі.

Сумістити ці вимоги дозволяє застосування технічних засобів митного контролю. З цією метою митниці повинні оснащуватися технічними та спеціальними засобами (згідно ст. 62 Митного кодексу України). Технічні засоби митного контролю поділяють:

I. За принципом дії:

1.1. Засоби, що використовують властивості деяких променів проникати крізь об'єкти дослідження (інтроскопи);

1.2. Засоби, побудовані на певних властивостях електричного поля та електричного струму;

1.3. Засоби, що використовують закони фізичної оптики.

1.4. Механічні технічні засоби

1.5. Засоби, що використовують хімічні засоби.

II. За призначенням та місцем у технологічному процесі митного контролю.

2.1. Технічні засоби перевірки істинності документів, грошових знаків, цінних паперів та атрибутів митного забезпечення.

2.2. Технічні засоби виявлення предметів, недозволених до перевезення через митний кордон.

2.3. Технічні засоби ідентифікації предметів, що переміщуються через митний кордон.

2.4. Технічні засоби визначення якісних характеристик предметів, що переміщуються через митний кордон.

2.5. Технічні засоби визначення кількісних характеристик предметів, що переміщуються через митний кордон.

2.6. Технічні засоби контролю носіїв інформації та її утилізації.

2.7. Технічні засоби забезпечення функцій дізнання та документування в справах про контрабанду.

2.8. Технічні засоби спостереження в зонах митного контролю та прилеглих територіях.

2.9. Технічні засоби оперативного управління процесом митного контролю.

2.10. Технічні засоби збирання, обробки, збереження, документування та відображення інформації.

2.11. Технічні засоби для накладання митних забезпечень.

2.12. Елементи забезпечення функціонування технічних засобів митного контролю.

2.13. Спеціальні технічні засоби митного контролю.

III. За конструктивними особливостями:

3.1. Транспортні та камерні.

3.2. Стаціонарні, пересувні та портативні.

3.3. Універсальні та спеціальні.

3.4. Звичайні та захищені від дії зовнішнього середовища.

3.5. Політести та набори.

Нині забезпечення митних органів України технічними засобами контролю є незадовільним, так середня забезпеченість митних органів технічними засобами контролю становить 29 % від потреби, а моральне та фізичне їх зношення – 71 %. З огляду на цей стан Урядом України прийнята Державна цільова Програма забезпечення митних органів технічними засобами митного контролю на 2004-2010 роки, яка передбачає оснащення митниць сучасною технікою, такою як ендоскопи, інтроскопи рентгенотелевізійні (прямопоказувальні та транспортерні), портативні рентгенофлюориметри, рентгеноапарати портативні та модульні, експрес-аналізатори наркотичних речовин тощо.

Статистичні дослідження процесів переміщення через митний кордон України доводять, що в середньому на одного пасажера припадає 1,5 одиниці багажу та 1,0 одиниці ручної поклажі, що відповідає технічним можливостям інтроскопів. У той же час 50 % багажу та ручної поклажі цим можливостям не відповідають. Ще 10 % об'єктів, що пройшли контроль інтроскопами, підлягають поглибленому догляду з розпаковуванням.

Нормативний час на виконання операцій догляду пасажирів в середньому складає:

а) за допомогою інтроскопа камерного типу – 40 сек., транспортного типу – 30 сек. (це відповідає середньонормативному часу контролю одного місця багажу – 15 сек., одного місця ручної поклажі – 10 сек.);

б) із розпакуванням комплекту багажу і ручної поклажі пасажера – 180 сек. (що відповідає середньонормативному часу контролю одного місця багажу – 90 сек., одного місця ручної поклажі – 45 сек.).

Таким чином, середня тривалість митного контролю становить:

а) для пасажера, багаж та ручна поклажа якого потребує ручного догляду, - не більше 40 сек.;

б) для пасажера, багаж та ручна поклажа якого не потребує ручного догляду та розпакування – не більше 225 сек.;

в) для середньостатистичного пасажера із будь-якою формою догляду – 68 сек.

Для додержання загальноприйнятих умов обслуговування пасажирів у черзі перед лінією догляду встановлені такі норми: а) максимальна тривалість перебування пасажера в черзі – 6 хв.; б) розрахункова максимальна тривалість часу очікування та обслуговування – 7,1 хв.; в)

максимальна довжина черги із середньою тривалістю обслуговування 1,1 хв. – 6,45 осіб, або виключаючи першого пасажера, що вже обслуговується, - 6 осіб.

Розрахунковим показником пропускної спроможності лінії митного контролю є очікування кількості пасажирів за годину - N. Звідси необхідна кількість паралельно працюючих інтроскопів (n) повинна бути:

$$n = \left(\frac{N}{60} \right) 1,1 \approx 0,02 N.$$

За цією формулою можна обчислити необхідну кількість ліній контролю, приміром, в новому терміналі F аеропорту Бориспіль, відкритому в листопаді 2010 р. пропускна спроможність якого становить 900 пасажирів на годину. За формулою необхідна кількість ліній становитиме 18, а в терміналі F їх налічується 31 на першому поверсі та 11 на другому. Отже, пропускна спроможність нового терміналу F в два рази перевищує розрахункову, що слід вважати дуже позитивною ознакою підготовки України до ЄВРО-2012.

Пропускна спроможність митниці (митної системи) є лише одним із критеріїв, за якими визначається ефективність її діяльності. Оцінювання ефективності митниці (митної системи) базується на аналізі та синтезі логістично-технологічних процесів, що здійснюються в її підрозділах. Зокрема, аналіз митно-технологічних процесів та відповідних митно-логістичних потоків, притаманних митній системі, дозволяє виділити такі три групи процесів та потоків, як митно-виробничі, митно-інформаційні та митно-фінансові. Слід зазначити, що таке виділення є дещо умовним, оскільки в митній практиці ці процеси є щільно пов'язаними між собою, при цьому митно-виробничі потоки обов'язково супроводжуються митно-інформаційними та митно-фінансовими потоками (рис. 1).



Рис. 1. Структура інтегрованого митно-логістичного потоку при здійсненні митного контролю

Митно-виробничі процеси та потоки в митній системі поділяються на основні та додаткові (рис. 2). Основний митно-технологічний процес забезпечується низкою допоміжних процесів. Відмова одного з допоміжних процесів ускладнює виконання основного процесу; відмова декількох допоміжних процесів може зірвати увесь основний процес.

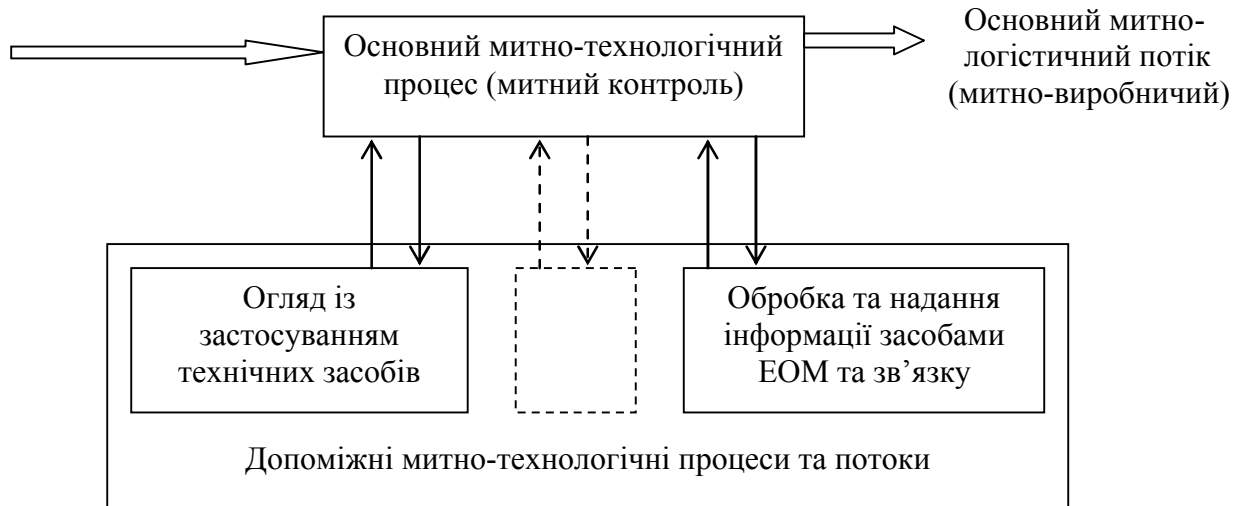


Рис. 2. Взаємозв'язок основного та допоміжних митно-технологічних процесів та митно-логістичних потоків

Митно-інформаційні потоки відображають результати роботи в галузі; вірність та своєчасність обробки митної інформації, її документування, відображення, збереження, доведення до відповідних підрозділів та службових осіб, керівництва. Ці потоки суттєво впливають на ефективність виробничого процесу, більше того, митно-інформаційні процеси та потоки, зберігаючи свою специфічність та складність, часто є складовими частинами митно-виробничих (технологічних) процесів. Зокрема, при здійсненні митного контролю митно-інформаційні процеси та потоки відіграють допоміжну роль. Для здійснення цих процесів застосовуються специфічні технології, технічні та програмні засоби. Технології митно-інформаційних процесів залежать від змісту інформації, що обробляється, її значимості, обсягу, а також вимог до її оперативності, достовірності, ступеню секретності тощо. Ці показники митно-інформаційних потоків визначаються саме основним митно-технологічним процесом та відповідним митно-логістичним потоком. Ефективність митно-технологічного процесу в митній логістиці характеризується певними кількісними критеріями. Наприклад, ефективність діяльності митної системи взагалі та ефективність діяльності окремих структурних підрозділів митної системи оцінюється за такими митно-логістичними критеріями.

1. Ймовірність виявлення недозволених до вивезення чи ввезення через митний кордон об'єктів (у теорії виявлення також використовують терміни «імовірності вірного виявлення» та «імовірність пропуску цілі»). Цей критерій застосовується для оцінювання ефективності діяльності окремої митниці чи усієї галузі (митної системи).

2. Пропускна спроможність митниці (чи усієї митної системи взагалі).

3. Середній час обслуговування пасажирів та вантажів у митниці чи в усій системі взагалі.

4. Сума попередження економічних збитків державі за окремою митницею чи всією системою взагалі (за визначений часовий інтервал).

5. Коефіцієнт економічної (логістичної) ефективності митниці чи митної системи, який визначається як відношення попереджених економічних збитків державі до загальних витрат на утримання митниці чи митної системи взагалі. З точки зору митної логістики, враховуючи митно-фінансові потоки, застосування останнього критерію не зовсім виправдане. Приміром, якщо через митницю протягом місяця переміщуються товари без порушень митних правил, то коефіцієнт економічної ефективності даної митниці дорівнюватиме нулю, що зовсім не відповідатиме дійсній ефективності її діяльності. Тому, за нашою думкою, критерій економічної (логістичної) ефективності митниці повинен базуватися на інших показниках її діяльності, наприклад, на перерахованих протягом певного часу коштах в державний та місцеві бюджети.

Ефективність митно-логістичної діяльності під час митного контролю пасажиро(туристо)потоків та вантажопотоків окрім ефективності митно-технологічного процесу також потребує врахування ще двох чинників: по-перше, це ефективність використання технічних засобів, що застосовуються в митно-виробничому процесі; по-друге, це ефективність праці митного персоналу під час митного контролю.

Ефективність технічних засобів митної системи з позиції митної логістики оцінюється, як внесок конкретного технічного засобу в покращення показників діяльності митниці за наведеними критеріями. Для технічних засобів митного контролю можна застосувати всі п'ять вищенаведених критеріїв з урахуванням зауваження щодо критерії економічної ефективності. Для цих критеріїв стосовно технічних засобів митного контролю доцільно запровадити відношення:

$$K_p / K_{tz},$$

де K_p – значення критерію в ручному режимі (без застосування технічних засобів митного контролю); K_{tz} – значення критерію в режимі застосування технічних засобів митного контролю.

Наприклад, для випадку із виявлення виробу із золота серед інших подібних за зовнішніми ознаками виробів критерій ефективності застосування детектора типу «Проба» становить $0,5/0,95 = 0,526$. У загальному випадку значення цього критерію залежить від досвіду, кваліфікації службової особи, ступеню втоми, його чесності, відповідальності (чисельник) і можливостей технічного засобу митного контролю пасажиро (туристо) потоків та вантажопотоків (знаменник). Чим вищими є відповідні можливості технічного засобу закладені в принцип його дії та конструктивні особливості, тим ближчими до нуля буде значення цього критерію. Відзначимо, що подібним чином поводитьься і третій критерій, в той час як критерії 2,4 та 5 апріорі повинні бути більшими за одиницю.

Щодо чинників, що дозволяють досягти найвищих значень вказаних критеріїв (тобто визначають ефективність використання технічних засобів у митній логістиці), то до них насамперед відносять: а) умови експлуатації (встановлення, режим живлення, правильність експлуатації, своєчасність і повнота проведення технічних оглядів та регламентичних робіт); б) кваліфікацію та досвід спеціалістів, що безпосередньо використовують технічні засоби в технічному процесі.

Отже, значний вплив на ефективність митно-технологічних процесів здійснює людський чинник. У митно-логістичній діяльності, зокрема під час здійснення митного контролю пасажиро (туриста) потоків та вантажопотоків на людину – посадову особу митниці – покладається найбільш відповідальна функція – прийняття остаточного рішення, щодо їх пропуску через кордон та виявлення порушення митних правил. В цьому випадку вирішальне значення має компетентність, відповідальність, рівень фахової підготовки митника. Значна кількість технологічних процесів у митній системі України є недостатньо автоматизована або недостатньо забезпечена необхідними технічними засобами. Деякі митно-технологічні операції поки що взагалі не можуть бути спрощені чи прискорені за допомогою технічних та програмних засобів. Через ці причини пропускна спроможність митниць залишається невисокою, проявляються помилки в роботі митників, що негативно впливає на ефективність митного контролю.

Розглядаючи технологічний процес митного контролю, можна виділити три ситуації, коли митний контроль виявляється неефективним: 1) технічні засоби митного контролю не забезпечили потрібної імовірності виявлення порушення митних правил; 2) інспектор внаслідок недостатньої кваліфікації чи незадовільного психофізіологічного стану фізично об'єктивно виявився неспроможним виявити порушення митних правил; 3) інспектор допустив зловживання службовим становищем і навмисно дозволив порушити митні правила.

У перших двох випадках можна вести мову про удосконалення технічних засобів митного контролю, розробку та впровадження більш ефективних методів контролю. В третьому випадку діє чисто людський чинник. Виправляти таку ситуацію можливо шляхом кращої виховної роботи з кадрами. Але і в другому випадку ефективність митного контролю значно залежить від людського чинника, оскільки в умовах напруженої роботи інспекторів змінюється їхній психофізичний стан протягом робочої зміни, що впливає на пропускну спроможність лінії контролю (через зниження продуктивності праці інспектора) і на параметр закону розподілу імовірності в праці інспектора. За цим законом протягом робочої зміни інспектора митниці виділяються три фази: а) поступове входження в робочий стан, коли працездатність швидко підвищується, а кількість помилок зменшується; б) компенсація, коли працівник досягає найвищої продуктивності праці та найменшої кількості помилок; в) фаза втоми, коли продуктивність праці може різко зменшитися, а кількість

помилки – зрости. Остання фаза є найбільш небезпечною, тому тривалість робочої зміни інспектора митниці слід планувати так, щоб ця фаза практично виключалася. Отже, тривалість робочої зміни митного інспектора повинна визначатися з обов'язковим врахуванням: по-перше, допустимого рівня зниження продуктивності праці; по-друге, допустимим рівнем зниження імовірності помилки; по-третє, порядком організації роботи митної служби; по-четверте, ступенем забезпеченості митно-логістичного процесу технічними засобами.

Митно-логістичні операції з митного контролю з використанням технічних засобів повинні забезпечувати контроль: 1) ручної поклажі та багажу пасажирів (туристів) та транспортних службовців; 2) окремих предметів ручної поклажі та багажу; 3) туристичних автобусів, легкових автомашин, автопричепів та мікроавтобусів; 4) контейнерів, велико та середньо-габаритних вантажів; 5) вантажних автомобілів, трейлерів та рефрижераторів; 6) міжнародних поштових відправлень.

Під час організації митного контролю застосовують декілька моделей обслуговування пасажирів (туристів) та вантажів, які враховують потрібну достовірність контролю, максимально допустимий час перебування об'єкта перевезень у зоні митного контролю, вартість системи тощо. Розглянемо дві можливі логістичні моделі організації митного контролю з такими вихідними даними:

1) у зону контролю з m лініями надходять об'єкти перевезень, які складають найпростіший потік запитів з параметром q ; у свою чергу цей потік розпадається на n ще простіших потоків з параметрами: $q_n = \frac{q}{m}$; 2) кожна лінія обслуговує тільки один запит, інші запити повинні чекати початку обслуговування або в загальній черзі (модель 1) або в черзі певної лінії (модель 2), час перебування в черзі – необмежений; 3) час обслуговування підкоряється показовому закону розподілу з параметром γ ; 4) час безвідмовної роботи обладнання кожної лінії підкоряється показовому закону розподілу з параметром α ; 5) час встановлення працездатності лінії підкоряється показовому закону розподілу випадкових величин з параметром μ .

За цими вихідними даними утворюється система диференціальних рівнянь, що описує функціонування кожної лінії та системи контролю в цілому. Розв'язавши цю систему рівнянь, одержуємо необхідну для обслуговування кількість ліній. Проте існує спрощений варіант вирішення проблеми, коли для визначення необхідної кількості ліній можна виходити лише з двох показників: 1) мінімальних витрат на обслуговування об'єкту перевезень ($C_{\text{обсл.}}$); 2) середнього допустимого часу перебування об'єкту в системі обслуговування ($T_{\text{обсл.}}$). Питомі витрати на обслуговування (на одиницю часу) перебування об'єкту в системі митного контролю складаються: а) з питомих витрат з використання лінії контролю (C_1); б) питомих витрат на перебування об'єкту перевезень у обслуговуючій системі (C_2 - це умовно постійні – вартість використання приміщень,

вартість комунальних послуг, вартість збитків, заробітна плата обслуговуючого персоналу). Якщо система працює за моделлю 2, тобто існує m незалежних ліній зі своїми чергами об'єктів (туристичних автобусів), то

$$m_{\text{опт}} = \rho \left(1 + \sqrt{\frac{c_2}{c_1}} \right),$$

де ρ – показник використання обладнання лінії.

Порівняння двох моделей доводить, що більшу пропускну спроможність має система, що побудована за моделлю 1, тобто коли лінії обслуговують загальний потік запитів. При цьому забезпечується менший час перебування запиту в черзі на обслуговування та менші витрати коштів. В обох логістичних моделях організації обслуговування кількість ліній можна визначити також виходячи з максимально допустимого часу перебування об'єкту контролю в черзі і безпосередньо в режимі контролю, про що згадувалося раніше.

Висновки. Митна логістика та логістика туризму перетинаються власне в темі даної статті – логістиці митного контролю туристопотоків. Щоб не порушувати митних правил при перетині митного кордону України туристам слід добре знати актуальні вимоги законодавства України щодо перевезення ручної поклажі багажу та валюти, а також домашніх та диких тварин, а працівникам турфірм – довести необхідну інформацію до туристів. Щодо працівників митних органів України, то їхнім обов'язком є застосувати положення митної логістики до створення швидкої та ефективної системи митного контролю пасажиро(туристо) потоків та вантажопотоків на митницях та митних постах з відповідною пропускну здатністю (логістичним потенціалом), щоб не створювати зайвих черг на прикордонних переходах і в той же час виявити випадки порушення митних правил. Це положення набуває підвищеної актуальності в умовах підготовки та проведення Євро-2012 в Україні та Польщі, коли через державні та митні кордони будуть спостерігатися підвищені туристопотоки.

1. Воскресенский В.Ю. *Международный туризм: учеб. пос. – 2-е изд. – М.: ЮНИТИ-ДАНА, 2008. – 463 с.*
2. Мальська М.П., Антонюк Н.В., Ганич Н.М. *Міжнародний туризм і сфера послуг: Підручник. – К.: Знання, 2008. – 661 с.*
3. *Организация международного туризма: учеб. пос. / под ред. А.А. Скамницкого. – М.: Гардарики, 2008. – 250 с.*
4. *Экономика и организация туризма: международный туризм: учеб. пос. / под ред. И.А. Рябовой. Ю.В. Забаева, Е.Л. Драчевой. – 3-е изд. – М.: КНОРУС, 2007. – 576 с.*
5. Ємченко І.В., Закусілова А.П. *Методи і технічні засоби митного контролю. Підручник. – К.: ЦУЛ, 2007. – 432 с.*
6. Смирнов І.Г. *Логістика туризму: Навч. пос. – К.: Знання, 2009. – 444 с.*
7. Смирнов І.Г., Хільчевська І.Г. *Логістика у зовнішньоекономічній діяльності//Регулювання зовнішньоекономічної діяльності: Навч. пос./ За ред. І.І. Дахна. – К.: ЦУЛ, 2009. – С. 65 – 150.*
8. Смирнов І.Г. *Бізнесові основи міжнародного туризму: Навч. пос. – К.: ВПЦ «Київський університет», 2007. – 125 с.*
9. Смирнов І.Г., Фоменко Н.В. *Міжнародний туристичний бізнес: Навч.-метод. пос. – І.-Ф.: Галицька академія, 2009. – 154 с.*