

Міністерство освіти і науки України
Університет митної справи та фінансів

Факультет управління
Кафедра публічного управління та митного адміністрування

Кваліфікаційна робота магістра

на тему: «Формування державної політики у сфері транзиту
через митну територію України»

Виконав: студент
групи ПУ23-1м
Спеціальність 281
«Публічне управління та адміністрування»
Струтинський М.Р.

Керівник: к.держ.упр, доц.,
Разумей Г.Ю.

Рецензент:
Начальник управління по роботі
з персоналом Дніпровської митниці,
к. держ. упр.
Ярова І.В.

АНОТАЦІЯ

Струтинський М.Р. Формування державної політики у сфері транзиту через митну територію України.

Кваліфікаційна робота на здобуття освітнього ступеня магістра за спеціальністю 281 «Публічне управління та адміністрування». Університет митної справи та фінансів, Дніпро, 2024.

Метою даного дослідження є формулювання рекомендацій щодо вдосконалення державної політики у сфері транзиту через митну територію України.

У першому розділі аналізуються сутнісні аспекти транзиту в міжнародній економіці, визначаються його поняття та значення, а також принципи формування державної політики у сфері транзиту. Розглядається міжнародний досвід регулювання транзитних операцій, який може слугувати основою для вдосконалення національної політики. Другий розділ присвячений детальному аналізу правового регулювання транзитної політики в Україні. Вивчається нормативно-правова база, що регулює транзит через митну територію країни, а також оглядається сучасний стан державної транзитної політики і основні тенденції її розвитку. Особливу увагу приділено проблемам реалізації державної політики у сфері транзиту, які потребують термінового вирішення. У третьому розділі пропонуються напрями вдосконалення державної політики у сфері транзиту в Україні. Включає в себе використання міжнародного досвіду для розвитку транзитної політики, а також пропозиції як щодо вдосконалення правового регулювання транзитних перевезень, так і розробку стратегічних напрямків розвитку транзитної системи України. Особлива увага звертається на митний режим, в рамках якого товари та/або транспортні засоби комерційного призначення переміщуються під митним контролем, що сприятиме підвищенню ефективності та прозорості транзитних операцій.

Ключові слова: державна політика, транзит, митна територія, правове регулювання, міжнародний досвід, транзитна система, митний контроль, зовнішньоекономічна діяльність.

SUMMARY

Strutyskyi M. Formation of State Policy in the Field of Transit through the Customs Territory of Ukraine. Master's thesis for obtaining a master's degree in specialty 281 "Public Administration". University of Customs and Finance, Dnipro, 2024.

The aim of this master's thesis is to formulating recommendations for improving the state policy in the field of transit through the customs territory of Ukraine.

The first section analyzes the essential aspects of transit in the international economy, defines its concepts and significance, and outlines the principles for forming state policy in the field of transit. The section also reviews international experience in regulating transit operations, which can serve as a basis for enhancing national policy. The second section is dedicated to a detailed analysis of the legal regulation of transit policy in Ukraine. It examines the normative and legal framework regulating transit through the customs territory of the country and reviews the current state of state transit policy and the main trends in its development. Particular attention is paid to the problems of implementing state policy in the field of transit, which require urgent solutions. The third section proposes directions for improving state policy in the field of transit in Ukraine. This includes utilizing international experience for the development of transit policy, as well as suggestions for enhancing the legal regulation of transit operations and developing strategic directions for the development of Ukraine's transit system. Special focus is given to the customs regime under which goods and/or vehicles of commercial purpose are moved under customs control, which will contribute to increasing the efficiency and transparency of transit operations.

Keywords: state policy, transit, customs territory, legal regulation, international experience, transit system, customs control, foreign economic activity..

ЗМІСТ

Стор.

ВСТУП	4
РОЗДІЛ 1. ТЕОРЕТИЧНІ ОСНОВИ ДЕРЖАВНОЇ ПОЛІТИКИ У СФЕРІ ТРАНЗИТУ	6
1.1. Поняття і значення транзиту в міжнародній економіці	6
1.2. Принципи формування державної політики у сфері транзиту	14
1.3. Міжнародний досвід регулювання транзитних операцій	21
РОЗДІЛ 2. АНАЛІЗ ПРАВОВОГО РЕГУЛЮВАННЯ ТРАНЗИТНОЇ ПОЛІТИКИ УКРАЇНИ	27
2.1. Нормативно-правова база транзиту через митну територію України	27
2.2. Сучасний стан та основні тенденції державної транзитної політики	36
2.3. Проблеми реалізації державної політики у сфері транзиту в Україні	44
РОЗДІЛ 3. НАПРЯМИ ВДОСКОНАЛЕННЯ ДЕРЖАВНОЇ ПОЛІТИКИ У СФЕРІ ТРАНЗИТУ В УКРАЇНІ	47
3.1. Використання міжнародного досвіду для розвитку транзитної політики	47
3.2. Напрямки вдосконалення правового регулювання транзитних перевезень	53
3.3. Визначення стратегічних напрямків розвитку транзитної системи України	56
ВИСНОВКИ	62
СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ	66
ДОДАТКИ	72

ВСТУП

Актуальність теми. Сфера транзиту через митну територію України є надзвичайно важливою для розвитку економіки держави. З огляду на вигідне географічне положення України, яка розташована на перехресті важливих торгових шляхів між Європою, Азією та іншими регіонами, формування ефективної державної політики у сфері транзиту має велике значення для залучення іноземних інвестицій, розвитку транспорту і логістики. Сьогодні українська митна служба стикається з багатьма викликами, зокрема, з необхідністю здешевлення і спрощення процедур транзиту, боротьбою з контрабандою та корупцією, а також зі створенням сприятливого бізнес-середовища. У цьому контексті необхідний критичний аналіз існуючої політики, а також порівняння з міжнародними практиками, що дозволяє виявити ефективні рішення для оптимізації процесів транзиту в Україні.

Мета і завдання дослідження. Метою даного дослідження є формулювання рекомендацій щодо вдосконалення державної політики у сфері транзиту через митну територію України.

Для досягнення цієї мети передбачено вирішення наступних завдань:

1. Визначити поняття і значення транзиту в міжнародній економіці.
2. Визначити принципи формування державної політики у сфері транзиту.
3. Дослідити міжнародний досвід регулювання транзитних операцій.
4. Визначити нормативно-правову базу регулювання транзиту через митну територію України.
5. Дослідити сучасний стан та основні тенденції державної транзитної політики.
6. Визначити проблеми реалізації державної політики у сфері транзиту в Україні.
7. Дослідити можливості використання міжнародного досвіду для розвитку транзитної політики.

8. Сформувати пропозиції щодо вдосконалення правового регулювання транзитних перевезень.

9. Визначити стратегічні напрями розвитку транзитної системи України.

Об'єкт і предмет дослідження. Об'єктом дослідження є процеси, що виникають під час державного регулювання транзиту товарів через митну територію України.

Предметом дослідження є формування державної політики у сфері транзиту через митну територію України.

Методологічна основа роботи. Методологічною основою даного дослідження є системний підхід, який дозволяє розглядати проблему транзиту у контексті взаємодії його соціальних, економічних та правових аспектів. У дослідженні використовуються методи порівняльного аналізу для оцінки української практики в порівнянні з міжнародними стандартами, а також методи статистичного аналізу для оцінки ефективності процесів транзиту.

Наукова новизна дослідження. Наукова новизна дослідження полягає в розробці теоретичних та практичних рекомендацій щодо вдосконалення державної політики у сфері транзиту через митну територію України. Зокрема, автор пропонує нові підходи до інтеграції електронних систем управління митними процедурами для спрощення та прискорення процесів транзиту.

Практичне значення одержаних результатів. Одержані результати дослідження можуть бути використані державними органами, що відповідають за митну політику та управління транзитом, а також підприємствами, які займаються міжнародними перевезеннями. Рекомендації можуть стати основою для розробки нових політик, що сприятимуть поліпшенню митних процедур та залученню інвестицій у галузь.

Апробація отриманих результатів. Отримані результати дослідження були представлені на ряді наукових конференцій, семінарів та круглих столів.

Структура кваліфікаційної роботи. Кваліфікаційна робота складається зі вступу, трьох основних розділів, висновків, списку використаних джерел з 50 джерел та чотирьох додатків.

РОЗДІЛ 1

ТЕОРЕТИЧНІ ОСНОВИ ДЕРЖАВНОЇ ПОЛІТИКИ У СФЕРІ ТРАНЗИТУ

1.1. Поняття і значення транзиту в міжнародній економіці

Транзит у міжнародній економіці займає важливе місце, оскільки він забезпечує переміщення товарів та послуг через територію країн без зміни власника. Цей процес є ключовим аспектом глобальної торгівлі, що впливає на економічний розвиток країн, регіональні інтеграції, а також на динаміку міжнародних відносин. Транзит може бути визначений як рух товарів або послуг з однієї країни в іншу (або кілька країн) через територію третьої країни. У більшості випадків це передбачає митну процедуру, яка дозволяє уникнути впровадження національних митних зборів на транзитні вантажі. Сучасна концепція транзиту передбачає широке використання різноманітних видів транспорту, таких як автомобільний, залізничний, морський та повітряний, що робить цей процес більш комплексним та технологічно обґрунтованим.

Перш ніж розкрити значення транзиту в міжнародній економіці, потрібно з'ясувати зміст поняття «транзит». На сьогодні існує велика кількість визначень даної категорії. В табл. 1.1, наведено визначення найбільш поширені.

Таблиця 1.1

Дефініції категорії «транзит»

Автор/джерело	Визначення
1	2
Гутченко К.А. [2]	Митний режим, відповідно до якого товари та/або транспортні засоби комерційного призначення переміщуються під митним контролем між двома органами доходів і зборів України або в межах зони діяльності одного органу доходів і зборів без будь-якого використання цих товарів, без сплати митних платежів та без застосування заходів нетарифного регулювання зовнішньоекономічної діяльності.
Гладка Н. [3]	Процедура, яка дозволяє товарам проходити через територію країни з метою подальшого перевезення в іншу країну, не підлягаючи митному оформленню у країні проходження.

Продовження табл. 1.1

1	2
Кунева З.Ю. [9]	Спосіб перевезення вантажів, що включає використання різних видів транспортних засобів (автомобільного, залізничного, морського, повітряного) для забезпечення їх доставки з одного місця в інше.
Пасічник А.М. [12]	Економічна діяльність, пов'язана з перевезенням товарів у межах міжнародної торгівлі, що створює додаткові доходи для країн-транзитерів через митні збори та збори за використання інфраструктури
Визначення автора	Явище, що сприяє інтеграції ринків і глобалізації економіки, яке включає в себе спрощення перекриттів між різними економічними системами та культурам у відповідь на зростаючі потреби в міжнародній торгівлі та обміні.

На основі наданих визначень категорії "транзит" можна виділити кілька підходів до її розуміння. Кожен підхід має свої особливості і акценти, які можна охарактеризувати наступним чином:

1. Географічний підхід. Цей підхід акцентує увагу на фізичному переміщенні предметів через територію держав. Він відображає роль транзиту в міждержавних відносинах та міжнародній мобільності, вказуючи на територіальні межі і маршрути, які проходять вантажі та пасажери. Географічний аспект транзиту є важливим для аналізу логістичних потоків і розробки транспортної інфраструктури.

2. Митний підхід фокусується на митних аспектах транзиту, зазначаючи, як регуляції і процедури впливають на ефективність перевезення товарів. Він підкреслює важливість митних правил у забезпеченні швидкості і простоти транспортування, а також функціонування міжнародних економічних зв'язків. Ефективні митні процедури можуть спростити і прискорити транзитні перевезення, тим самим збільшуючи їх обсяги.

3. Транспортний підхід акцентується на транспортних засобах і технологіях, що використовуються для переміщення вантажів під час транзиту. Він враховує різноманітність транспортних систем та їх інтеграцію між собою, що дозволяє оптимізувати логістичні процеси. Зазначений аспект включає дослідження транспорту як важливого елемента в межах транзитної інфраструктури та аналіз споживчого попиту на різні види перевезення.

4. Економічний підхід акцентує на економічних вигодах і наслідках транзиту. Він розглядає, як транзит може впливати на доходи держав, стимулюючи їх економічний розвиток завдяки отриманню митних коштів та зборів за використання дорожньої або портової інфраструктури. Економічний аспект є важливим для країн, які прагнуть скористатися географічним розташуванням для розвитку бізнесу у сфері міжнародної торгівлі.

5. Соціально-економічний підхід розглядає транзит як важливий фактор, що сприяє глобалізації та інтеграції ринків. Він підкреслює, як транзит може зменшувати бар'єри між країнами і регіонами, що робить можливим обмін товарами та послугами, а також культурний обмін. Соціально-економічний аспект враховує не лише фінансові, але й соціальні наслідки транзиту, такі як мобільність населення, зростання міжнародних зв'язків і вплив на культурну інтеграцію [2].

Тож, визначення категорії "транзит" демонструють різноманітність підходів до цього явища, що охоплюють географічні, митні, транспортні, економічні та соціально-економічні аспекти. Кожен з цих підходів надає своє унікальне розуміння транзиту і підкреслює важливість цього процесу в контексті міжнародної економіки. Поєднання цих підходів може дати комплексну картину про роль транзиту в глобальних торгових системах та його значення для розвитку окремих країн і регіонів.

Транзитні перевезення можуть мати різні форми, які можна класифікувати по декількох критеріях.

1. За географічним принципом можна виділити міжнародний і національний транзит.

Міжнародний транзит охоплює переміщення товарів між різними країнами, тоді як національний транзит стосується перевезення вантажів усередині однієї країни, зокрема через митні території.

2. Залежно від типу транспорту, транзит може бути автомобільним, залізничним, морським і повітряним. Кожен із цих видів має свої особливості, переваги та недоліки, впливаючи на вибір маршруту і транспортного засобу.

Також важливим є розрізнення транзиту на прямий і змішаний, де прямий передбачає безперервний рух вантажу без його перевантаження, а змішаний може включати кілька етапів перевезення з використанням різних транспортних засобів (рис. 1.1).

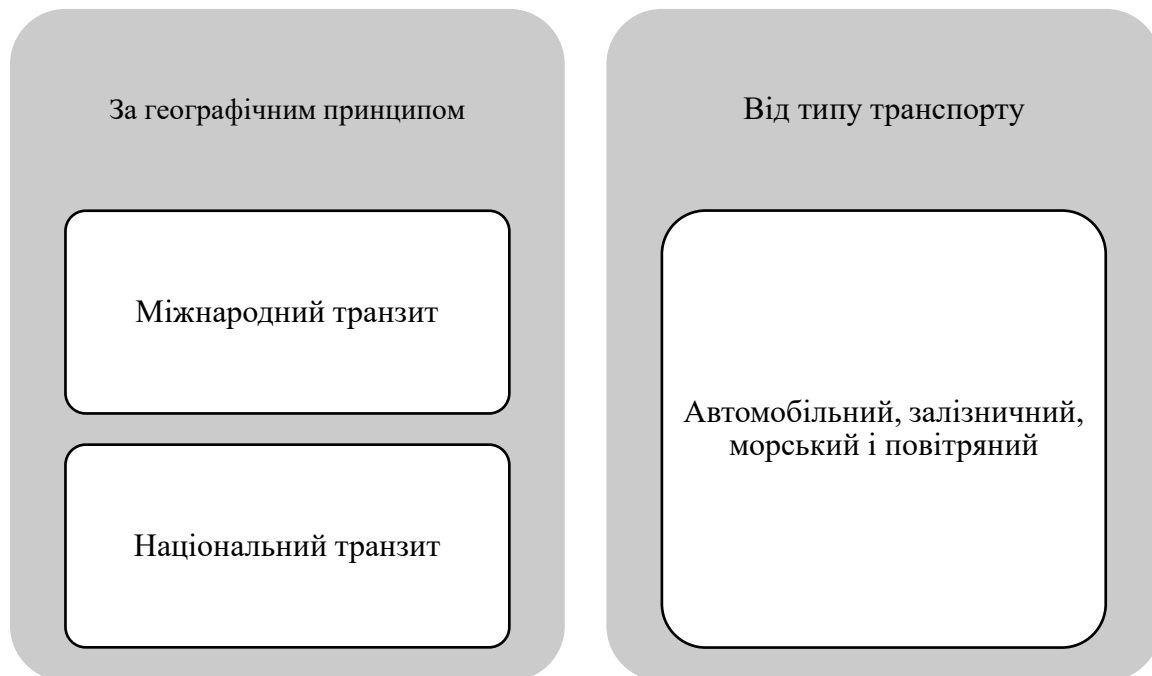


Рис. 1.1. Класифікаційні ознаки поділу транзиту

Транзит має кілька істотних ефектів для міжнародної економіки.

По-перше, він забезпечує економічну вигоду для країн, які виступають транзитерами, через надходження митних зборів та платежів за використання інфраструктури. Країни, що знаходяться на ключових торгових шляхах, можуть отримувати значні доходи від транзитної діяльності, що безпосередньо впливає на їхній бюджет і рівень життя населення.

По-друге, транзит сприяє розвитку інфраструктури, адже для забезпечення ефективності перевезень необхідно вдосконалювати дороги, залізниці, порти та аеропорти. Це не лише поліпшує умови для вантажоперевезень, а й стимулює економічний розвиток регіонів, створює нові робочі місця та підвищує загальний рівень зайнятості.

По-третє, ефективна транзитна система здатна підвищити конкурентоспроможність держави на міжнародній арені, залучаючи іноземних інвесторів, які шукають вигідні умови для ведення бізнесу.

Транзит також покращує доступ до ринків, що дозволяє українським виробникам експортувати свою продукцію до різних країн, знижуючи при цьому витрати на транспортування.

Не менш важливим є і вплив транзиту на глобалізацію економіки, оскільки він сприяє розвитку міжнародних ланцюгів постачання, інтеграції ринків та зменшенню культурних бар'єрів (табл. 1.2).

Таблиця 1.2

Характеристика аспектів впливу транзиту на глобалізацію економіки

Аспект	Характеристика
Транзит як економічний процес	Транзит є невід'ємною частиною міжнародної торгівлі, що передбачає перевезення товарів через території інших країн. Цей процес спрощує доступ до ринків, значно знижуючи витрати на транспортування і час доставки.
Транспортні коридори	Транзитна діяльність сприяє розвитку стратегічних транспортних коридорів, які полегшують з'єднання між основними економічними центрами. Наприклад, об'єднання Європи та Азії через транзитні маршрути може підвищувати ефективність логістичних процесів.
Залучення інвестицій	Країни, що мають інфраструктуру для транзиту, стають привабливими для інвесторів. Інвестиції в транспортну інфраструктуру (шляхи, порти, термінали) створюють нові робочі місця та сприяють економічному зростанню.
Розвиток регіонів	Транзит вносить значний внесок у розвиток місцевих економік, оскільки транспортування товарів відкриває нові можливості для бізнесу і торгівлі. Зростає попит на послуги логістики, зберігання та митного оформлення.
Підвищення конкурентоспроможності	Країни з розвинутою транзитною інфраструктурою стають більш конкурентоспроможними на глобальному ринку. Якісні транзитні послуги знижують витрати бізнесу, що сприяє збільшенню обсягу експорту та імпорту.
Екологічні аспекти	Ефективно організоване транзитне сполучення може зменшувати викиди CO ₂ завдяки оптимізації логістичних маршрутів. Вибір екологічно чистого транспорту також впливає на зменшення негативного впливу на навколишнє середовище.
Сприяння міжнародній торгівлі	Транзит полегшує доступ до зовнішніх ринків і стимулює міжнародну торгівлю. Це дозволяє підприємствам розширювати свої можливості й покращувати умови для ведення бізнесу на міжнародному рівні.

Узагальнюючи, транзит відіграє ключову роль у формуванні міжнародної економіки, оскільки забезпечує швидке й ефективне переміщення товарів між країнами, сприяє розвитку інфраструктури, генерує економічне зростання і підвищує конкурентоспроможність на глобальному ринку. Транзит не лише підтримує економічну інтеграцію, але й сприяє соціальному та екологічному прогресу, створюючи більш стійку і відкриту економіку.

Хоча транзит має багато переваг, він також не позбавлений недоліків.

Переваги транзиту включають зниження логістичних витрат, що дозволяє компаніям зменшити фінансові витрати на перевезення товарів. Це в свою чергу може призвести до зростання конкурентоспроможності підприємств та зниження цін на споживчі товари на внутрішньому ринку.

Ще одна важлива перевага – скорочення часу доставки, що грає вирішальну роль для підприємств, що працюють в умовах жорсткої конкуренції

Транзитні коридори стимулюють економічний розвиток країн, через які проходять товари. Це сприяє зростанню ВВП, створенню нових робочих місць у сфері логістики та обслуговування.

Транзит дозволяє скоротити час доставки вантажів, зменшуючи витрати на транспортування і підвищуючи ефективність логістичних ланцюгів.

Країни з розвинутою транспортною інфраструктурою стають привабливими для іноземних інвесторів, які вкладають кошти в модернізацію доріг, портів та інших об'єктів.

Транзит відкриває доступ до нових ринків, дозволяючи підприємствам продавати свою продукцію за межами країни, що сприяє збільшенню обсягів експорту.

Транзитну діяльність часто супроводжують угоди між країнами, що сприяє покращенню дипломатичних відносин, співпраці у сфері безпеки та розвитку інфраструктури.

При правильній організації транзитних маршрутів можна оптимізувати перевезення і зменшити викиди парникових газів, обираючи більш екологічні види транспорту.

Узагальнюючи, транзит є важливим елементом міжнародної економіки з численними перевагами, які сприяють розвитку економіки країн, покращенню логістики та міжнародних відносин (рис. 1.2).

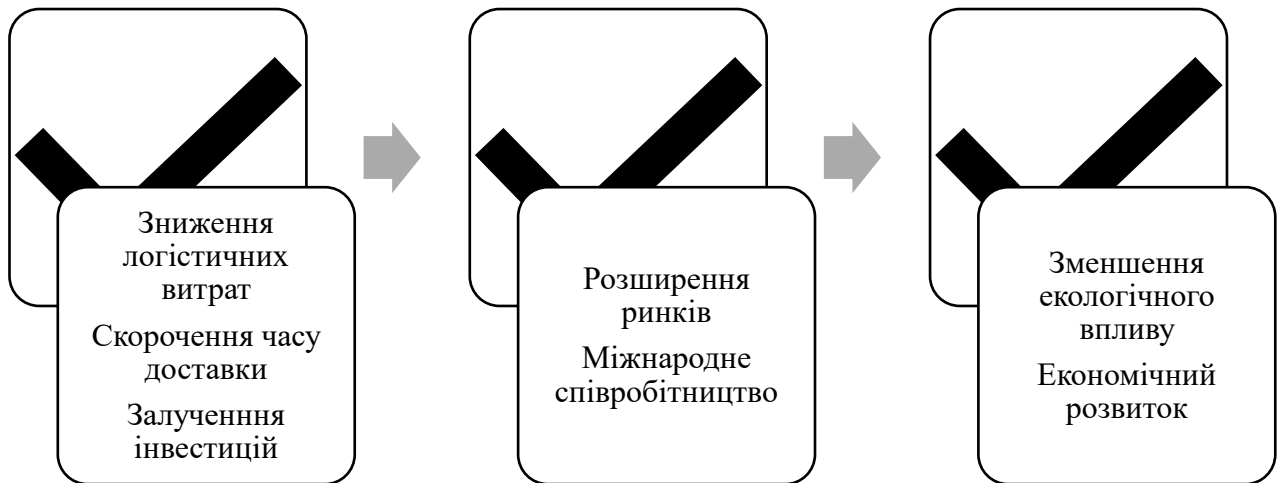


Рис. 1.2. Переваги транзиту

Ефективний транзит також дозволяє знижувати ризики, пов'язані з нестабільністю на ринках або міжнародних конфліктах, оскільки це забезпечує альтернативні маршрути для перевезення товарів.

Проте, транзит має й негативні аспекти. До них можна віднести високі експлуатаційні витрати на підтримку інфраструктури, потребу в модернізації транспортних засобів та систем, а також необхідність в навчанні фахівців. Іноді можуть виникати затримки в перевезеннях через адміністративні процедури, що впливають на відповідальність за терміни доставки. Додатково, в умовах глобалізації та зростаючої конкуренції, транзит може сприяти перенаправленню товарів у країни з дешевшою робочою силою, що негативно позначається на економіках країн з високими витратами [9].

Створення та підтримка інфраструктури для транзиту можуть вимагати значних витрат, що може не завжди окупитися, особливо в недостатньо розвинених регіонах.

Транзит може бути пов'язаний з підвищеними ризиками для безпеки вантажів — крадіжками, тероризмом або незаконною діяльністю, що може загрожувати як економіці, так і здоров'ю людей.

Економічна стабільність транзитних маршрутів може залежати від політичної ситуації в сусідніх країнах, що підвищує невизначеність.

Хоча транзит може зменшити загальний вплив на навколишнє середовище, він також може призвести до забруднення в певних районах, особливо внаслідок великого обсягу транспорту з викидами.

Збільшення транзитних перевезень може призвести до соціальних проблем, таких як затори, шум та порушення спокою населення, що живе поблизу основних маршрутів.

Часто ускладнені та тривалі митні процедури можуть негативно впливати на ефективність транзиту, викликаючи затримки і додаткові витрати (рис. 1.3).



Рис. 1.3. Недоліки транзиту

Отже, транзит у міжнародній економіці відіграє важливу роль, забезпечуючи зростання економічної активності, розвиток інфраструктури та інтеграцію ринків. Це складний і багатогранний процес, що вимагає врахування різних аспектів, включаючи економічні, соціальні, політичні і технологічні фактори. Незважаючи на численні переваги, транзит також має свої недоліки, з якими потрібно боротися шляхом вдосконалення існуючих систем, політик і практик.

У підсумку, ефективний і стабільний транзит може стати основою для зростання добробуту держав і покращення якості життя їх громадян шляхом підвищення доступності товарів і послуг на світових ринках.

1.2 Принципи формування державної політики у сфері транзиту

Державна політика у сфері транзиту відіграє ключову роль в забезпеченні ефективного функціонування транспортної інфраструктури, розвитку міжнародної торгівлі та інтеграції країни у світову економіку. Формування цієї політики має ґрунтуватися на ряді принципів, які забезпечують її спроможність, ефективність та адаптивність до змінюваних умов глобальної економіки [1].

Першим ключовим принципом є інтеграція всіх компонентів транспортної системи. Транзит включає в себе різні види транспорту, такі як:

- автомобільний;
- залізничний;
- повітряний;
- морський.

Успішна державна політика повинна забезпечувати безперервність і безперебійність перевезень між цими різними видами транспорту, що передбачає також розвиток мультимодальних транспортних коридорів. Інтеграція всіх елементів дозволяє досягати зниження витрат на транспортування, скорочення термінів доставки та підвищення конкурентоспроможності на міжнародному ринку.

Другим важливим принципом є забезпечення безпеки транзиту. Безпека перевезень є критично важливою не лише для економіки, але й для національної безпеки держави. Це передбачає створення нормативно-правової бази, що регулює всі аспекти транспортування, включаючи безпеку доріг, перевезень вантажів, контроль за транспортуванням небезпечних вантажів, а також захист від тероризму і організованої злочинності. У цій площині важливою є співпраця з міжнародними організаціями, такими як Міжнародна організація цивільної авіації (ІСАО) (далі-МОЦА) або Міжнародний морський орган (ІМО) (далі-ММО), які розробляють глобальні стандарти безпеки, а також дотримання стандартів безпеки на рівні бізнесу, що здійснює транзитні перевезення.

МОЦА та ММО є двома ключовими міжнародними організаціями, які відіграють критично важливу роль у забезпеченні безпеки перевезень у своїх відповідних секторах: авіаційному та морському. Обидва органи були створені для розробки глобальних стандартів, які покликані забезпечити безпеку, стабільність та ефективність міжнародних перевезень. Крім того, МОЦА та ММО вносять вагомий внесок у встановлення технічних стандартів та регуляторних норм для держав-членів, що здійснюють транзитні перевезення, забезпечуючи дотримання умов безпеки на всіх етапах транспортування.

МОЦА була заснована в 1944 році в рамках Чиказької конвенції з метою координації і розвитку міжнародної цивільної авіації. Організація налічує 193 держави-члена та має на меті забезпечити безпеку, ефективність і порядок у міжнародному повітряному транспорті. Основна діяльність МОЦА зосереджена на розробці міжнародних стандартів і рекомендацій, які регулюють діяльність у галузі цивільної авіації. Це включає в себе безпеку літаків, контроль за повітряним рухом, охорону навколишнього середовища, а також розвиток інфраструктури аеропортів і систем авіаційного сполучення.

МОЦА розробляє різноманітні рекомендації та стандарти, які є обов'язковими до виконання для держав, що підписали конвенцію. Зокрема, це стосується безпеки на борту літаків, що включає перевірку пасажирів і вантажів, а також забезпечення безпеки аеропортів. Організація також проводить тренінги

та навчальні програми для фахівців з метою підвищення рівня професіоналізму в галузі авіаційної безпеки. Упровадження всіх цих стандартів допомагає зменшити ризики тероризму, крадіжок, а також інцидентів, пов'язаних із безпекою польотів.

МОЦА також веде активну роботу в сфері моніторингу та оцінки виконання державами своїх зобов'язань щодо забезпечення безпеки. Програма оцінки безпеки МОЦА (USOAP) дозволяє організації перевіряти наявність у кожній країні передбачених стандартів та їх дотримання на належному рівні. Завдяки цій програмі МОЦА може надавати рекомендації та допомогу країнам, які потребують підтримки в поліпшенні своїх систем безпеки, а також впроваджувати заходи для зменшення ризиків, пов'язаних із авіаційною безпекою.

ММО був створений у 1948 році для забезпечення безпеки та охорони мореплавства та захисту морського середовища. Членом ММО є 175 країн, об'єднаних спільною метою покращення безпеки міжнародного мореплавства та підвищення ефективності морського транспорту. Основним завданням організації є розробка міжнародних стандартів, кодексів і рекомендацій, що охоплюють всі аспекти морської діяльності, від безпеки судноплавства до охорони навколишнього середовища.

ММО розробляє низку ключових угод, таких як Міжнародна конвенція з охорони життя на морі (SOLAS) і Міжнародна конвенція про запобігання забрудненню з суден (MARPOL). Ці документи закладають основу для безпеки та екологічних стандартів для морських перевезень. Конвенція SOLAS, наприклад, встановлює вимоги до конструкції та оснащення суден, специфікує обов'язки капітанів і екіпажів, а також визначає стандартні процедури для рятувальних операцій.

Важливою ініціативою ММО є «Глобальна програма безпеки на морі», яка сприяє створенню безпечного середовища для використання морського транспорту. В рамках цієї програми проводяться навчання, семінари та тренінги, спрямовані на підвищення рівня обізнаності щодо безпеки судноплавства. ІМО

також підтримує країни-учасники у впровадженні міжнародних стандартів безпеки, надаючи технічну й консультаційну допомогу для розвитку національних регуляторних систем.

Дотримання стандартів безпеки, що розробляються МОЦА та ММО, є критично важливим для підприємств, які займаються міжнародними перевезеннями. Це не лише забезпечує безпеку вантажів і пасажирів, а й зміцнює довіру до компанії з боку споживачів та партнерів. Багато міжнародних перевізників зобов'язані дотримуватися цих норм у своїй діяльності з метою отримання сертифікації, яка підтверджує їх відповідність міжнародним стандартам.

Крім того, дотримання стандартів безпеки допомагає компаніям уникати правових ризиків і фінансових витрат, пов'язаних із нещасними випадками чи інцидентами. Клієнти і партнери все більше звертають увагу на рівень безпеки та екологічної відповідальності підприємств, що ведуть бізнес у сфері транспорту. Тому дотримання міжнародних норм стає конкурентною перевагою на глобальному ринку.

Отже, Міжнародна організація цивільної авіації та Міжнародний морський орган відіграють надзвичайно важливу роль у забезпеченні безпеки та ефективності міжнародних перевезень. Вони не лише розробляють і впроваджують глобальні стандарти та нормативи, але й надають підтримку державам у їх реалізації. Завдяки активній діяльності ІКАО та ІМО вдається формувати високі стандарти безпеки у галузі транспорту, які враховують потреби та вимоги сучасного бізнесу. Дотримання цих стандартів не лише сприяє зменшенню ризиків для перевізників, а й підвищує довіру споживачів, надаючи компаніям конкурентні переваги в умовах швидко змінюваного глобального ринку. Таким чином, МОЦА та ММО стають основними гравцями, що забезпечують сталість і безпеку міжнародної транспортної інфраструктури, тим самим сприяючи світовій торгівлі та економічному розвитку.

Третій принцип — системний підхід до розвитку інфраструктури. Державна політика в сфері транзиту повинна враховувати потреби всіх учасників

процесу, включаючи перевізників, вантажоодержувачів і споживачів. Це вимагає розробки довгострокових стратегій розвитку транспортної інфраструктури з урахуванням прогнозів зростання вантажопотоків. Необхідно інвестувати в модернізацію існуючих транспортних маршрутів, будівництво нових дорожніх та залізничних ліній, а також розвиток портової та аеропортової інфраструктури. Важливим аспектом є забезпечення гармонізації інфраструктурних стандартів у межах регіональних інтеграційних угруповань, таких як Європейський Союз, що дозволить спростити логістичні процеси між країнами.

Четвертим принципом є екологічна стійкість. Сучасна політика у сфері транспорту повинна враховувати екологічні аспекти та сприяти впровадженню екологічних технологій у сфері транспорту. Це вимагає розробки програм для зменшення викидів забруднюючих речовин у навколишнє середовище, запровадження альтернативних видів пального, таких як електричні, водневі або біоетанолові технології. Екологічна грамота, в свою чергу, підвищує конкурентоспроможність на міжнародному ринку, так як все більше країн запроваджують екологічні норми та вимоги щодо логістики та транспорту.

Зростаюча урбанізація, збільшення автомобільного трафіку, забруднення повітря та зміна клімату спонукають держави шукати рішення, які би не лише задовольняли потреби у мобільності, але й зберігали навколишнє середовище. Таким чином, сучасна політика транспорту повинна орієнтуватися на стало розвиток, включаючи впровадження екологічних технологій.

Однією з ведучих стратегій у цій сфері є перехід до сталої мобільності. Це передбачає розвиток системи транспорту, яка не лише забезпечує ефективність і доступність, але й зменшує негативний вплив на довкілля. Впровадження електричних та гібридних транспортних засобів, розвиток інфраструктури для їх зарядки, а також стимулювання використання велосипедів і пішохідних маршрутів стають невід'ємними частинами сучасної транспортної політики. Країни, що активно інвестують у ці технології, здатні суттєво знизити викиди парникових газів і покращити якість повітря у населених пунктах.

Крім того, важливою складовою екологічної політики у транспортному секторі є інтеграція різних видів транспорту. Створення мультимодальних транспортних систем, де пасажери можуть легко переходити з одного виду транспорту на інший, знижує залежність від автомобілів, що є основним джерелом забруднення. Для цього необхідно створити розвинуту інфраструктуру, яка підтримує з'єднання між автобусами, потягами, трамваями та іншими видами транспорту. Розвиток таких систем допомагає впроваджувати екологічні технології на всіх етапах перевезення, зменшуючи загальний вуглецевий слід.

Заохочення людей до переходу на екологічні види транспорту можливе через впровадження державних програм, таких як субсидії на покупку електромобілів, податкові пільги для компаній, які впроваджують зелені технології, а також програми обміну старих автомобілів на нові, екологічні. Держави також повинні зосередитися на освітніх кампаніях, які підвищують обізнаність про переваги використання екологічного транспорту та його вплив на поліпшення якості життя в містах. Така просвітницька діяльність може запроваджувати нові культурні норми, орієнтуючи населення на здоровий спосіб життя і перехід до екологічно чистих видів транспорту.

Однак для успішної реалізації такої політики необхідно співпрацювати з приватним сектором. Багато компаній вже починають впроваджувати екологічні технології у свої логістичні системи, нерідко з метою зменшення витрат на паливо та покращення іміджу. Держави можуть стимулювати цей процес через гранти, інвестиції у дослідження і розробки, фінансування інноваційних проектів, а також розвиток публічно-приватного партнерства. Такі заходи допоможуть не лише покращити екологічну ситуацію, але й створити нові робочі місця в галузі зеленої економіки.

Таким чином, сучасна транспортна політика повинна враховувати екологічні аспекти як ключову складову своєї стратегії. Інтеграція екологічних технологій у транспортні системи сприяє зменшенню викидів, покращенню якості повітря, та створенню безпечнішого і зручнішого середовища для

пересування. Співпраця між державними органами, приватним сектором і суспільством дозволить реалізувати ефективні програми з переходу на сталий, екологічно чистий транспорт, що в свою чергу забезпечить сталий розвиток міст і регіонів. Необхідність таких змін стає дедалі актуальнішою, адже зміни клімату вимагають термінових дій, а успішна політика у сфері транспорту може стати важливим кроком до покращення екологічної ситуації у всьому світі.

П'ятий принцип формування державної політики у сфері транзиту — економічна ефективність та стимулювання інвестицій. Прозора і зрозуміла система оподаткування, конкурентні умови для бізнесу, державні програми підтримки та субсидій для інвесторів можуть значно підвищити привабливість інвестицій у транспортну інфраструктуру. Держава повинна створити умови для розвитку приватного сектора у сфері нових технологій, а також забезпечити доступ до державних і міжнародних фондів для реалізації інфраструктурних проектів.

Наостанок, шостий принцип — зворотний зв'язок та адаптивність політики. Державна політика у сфері транзиту повинна бути гнучкою і здатною адаптуватися до змін у внутрішньому та зовнішньому середовищі. Це передбачає регулярний моніторинг результатів реалізації політики, аналіз ефективності заходів, а також врахування пропозицій від усіх учасників транзитного процесу. Проведення консультацій з підприємцями, експертами та міжнародними організаціями забезпечить зворотний зв'язок, укріпить довіру між державою та бізнесом і сприятиме більш ефективному вирішенню проблем у сфері транзиту (рис. 1.4).



Рис. 1.4. Принципи формування державної політики у сфері транзиту

Тож, формування державної політики у сфері транзиту базується на принципах інтеграції транспортних систем, забезпечення безпеки, системного розвитку інфраструктури, екологічної стійкості, економічної ефективності та адаптивності до змін. Ці принципи забезпечують чіткий орієнтир для держави у формуванні стратегії розвитку, яка дозволяє не лише покращити економічні показники, але й підвищити якість життя населення, забезпечити надійність і ефективність транзитних перевезень. Використання цих принципів у сукупності дозволить створити динамічну, безпечну та конкурентоспроможну транспортну систему, яка відповідатиме сучасним викликам і вимогам міжнародної спільноти.

1.3 Міжнародний досвід регулювання транзитних операцій

Міжнародний розвиток транзитних операцій, зокрема в сфері перевезень товарів і вантажів через території різних країн, потребує чітко визначених і

затверджених процедур регулювання. Це регулювання має на меті не тільки забезпечення економічної ефективності, а й сприяння безпеці цих процесів.

Різні країни та міжнародні організації реалізують системи, що включають необхідні правові, економічні та технологічні компоненти для спрощення та оптимізації транзитних операцій. Такі системи забезпечують інтеграцію національних економік у світовий ринок і створюють більш сприятливі умови для ведення міжнародної торгівлі.

Одним з основоположних прикладів міжнародного регулювання транзитних операцій є Конвенція ООН про договори міжнародного перевезення вантажів (Котіка) 1978 року, яка включає принципи, що регулюють відповідальність перевізників, умови перевезення та інші ключові аспекти, пов'язані з міжнародними вантажними перевезеннями. Котіка надає правову основу для вирішення спорів, що виникають під час здійснення транзитних перевезень, і пропонує єдину систему документів, яка значно спрощує процеси митного оформлення. Ускладнення можуть виникати через різноманітність національних та регіональних законодавств, проте Котіка сприяє уніфікації норм, що полегшує транзит вантажів.

Конвенція ООН про договори міжнародного перевезення вантажів, відома як Котіка (від англійського "Convention on the Contract for the International Carriage of Goods by Road"), була прийнята 1978 року у столиці Німеччини, Гамбурзі, з метою нормативного регулювання міжнародних перевезень вантажів автомобільним транспортом. Конвенція закладає правову основу для укладення контрактів на перевезення вантажів, визначаючи обов'язки і відповідальність сторін, що забезпечує безпеку та стабільність у міжнародній автомобільній торгівлі.

Вона стала основою для узгодження національних та міжнародних нормативних актів, що регулюють ці перевезення, і сприяє створенню єдиного правового простору для міжнародної транспортної діяльності.

Однією з головних метою Котіки є спрощення та уніфікація процесу укладання контрактів на міжнародні перевезення вантажів. Конвенція вводить

стандартизовану форму документації, а саме: накладну, яка документує перевезення. Цей документ, що містить інформацію про вантаж, його отримувача, перевізника та умови транспортування, забезпечує прозорість угод і зміцнює правову захищеність учасників транспортування. Крім того, один з важливих аспектів Котіки полягає в тому, що вона регулює перевезення вантажів між державами-учасницями, що сприяє зменшенню митних бар'єрів та спрощенню переходу вантажів через кордони.

Котіка також регулює обов'язки перевізника та вантажоодержувача. Перевізник зобов'язується забезпечити перевезення вантажу в безпечній упаковці та в належних умовах, а також дотримуватись термінів доставки. Водночас, вантажоодержувач має право на контроль над перевізником, який відповідає за стан вантажу, а також може вимагати інформацію про місцезнаходження вантажу протягом всього процесу транспортування. У разі порушення умов договору, Котіка передбачає механізми для розгляду претензій та компенсацій, що забезпечує захист прав обох сторін. Ці положення сприяють зменшенню конфліктів та непорозумінь під час виконання міжнародних перевезень, що, в свою чергу, підвищує довіру до транспортної системи в цілому.

Окрім того, важливим аспектом Котіки є визначення меж відповідальності перевізника. Згідно з положеннями конвенції, перевізник несе відповідальність за втрату, пошкодження або затримку вантажу, проте в разі настання певних обставин (наприклад, форс-мажорних обставин або неналежної підготовки вантажу) його відповідальність може бути обмежена. Це дозволяє перевізникам уникнути непомірної відповідальності за обставини, які знаходяться поза їх контролем, роблячи умови діяльності в секторі більш збалансованими.

Визначення чітких меж відповідальності є важливим елементом, що сприяє розвитку міжнародної торгівлі, оскільки зміцнює впевненість у процесах перевезення товарів.

Головною метою Котіки є створення прозорих і чітких правових рамок для міжнародних перевезень, які б відповідали вимогам часу та потребам всіх учасників процесу. Вона також передбачає норми щодо захисту прав споживачів

шляхом забезпечення належної якості послуг, які надаються міжнародними перевізниками. В рамках Котіки. Успішна реалізація положень Конвенції залежить від національного законодавства країн-учасниць. Конвенція надає можливість окремим країнам внести зміни і доповнення, враховуючи специфіку національного транспорту, що також може сприяти розширенню сфери її застосування.

Прийняття Котіки стало важливим кроком до уніфікації міжнародних правил перевезень, адже її норми стали основою для створення інших міжнародних угод і домовленостей. Конвенція отримала визнання у багатьох країнах, і зараз активно застосовується в практиці міжнародних перевезень. Завдяки Котіці вдалося зменшити юридичні ризики й витрати, пов'язані з перевезеннями вантажів, підвищити рівень довіри між учасниками ринку та спростити взаємодію під час виконання контрактних зобов'язань.

Проте, незважаючи на значні досягнення, Котіка також має ряд обмежень. Наприклад, більшість країн не є її учасниками, що зменшує сферу її впливу. Велику роль у успішному функціонуванні міжнародних перевезень грає інтеграція з іншими міжнародними правовими нормами, такими як Конвенція про міжнародні перевезення вантажів залізницею (COTIF) і Конвенція про міжнародне перевезення вантажів повітрям. Це підтверджує важливість комплексного підходу до регулювання транспорту з урахуванням специфіки різних видів перевезень.

Висновуючи, можна стверджувати, що Конвенція ООН про договори міжнародного перевезення вантажів 1978 року є фундаментальним документом, який відіграє важливу роль у розвитку міжнародної торгівлі та автомобільного транспорту. Її норми забезпечують правову визначеність, зменшують ризики для учасників процесу та сприяють формуванню глобального ринку перевезень. Котіка створила основи для подальшого удосконалення міжнародних транспортних угод, впровадження нових технологій і підвищення якості обслуговування в сфері міжнародних перевезень, зміцнюючи тим самим глобальні економічні зв'язки

Іншим важливим елементом є Системи міжнародних стандартів. Міжнародна організація цивільної авіації (ICAO) та Міжнародна морська організація (IMO) розробляють правила та процедури, які регулюють не лише безпеку перевезень, але й забруднення навколишнього середовища. Наприклад, в рамках IMO діє Кодекс міжнародної безпеки для судноплавства (ISPS), який передбачає конкретні вимоги до охорони суден та портів, відповідальність яких включає контролювання транзитних вантажів з метою запобігання терористичним актам.

Успішний міжнародний досвід також включає регуляцію транспортних коридорів, що сприятиме розвитку специфічних маршрутів для транзитних перевезень. Одним з найвідоміших прикладів є Євразійський транспортний коридор, який об'єднує країни Східної Європи, Центральної Азії та Азійсько-Тихоокеанського регіону. В рамках цього коридору держава-члени розробляють спільні інфраструктурні проекти, створюють єдині митні процедури та спрощують адміністративні бар'єри. Таким чином, інтеграція країнами на етапі формування нових коридорів підтверджує важливість міжнародного співробітництва в сфері регулювання транзиту.

Крім того, важливим складовим елементом є використання цифрових технологій у транзитних операціях. Системи електронної митниці, запроваджені в таких країнах, як Данія та Нідерланди, сприяють швидшому обробленню митних декларацій і зменшенню часу на митне оформлення товарів. Це, в свою чергу, зменшує затримки на кордонах і допомагає зменшити витрати на транспортування.

Операції по транзиту стають все більш залежними від технологічних засобів, що дозволяє країнам більш ефективно контролювати та управляти товарами, що проходять через їх території.

Одним із прогресивних підходів у регулюванні транзиту є інтеграція науково-технічних досягнень у логістику і транспортування. Наприклад, країни, які успішно імплементували «інтелектуальні транспортні системи» (ITS), забезпечують автоматизоване управління транспортними потоками, що

прискорює і робить більш безпечним процес транзиту. Технології, пов'язані з GPS-навігацією, системами моніторингу флоту, автоматизованими системами управління складами, зменшують ризики і корупційні схеми в митних операціях.

Крім наведеної інформації, досвід реалізації Програми розвитку Trans-European Transport Network (TEN-T) в Європейському Союзі варто особливо підкреслити. Ця програма має на меті забезпечення ефективних і безпечних перевезень через різні види транспорту, включаючи дороги, залізниці, порти та аеропорти. В рамках TEN-T досягається координація між національними та європейськими інвестиціями для розвитку основних транспортних коридорів, що покращує доступність та зменшує затримки на кордонах [7].

Усі ці елементи разом створюють унікальну платформу, що забезпечує ефективне регулювання транзитних операцій в міжнародному просторі. Країни вчать одне в одного, спільно розглядають найкращі практики, виробляють механізми для оперативного реагування на нові виклики, такі як зростання об'ємів вантажів, технологічні зміни та потреби ринку.

Тож, міжнародний досвід регулювання транзитних операцій є складним і багатограним процесом, який базується на інтеграції різних правових, економічних, технічних та екологічних аспектів. Використання уніфікованих стандартів, цифровізації та міжнародного співробітництва дозволяє країнам забезпечити економічну ефективність, безпеку транзитних операцій та підтримувати екологічну стійкість. Цей підхід не лише сприяє розвитку міжнародної торгівлі, але й активізує партнерство між державами, що в свою чергу формує платформу для процвітаючого та безпечного глобального ринку.

РОЗДІЛ 2

АНАЛІЗ ПРАВОВОГО РЕГУЛЮВАННЯ ТРАНЗИТНОЇ ПОЛІТИКИ УКРАЇНИ

2.1 Нормативно-правова база транзиту через митну територію України

Транзит товарів через митну територію України є важливою складовою зовнішньоекономічної діяльності, що має значний вплив на економіку держави, розвиток транспортної інфраструктури і забезпечення безпеки державного кордону. Нормативно-правова база, регулююча цю сферу, складається з ряду законодавчих актів, що охоплюють: митне регулювання, транзитні процедури, а також співпрацю з міжнародними організаціями.

Митний кодекс України є основою митного регулювання в Україні. Він визначає загальні принципи митного контролю, порядок здійснення транзиту, а також права і обов'язки учасників зовнішньоекономічної діяльності. Цей кодекс регулює правила митного оформлення товарів, які переміщуються через територію України, і встановлює вимоги щодо документації, що супроводжує вантажі.

Митний кодекс регулює різні аспекти митної діяльності, включаючи митні процедури, права та обов'язки учасників зовнішньоекономічної діяльності, а також митні органи.

Кодекс містить детальні положення щодо митного оформлення товарів, їх контролю та стягнення митних зборів. Це забезпечує швидке та ефективне оформлення вантажів, що перетинають державний кордон України.

Митний кодекс окреслює права та обов'язки експортерів, імпортерів та інших учасників, забезпечуючи правову захист їхніх інтересів та визначаючи відповідальність за порушення митного законодавства.

Кодекс деталізує систему оподаткування при переміщенні товарів через митний кордон, включаючи ввізне та вивізне мито, податки на додану вартість, акцизний податок та інші платежі.

Кодекс детально описує процедури, що регламентують здійснення митного контролю, а також права митних органів на перевірку товарів і документів, що підтверджують їх походження та вартість.

Митний Кодекс регулює митні процедури [10]. Вони включають в себе всі етапи, які проходять товари під час митного оформлення: від подання митних декларацій до завершення оформлення і отримання дозволів на їх подальше переміщення. Також важливим аспектом є контроль за митними процедурами, який включає перевірку документи, що підтверджують походження товарів, а також їх відповідність законодавству. Важливо зазначити, що Митний кодекс також передбачає зміни в митних процедурах відповідно до міжнародних стандартів та вимог, що забезпечує інтеграцію України до світової економіки.

Однією з ключових функцій митного кодексу є захист інтересів українських виробників. Він містить механізми регулювання імпорту та експорту, які покликані захищати внутрішній ринок від недобросовісної конкуренції і демпінгу. Кодекс передбачає можливість застосування антидемпінгових та спеціальних захисних заходів для запобігання дискримінації українських товарів на міжнародних ринках. Це сприяє зміцненню економічного потенціалу країни та розвитку вітчизняної промисловості.

Митний кодекс України активно адаптується до вимог міжнародних норм і стандартів. Це включає прогресуючу інтеграцію України до європейських структур, зокрема взяття до уваги норм, визначених угодами з Європейським Союзом. Наприклад, Україна реалізує положення угоди про асоціацію з ЄС, що передбачають спрощення митних процедур, покращення умов для бізнесу і зменшення адміністративних бар'єрів.

Попри свої переваги, Митний кодекс стикається з рядом викликів. Перш за все, це стосується корупції та недостатньої прозорості в роботі митних органів. Часто виникають проблеми з бюрократією, що затримує митне оформлення та

призводить до додаткових витрат для бізнесу. Виклики також стосуються недостатнього рівня автоматизації процесів, що негативно впливає на швидкість і якість митного контролю.

Тож, Митний кодекс України – це важливий законодавчий акт, який регулює численні аспекти митної діяльності в країні. Його основні положення сприяють раціональному управлінню митними процедурами, захисту інтересів національних виробників та інтеграції України в міжнародну економіку. Проте збереження прозорості, підвищення ефективності митного контролю та подолання корупції залишаються актуальними завданнями для подальшого вдосконалення митної системи.

Успішна реалізація положень Митного кодексу може суттєво підвищити конкурентоспроможність України на світовій арені, спростивши умови ведення бізнесу та створивши надійне середовище для інвестиційних вкладень.

Наступним є Закон України "Про митний тариф України". Цей закон регулює питання митного тарифу, що застосовується до товарів, які проходять транзитом через територію України.

Закон визначає побудову системи ставок митного збору і порядок їх застосування. Актуальність цього закону в контексті транзиту полягає в тому, що він встановлює тарифи, які можуть бути застосовані в разі транзиту товарів з або до країни, що є членом Міжнародної організації, а також у двосторонніх угодах.

Він є важливим нормативно-правовим актом, що регулює питання, пов'язані з митним тарифом, а також визначає основні положення щодо стягнення митних платежів. Цей Закон замінює попередні норми, встановлюючи новий порядок, який відповідає сучасним вимогам міжнародної торговельної практики і інтеграційним процесам України в світову економіку.

Основною метою Закону є встановлення чіткої та прозорої системи митного тарифу, що полегшує митне оформлення товарів, знижує адміністративні бар'єри для підприємств та сприяє розвитку зовнішньоекономічної діяльності. Митний тариф, відповідно до Закону, є переліком товарів, на які поширюються різні ставки митних зборів, що можуть

бути введені як у вигляді ставок мита, так і квотованих обсягів. Закон передбачає не лише описання ставок мит, але й визначення видів митних платежів, що мають бути сплачені при перетині товарами митного кордону України.

Окрім того, Закон регулює питання адаптації до міжнародних стандартів і угод, зокрема тих, що впливають з угоди про асоціацію з Європейським Союзом. Ця адаптація включає перегляд митних ставок, з метою забезпечення їх відповідності умовам, прописаним у міжнародних договорах, що сприятиме зниженню тарифів на імпорт товарів і, відповідно, зменшенню цін для споживачів.

При цьому Закон також зазначає, що для деяких товарів можуть бути передбачені спеціальні умови оподаткування, які можуть включати знижені ставки мита або навіть звільнення від митних зборів. Це обґрунтовано потребами національної економіки, зокрема для стимулювання інвестицій у ключові галузі промисловості, агросектору та інноваційних технологій.

Закон також містить положення, що стосуються адміністративних процедур, пов'язаних з митними платежами, зокрема механізми подання митних декларацій, порядок контролю і перевірки митними органами, а також процедури оскарження рішень митників. Це забезпечує більшу прозорість у стягненні митних платежів та знижує корупційні ризики у митній сфері.

Одним із важливих аспектів Закону є його спрямованість на захист інтересів національних виробників. Закон передбачає механізми, які дозволяють вводити антидемпінгові мита та спеціальні заходи у разі загрози національним виробникам. Це важливо для підтримки вітчизняного виробництва в умовах глобалізації і міжнародної конкуренції.

Отже, Закон України «Про Митний тариф України» відображає стратегічні цілі держави у сфері митного регулювання, сприяє розвитку зовнішньоекономічної діяльності, забезпечує адаптацію до міжнародних стандартів, а також захищає інтереси національного виробництва. Введення цього Закону стане важливим кроком у процесі реформування митної системи

України, сприятиме покращенню інвестиційного клімату і загальному економічному зростанню країни.

Закон України "Про запобігання корупції" регулює питання боротьби з корупцією в сфері державного управління, зокрема в митній службі. Важливість цього закону в контексті транзиту полягає в забезпеченні прозорості процедур, контролю за діяльністю митних органів і захисту прав суб'єктів господарювання.

Угода про спрощення форм митного контролю підписана в рамках Чорноморського економічного співробітництва, спрямована на спрощення процедур митного контролю та забезпечення ефективності транзиту товарів. Вона регулює питання співпраці між митними службами країн-учасниць та має за мету прискорення транзитних перевезень.

Постанова Державної митної служби "Про затвердження Інструкції про порядок митного контролю та митного оформлення товарів у міжнародному транзиті" деталізує процедури митного контролю для міжнародного транзиту товарів. Документ містить чіткі інструкції для митників і учасників транзиту стосовно порядку проведення контролю та документального оформлення.

Перелік нормативно-правових актів наведено в табл. 2.1

Таблиця 2.1

Нормативно-правова база транзиту через митну територію України

№	Назва нормативно-правового акту	Рік прийняття	Основні положення
1	Митний кодекс України	2012	Визначає загальні принципи митного контролю, порядок здійснення транзиту, права і обов'язки учасників зовнішньоекономічної діяльності.
2	Закон України "Про митний тариф України"	2023	Регулює питання митного тарифу, системи ставок митного збору.
3	Закон України "Про запобігання корупції"	2014	Регулює питання боротьби з корупцією в державному управлінні, сприяє прозорості митних процедур.
4	Угода про спрощення форм митного контролю	2000	Спрямована на спрощення процедура митного контролю та забезпечення ефективності транзиту товарів між країнами-учасницями.

Отже, нормативно-правова база, що регулює транзит товарів через митну територію України, включає в себе ряд активних законодавчих і підзаконних

актів, які сприяють оптимізації митних процедур, забезпечують правову основу для учасників зовнішньоекономічної діяльності, а також гарантують виконання міжнародних зобов'язань України.

Є ряд нормативно-правових актів, які також заслуговують на увагу. Серед них можна виділити:

1. Про приєднання України до Конвенції про процедуру спільного транзиту. Закон України від 30.08.2022 № 2555-IX [15].

2. Про режим спільного транзиту та запровадження національної електронної транзитної системи. Закон України від 12.09.2019 № 78-IX [16].

Розглянемо особливості кожного.

Вступ України до міжнародних угод та конвенцій є важливим елементом євроінтеграційних процесів та модернізації національного законодавства. Особливу увагу варто звернути на Конвенцію про процедуру спільного транзиту, до якої Україна приєдналася, а також на нормативно-правові акти, які регламентують цей процес. У даній характеристиці розглянуті Закон України про приєднання України до Конвенції про процедуру спільного транзиту

Цей закон має за мету впровадження міжнародних стандартів у сфері митного контролю і спростити процедури транзиту товарів через територію України. Він передбачає механізми, які дозволяють зменшити адміністративний тягар для бізнесу, спростити документообіг та підвищити ефективність контролю за переміщенням товарів. Однією з основних складових закону є визначення прав та обов'язків учасників процесу спільного транзиту, зокрема, митних органів, підприємств, які здійснюють транзит, а також інших зацікавлених осіб.

Згідно з цим законом, Україні відводиться роль надійного транзитного коридору для вантажів, що рухаються через території інших країн. Закон також регламентує взаємодію між державними органами і суб'єктами господарювання, створюючи умови для безперешкодного транзиту товарів та забезпечуючи контроль за їхнім переміщенням. Однією з важливих новацій закону є

запровадження автоматизованої системи моніторингу, що дозволяє здійснювати електронний контроль за транзитом в режимі реального часу.

Наступним важливим нормативно-правовим актом є Закон України «Про режим спільного транзиту та запровадження національної електронної транзитної системи», що є основою для реалізації концепції електронного урядування в митній сфері та забезпечує інтеграцію України в європейську митну систему. Основна мета закону — впровадження електронної транзитної системи, що дозволяє спростити процедури митного оформлення і зменшити ризики порушень під час транзиту.

Важливим аспектом Закону є визначення принципів функціонування національної електронної транзитної системи, яка повинна забезпечити автоматизацію процесів, пов'язаних з організацією транзиту товарів. Це включає електронну реєстрацію декларацій, моніторинг руху вантажів та інтеграцію з міжнародними інформаційними системами. Закон також покладає на митні органи відповідальність за забезпечення захисту даних та інформаційної безпеки, що є важливим питанням у контексті сучасних викликів.

Окрім цього, Закон передбачає механізми підготовки та проведення навчання для митників і суб'єктів господарювання, що займаються транзитом, з метою підвищення їхньої обізнаності із змінами в митному законодавстві та впровадження нових технологій. Це важливо для формування культури дотримання норм законодавства та підвищення митної дисципліни.

Узагальнюючи, обидва закони — є важливими кроками на шляху інтеграції України в європейську та міжнародну митну систему, що не лише спростить процедури транспортування товарів, але і підвищить рівень контролю за їх переміщенням. Вони відображають зобов'язання України щодо гармонізації національного законодавства з міжнародними стандартами та створення комфортних умов для ведення бізнесу. Запровадження електронної транзитної системи, визначеної Законом «Про режим спільного транзиту та запровадження національної електронної транзитної системи», стане основою для модернізації митного контролю, що сприятиме розвитку зовнішньоекономічної діяльності та

укріпленню економічних зв'язків з країнами Європи. Системна і комплексна реалізація цих законодавчих актів стимулюватиме інвестиційний клімат в Україні та сприятиме подальшій інтеграції у систему європейських ринків.

Згідно зі статтею 18 Конституції України, міжнародні договори, укладені в установленому законом порядку, є частиною національного законодавства України. Закон України «Про міжнародні договори України» визначає правові засади укладання, виконання та денонсування міжнародних договорів, регламентуючи порядок їх ратифікації та імплементації в Україні. У цьому контексті особливу увагу заслуговує питання міжнародних договорів, пов'язаних із транзитом, оскільки вони мають прямий вплив на зовнішньоекономічну діяльність України, розвиток логістики та інтеграцію в європейський і світовий транзитний простір.

Основною метою Закону України «Про міжнародні договори України» є забезпечення ефективного функціонування правової системи в контексті міжнародних зобов'язань держави. Важливим є те, що цей закон запроваджує чіткий механізм для реалізації міжнародних договорів у сфері транспорту та транзиту, а також визначає відповідальність державних органів за виконання міжнародних зобов'язань, пов'язаних з транзитом товарів через територію України.

В Україні важливу роль у регулюванні міжнародного транзиту відіграють численні договори з іншими державами, а також угоди з міжнародними організаціями. До таких угод відносяться Конвенція про процедуру спільного транзиту, до якої Україна приєдналася в 2022 році, а також двосторонні угоди з сусідніми країнами, що регулюють питання перевезення вантажів та транспортних коридорів. Закон також зазначає, що міжнародні договори, які регулюють транзит, повинні бути імplementовані в національне законодавство, що забезпечує юридичну чіткість у відносинах між державою та суб'єктами господарювання, які займаються транспортуванням товарів.

Згідно з положеннями Закону, міжнародні договори укладаються на підставі принципів, затверджених міжнародним правом, що включає принципи

взаємної вигоди, добросусідства та невтручання у внутрішні справи держав. Це принципово важливо для формування умов, при яких Україна стане привабливим транзитним коридором для міжнародних перевезень.

Окремим аспектом закону є процедура ратифікації міжнародних договорів. Згідно з нормами Закону, міжнародні угоди, які потребують ратифікації, повинні бути схвалені Верховною Радою України. Це створює контроль з боку держави над зовнішньоекономічною політикою та можливістю відмови від виконання невігідних зобов'язань. Водночас, закон визначає, що міжнародні угоди, які не підлягають ратифікації, мають виконуватись з моменту їх підписання або набуття чинності, залежно від умов самої угоди.

У контексті транзиту, до уваги беруться також договірні відносини у рамках міжнародних організацій, таких як Європейський Союз, Організація Об'єднаних Націй та інші, які сприяють інтеграції України в глобальну економіку. Міжнародні угоди щодо транспорту, такі як угоди про спільні логістичні коридори, сприяють вдосконаленню транспортної інфраструктури, інтеграції в міжнародні мережі та зменшенню витрат на перевезення.

Закон також регулює питання, пов'язані з виконанням міжнародних зобов'язань, що стосуються транзиту, включаючи питання митного оформлення, контролю за безпекою вантажів і спрощення процедур для перевізників. Наприклад, реалізація положень міжнародних угод формує правову основу для впровадження електронного документообігу, обміну даними між митними органами, що суттєво підвищує ефективність процесу митного контролю та знижує ризики затримок.

Отже, Закон України «Про міжнародні договори України» є важливим інструментом у сфері транспорту і транзиту, що сприяє інтеграції України в міжнародну економіку та забезпечує ефективне виконання зобов'язань перед міжнародними партнерами. Завдяки чіткій законодавчій базі, країна може спрощувати транзитні процедури, залучати інвестиції в транспортну інфраструктуру та створювати умови для розвитку міжнародних перевезень, посилюючи свою роль на транзитних маршрутах між Європою та Азією.

Подальший розвиток цієї сфери вимагатиме не лише вдосконалення умов для учасників транзиту, але й активної співпраці митної служби з міжнародними організаціями для забезпечення безпеки і прозорості всіх процесів, що безпосередньо вплине на економічний розвиток країни, покращення інвестиційної привабливості і вдосконалення транспортної інфраструктури.

2.2 Сучасний стан та основні тенденції державної транзитної політики

Протягом своєї історії Україна завжди займала стратегічне місце на перетині світових торговельних шляхів, виступаючи важливим центром і опорним пунктом між Європою та Азією (рис. 2.1).



Рис. 2.1. Транзитне сполучення України [21]

Говорячи про минуле, не можна не відзначити вигідне географічне розташування країни та її значний транзитний потенціал. Наразі Міністерство інфраструктури України ставить перед собою амбітні цілі — повною мірою використати цей потенціал і перетворити Україну на ключову транзитну країну Євразії, забезпечивши найзручніші умови для перевезень між Європою та Азією,

а також ставши надійним міжнародним партнером, який пропонує найвищі стандарти логістичних послуг на континенті.

Головним видом транзитних операцій в Україні є вантажні перевезення через митну територію України.

Для досягнення цієї мети Міністерство реалізує комплекс заходів і окремі напрямки в міжнародній діяльності.

Регулярно проводяться переговори з країнами-партнерами для вивчення технічних та технологічних можливостей міжнародних вантажних перевезень різними видами транспорту, а також для узгодження найбільш вигідних і зручних умов перевезень для вантажовласників та інших учасників ринку.

Для всебічного та ефективного розв'язання питань, що стосуються міжнародних вантажних перевезень, Міністерство інфраструктури України ініціювало створення нових внутрішніх та міжнародних механізмів.

Одним із таких механізмів стане Транзитна Рада — міжвідомчий консультативно-дорадчий орган, до складу якого ввійдуть представники Мінінфраструктури, Мінекономрозвитку, Мінфіну, МЗС, МВС, Мін'юсту, Державної екологічної служби та Держприкордонслужби, а також інших зацікавлених центральних органів виконавчої влади, які будуть призначені не нижче заступників керівників цих органів.

Діяльність Транзитної ради забезпечить оперативне та комплексне вирішення актуальних та перспективних питань розвитку транспортної галузі України, сприяючи оптимізації її транзитного потенціалу і швидкому впровадженню прийнятих рішень.

Для оптимізації співпраці з іноземними партнерами та створення умов для комплексного аналізу перевезень і розвитку супутньої інфраструктури Міністерство інфраструктури України ініціювало реалізацію багатостороннього проекту «Три моря – сто доріг». Цей проект передбачає організацію мультимодальних перевезень між регіонами Балтійського, Чорного та Каспійського морів не за єдиним маршрутом, а через кілька альтернативних шляхів. Реалізація проекту дозволить досягти синергетичного ефекту, поєднуючи

можливості різних видів транспорту: залізничного, автомобільного, річкового, морського та поромного.

В рамках проекту українська сторона ініціювала розробку багатосторонньої міжурядової Угоди, яка має на меті формування взаємовигідної транспортної політики для організації перевезень між зазначеними регіонами. Проект Угоди вже був надісланий на розгляд 18 країнам-партнерам.

У рамках цієї Угоди планується створити умови для конструктивного обговорення та вироблення узгоджених рішень за участю міністерств країн-підписантів, які займуться питаннями транспорту, митного регулювання, розвитку інфраструктури та залучення інвестицій. Також важливим аспектом є обов'язкове залучення представників бізнес-структур, які є вантажовласниками або безпосередньо беруть участь у перевезеннях усіма видами транспорту в регіоні трьох морів.

Водночас з іноземними партнерами розробляються взаємовигідні умови для виконання мультимодальних перевезень вантажів з Азії за наступними маршрутами:

1) Транспортування вантажів з порту Іллічівськ до міста Славкув (Польща) без перевантаження по широкій колії 1520 мм або через станцію Мостиська.

2) Перевезення вантажів у напрямку Словаччини з подальшою доставкою до Чехії, Австрії, Сербії та Чорногорії.

3) Перевезення (включаючи контрейлерні) до логістичних центрів Угорщини, а звідти — до країн Центральної Європи, таких як Австрія та Італія.

Зв'язок між країнами Західної та Північної Європи та Індією, з можливим використанням транспортної інфраструктури Ісламської Республіки Іран, включаючи поромні перевезення між портом Бендер-Аббас (Іран) та портом Мумбай (Індія).

Проведемо аналіз обсяги транзитних перевезень всіма видами транспорту митною територією України за 2021-2023 рр. (табл. 2.2).

Таблиця 2.2

Обсяги транзитних перевезень вантажів всіма видами транспорту через митну територію України за 2018-2023 рр.

Транспорт	2018	2019	2020	2021	2022	2023	Відхилення (+;-) 2023 р. до 2021 р.
Усього	361.3	355.0	313.2	304.7	182.4	179.8	-124,9
Залізничний	186.3	181.8	175.6	180.4	94.5	90.6	-89,8
Морський	1.8	1.8	1.5	1.6	0.5	0.4	-1,2
Внутрішній водний	1.6	1.6	1.4	1.4	0.6	0.7	+0,3
Автомобільний – усього	72.1	65.0	65.1	61.8	47.4	55.5	-6,3
У тому числі							
Автопідприємства	24.0	30.3	27.7	31.7	20.8	25.4	-6,3
Авіаційний	0.3	0.3	0.3	0.3	к/с	к/с	-
Трубопровідний	99.2	104.5	69.3	59.2	к/с	к/с	-

У 2023 році обсяги транзитних перевезень вантажів усіма видами транспорту митною територією України показали суттєве зниження порівняно з 2021 роком, зменшившись на 124,9 тис. тон. Основні види транспорту, які зазнали найбільших втрат, – це залізничний і трубопровідний, з відхиленнями відповідно -89,8 тис. тон. Найбільш стратегічний залізничний транспорт показав падіння обсягів на 49,7%ом.

Попри зменшення загальних обсягів перевезень, внутрішній водний транспорт показав невелике зростання на 0,3 тис. тон. Автомобільний транспорт також демонструє деяке відновлення порівняно з 2022 роком, хоча в цілому його обсяги знизилися на 6,3 тис. тон (рис. 2.2).

Ці тенденції можуть свідчити про вплив різних економічних, політичних та соціальних чинників, які обумовлюють зменшення транзитних перевезень в Україні, зокрема війни в державі.

(млрд.ткм /bln.tkm)

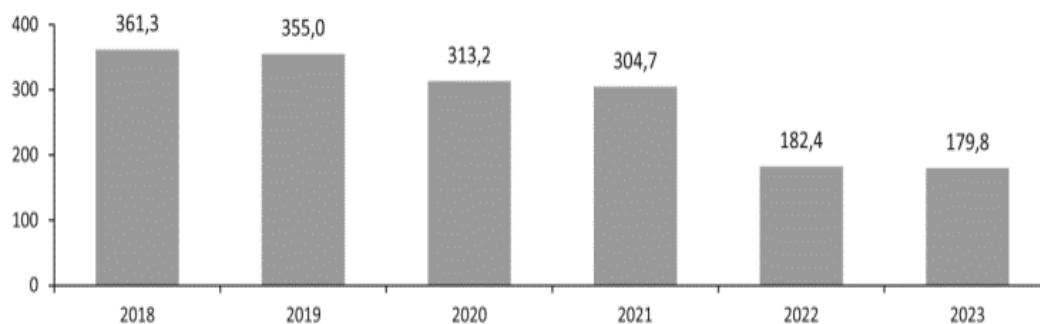


Рис. 2.2. Динаміка транзитних перевезень вантажів всіма видами транспорту митною територією України за 2018-2023 рр. [22]

Проведемо аналіз структури транзитних перевезень вантажів всіма видами транспорту митною територією України за 2018-2023 рр. (табл. 2.3).

Таблиця 2.3

Аналіз структури транзитних перевезень вантажів всіма видами транспорту митною територією України за 2018-2023 рр.

Транспорт	2018	2019	2020	2021	2022	2023	Відхилення (+;-) 2023 р. до 2021 р.
Усього	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	-
Залізничний	51,6	51,2	56,1	59,2	51,9	50,4	-8,8
Морський	0,5	0,5	0,5	0,5	0,3	0,2	-0,3
Внутрішній водний	0,4	0,5	0,4	0,5	0,2	0,4	-0,1
Автомобільний	19,9	18,3	20,8	20,3	26,0	30,9	+10,6
Авіаційний	0,1	0,1	0,1	0,1	к/с	к/с	-
Трубопровідний	27,5	29,4	22,1	19,4	к/с	к/с	-

Аналіз структури транзитних перевезень вантажів усіма видами транспорту на митній території України за 2018–2023 роки демонструє значні зміни у розподілі вантажів між різними видами транспорту.

Загальний обсяг перевезень залишився на рівні 100% протягом усього періоду, проте відзначаються суттєві зміни в частках окремих видів транспорту.

Залізничний транспорт, який традиційно займає провідні позиції, знизив свою частку з 59,2% у 2021 році до 50,4% у 2023 році, що становить відхилення -8,8%. Це може свідчити про зменшення обсягів перевезень залізницею та, можливо, про зростання використання альтернативних способів транспортування.

Автомобільний транспорт показав позитивну динаміку: його частка зросла з 20,3% у 2021 році до 30,9% у 2023 році (+10,6%), що може вказувати на зростання попиту на автомобільні перевезення і їхню адаптивність до нових економічних умов.

Морський та внутрішній водний види транспорту мали незначні зміни, зокрема, частка морського транспорту зменшилася з 0,5% до 0,2%, тоді як внутрішній водний залишився на аналогічному рівні. Це вказує на обмежені можливості цих транспорту в умовах зростаючої конкуренції.

Авіаційний і трубопровідний перевезення не мають визначених даних за 2022 і 2023 роки, що ускладнює їх аналіз, проте зменшення частки трубопровідного транспорту в попередні роки (з 27,5% у 2018 році до 19,4% у 2021 році) також може свідчити про відсутність стабільності.

Графічне зображення структури транзитних перевезень вантажів всіма видами транспорту митною територією України за 2021 рік наведено на рис. 2.3.

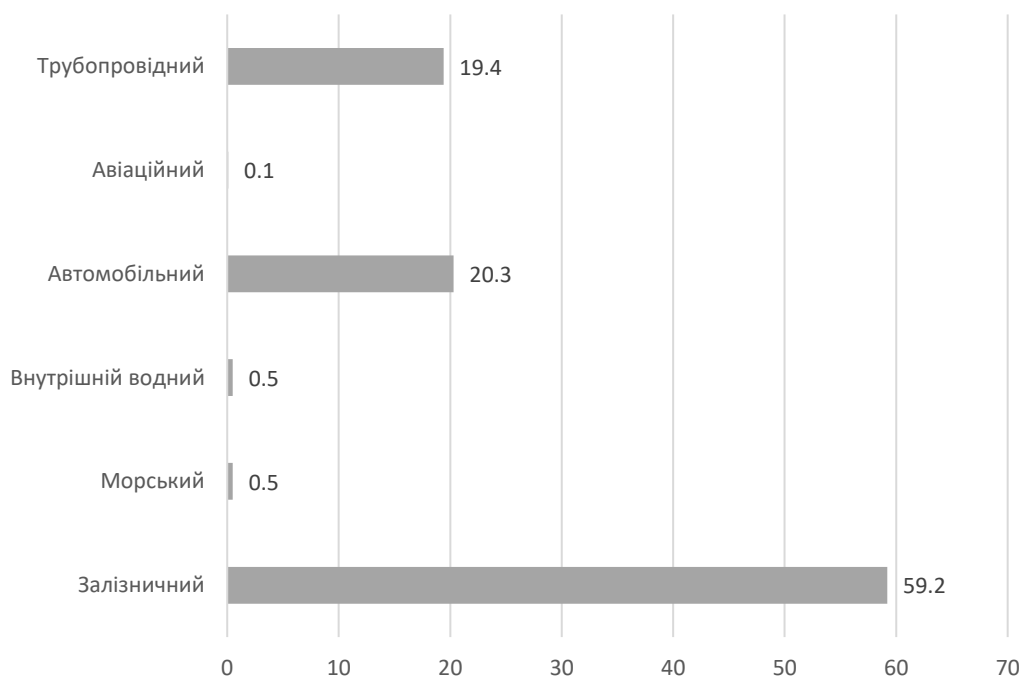


Рис. 2.3. Графічне зображення структури транзитних перевезень вантажів всіма видами транспорту митною територією України за 2021 рік

Графічне зображення структури транзитних перевезень вантажів всіма видами транспорту митною територією України за 2022 рік наведено на рис. 2.4.

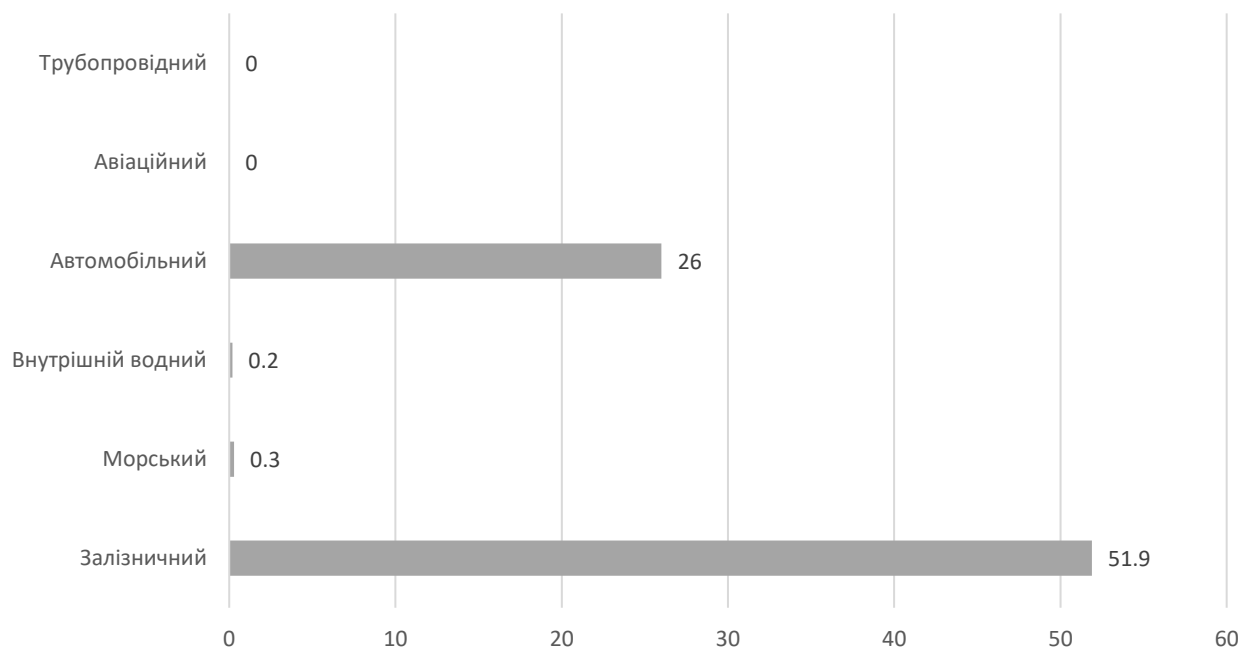


Рис. 2.4. Графічне зображення структури транзитних перевезень вантажів всіма видами транспорту митною територією України за 2022 рік

Графічне зображення структури транзитних перевезень вантажів всіма видами транспорту митною територією України за 2023 рік наведено на рис. 2.5.

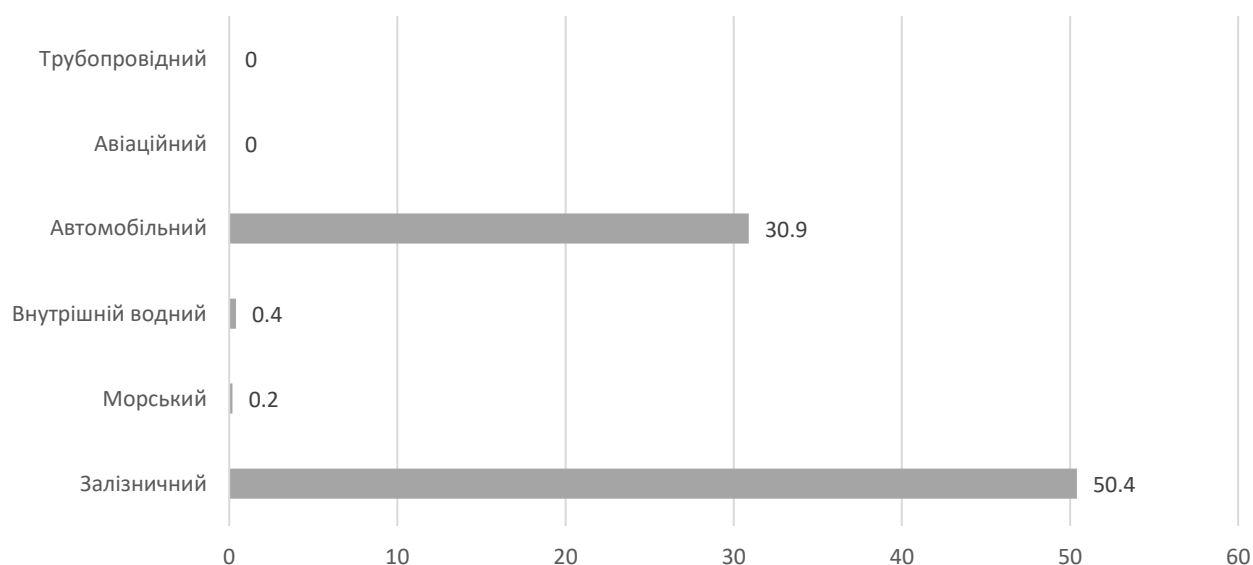


Рис. 2.5. Графічне зображення структури транзитних перевезень вантажів всіма видами транспорту митною територією України за 2023 рік

Протягом останніх чотирьох років обсяги перевезень вантажів у контейнерах розподілялись за наступною структурою: за 2021-2023 роки і перші п'ять місяців 2024 року (табл. 2.4).

Таблиця 2.4

Структура перевезень вантажів у контейнерах за 2021-2023 рр. та 5 місяців 2024 року

Сполучення	2021 рік		2022 рік		2023 рік		5 міс. 2024 року	
	ДФЕ	Частка	ДФЕ	Частка	ДФЕ	Частка	ДФЕ	Частка
Разом	279792	100%	150059	100%	201260	100%	118157	100%
Імпорт	57670	21%	29284	19%	37082	18%	29358	25%
Експорт	153559	55%	86870	58%	124949	62%	72218	61%
Внутрішнє	23516	8%	29834	20%	38385	19%	16091	14%
Транзит	45048	16%	4072	3%	844	1%	490	0%

Структура перевезень вантажів у контейнерах за 2021–2023 роки та перші п'ять місяців 2024 року демонструє помітні зміни в обсягах та частках за різними видами сполучень. Загальний обсяг перевезень у контейнерах у 2021 році становив 279792 ДФЕ, що на той час було максимальним показником. Однак у 2022 році відбулося суттєве зниження до 150059 ДФЕ, що було викликано політичними й економічними труднощами. У 2023 році обсяги перевезень відновилися до 201260 ДФЕ, але досі не досягли рівня 2021 року. Прогнозні дані за перші п'ять місяців 2024 року показують, що обсяги перевезень становлять 118157 ДФЕ.

При окремому розгляді транзиту видно, що він значно постраждав у всі аналізовані періоди. У 2021 році обсяг перевезень у транзитному сполученні становив 45048 ДФЕ, що складало 16% від загального обсягу. З часом частка транзитних перевезень скорочувалась, особливо у 2022 році – до 4072 ДФЕ (3%), а в 2023 році впала до 844 ДФЕ (1%). Це свідчить про те, що транзит через Україну потерпає від значних викликів, зокрема через нестабільну політичну і економічну ситуацію, які впливають на міжнародні маршрути.

Прогноз на 2024 рік показує ще нижчі результати для транзитних перевезень – лише 490 ДФЕ, що свідчить про те, що обсяги транзиту можуть продовжувати знижуватись. Зниження частки транзиту до 0% у періоді 5 місяців

2024 року є тривожним сигналом, що вказує на необхідність термінових кроків для стабілізації та розвитку транзитного потенціалу України. Загалом, ситуація з транзитом вказує на потребу в нових стратегіях і заходах для відновлення та розширення транспортних можливостей країни, щоб повернути Україні статус важливого транзитного коридору на міжнародній арені.

Цей аналіз дозволяє зрозуміти тенденції та зміни у сфері контейнерних перевезень, на основі яких можна визначити напрямки подальшого розвитку цього важливого сегменту транспорту.

Загалом, зміни у структурі транзитних перевезень свідчать про адаптацію транспортної системи України до нових умов, але й вказують на необхідність розвитку інфраструктури та стратегій для збільшення ефективності всіх видів транспорту.

2.3 Проблеми реалізації державної політики у сфері транзиту в Україні

У сучасних умовах України питання транзиту вантажів через її територію стає особливо актуальним. Оскільки країна має стратегічне географічне положення між Європою та Азією, вона може виконувати функцію важливого транспортного коридору. Однак, незважаючи на цей потенціал, реалізація державної політики у сфері транзиту стикається з численними проблемами, які обмежують можливості розвитку цього сектору.

По-перше, політична нестабільність та невизначеність в країні суттєво впливають на інвестиційний клімат. Досить часто зміни урядів супроводжуються переглядом стратегій і програм, що торкаються транспортної інфраструктури. Постійна зміна правил гри відлякує можливих інвесторів та ускладнює довгострокове планування розвитку транзитного сектору. В таких умовах важко залучити значні фінансові ресурси для модернізації доріг, залізничних колій і портів, що безпосередньо впливає на ефективність перевезень.

По-друге, інфраструктура транспорту в Україні потребує термінового оновлення. Багато існуючих доріг, залізничних магістралей і портів знаходяться

в незадовільному стані. Відсутність належного технічного обслуговування призводить до частих затримок у перевезеннях, підвищення витрат на логістику, а також зниження конкурентоспроможності українського транзиту на міжнародному рівні. Підтримка інфраструктури в адекватному стані є важливою складовою реалізації ефективної транзитної політики.

Третьою проблемою є бюрократія та корупційні ризики, які супроводжують процеси митного оформлення і отримання дозволів на перевезення через територію України. Складні процедури, затягнуті терміни оформлення документів, а також випадки хабарництва значно ускладнюють роботу компаній, що займаються транспортуванням. Це призводить до додаткових витрат і втрачених можливостей, оскільки міжнародні перевізники можуть обрати інші, менш проблемні маршрути.

Крім того, важливим чинником є нестача інтеграції між різними видами транспорту. Досі в Україні не створено ефективної системи "логістичного хаба", яка б дозволяла об'єднувати автомобільний, залізничний та водний транспорт. Це обмежує можливості комбінованих перевезень, які могли б зробити транзитні операції більш ефективними та швидкими. Розробка таких інтеграційних рішень могла б суттєво підвищити привабливість українських транспортних маршрутів для міжнародних перевізників.

Ще однією вагомою проблемою є недостатнє законодавче забезпечення. Існуючі нормативно-правові акти часто суперечать один одному або не враховують сучасних викликів у сфері транспорту. Відсутність чітких і прозорих правил гри призводить до правових колізій, які ставлять під загрозу виконання угод між учасниками ринку. Необхідно сформулювати комплексну політику, що регулюватиме всі аспекти транзиту вантажів, враховуючи міжнародні стандарти.

Не менш важливою є проблема екологічної безпеки. Справжнє навантаження на екологічну ситуацію в Україні зросло через інтенсивність транспортних перевезень. Зростання обсягів перевезень приносить користь економіці, але одночасно і збільшує ризики забруднення навколишнього

середовища. Важливо розробити стратегії, які б балансували успіхи в транспортному секторі з екологічними нормами та вимогами.

З огляду на всі ці проблеми, стає очевидним, що для ефективної реалізації державної політики у сфері транзиту Україні необхідно впроваджувати систематичні реформи, зміцнювати інфраструктуру, полегшувати процеси отримання дозволів, покращувати інтеграцію між видами транспорту, а також розробляти законодавчу базу, що відповідатиме сучасним вимогам. Вирішення цих завдань вимагатиме зусиль з боку не лише держави, а й бізнесу, міжнародних партнерів та суспільства в цілому.

Реалізація державної політики у сфері транзиту в Україні стикається з безліччю серйозних викликів, серед яких політична нестабільність, поганий стан інфраструктури, бюрократія та корупція, недостатня інтеграція між видами транспорту, а також неадекватне законодавче забезпечення. Ці фактори стримують розвиток транзитного потенціалу країни, знижують її конкурентоспроможність на міжнародному рівні та заважають залученню інвестицій. Для подолання цих проблем необхідні комплексні реформи, спрямовані на поліпшення соціально-економічної ситуації, підвищення ефективності транспортної інфраструктури та забезпечення екологічної безпеки, що підійме Україну до нових стандартів транзитних перевезень у глобальному масштабі.

РОЗДІЛ 3

НАПРЯМИ ВДОСКОНАЛЕННЯ ДЕРЖАВНОЇ ПОЛІТИКИ У СФЕРІ ТРАНЗИТУ В УКРАЇНІ

3.1. Використання міжнародного досвіду для розвитку транзитної політики

Розгортання повномасштабних військових дій в Україні, викликане агресією з боку росії, актуалізувало необхідність вирішення проблем у сфері забезпечення національної безпеки. Ця кричуща агресія підкреслила пріоритетність питання набуття Україною членства в Європейському Союзі. У зв'язку з цим, критично важливими стають аспекти активізації євроінтеграційних перетворень, спрямованих на наближення нашої держави до європейських стандартів.

Конкретно це стосується митного регулювання зовнішньоекономічної діяльності, яке покликане забезпечити додаткові гарантії безпеки та спростити процедури митного оформлення і переміщення товарів та транспортних засобів через кордон України. Державна митна справа є важливою складовою, що впливає на економічну безпеку країни, оскільки вона врегульовує питання товарообігу, обмін митною інформацією та запобігання порушенням митного законодавства.

З урахуванням статусу України як країни-кандидата на членство в ЄС, ключовим моментом на шляху до євроінтеграції є забезпечення реалізації спільного транзиту та трансформація вітчизняної митниці на зручний сервіс для учасників зовнішньоекономічної діяльності. Приєднання України до Конвенції про процедуру спільного транзиту (Convention on a Common Transit Procedure – ССТР) є обов'язковою умовою, визначеною Угодою про асоціацію з ЄС. Україна приєдналася до цієї Конвенції 31 серпня 2022 року, і вона набула чинності з 1 жовтня 2022 року. Це важливий крок у напрямку створення прозорих умов

роботи для вітчизняних митних органів, а також важлива складова безпеки під час воєнного стану.

Водночас, перехід на нові стандарти здійснення митної процедури спільного транзиту є складним процесом як із організаційної, так і з правової точки зору. Тому з практичного погляду корисним буде аналіз міжнародного досвіду реалізації процедури спільного транзиту, зокрема, на прикладі Латвії.

Рішення Латвії про вступ до Європейського Союзу суттєво вплинуло на діяльність митних органів країни. Цей крок, у першу чергу, передбачав гармонізацію національного митного законодавства з міжнародними нормами та імплементацію європейських стандартів у роботу митниць, зокрема в контексті реалізації процедури спільного транзиту [17].

У Латвії, як і в інших країнах ЄС, застосовуються два види транзиту: спільний і союзний. Обидві процедури мають схожу технологію реалізації, але відрізняються за сферами застосування. Союзний транзит орієнтований на митну процедуру між країнами-членами ЄС, тоді як спільний транзит спростить переміщення між країнами ЄС та країнами, що не входять до Союзу, які дотримуються норм Конвенції про процедуру спільного транзиту.

Основні аспекти здійснення транзиту в Латвії регламентуються Законом про порядок митного транзиту в Союзі, що викладено у Митному кодексі ЄС з внесеними змінами. Питання застосування спільного транзиту визначаються положеннями Конвенції про процедуру спільного транзиту від 20 травня 1987 року (ССТР). Ще одним важливим документом, який освітлює питання транзиту в ЄС, включаючи Латвію, є Посібник (інструкція) з транзиту. Цей посібник є вичерпним джерелом інформації про транзитну процедуру в ЄС і слугує інструментом для кращого розуміння функціонування транзитних процедур. Він також окреслює обов'язки та права всіх учасників митних правовідносин у межах процедури транзиту.

Окрім того, варто зазначити, що Посібник спрямований на забезпечення гармонізованого застосування положень Посібник з транзиту, що регулює рівне

ставлення до всіх учасників митних правовідносин, складається з дев'яти основних частин:

1. Загальне введення.
2. Статус товару.
3. Гарантії.
4. Стандартна транзитна процедура NCTS (нова комп'ютеризована транзитна система).
5. Процедура забезпечення безперервності бізнесу.
6. Спрощення.
7. Завершення транзитної операції та процедура запиту.
8. Борги та стягнення.
9. Процедура МДП.

Додатки до посібника містять зразки супровідних документів та додаткову інформацію щодо реалізації транзитних процедур. Вони опубліковані в багатомовному форматі та стандартні для всіх мовних версій. Крім того, у практичній діяльності активно використовується судова практика, що базується на рішеннях Європейського суду.

Після вступу до ЄС інформаційні системи латвійського Головного митного управління були переорієнтовані на обробку цифрових даних ЄС та інтегровані з NCTS — комп'ютеризованою транзитною системою. NCTS є основним ІТ-інструментом в ЄС, який застосовується для управління та контролю транзитних процедур. Його основні цілі полягають у забезпеченні швидкості, ефективності та безпеки транзитних процесів, а також у запобіганні та виявленні шахрайства.

NCTS є обов'язковим для країн-учасниць ЄС при виконанні митних процедур, пов'язаних із зовнішнім і внутрішнім транзитом, і забезпечує зв'язок між митними службами країн-учасниць Конвенції, що дозволяє обмінюватися митними даними. Це приєднання створює умови для обміну інформацією не лише між митними органами держав-членів ЄС і Європейської асоціації вільної торгівлі, але й з іншими державними установами, що займаються контролем за переміщенням товарів.

До вступу Латвії до Конвенції митниця обробляла в середньому близько 30 000 декларацій на місяць, більшість з яких були паперовими, без застосування спрощень. 1 травня 2004 року латвійські митні органи почали використовувати ІТ-системи для спрощення декларування, що суттєво полегшило роботу митників і торговців та позитивно вплинуло на товарообіг. Це дозволило зменшити кількість документів, які подавалися митницям, а також скоротити фінансові витрати та час на здійснення митних процедур.

Після впровадження нових технологій статус послуг, що надаються митницями, значно змінився. Кількість міжнародних транзитних декларацій зменшилася до приблизно 3 000 на місяць, натомість завдяки впровадженню системи NCTS можливість її використання залізничними структурами підвищила загальну кількість транзитних декларацій до близько 50 000 на місяць. Архітектуру програмного модуля, що використовується для реалізації спільного транзиту в Латвії, можна ілюструвати на відповідному графічному зображенні (рис. 3.1).

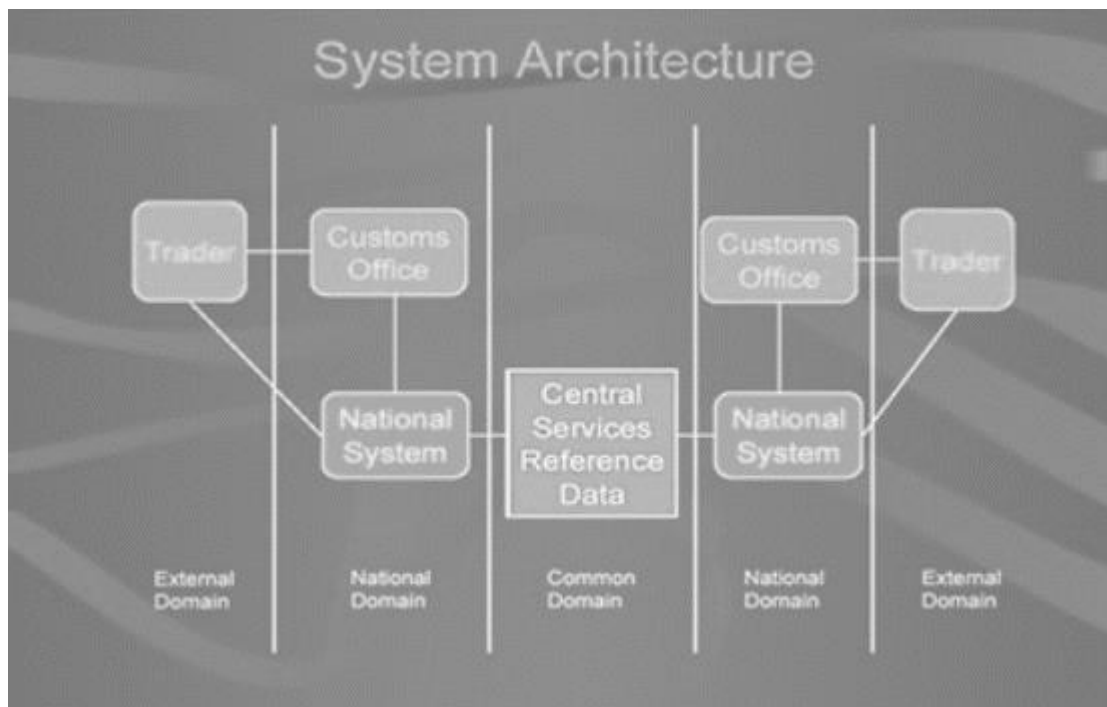


Рис. 3.1. Графічне зображення архітектури програмного модуля, що використовується для реалізації спільного транзиту в Латвії [17]

Оновлена інформаційна система запровадила модуль для підприємців, що дозволяє подавати декларації в електронному вигляді. Введення системи електронного підпису документів значно підвищило безпеку використання системи.

Під час експлуатації системи NCTS було виявлено кілька важливих переваг:

- 1) Підвищення ефективності транзитних процедур.
- 2) Розширення можливостей попередження та виявлення порушень митного законодавства.
- 3) Прискорення та підвищення безпеки угод, що реалізуються в рамках процедури спільного транзиту.
- 4) Спрощення управління та адміністрування транзитної системи.

З 31 березня 2004 року всі транзитні операції проходять електронну реєстрацію в системі NCTS. Суб'єкти зовнішньоекономічної діяльності, котрі мають право на застосування спрощеної транзитної процедури, повинні забезпечити технічні можливості для підключення до NCTS. Це включає можливість подання транзитних декларацій через електронні засоби зв'язку та роздрукування необхідних форм декларацій.

Для підприємців, які використовують звичайну процедуру транзиту (неавторизовані підприємці), також є можливість отримати дозвіл для підключення до системи NCTS та внесення інформації щодо транзитних операцій. Проте, вони не можуть роздруковувати декларацію і, у разі необхідності, повинні звертатися до митних органів для отримання дозволу на друк документів. В іншому випадку, документи можуть бути подані в паперовому вигляді, після чого митники введуть дані в NCTS та видадуть декларацію, сформовану системою.

Після приєднання Латвії до Конвенції документообіг в паперовій формі значно скоротився. Головне митне управління Латвії дозволило суб'єктам зовнішньоекономічної діяльності використовувати модуль підприємця для подання декларацій, обміну інформацією та отримання відповідей. Основними

ідентифікаторами для обробки інформації є номер покликання на переміщення (MRN) і номер покликання на місцевість (LRN).

Модуль підприємця, завдяки доступу через мережу, надає можливості суб'єктам зовнішньоекономічної діяльності:

- 1) Отримувати ключову інформацію про транзитні декларації.
- 2) Автономно завантажувати файли транзитних декларацій.
- 3) Переглядати онлайн-звіти NCTS.
- 4) Використовувати мережевий інтерфейс для подання запитів та отримання відповідей від NCTS.

Аналізуючи транзитну політику Латвії, Україна може запозичити кілька ключових аспектів для власного розвитку. В Україні, як і в Латвії, транзитний потенціал значний, зокрема через стратегічне географічне положення. Однак існують суттєві бар'єри, такі як складні митні процедури, застарілі технології та недостатня координація між різними державними установами.

Україні слід зосередитися на впровадженні електронних митних декларацій та автоматизованих систем, щоб спростити і пришвидшити процес декларування. Як показує досвід Латвії, це не лише зменшує час обробки декларацій, але й знижує ризик корупції.

В Україні доцільно впроваджувати міжнародні митні системи, такі як NCTS, для полегшення транзитних процедур. Це дозволить Україні стати більш конкурентоспроможною в рамках Європейського логістичного ринку.

Україні варто запровадити механізми спрощення процедур для авторизованих підприємців, які відповідають міжнародним стандартам. Це може включати полегшення умов для отримання дозволів і забезпечення супроводжуючої документації.

Важливу роль у розвитку транзитної політики відіграє комунікація між державними установами та бізнесом. Латвія в цьому аспекті демонструє хороший приклад співпраці, що забезпечує адаптацію процедур під потреби учасників ринку.

Тож, використання міжнародного досвіду, зокрема прикладу Латвії, може значно сприяти розвитку транзитної політики України. Впровадження сучасних технологій, спрощення митних процедур та активна інтеграція з міжнародними системами допоможуть Україні реалізувати її транзитний потенціал, створити ефективну та прозору митну систему і залучити інвестиції в розвиток інфраструктури. Країна може стати важливим логістичним центром на мапі Європи, якщо вдасться реалізувати ці важливі зміни.

3.2 Напрями вдосконалення правового регулювання транзитних перевезень

Правове регулювання транзитних перевезень є важливим елементом розвитку зовнішньоекономічної діяльності і забезпечення ефективності логістичних процесів. В Україні, зважаючи на її стратегічне географічне положення, ефективні транзитні перевезення можуть стати основним двигуном економічного зростання.

Однак існуюча правова база потребує вдосконалення. В даному контексті можна виділити кілька ключових напрямків вдосконалення правового регулювання транзитних перевезень, які представлені у формі таблиці нижче, а також детальніше розкласти їх зміст та доцільність впровадження.

Перш ніж переходити до конкретних пропозицій, потрібно окреслити основні проблеми, з якими стикаються учасники транзитних перевезень в Україні:

- багато учасників ринку стикаються із затримками через складні та бюрократичні митні процеси;
- існуючі електронні системи не завжди інтегровані між собою, що ускладнює взаємодію між контрагентами;
- багато питань залишаються неврегульованими, що створює правову невизначеність;

– проблеми з корупцією у митних органах негативно впливають на ефективність транзитних перевезень;

– наявні бар'єри не дозволяють Україні повністю реалізувати свій транзитний потенціал.

Тому Україні потрібно перейматися політикою вдосконалення правового регулювання транзитних перевезень

Пропозиції щодо вдосконалення правового регулювання транзитних перевезень наведено в табл. 3.1.

Таблиця 3.1

**Пропозиції щодо вдосконалення правового регулювання
транзитних перевезень**

№	Пропозиція	Характеристика	Очікуваний результат
1	2	3	4
1	Спрощення митних процедур	Запровадження єдиних стандартів та спрощення формальностей для оформлення митних декларацій.	Зменшення часу на митне оформлення, підвищення конкурентоспроможності.
2	Впровадження єдиної електронної платформи	Створення інтегрованої платформи для подання всієї необхідної документації щодо транзитних перевезень.	Полегшення обміну інформацією та зменшення бюрократії.
3	Розробка спеціалізованих нормативних актів	Введення окремих законів та підзаконних актів, що регулюють транзитні перевезення.	Зменшення правової невизначеності та створення чітких умов для всіх учасників.
4	Проведення антикорупційних реформ у митній сфері	Посилення контролю за діяльністю митників, запровадження системи належного управління.	Зниження рівня корупції, підвищення довіри до митних органів.
5	Розширення міжнародних торгових угод	Активне приєднання до міжнародних угод, що сприяють розвитку логістичних маршрутів через Україну.	Залучення іноземних інвесторів, збільшення обсягів транзитних перевезень.
6	Підтримка та навчання фахівців	Організація курсів та семінарів для митників і логістів з метою підвищення кваліфікації.	Професіоналізація галузі, поліпшення обслуговування клієнтів.

Продовження табл. 3.1

1	2	3	4
7	Використання сучасних технологій ІТ-	Запровадження електронного документообігу, використання блокчейн-технологій для забезпечення безпеки даних.	Підвищення безпеки транзитних перевезень і швидкості обробки документів.

Так, впровадження єдиних стандартів про митні процедури дозволить зменшити час на оформлення вантажів. Це може включати скорочення кількості документів, необхідних для проходження транзиту, а також спрощення процесів контролю.

Створення інтегрованої ІТ-системи, яка об'єднувала б всі етапи документообігу, дозволить знизити витрати часу на оформлення митних документів і забезпечить кращу координацію між різними державними органами та учасниками ринку.

Необхідно розробити окремі закони, що стосуються транзитних перевезень, які чітко регулюватимуть усі аспекти, від вимог до документації до прав і обов'язків учасників.

Запровадження системи контролю за діяльністю митників, регулярні перевірки та прозорість у діяльності митних органів значно зменшать корупційні ризики та покращать репутацію митної системи.

Україна повинна активно шукати можливості для укладання угод з іншими країнами та міжнародними організаціями, які стимулюватимуть транзит через її територію.

Підвищення кваліфікації працівників митниць і логістичних компаній може суттєво поліпшити якість обслуговування. Це потребує організації семінарів, тренінгів і курсів для підвищення знань у сфері міжнародних перевезень та митного регулювання.

Застосування нових технологій, таких як блокчейн, дозволить створити безпечні та прозорі системи для обробки транзитних документів. Це підвищить довіру до системи та зменшить ймовірність шахрайства.

Пропозиції з удосконалення правового регулювання транзитних перевезень в Україні мають сприяти створенню більш ефективної та прозорої системи, яка буде відповідати сучасним викликам і вимогам. Правильна імплементація цих заходів може суттєво покращити позицію України на міжнародному ринку транспорту і логістики, що в свою чергу позитивно вплине на економічний розвиток країни в цілому.

3.3 Визначення стратегічних напрямків розвитку транзитної системи України

Транзитна система України посідає важливе місце у міжнародних логістичних мережах, що зумовлено її вигідним географічним положенням між Європою та Азією. У зв'язку зі змінами в глобальній економіці, транспорті та митному регулюванні, Україні необхідно розробити стратегію, яка б забезпечила її інтеграцію в міжнародні логістичні системи і сприяла розвитку транзитних перевезень. Це передбачає комплексний підхід до вдосконалення інфраструктури, законодавчої бази та технологічного забезпечення транзитних процесів.

Одним із основних стратегічних напрямків розвитку транзитної системи є модернізація та розширення транспортної інфраструктури. Україні необхідно забезпечити високоякісні та надійні транспортні зв'язки, які включають автомобільні, залізничні, морські та повітряні шляхи.

Транспортна інфраструктура є однією з основоположних складових розвитку економіки будь-якої країни, оскільки вона забезпечує зв'язок між регіонами, країнами та ринками. Для України, яка займає стратегічне географічне положення між Європою та Азією, модернізація та розширення транспортної інфраструктури є критично важливими для поглиблення економічної інтеграції, збільшення обсягів торгівлі і підвищення конкурентоспроможності на міжнародному ринку. В сучасних умовах, коли світова економіка зазнає значних

структурних змін, Україні необхідно активізувати зусилля для вдосконалення своїх транспортних систем.

Однією з ключових складових транспортної інфраструктури є автомобільні шляхи. Українська дорожня мережа потребує термінової модернізації та ремонту. Багато доріг мають значний ступінь зношення та не відповідають сучасним вимогам безпеки та якості.

Основними напрямками вдосконалення дорожньої інфраструктури мають бути:

- на особливу увагу заслуговують міжнародні транспортні коридори, що проходять через територію України. Проведення капітального ремонту основних трас забезпечить зменшення часу на перевезення вантажів і підвищить рівень безпеки. Слід також запровадити системи моніторингу та управління дорожнім рухом, які допоможуть скоротити затори та аварії;

- планувати й реалізовувати проекти з будівництва нових об'їзних та швидкісних доріг, що зв'яжуть великі міста та промислові регіони. Це може включати будову альтернативних маршрутів у зонах з високою транзитною активністю, що значно зменшить навантаження на існуючу дорожню мережу;

- використання новітніх технологій в будівництві доріг, включаючи екологічні матеріали та технології, що підвищують їх довговічність, має стати нормою. Автоматизовані системи управління трафіком, що використовують дані в режимі реального часу, також сприятимуть підвищенню ефективності використання доріг.

В Україні залізничний транспорт є важливим чинником для забезпечення вантажоперевезень. Незважаючи на значний потенціал, залізнична інфраструктура потребує модернізації для підвищення її ефективності.

Важливо оновити та модернізувати локомотиви і вагони, що перевозитимуть вантажі. Інвестиції в нові технології та сучасні електричні та дизельні локомотиви дозволять підвищити швидкість і надійність перевезень.

Слід модернізувати залізничні станції, забезпечивши їх відповідність міжнародним стандартам. Оновлення вузлів і колійних мереж, включаючи

електрифікацію ділянок, здатне суттєво підвищити пропускну спроможність і знизити витрати на транспортування.

Важливо адаптувати українську залізничну систему до європейських стандартів, з метою інтеграції з сусідніми країнами. Це може включати приведення в відповідність технічних параметрів колії, а також запровадження єдиного стандарту постачання вантажів.

Морські порти України мають значний потенціал для розвитку транзиту, однак потребують модернізації. Основні напрямки розвитку морської інфраструктури включають наступне:

1. Слід проводити роботи з оновлення портової інфраструктури, включаючи термінали для контейнерних перевезень, а також перевантажувальні комплекси. Ефективні логістичні системи та сучасні технології управління пропускнуою спроможністю істотно підвищать ефективність роботи портів.

2. Необхідно сприяти розвитку нових морських контейнерних маршрутів, що забезпечить доступ до нових ринків та покращить міжнародну конкурентоспроможність. Підтримка регулярних морських перевезень дозволить знизити витрати на транспортування товарів.

3. Важливо налагодити співпрацю з міжнародними портами та логістичними компаніями для залучення інвестицій і технологій. Це дозволить оптимізувати процес перевантаження, зменшити витрати та підвищити сервіс.

Отже, модернізація та розширення транспортної інфраструктури є стратегічно важливими елементами для розвитку економіки України і покращення її транзитного потенціалу. Інвестиції в оновлення дорожньої, залізничної та морської інфраструктури забезпечать підвищення якості автомобільних і залізничних перевезень, а також збільшать обсяги вантажообігу через порти. Зокрема, модернізація дозволить Україні не лише зменшити витрати на транспортування, а й підвищити конкурентоспроможність в умовах глобальних економічних викликів. Скоординовані зусилля уряду, приватного сектора та міжнародних партнерів щодо реалізації інфраструктурних проєктів

дадуть можливість Україні стати важливим гравцем на міжнародному транспортному ринку.

Слід провести капітальний ремонт та модернізацію основних транзитних маршрутів із запровадження системи безпеки дорожнього руху. Завершення реконструкції доріг, зокрема міжнародних трас, дозволить зменшити час на доставку вантажів.

Розвиток залізничної інфраструктури, зокрема оновлення рухомого складу та модернізація вантажних станцій, дозволить підвищити ефективність перевезень. Важливим кроком буде інтеграція з європейською залізничною системою, що включає стандартизацію технічних характеристик.

Україна має великий потенціал у розвитку морських перевезень. Необхідно модернізувати існуючі порти, розширити їхні можливості та забезпечити відповідність міжнародним стандартам. Удосконалення контейнерних терміналів та впровадження нових технологій управління дозволять підвищити пропускну спроможність.

Для розвитку повітряного вантажного транспорту Україні потрібно оновити аеропорти, забезпечити їх сертифікацію відповідно до міжнародних стандартів та розвинути інфраструктуру для перевезення вантажів.

Митне регулювання є важливим елементом транзитної системи, оскільки воно безпосередньо впливає на швидкість і простоту процесу доставки товарів. Слід зорієнтуватися на міжнародний досвід та запровадити ефективні митні процедури.

Запровадження єдиної електронної системи для подання митних декларацій та супутніх документів суттєво спростить процес оформлення вантажів. Це дозволить зменшити бюрократію, скоротити час на митне оформлення та підвищити рівень прозорості.

Варто врахувати досвід країн ЄС, які успішно впровадили спрощені митні процедури для авторизованих економічних операторів. Це дозволить знизити адміністративні витрати і стимулювати розвиток підприємництва.

Регулярні навчання та спеціалізовані курси для митників допоможуть підвищити їхню кваліфікацію і знання нових міжнародних угод, що сприятиме поліпшенню взаємодії з учасниками зовнішньоекономічної діяльності.

Для залучення іноземних вантажоперевізників і покращення послуг вітчизняних компаній необхідно запровадити ряд заходів, які сприятимуть підвищенню їхньої конкурентоспроможності.

Державна підтримка логістичного бізнесу: Створення програм підтримки для логістичних компаній, які займаються транзитом, може включати фінансування проектів з модернізації техніки, навчання персоналу та покращення сервісу.

Підтримка досліджень та інновацій у сфері логістики, таких як автоматизація складів та використання новітніх технологій, поліпшить ефективність вантажоперевезень.

Активне залучення міжнародних партнерів через укладання угод про співпрацю, що забезпечить доступ до нових ринків і можливостей для українських компаній.

Стратегічним напрямком розвитку транзитної системи України є інтеграція в міжнародні логістичні мережі. Це може забезпечити країні доступ до нових ринків і підвищити її значення як транзитного хабу.

Слід активно працювати над укладанням угод про транзит з сусідніми країнами, що дозволить зменшити адміністративні перешкоди та оптимізувати процес транзиту.

Вступ до міжнародних організацій і спілок, таких як Міжнародний транспортний форум та UNECE, допоможе впроваджувати передові практики та стандарти в транспортуванні вантажів.

Перелік стратегічних напрямів розвитку транзитної системи України наведено на рис. 3.2.

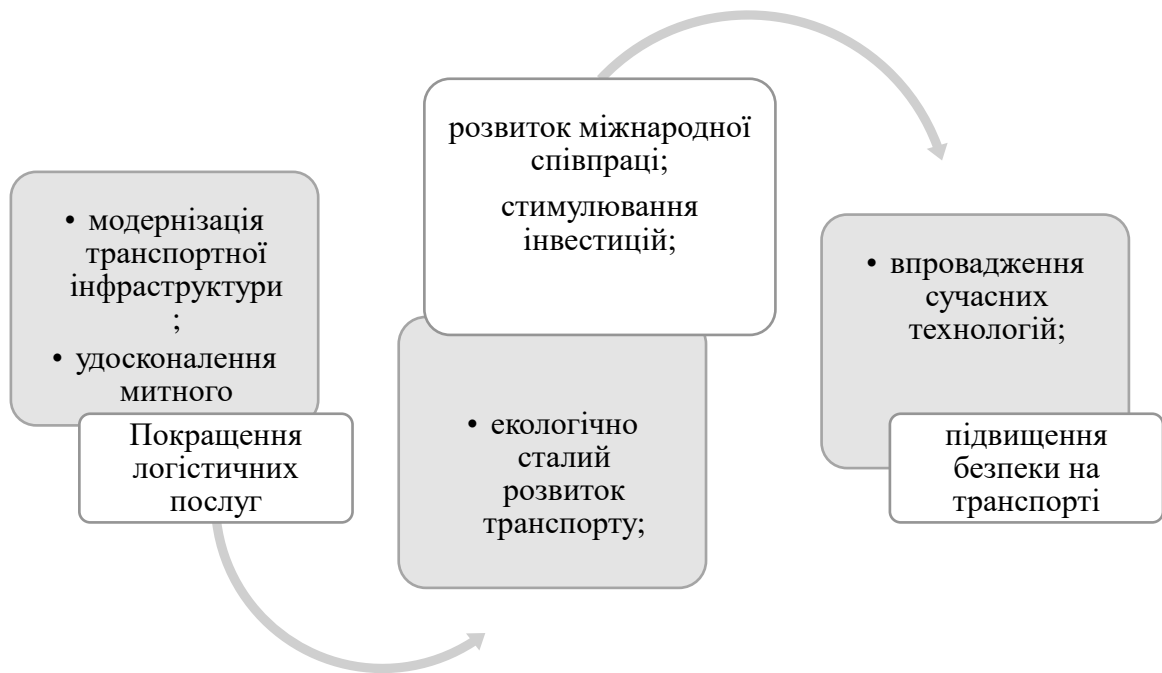


Рис. 3.2. Стратегічні напрями розвитку транзитної системи України

Тож, модернізація транспорту, електронізація митних процесів, підтримка вітчизняних вантажоперевізників, а також активна інтеграція в міжнародні логістичні мережі можуть суттєво підвищити ефективність транзитних перевезень в Україні. Це сприятиме економічному зростанню країни, покращенню надходжень до державного бюджету та залученню іноземних інвестицій, що в свою чергу забезпечить Україні стабільне місце на карті міжнародної логістики.

ВИСНОВКИ

На основі проведеного дослідження, можна зробити наступні висновки:

1. Транзит у міжнародній економіці є важливим елементом, який забезпечує переміщення товарів і послуг між країнами, що сприяє розвитку світової торгівлі та економічної інтеграції. Він виступає як міст між виробниками, споживачами та ринками, забезпечуючи оптимізацію логістичних процесів і зниження витрат на транспортування. В умовах глобалізації роль транзиту стає все більш значущою, оскільки країни прагнуть до максимізації своїх економічних можливостей, використовуючи вигідне географічне розташування. Ефективно організований транзит допомагає зменшити терміни доставки товарів, що, в свою чергу, підвищує їхню конкурентоспроможність на міжнародних ринках. Таким чином, значення транзиту полягає не лише в економічних аспектах, але й у політичних та соціальних, оскільки він сприяє зміцненню міжнародних відносин та співпраці між державами.

2. Формування державної політики у сфері транзиту базується на ряді принципів, які визначають ефективність і зовнішню конкурентоспроможність національної транзитної системи. По-перше, принцип стратегічного планування забезпечує узгодження короткострокових і довгострокових цілей, спрямованих на розвиток інфраструктури та оптимізацію логістичних процесів. По-друге, принцип прозорості передбачає відкритість і доступність інформації про правила та процедури, що значно знижує адміністративні бар'єри для учасників транзитних операцій. Третім важливим принципом є інтеграція з міжнародними стандартами, що забезпечує відповідність національної політики міжнародним нормам і вимогам, сприяючи покращенню якості послуг. Водночас, принцип сталого розвитку дозволяє враховувати екологічні аспекти, що є особливо важливим у контексті глобальних викликів зміни клімату. Застосування цих принципів формування державної політики сприяє підвищенню ефективності транзитних операцій та зміцненню позицій України на міжнародній арені.

3. Міжнародний досвід регулювання транзитних операцій демонструє різноманітні моделі, які можуть бути взяті до уваги для вдосконалення транзитної політики в Україні. Країни з високорозвиненими економіками, такі як Латвія, Німеччина, Нідерланди і Швейцарія, застосовують комплексні підходи до управління та інтеграції транзитних маршрутів з метою оптимізації логістичних процесів. Наприклад, система "митного союзу" в Європейському Союзі дозволяє різним країнам-учасникам спростити митні процедури і зменшити терміни перевезення. Інший приклад — успішний досвід Сінгапуру, який є провідним транзитним хабом завдяки своїй розвиненій інфраструктурі, інноваційним технологіям і відкритій політиці щодо іноземних інвестицій у транспортну сферу. Такий досвід може слугувати основою для розробки ефективної транзитної політики в Україні та впровадження сучасних рішень, які підвищать рівень конкурентоспроможності країни на міжнародних ринках. Адаптація кращих практик також здатна забезпечити прозорість, безпеку та надійність транзитних операцій, що в свою чергу позитивно вплине на розвиток національної економіки.

4. Нормативно-правова база транзиту через митну територію України відіграє ключову роль у забезпеченні ефективного функціонування транзитних перевезень. Українська система регулювання містить ряд законодавчих актів і підзаконних нормативних документів, що регламентують процедури митного оформлення, обов'язки учасників транзитних операцій, а також умови їх зберігання і перевезення. Основним законодавчим актом у цій сфері є Митний кодекс України, який визначає правові основи для функціонування митної системи, зокрема щодо транзиту товарів. Проте, існують проблеми з імплементацією норм і правил, які потребують удосконалення для забезпечення відповідності міжнародним стандартам. Важливим аспектом є також необхідність інтеграції українського законодавства з нормами Європейського Союзу, що дозволить створити більш конкурентоспроможну і ефективну систему транзиту. Зовнішньоекономічні зв'язки України на сьогодні потребують

адаптації компонентів правового регулювання транзиту, що забезпечить не лише пришвидшення трансакцій, але й покращення інвестиційного клімату в країні.

5. Сучасний стан державної транзитної політики України характеризується активними зусиллями щодо її модернізації та адаптації до нових економічних реалій і міжнародних вимог. Основними тенденціями стали прагнення до спрощення митних процедур, впровадження електронного обігу документів та використання сучасних інформаційних технологій для оптимізації процесів. Україна активно працює над підвищенням конкурентоспроможності своїх транспортних маршрутів через залучення іноземних інвестицій та впровадження нових економічних механізмів, які забезпечують більш ефективну взаємодію між державними органами та приватним сектором. Проте, в країні зберігаються серйозні проблеми, такі як недостатня розвиненість інфраструктури, корупційні ризики в митній сфері та відсутність єдиної стратегії розвитку транзитної системи. Подолання цих викликів вимагатиме комплексного підходу і чіткої координації дій між усіма учасниками процесу, щоб забезпечити сприятливі умови для міжнародних перевезень і транзиту товарів через територію України.

6. Проблеми реалізації державної політики у сфері транзиту в Україні є комплексними і багатограними. Вони включають не лише недостатній рівень розвитку транспортної та митної інфраструктури, а й відсутність злагодженої роботи між різними державними органами, що ускладнює виконання транзитних операцій. Наявність бюрократичних бар'єрів і корупційних схем негативно впливає на інвестиційний клімат і пригнічує міжнародну співпрацю. Крім того, відсутність належного фінансування для модернізації інфраструктури та технологічного оновлення транспорту є ще однією серйозною проблемою. Актуальна ситуація в країні зумовлює необхідність перегляду державної політики у сфері транзиту, зокрема шляхом впровадження практик, які забезпечать підвищення ефективності транспортування, покращення якості послуг та створення сприятливих умов для бізнесу. Зміна підходів до управління

та розвитку транзитної системи вимагатиме всебічного та комплексного аналізу ситуації, спрямованого на досягнення стратегічних цілей.

7. Використання міжнародного досвіду регулювання транзитних операцій може значно підвищити ефективність української транзитної політики. Вивчення практик країн, які успішно реалізують свої транзитні стратегії, дозволяє не лише підвищити рівень сервісу, але й зменшити витрати на транспортування. Наприклад, країни ЄС застосовують системи інформаційного обміну, які спрощують митні процедури і забезпечують високий рівень безпеки вантажів. Досвід таких країн, як Сінгапур, показує важливість впровадження інноваційних технологій у сфері логістики, що підвищує ефективність транзитних перевезень. Україні необхідно адаптувати ці кращі практики до своїх умов, враховуючи специфіку внутрішнього ринку та особливості законодавства. Залучення міжнародних експертів до розробки політики та програм вдосконалення транзиту дозволить уникнути помилок минулого та створити сучасні, прогресивні рішення, що відповідають міжнародним стандартам.

8. Удосконалення правового регулювання транзитних перевезень є невід'ємною частиною успішного розвитку транзитної системи України. Однією з основних пропозицій є спростити митні процедури шляхом упровадження електронних систем для обробки декларацій і документів, що дозволить зменшити час митного оформлення та знизити бюрократичні бар'єри. Також важливо розробити стандартизовані правила та вимоги для всіх учасників транзитних операцій, що забезпечить прозорість і рівні умови на ринку. Необхідно переглянути існуючі нормативно-правові акти з метою приведення їх у відповідність до міжнародних стандартів.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Блудова Т.В. Транзитний потенціал України: формування та розвиток. К.: НППМБ, 2006. 274 с.
2. Веприцький Р. Можливості розвитку транспортної інфраструктури: Україна в системі залізничної інфраструктури європейських країн. *Науковий вісник Дніпропетровського державного університету внутрішніх справ*. 2022. №4, с.355-361.
3. Відновлення транзитного потенціалу в контексті підвищення конкурентоспроможності України на міжнародному ринку транспортних послуг". URL: <https://www.niss.gov.ua/doslidzhennya/ekonomika/vidnovlennya-tranzitnogo-potencialu-v-konteksti-pidvischennya>
4. Войченко Т.О. Альтернативи транспортної скла(дової транзитного потенціалу України: http://www.nbu.gov.ua/portal/natural/Vodt/2009_10/20_Alternatyvy_transportnoi_skladovoi_.pdf
5. Гребельник О.П. Митна справа. [текст] підручник. 5-те вид. оновл. та доповн. К.: Центр учбової літератури, 2017. 400 с.
6. Гутченко К.А. Режим «митний транзит» та процедура «митний транзит»: сутність і зміст. *Публічне право*. 2018. № 3. С. 87-93.
7. Гутченко К.А. Митний транзит: сутність і зміст поняття. *Правова позиція*. 2017. №2. С. 31-43.
8. Гладка Н. Правове регулювання митного режиму транзиту в контексті реформування національної митної системи. *Правова позиція*. 2020. № 1 (26). С. 26 – 29
9. Державна митна служба України. URL: <https://customs.gov.ua/rezhimspilnogtranzituncts#>
10. Державна служба статистики України. URL: <http://www.ukrstat.gov.ua>.
11. Державне управління транзитним потенціалом України. URL: <https://em.duit.in.ua/index.php/home/article/view/12/12>

12. Деякі питання реалізації концептуальних напрямів реформування системи органів, що реалізують державну митну політику : Розпорядження КМУ від 13 травня 2020 р. № 569-р. URL: [https:// zakon.rada.gov.ua/laws/show/569-2020-%D1%80#Text](https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/569-2020-%D1%80#Text).

13. Дорожня карта приєднання України до спільної транзитної процедури ЄС/ЄАВТ : міжвідомчий документ від 28.09. 2018 Державної фіскальної служби України, Міністерства фінансів України, Урядового офісу координації європейської та євроатлантичної інтеграції Секретаріату Кабінету Міністрів України. URL : <https://tax.gov.ua/pro-sts-ukraini/arhiv/naglyadovarada/dorojnya-karta-priednannya-ukraini-do-s/>.

14. Капітанець С., Брендак А. Детермінанти національного застосування Нової комп'ютеризованої транзитної системи (NCTS). Економіка та суспільство, (39). URL : <https://economyandsociety.in.ua/index.php/journal/article/view/1431>

15. Капітанець С. В., Фрадинський О. А. Ризико-орієнтований підхід у проектуванні розгортання нової комп'ютеризованої транзитної системи (NCTS) в митному просторі України. Інфраструктура ринку. 2022. № 68. URL: http://market-infr.od.ua/journals/2022/68_2022/9.pdf

16. Конвенція Про процедуру спільного транзиту : міжнародний документ від 20.05.1987. В. URL : https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/994_001-87#Text.

17. Кунєва З.Ю. Митні формальності: теорія і практика: монографія. К.: Видавничий дім «АртЕк». 2018. 216 с.

18. Лучникова Т.П. Удосконалення механізму використання транзитного потенціалу підприємствами залізничного транспорту на ринку вантажних перевезень. Менеджер. Вісник Донецького державного університету управління. Серія: «Економіка», 2020. No 2(87). С. 96-111.

19. Мельник О. В. Особливості приєднання України до Конвенції про процедуру спільного транзиту. Нові реалії здійснення митної справи в Україні. Наук.-практ. круглий стіл. м. Ірпінь-Хмельницький. 30 трав. 2023. Ірпінь. 2023. С. 47–50. URL: https://www.dpu.edu.ua/images/2023/Photo_dlya_novyn_2023/

NDI%20finansovoi%20politiky/07%20lipen%20NDI%20FP/Zbirnik_tez_30.05.2023_.pdf

20. Митний кодекс України: Закон України від 13.03.2017. №4495 VI. URL: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/4495-17/page>

21. Міністерство інфраструктури України. Офіційний веб-сайт. URL: <https://mtu.gov.ua/>.13.Мініна О.В., Бутко М.П. Теоретичні аспекти розвитку транзитного потенціалу регіонів України. *Держава та регіони. Серія: Економіка та підприємництво*. 2010. № 6. С. 84-92.

22. Осадча Н.В. Митні режими як інститути стимулювання та обмеження зовнішньоекономічної діяльності / Н.В. Осадча, В.І. Ляшенко // *Формування ринкової економіки. Спец. вип.: Проблеми сучасної економіки та інституціональна теорія: зб. наук .пр. К. : КНЕУ, 2015. С. 341–354.*

23. Пащенко Ю.Є. Транзитний потенціал –умова інтеграції України до європейської та світової транспортних систем. *Формування ринкових відносин в Україні*. 2005. №10. С. 60-65

24. Пасічник А. М. Міжнародні транспортні коридори як основа реалізації транзитного потенціалу України. *Вісник СНУ ім. В. Даля*. 2011. № 5 (159). Ч. 1. С. 218– 223.

25. Пасічник А.М. Аналіз та оцінка ефективності використання транзитного потенціалу української транспортної системи. *Електромагнітна сумісність та безпека на залізничному транспорті*. 2016. №12. С. 88-97.

26. Прейгер Д.К. Реалізація транзитного потенціалу України як фактор зміцнення економічних зв'язків між Європою та Азією. *Економіка України*. 2012. №4. С. 47- 59.

27. Подп'ятнікова А.Я. Механізми державного регулювання розвитку транзитного потенціалу України: монографія /А.Я. Подп'ятнікова, Б.П. Колесніков; Нац. акад. держ. упр. при Президентові України, Дніпропетр. регіон. ін-т держ. упр. -Дніпропетровськ: Середняк Т.К., 2016. 258 с.

28. Посібник з транзиту. (2021). Державна митна служба України. : URL: <https://customs.gov.ua/web/content/5598?unique=4da5c3ec9323a230618937a294bde daa3330af0b&download=true>
29. Пирожков С., Прейгер Д., Малярчук І. Проблеми реалізації транзитного потенціалу України в контексті розширення ЄС і формування ЄСП. *Економіка України*. 2005. № 3. С. 4-19
30. Про міжнародні договори України: Закон України від 29.06.2004. № 1906. URL : <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1906-15#Text>.
31. Про приєднання України до Конвенції про процедуру спільного транзиту: Закон України від 30.08.2022 № 2555-IX. URL : <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2555-20#Text>
32. Про режим спільного транзиту та запровадження національної електронної транзитної системи. Закон України від 12.09.2019 № 78-IX. URL : <http://zakon.rada.gov.ua/laws/show/78-IX#Text>.
33. Про затвердження Порядку роботи служби підтримки з питань спільного транзиту Держмитслужби : Наказ від 19.11.2021 р. № 926 URL: <https://zakon.rada.gov.ua/rada/show/v0926913-21#Text>
34. Режим спільного транзиту. (2022). Міністерство Фінансів України. URL: https://mof.gov.ua/uk/common_transit_mode-473
35. Руда Т.В. Досвід застосування процедури спільного транзиту на прикладі Латвії. Scientific journal «DEVELOPMENT SERVICE INDUSTRY MANAGEMENT». С. 53-57.
36. Сергієнко О. Майже 24 тис. транзитних декларацій і 85 авторизацій на транзитні спрощення: підбито підсумки року «митного безвізу» DSnews.ua. URL: <https://www.dsnews.ua/ukr/economics/mayzhe-24-tistranzitnih-deklaraciy-i-85-avtorizaciy-na-tranzitni-sproshchennya-pidbito-pidsumki-roku-mitnogo-bezvizu04102023-488080>
37. Сидорович О., Герчаківський С. Інформаційне забезпечення митної справи України в контексті цифрової стратегії розвитку суспільства. Світ фінансів. 2021. Вип. 1. С. 210-225.

38. Система управління ризиками в державній митній справі України: монографія / за заг. ред. О.А. Фрадинського. Хмельницький : Науководослідний центр митної справи НДІ ФП УДФСУ. 2019. 228 с.

39. Стан інтермодальних перевезень в межах України. URL: https://www.eu-trans.biz/img/news/24-06-12_4.pdf

40. Транзитний потенціал України використовується тільки на 25–30%. URL: <https://www.railinsider.com.ua/tranzytnyj-potenczial-ukrayinyvykorysto-vuyetsya-tilky-na-25-30>

41. Транзитні можливості України. URL : <https://mtu.gov.ua/content/tmu.html>

42. Транспорт України/Transport of Ukraine 2023. URL: https://www.ukrstat.gov.ua/druk/publicat/kat_u/2024/zb/10/zb_Trans_23.pdf

43. Україна — транзитна держава. Стат. Зб. К.: Держкомстат, 2008. 118 с.

44. Україна запроваджує Нову комп'ютеризовану транзитну систему NCTS для спрощення торгівлі з ЄС URL: <https://ukrlegprom.org/ua/news/ukrayina-zaprovadzhuje-novu-kompyuteryzovanu-tranzytnu-systemu-ncts/>

45. Центр транспортних стратегій. Вантажні залізничні перевезення: підсумки 2023 та плани на 2024 рік. URL: https://cfts.org.ua/infographics/vantazhni_zaloznichni_perevezennya_pidsumki_2023_ta_plani_na_2024_rik/

46. Шульган І., Продан К. (2023). Особливості запровадження процедури спільного транзиту в Україні. *Вісник Національного університету "Львівська політехніка". Серія: "Юридичні науки"*. Т. 10. № 4(40). С. 184-189.

47. Consolidated text: Convention on a Common transit procedure. EUR-Lex. URL : https://ec-europa.eu.translate.google/taxation_customs/business/customs-procedures-import-and-export/what-customs-transit/unionand-common-transit_en?_x_tr_sl=en&_x_tr_tl=uk&_x_tr_hl=uk&_x_tr_pto=sc

48. Regulation (EU) No 952/2013 of the European Parliament and of the Council of 9 October 2013 laying down the Union Customs Code. EUR-Lex. URL :

https://ec.europa.eu/taxation_customs/business/customsprocedures-import-and-export/what-customs-transit/union-and-common-transit_en

49. World Trade Report 2013. Factors shaping the future of world trade. 2013.
URL: https://www.wto.org/english/res_e/booksp_e/world_trade_report13_e.pdf

50. Pogoretsky V. Freedom of Transit and Access to Gas Pipeline Networks under WTO Law. – Cambridge. Cambridge University Press. 2017. 365 p.

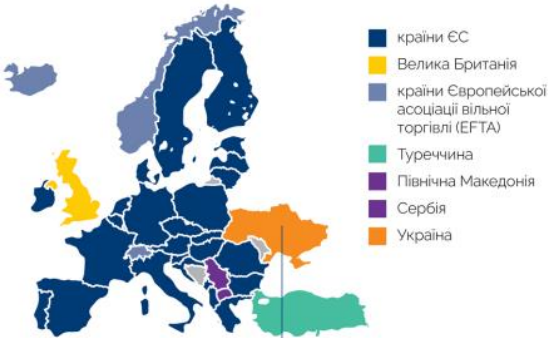
ДОДАТКИ

Приєднання України до Конвенції про процедуру спільного транзиту.
Перехід до міжнародного застосування NCTS в Україні

КОНВЕНЦІЯ ПРО ПРОЦЕДУРУ СПІЛЬНОГО ТРАНЗИТУ,
Нова комп'ютеризована транзитна система (NCTS) та Україна

МІНІСТЕРСТВО ФІНАНСІВ УКРАЇНИ | Державна митна служба України | МІН ФІН | ПРАЙМЕРС РАЗОМ | EU4PFM

УКРАЇНА — 36-та КРАЇНА КОНВЕНЦІЇ ПРО ПРОЦЕДУРУ СПІЛЬНОГО ТРАНЗИТУ



- країни ЄС
- Велика Британія
- країни Європейської асоціації вільної торгівлі (EFTA)
- Туреччина
- Північна Македонія
- Сербія
- Україна

УКРАЇНСЬКИЙ БІЗНЕС ОТРИМУЄ ПРАВО КОРИСТУВАТИСЯ ТИМИ Ж СПРОЩЕННЯМИ ТА ПЕРЕВАГАМИ ТРАНЗИТУ, ЩО Й БІЗНЕС 35 КРАЇН-УЧАСНИЦЬ КОНВЕНЦІЇ
з 1 жовтня 2022 року

КОНВЕНЦІЯ — ОСНОВА ДЛЯ ПЕРЕМІЩЕННЯ ТОВАРІВ МІЖ КРАЇНАМИ-УЧАСНИЦЯМИ

СПРОЩЕННЯ ПЕРЕМІЩЕННЯ ТОВАРІВ

Проста і прозора транзитна процедура

- Один транспортний засіб
- Одна декларація
- Одна гарантія

NCTS — ТЕХНОЛОГІЯ, ЯКА ЛЕЖИТЬ В ОСНОВІ КОНВЕНЦІЇ

- NCTS пов'язує митні служби в країнах Конвенції, дозволяючи обмін митними даними
- NCTS доступна лише для членів Конвенції

СТАНОВИЩА ВЕРЕСЕНЬ 2022

ЯК УКРАЇНА ЗАПРОВАДЖУЄ NCTS




Рис. 1. Переваги NCTS

Як переміщуються товари між країнами-учасницями Конвенції про процедуру спільного транзиту?

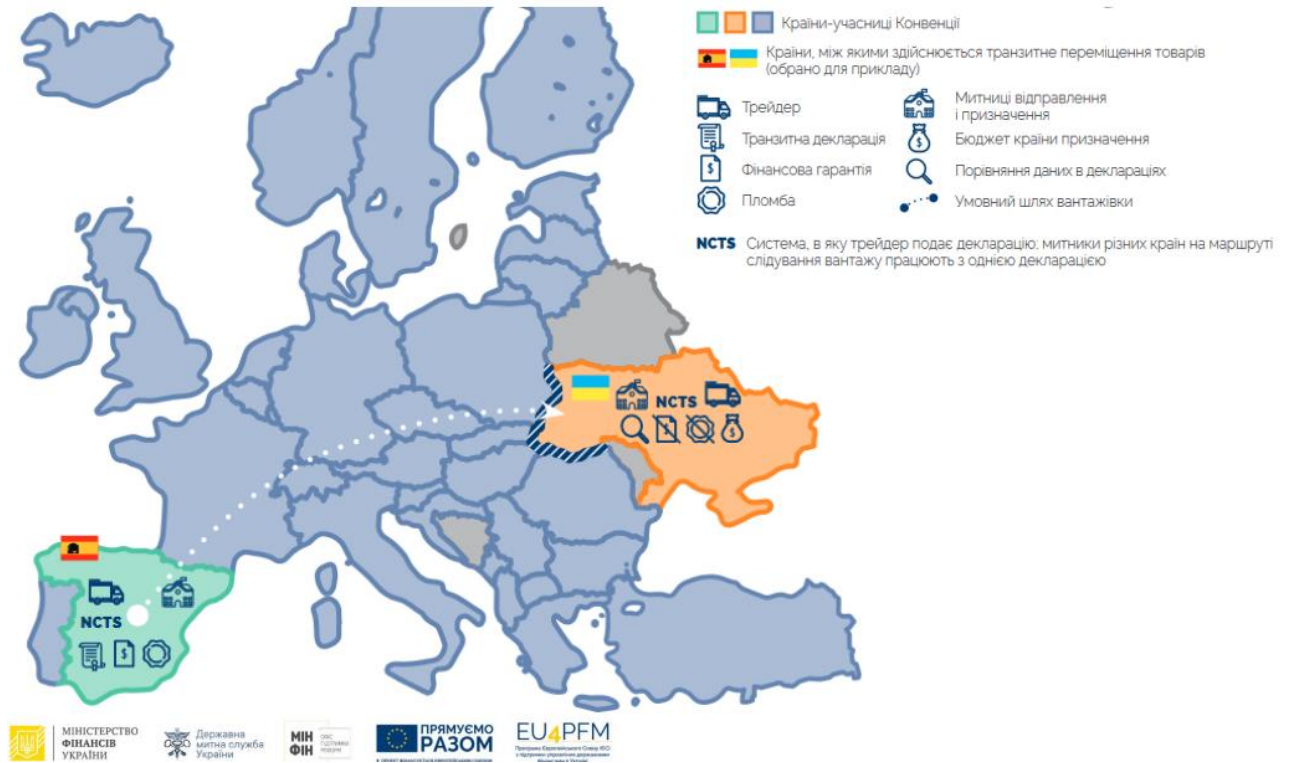


Рис. 2. Схема переміщення товарів між країнами-учасницями Конвенції про процедуру спільного транзиту

● Митниця транзиту



Рис. 3. Митниця транзиту

УКРАЇНА ЯК КРАЇНА ВІДПРАВЛЕННЯ

> 28 тис. закритих переміщень

Топ 6 країн-партнерів
PL, DE, LT, RO, LV, CZ

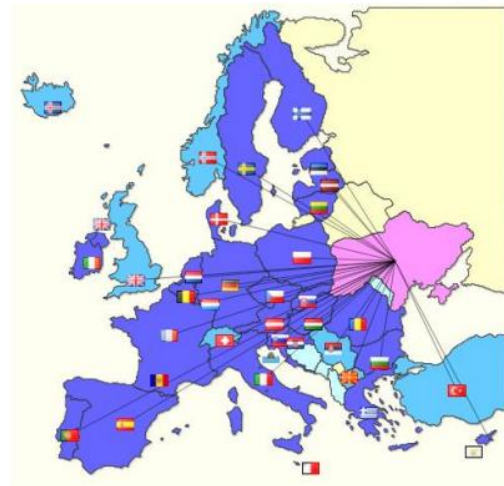


Рис. 4. Результати застосування NCTS (Україна як країна відправлення)

жовтень 2022-листопад 2023 рр.

УКРАЇНА ЯК КРАЇНА ПРИЗНАЧЕННЯ

> 6 тис. закритих переміщень

Топ 6 країн-партнерів
PL, DE, BE, LV, TR, RO

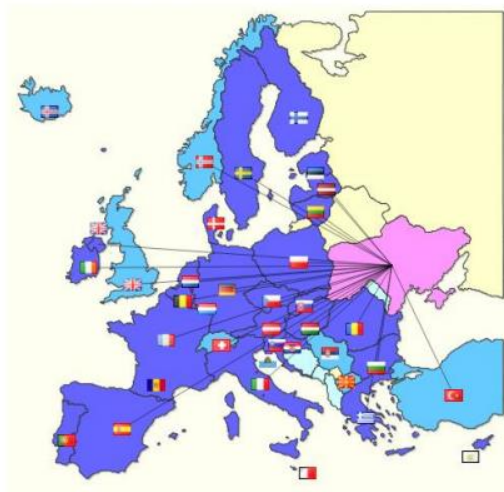


Рис. 4. Результати застосування NCTS (Україна як країна призначення)

жовтень 2022-листопад 2023 рр.