

Ляшенко В. І.

*доктор економічних наук, професор,
завідувач відділу проблем регуляторної політики
і розвитку підприємництва
Національної академії наук України*

Осадча Н. В.

*доктор економічних наук, доцент,
провідний науковий співробітник відділу
Національної академії наук України*

Трушкіна Н. В.

*кандидат економічних наук,
старший науковий співробітник відділу
Інституту економіки промисловості
Національної академії наук України*

Liashenko Viacheslav

*Doctor of Economic Sciences, Professor,
Head of the Department of Regulatory Policy
and Entrepreneurship Development
National Academy of Sciences of Ukraine*

Osadcha Nataliia

*Doctor of Economic Sciences, Associate Professor,
Leading Researcher of the Department
National Academy of Sciences of Ukraine*

Trushkina Nataliia

*Candidate of Economic Sciences,
Senior Research Fellow of the Department
Institute of Industrial Economics of
National Academy of Sciences of Ukraine*

ІНСТИТУЦІЙНІ УМОВИ ПІДВИЩЕННЯ ЕФЕКТИВНОСТІ ВИКОРИСТАННЯ ТРАНЗИТНОГО ПОТЕНЦІАЛУ ПРИДНІПРОВСЬКОГО ЕКОНОМІЧНОГО РАЙОНУ¹

Анотація. Виконано аналіз динаміки показників розвитку транзитного потенціалу Придніпровського економічного району. Виявлено множину бар'єрів, що стримують дієве функціонування транспортно-логістичної системи та призводять до недостатньо ефективного використання транзитного потенціалу району, які умовно розподілено на дев'ять груп: політичні, інституційні, тарифні, інфраструктурні, митні, логістичні, інвестиційно-фінансові, інформаційні, екологічні. Проаналізовано й узагальнено чинну законодавчу базу з регулювання митних транзитних режимів в Україні. Надано пропозиції щодо вдосконалення нормативно-правового забезпечення здійснення транзитних перевезень. Зазначено, що з метою вдосконалення законодавства України щодо стимулювання транзиту слід сформувати у новій редакції Митного кодексу цей режим із визначенням таких елементів: мета, суб'єкти, стимули, обмеження, термін розміщення, алгоритм застосування. Запропоновано викласти у новій редакції статтю «Транзит» у Митному кодексі України.

Ключові слова: економічний район, транзитний потенціал, митний режим, транзитні перевезення, регіональні особливості, бар'єри, інституційне середовище, нормативно-правове регулювання, інституційне забезпечення.

Вступ та постановка проблеми. Одним із ключових пріоритетних завдань «Стратегії національної безпеки України», введеної в дію Указом Президента України від 14.09.2020 № 392/2020, визнано модернізацію транспортної інфраструктури (дороги, залізниці, трубопроводи, аеропорти, морські і річкові порти тощо). Це відповідає Угоді про асоціацію між Україною та ЄС, у якій йдеться про розвиток мультимодальної транспортної мережі, взаємодію транзитних митних систем відповідно до Конвенції про процедуру загального транзиту від 20 травня 1987 р., сприяння транзитним перевезенням та транскордонному співробітництву.

На думку фахівців Міністерства інфраструктури, «Україна має реалізувати свій транзитний потенціал і стати транспортним хабом, що об'єднає Європу з Азією, використовуючи для цього всі можливості, які надають сучасні цифрові технології та мультимодальні перевезення» [1].

З огляду на це, пріоритетним напрямом розвитку транспортно-логістичних систем в економічних районах України визнано створення належних інституційних умов підвищення ефективності використання транзитного потенціалу та впровадження митного режиму транзиту. Для цього необхідно реформувати механізм транзиту як

¹ Дослідження виконано в рамках наукової роботи «Концепція інституційного забезпечення формування інноваційної екосистеми в економічних районах (на прикладі Придніпровського економічного району)» (I кв. 2020 р. – IV кв. 2020 р.).

ефективного інституту з певними стимулюючими чинниками (пільгами, більш низькими внутрішніми податками, врегулювання цін на послуги митних перевізників, які в Україні є вищими, ніж у Європі) або, навпаки, включенням певних обмежень із метою захисту національного й регіональних ринків (надання митним органам права здійснювати оперативно-розшукову діяльність, проведення митного постаудиту).

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Регулювання митних транзитних режимів в Україні відбувається на законодавчому й нормативно-правовому рівнях. Серед основних нормативно-правових документів можна вказати такі: Митний кодекс України від 13.03.2012 № 4495-VI (зі змінами, редакція від 24.10.2020); Закон України від 16.04.1991 № 959-XII «Про зовнішньоекономічну діяльність» (зі змінами, редакція від 15.05.2020); Закон України від 20.10.1999 № 1172-XIV «Про транзит вантажів» (зі змінами, редакція від 13.02.2020); Закон України від 12.09.2019 № 78-IX «Про режим спільного транзиту та запровадження національної електронної транзитної системи» (зі змінами, редакція від 03.07.2020); Постанова Кабінету Міністрів України від 21.05.2012 № 461 «Про затвердження переліку товарів, ввезення яких на митну територію України та/або переміщення територією України прохідним та внутрішнім транзитом здійснюється за умови обов'язкового надання митним органам забезпечення сплати митних платежів» (зі змінами, редакція від 29.05.2020); Розпорядження Кабінету Міністрів України від 30.05.2018 № 430-р «Про схвалення Національної транспортної стратегії України на період до 2030 року» тощо.

Проблеми підвищення ефективності використання транзитного потенціалу, його роль і значення у процесі формування транспортно-логістичних систем різного рівня у контексті сталого розвитку постійно цікавлять науковців і фахівців-практиків. Цим питанням присвячено значну кількість наукових праць таких вітчизняних і зарубіжних учених, як: Л. Любохимець [2], Л. Діденко [3], П. Кузьмін [4], О. Донченко [5], О. Мельник [6], Л. Ковальська, Л. Савош, Л. Павлюк [7], О. Мініна [8], Н. Dźwiągół [9; 10], Х. Джвігол, О. Алейнікова, Ю. Уманська, Н. Шмиголь, Я. Пушак [11], Ю. Харазішвілі, О. Квілінський, О. Грішнова, Х. Джвігол [12], E. Teklemariam, Z. Shen [13], P. Kumar, Ch. Sekhar, M. Parida [14], J. Cheng, R. Yan, Y. Gao [15], S. Rajagopal, P. Zhang [16], L. Liu, M. Zhang, T. Xu [17].

Ця стаття є продовженням багаторічних досліджень у напрямі обґрунтування концептуальних положень організації зовнішньоекономічної діяльності, вдосконалення державної митної політики та регулювання митних режимів [18–21].

Однак, незважаючи на таку пильну увагу до окресленої проблеми з боку вчених, актуальним залишається проведення наукових досліджень у напрямі трансформації транспортно-логістичних систем із використанням митного режиму під час організації транзитних перевезень в економічних районах України. Розглянемо це на прикладі Придніпровського економічного району.

Метою даної роботи є дослідження особливостей і тенденцій розвитку транзитного потенціалу Придніпровського економічного району; виявлення ключових бар'єрів, які призводять до недостатньо ефективного використання транзитного потенціалу району; розроблення пропозицій щодо вдосконалення нормативно-правового регулювання митних транзитних режимів.

Для досягнення поставленої мети використано загальнонаукові методи аналізу й синтезу, порівняння, узагальнення, статистичного аналізу, структурно-логічний.

Результати дослідження. Придніпровський економічний район має значний транзитний потенціал та логістичні передумови для розвитку регіонального транспортно-логістичної системи. Однак, незважаючи на це, у результаті дослідження [22–27] виявлено безліч бар'єрів, які гальмують функціонування цієї системи та призводять до неефективного використання транзитного потенціалу. Ключовими серед них є такі: політичні (нестабільна політична ситуація в країні); *інституційні* (недосконала законодавча та нормативно-правова база; відсутність у затверджених стратегіях регіонального розвитку комплексу заходів із підвищення ефективності використання транзитного потенціалу); *тарифні* (високий рівень тарифів і витрат на організацію логістичної діяльності); *інфраструктурні* (значні порушення існуючих об'єктів логістичної інфраструктури; обмежені інфраструктурні можливості); *митні* (значний час на документообіг і термін проходження митних процедур); *логістичні* (недостатньо ефективна організація логістичної діяльності; незлагоджена робота «Укрзалізниця» та її регіональних філій; зниження рівня обслуговування та якості транспортно-логістичних послуг; зменшення обсягів вантажоперевезень різними видами транспорту; складність і непередбачуваність у тарифах і термінах доставки); *інвестиційно-фінансові* (недостатній обсяг фінансування транспортної галузі; неефективна реалізація механізму публічно-приватного партнерства; обмеженість інструментів для приватного інвестування в об'єкти логістичної інфраструктури); *інформаційні* (недостатнє використання інформаційно-комунікаційних технологій та інструментів цифрової логістики); *екологічні* (недостатнє застосування концепції «зеленої» логістики у транспортній сфері).

Це підтверджує й статистичний аналіз. За даними Державної служби статистики України, загальний обсяг транзитних вантажопотоків в Україні скоротився у 2010–2014 рр. на 33,1% через зниження обсягів залізничним транспортом на 34%, водним – на 78,2%, авіаційним – на 25%. Із 2015 р. значення цього показника продовжувало зменшуватися. За 2010–2019 рр. загальний обсяг транзитних вантажоперевезень знизився на 61,9% унаслідок зменшення обсягів залізничним транспортом на 54,3%, водним – на 90,8%, авіаційним – на 68,8%. Обсяги транзитних вантажоперевезень автомобільним транспортом, навпаки, зросли в 2019 р. порівняно з 2010 р. на 95,7% (табл. 1).

При цьому варто зазначити, що статистичні дані про транзитні вантажопотоки у регіонах України відсутні. В аналітичних матеріалах наведено лише інформацію про переробку вантажів у морських і річкових портах у регіонах. Так, обсяги транзитних вантажів у річкових портах Дніпропетровської області скоротилися за 2010–2013 рр. на 41,7%. Починаючи з 2014 р. переробку транзитних вантажів у річкових портах регіону зовсім припинено. Обсяги транзитних вантажів у морських портах Запорізької області знизилися за 2010–2019 рр. на 94,6%. Загальні обсяги переробки транзитних вантажів у Придніпровському економічному районі зменшилися на 94,8% (табл. 2).

За даними Адміністрації морських портів України, загальний обсяг переробки вантажів стивідорними компаніями в Бердянському морському порту зменшився за 2012–2019 рр. на 18,3%. Це відбувається унаслідок скорочення обсягів переробки експортних вантажів – на 13,7%, імпорتنих – на 61,1%, внутрішнього сполучення – на 94,1%. За 2012–2014 рр. обсяг переробки транзитних вантажів знизився на 79,4%. А з 2015 р. переробка цих

Динаміка транзитних вантажопотоків в Україні, тис. т

Роки	Усього	У тому числі за видами транспорту			
		автомобільний	залізничний	водний	авіаційний
2010	152353,8	4649,1	44511,8	3660,4	1,6
2011	151243,0	5011,2	48669,5	3912,1	2,8
2012	124893,9	4850,0	40940,1	1645,3	3,0
2013	120126,6	5585,0	32983,0	1521,5	0,8
2014	101993,4	5863,9	29398,3	797,3	1,2
2015	91100,5	6402,2	27305,1	671,2	1,0
2016	81371,0	6989,9	25361,0	564,9	0,9
2017	72680,6	7631,6	23555,3	475,6	0,7
2018	64918,3	8332,2	21878,2	400,4	0,6
2019	57985,0	9097,1	20320,4	337,0	0,5

Примітка: дані, які наведено за 2015–2019 рр., є прогнозними; їх розраховано за допомогою авторегресійної моделі.

Джерело: складено й розраховано за даними [28]

вантажів вже не здійснювалася у зв'язку з воєнними подіями. Частка обсягів переробки вантажів у Бердянському морському порту становила у 2019 р. лише 1,3% загальноукраїнського обсягу (у 2012 р. – 1,7%) (табл. 3).

Таблиця 2

Динаміка обсягів переробки транзитних вантажів у Придніпровському економічному районі, тис. т

Роки	Придніпровський економічний район	У тому числі	
		Дніпропетровська область	Запорізька область
2010	118,4	2,8	115,6
2011	129,3	1,3	128,0
2012	73,1	0,8	72,3
2013	23,8	0,7	23,1
2014	14,9	-	14,9
2015	12,5	-	12,5
2016	10,5	-	10,5
2017	8,8	-	8,8
2018	7,4	-	7,4
2019	6,2	-	6,2

Джерело: складено за даними [29]

Обсяги експорту товарів Придніпровського економічного району збільшилися за 2010–2019 рр. на 1,1% через зростання обсягів із Кіровоградської області на 109,9%. Обсяги експортних поставок товарів із Дніпропетровської області зменшилися на 1,4%, із Запорізької – на 4% (табл. 4).

За досліджуваний період обсяги імпорتنних поставок товарів у Придніпровський економічний район зросли на 5,2% у результаті збільшення обсягів у Дніпропетров-

ську область – на 2,5%, Запорізьку – на 12,2%, Кіровоградську – на 33,4% (табл. 5). При цьому спостерігається позитивне сальдо експортно-імпортних операцій – експорт перевищує імпорт товарів у 1,6 рази. Однак його значення скоротилося за 2010–2019 рр. на 5,1%, або з 4 630,5 до 4 392,7 млн дол. США.

Аналіз стратегічних документів регіонального розвитку Дніпропетровської, Кіровоградської та Запорізької областей на 2021–2027 рр. показує, що в них не наголошено на необхідності активізації розвитку транзитного потенціалу. Так, у Стратегії розвитку Дніпропетровської області на період до 2027 р. зовсім не йдеться про транзитний потенціал і митні режими. У Стратегії розвитку Кіровоградської області на 2021–2027 рр. написано лише про те, що «...мережа автомобільних доріг та наявність різного виду транспорту створюють потенційні можливості для розвитку регіону, зокрема нарощування транзитного потенціалу...». Серед слабких сторін Запорізької області, як зазначено у Стратегії регіонального розвитку на період до 2027 р., визнано суттєві втрати транзитного потенціалу через окупацію частини Донбасу та анексію Криму.

Тому доцільно внести зміни і доповнення у Плани заходів із реалізації у 2021–2023 рр. Стратегій регіонального розвитку Дніпропетровської, Запорізької, Кіровоградської областей на період до 2027 р. в частині підвищення ефективності використання транзитного потенціалу й регулювання митних режимів під час організації транзитних перевезень.

При цьому варто відзначити, що регламентація транспорту транспортних засобів займає відокремлене місце в митному регулюванні зовнішньоекономічної діяльності.

Таблиця 3

Динаміка обсягів переробки вантажів стивідорними компаніями в Бердянському морському порту, тис. т

Роки	Загальний обсяг	У тому числі за видами вантажів			
		експортні	імпорتنні	внутрішнє сполучення	транзитні
2012	2538,2	2358,1	99,3	8,5	72,3
2013	2163,5	1997,6	120,5	22,3	23,1
2014	3197,1	2342,3	17,8	822,1	14,9
2015	4450,8	2755,4	3,3	1692,1	-
2016	3800,7	2806,6	-	994,1	-
2017	2397,8	2164,2	-	233,6	-
2018	1812,6	1782,9	17,3	12,4	-
2019	2074,2	2035,1	38,6	0,5	-

Джерело: складено за даними [30]

Таблиця 4

Динаміка обсягів експорту товарів із Придніпровського економічного району, млн дол. США

Роки	Придніпровський економічний район	У тому числі		
		Дніпропетровська область	Запорізька область	Кіровоградська область
2010	11568,7	8021,9	3210,0	336,8
2011	14957,8	10363,2	4151,2	443,4
2012	14765,1	10129,7	4004,8	630,6
2013	14331,1	9795,3	3678,5	857,3
2014	13314,8	8763,9	3730,2	820,7
2015	9736,5	6398,9	2931,0	406,6
2016	8585,3	5864,8	2292,8	427,7
2017	10449,3	7052,8	2980,9	415,6
2018	11621,6	7722,6	3377,2	521,8
2019	11694,8	7907,2	3080,6	707,0

Джерело: складено за даними [31]

Таблиця 5

Динаміка обсягів імпорту товарів у Придніпровський економічний район, млн дол. США

Роки	Придніпровський економічний район	У тому числі		
		Дніпропетровська область	Запорізька область	Кіровоградська область
2010	6938,2	5387,7	1363,0	187,5
2011	9215,1	6717,2	2271,0	226,9
2012	8836,6	6538,3	2013,4	284,9
2013	7349,0	5346,5	1759,9	242,6
2014	6418,3	4634,2	1582,4	201,7
2015	4416,2	3225,3	1085,5	105,4
2016	4626,0	3443,6	998,4	184,0
2017	6173,9	4609,6	1328,2	236,1
2018	7290,8	5264,9	1762,8	263,1
2019	7302,1	5522,2	1529,8	250,1

Джерело: складено за даними [31]

Це можна пояснити тим, що транспортні засоби можуть відігравати роль самостійної або опосередкованої ланки в системі міжнародного товарообігу. Тому положення Митного кодексу про митний режим транзиту розглядають окремо транзит товарів і транзит транспортних засобів. Окрім того, необхідно звернути увагу на те, що в митному законодавстві розрізняють поняття транзиту вантажів і транзитних послуг.

Поняття транзиту вантажів входить до поняття транзиту товарів. Транзит товарів, транспортних засобів та вантажів є об'єктом транзиту. Транзитні послуги є об'єктивним боком транзиту, тобто це діяльність учасників транзиту, що здійснюється в межах договорів (контрактів) перевезення, транспортного експедирування, доручення, агентських угод тощо.

Таким чином, економічні переваги, одержувані державою з розвитку транзитних (провізних) операцій, сприяли скасування транзитних мит. З метою стимулювання розвитку міжнародного транзиту в Генеральній угоді з тарифів і торгівлі (п. 3 ст. V) закріплено принцип повного податкового звільнення транзитних перевезень товарів і транспортних коштів: «...Має спостерігатися прагнення позбавити транзитні перевезення ... мит і всіх транзитних чи інших зборів, установлених щодо транзиту, крім зборів перевезення чи зборів, пропорційних видаткам, які пов'язані з транзитом чи вартістю цих послуг».

Економічний характер транзиту визначається його значенням для розвитку та спрощення міжнародних пере-

везень (зовнішній аспект); стимулювання діяльності у сфері послуг з транспортування та обробки вантажів (внутрішній аспект).

Слід зазначити, що режим переміщення може бути класифікований як режим транзиту тільки за таких умов: товари і транспортні засоби переміщуються під митним контролем між двома митними органами або в межах зони діяльності одного митного органу; переміщення товарів і транспортних засобів у режимі транзиту здійснюється без стягнення мита та податків, до транзитних товарів і транспортних засобів не застосовуються заходи економічної політики; товари, і транспортні засоби не можуть бути використані на митній території України.

Під час розроблення стратегії міжнародного співробітництва Україні слід шукати шляхи, за яких за формування певних режимів вона отримає конкурентні переваги. Для цього треба сформувавши ефективний механізм транзиту, за якого держава отримає конкурентні переваги, які призведуть до збільшення надходжень до держбюджету, а перевізники матимуть вигідні умови транзиту товару. Ефективний інститут транзиту передбачає формування режиму транзиту за принципом максимального надходження до держбюджету за мінімальних витрат. Для цього необхідно вдосконалити митне законодавство, змінити внутрішню політику в напрямі орієнтації на інвестиції в транспортні засоби, ремонт транспортних шляхів, формування сприятливої інфраструктури транзиту. Але в першу чергу треба внести зміни в митне законодавство,

щоб зробити здійснення режиму транзиту більш сприятливим, аніж у Білорусі, Туреччині, Молдові (які є потенційними конкурентами України).

Слід зазначити, що будь-який митний режим можна розглядати як систему: *Митний режим = {мета запровадження режиму; суб'єкти, на яких поширюється режим; термін розміщення товару під режим; стимулюючі дії режиму; обмеження режиму; алгоритм (етапи) реалізації режиму}*.

Зауважимо, що прохідний митний транзит передбачає переміщення товарів під митним контролем з одного пункту пропуску, розташованого на митному кордоні України, – пункту ввезення на митну територію України – до іншого пункту пропуску, розташованого на митному кордоні України, – пункту вивезення за межі митної території України. Переміщення товарів у митному режимі транзиту здійснюється як прохідний або внутрішній транзит, або каботаж.

Переміщення товарів у митному режимі транзиту здійснюється як прохідний або внутрішній транзит, або каботаж. Внутрішнім митним транзитом вважається переміщення товарів під митним контролем:

1) від пункту ввезення (пропуску) на митну територію України до митного органу, розташованого на митній території України;

2) від митного органу, розташованого на митній території України, до пункту вивезення (пропуску) за межі митної території України;

3) від одного пункту, розташованого на митній території України, до іншого пункту, розташованого на митній території України, у тому числі якщо частина цього переміщення проходить за межами митної території України;

4) від штучного острова, установки або споруди, створених у виключній (морській) економічній зоні України, на які поширюється виключна юрисдикція України, до митного органу, розташованого на території України, зайнятій сушею, та у зворотному напрямку.

Граничні строки прохідного та внутрішнього митного транзиту залежать від виду транспорту. Отже, переміщення товарів транзитом передбачає доставку їх до митного органу призначення у строк, установлений митним органом відправлення. Відповідно до Митного кодексу України, встановлюються такі строки транзитних перевезень залежно від виду транспорту:

– для автомобільного транспорту – 10 діб (у разі переміщення в зоні діяльності однієї митниці – 5 діб);

– для залізничного транспорту – 28 діб;

– для авіаційного транспорту – 5 діб;

– для морського та річкового транспорту – 20 діб;

– для трубопровідного транспорту – 31 доба;

– для трубопровідного транспорту (з перевантаженням на інші види транспорту) – 90 діб.

До строків, зазначених у частині першій цієї статті, не включаються:

1) час дії обставин, зазначених у статті 192 Митного кодексу України;

2) час зберігання товарів під митним контролем (за умови інформування органу доходів і зборів, який контролює їх переміщення);

3) час, необхідний для здійснення інших операцій із товарами, у випадках, передбачених цим розділом (за умови інформування органу доходів і зборів, який контролює переміщення цих товарів).

Митний режим транзиту може бути застосований як до товарів, транспортних засобів комерційного призначення, що безпосередньо ввозяться на митну територію України, так і до таких, що перебувають на митній тери-

торії України. У митний режим транзиту можуть бути поміщені товари, транспортні засоби комерційного призначення незалежно від їх митного статусу. У митний режим транзиту можуть бути поміщені будь-які товари, крім заборонених законодавством для ввезення та/або транзиту через митну територію України.

Для вдосконалення законодавства України щодо стимулювання транзиту слід сформувати у новій редакції Митного кодексу цей режим із визначенням таких елементів: мета, суб'єкти, стимули, обмеження, термін розміщення, алгоритм застосування. Статтю «Транзит» у Митному кодексі України доцільно викласти у такій редакції:

1. Метою цього режиму є переміщення під митним контролем між двома митними органами або в межах зони діяльності одного митного органу товарів без будь-якого використання таких товарів і транспортних засобів на митній території.

2. Суб'єктами є резиденти та нерезиденти України, які займаються зовнішньоекономічною діяльністю та мають певні домовленості з іншими країнами.

3. Установлення граничних термінів для прохідного та внутрішнього транзиту товарів.

4. До стимулів належить відсутність заходів нетарифного регулювання.

Переміщення товарів відбувається згідно з режимом зовнішнього чи внутрішнього транзиту ЄС; згідно з конвенцією МДП; відповідно до Конвенції АТА/Стамбульської конвенції; з використанням Рейнського маніфесту; Переглянутої Конвенції про навігацію на Рейні; з використанням форми 302, передбаченої Угодою між Сторонами Північно-Атлантичного договору стосовно статусу їх сил, підписаною в Лондоні 19 червня 1957 р.; використанням поштової системи відповідно до актів Всесвітнього поштового союзу, коли товари переміщуються утримувачами прав та зобов'язань за такими актами або для них.

Митне забезпечення товарів залишається в незмінному стані. Приведення ставок єдиного збору, що стягуються в пунктах пропуску на митному кордоні до розмірів, які обмежують собівартість їх здійснення (вимоги ГАТТ). Формування єдиних ставок митних перевезень за рахунок контролю держави.

5. До обмежень належать визначені терміни транзиту та відмітка, що вантаж вибув із території (на час приєднання до ЄС). Внесення застави, яка оговорена в міжнародних конвенціях.

6. Алгоритм реалізації режиму складається з таких етапів:

1) оформлення фінансових гарантій здійснюється перевізником завчасно до початку подання товарів до митного оформлення. Підтвердження оформлення фінансової гарантії є гарантійний документ;

2) у пункті пропуску перевізник отримує гарантійний документ у чотирьох примірниках: для представника гаранта митниці відправлення; для представника гаранта митниці призначення; для митниці відправлення; для митниці призначення;

2) для митного оформлення транзитного перевезення перевізник подає митниці відправлення в пункті пропуску такі документи:

– вантажну митну декларацію (ВМД);

– товаросупровідні документи (ТСД);

– рахунки, підтверджені відтисками митних забезпечень іноземних митниць;

– договір на експедиційне обслуговування з власником (якщо перевізник є резидентом України);

– свідоцтво про допущення транспортного засобу до міжнародних перевезень (МДП);

– гарантійний документ (ГД) встановленого зразка в чотирьох примірниках;

– інші документи, які необхідні для контролю;

3) розмір фінансової гарантії (митний борг), зазначений у гарантійному документі, не може бути меншим суми умовно нарахованих у вантажній митній декларації платежів, передбачених для цих товарів у разі ввезення на митну територію України для вільного використання в режимі імпорту;

4) посадова особа пункту пропуску:

– перевіряє всі подані документи;

– звіряє код митниці в'їзду з указаним кодом у гарантійному документі;

– перевіряє достовірність даних, які заявлені у вантажній митній декларації;

– попереджає перевізника про відповідальність за недотримання умов доставки;

– вносить до всіх примірників гарантійних документів номер вантажної митної декларації, відомості про транспортний засіб та декларанта і засвідчує ці відомості відбитком особистої номерної печатки;

5) за результатами проведення митного огляду і завершення оформлення вантажної митної декларації і товаросупровідних документів посадова особа реєструє вантажну митну декларацію, товаросупровідні документи, гарантійний документ у Журналі реєстрації ввезення товарів та вантажів під одним номером;

6) посадова особа пункту пропуску готує та негайно направляє повідомлення про направлення товарів, що прямують транзитом, до митниці призначення каналами електронного зв'язку у вигляді вантажної митної декларації;

7) під час вивезення товарів за межі митної території України посадова особа пункту пропуску приймає повідомлення з митниці відправлення про направлення товарів, що прямують транзитом. Посадова особа пункту пропуску митниці призначення приймає до митного оформлення документи;

8) посадова особа митниці призначення здійснює такі дії:

– перевіряє відповідність відомостей, зазначених у повідомленні і в документах, які пред'явив перевізник;

– проводить митний огляд із дотриманням вимог правил техніки безпеки;

– проставляє відтиск особистої номерної печатки;

9) у примірниках гарантійного документа проставляє код митниці виїзду і засвідчує відомості відбитком особистої номерної печатки;

10) посадова особа реєструє документи в Журналі реєстрації вивезення товарів та вантажів під одним номером та негайно направляє повідомлення на митницю відправлення про надходження вантажу засобами електронного зв'язку;

11) у разі якщо вантаж не прибув до митниці призначення в установлений термін, посадова особа митниці призначення надсилає негайно повідомлення засобами електронного зв'язку в митницю відправлення;

12) за результатами уточнення обставин випадку посадова особа митниці призначення у дводенний термін складає у трьох примірниках акт про настання гарантійного випадку;

13) у разі якщо зобов'язання про транзит не виконано, посадова особа пункту пропуску митниці призначення робить запис у вантажній митній декларації такого змісту: «Зобов'язання про транзит перевізником не виконано» або «Зобов'язання про транзит перевізником виконано не в повному обсязі» та вказує номер і дату гарантійного документа;

14) митним органом здійснюються заходи щодо пошуку товару чи отримання суми застави.

Внесення змін до Митного кодексу України дасть змогу зробити перший крок на шляху формування ефективного інституту транзиту. При цьому треба зазначити, що потребує певних змін і внутрішня політика щодо регулювання тарифів перевізників, оподаткування транзиту в напрямі підвищення формування ефективного механізму транзиту.

Умови розміщення у режим транзит у зв'язку із децентралізацією можуть відрізнитися та давати більше переваг деяким територіям. Даний факт треба закріпити законодавчою нормою. Можливим шляхом є внесення коригувань у ст. 80 Митного кодексу України для Дніпропетровської області та Придніпровського економічного району.

Висновки. У результаті дослідження встановлено, що одним із пріоритетів Придніпровського економічного району та України у цілому є підвищення ефективності транзитного потенціалу за рахунок запровадження інноваційних продуктів як у логістиці, так і в розвитку торгово-транспортної інфраструктури, модернізації доріг і рухомого складу.

Слід наголосити, що екстенсивний розвиток вичерпав себе і не забезпечує належного рівня послуг для максимізації вантажного обороту через територію України. Серед основних чинників, які стримують розвиток транзитної здатності території Придніпровського економічного району зокрема та України у цілому, можна назвати такі: низька швидкість транзиту і низька пропускна спроможність національної та регіональних транзитних мереж; невідповідність технологій перевезень логістичним принципам і європейським вимогам до розвитку транспортно-складських комплексів; значна вартість перевезень, значна тривалість митних, прикордонних і інших установлених законодавством контрольних процедур під час перетину державного кордону; низький розвиток транспортної інфраструктури, навігаційного і інформаційного забезпечення перевезень.

Такі ж проблеми й у наших сусідів на євразійському економічному просторі. Для забезпечення конкурентоспроможності регіональної економіки у цьому напрямі сьогодні вкрай важливо інтенсивно нарощувати місткість ринку за рахунок запровадження нових технологій перевезень, складування, розподілу і доставки вантажів. Необхідно забезпечити прискорення доставки вантажів за мінімізації витрат на транспортування, зниження транспортного складника у собівартості продукції, підвищення якості і надійності перевезень.

Світовий досвід показує: чим менше частка логістичних витрат у ціні товару, тим ефективніша транспортна система країни. Міжнародна транспортна стратегія припускає спрощення руху товарів зі створенням мережі логістичних центрів, удосконалення логістичних продуктів і транспортних систем, розвиток мультимодальних перевезень вантажів.

Розвиток транзитного потенціалу Придніпровського економічного району має будуватися на обліку тенденцій розвитку глобального і регіональних ринків транзиту. Створенню належних умов для збільшення обсягів транзитних перевезень сприятиме проведення гнучкої тарифно-цінової та податкової політики. Із цією метою передбачається: здійснення заходів щодо тарифного стимулювання розвитку транзиту (запровадження єдиного збору, наскрізних тарифів); зниження вартості послуг, супутніх транзитних перевезень; дослідження, розроблення критеріїв і здійснення інтегрованої оцінки дохо-

дів та витрат під час міжнародного транзиту вантажів територією регіонів України на основі спільної для всіх учасників транзиту маркетингової стратегії ціноутворення; підготовка і подання в установленому порядку пропозицій щодо пільгового оподаткування операцій із надання послуг, пов'язаних із перевезенням (переміщенням) вантажів і пасажирів транзитом через територію економічного району та України у цілому; здійснення заходів щодо тарифного стимулювання розвитку транзитних контейнерних перевезень; підготовка нормативно-правових актів щодо тарифів (включаючи наскрізні) за напрямими проходження транспортних коридорів; розроблення методики формування наскрізних тарифів на перевезення

транзитних вантажів; удосконалення організації охорони та супроводження підакцизних товарів, що переміщуються транзитом через митну територію України, розроблення та впровадження економічно обґрунтованих тарифів на супроводження цих товарів зі знижкою на 20–30%.

Отже, формування ефективних транспортних маршрутів, які дадуть змогу зменшити витрати часу та палива, сприятимуть створенню більш привабливих умов для транзиту.

У подальших дослідженнях планується обґрунтувати та розробити кластерну модель організації логістичної діяльності в економічних районах України з урахуванням специфіки їх соціально-економічного розвитку.

Список використаних джерел:

1. Криклій В. Мультимодальні перевезення та створення цифрових транспортних коридорів дозволять Україні реалізувати свій транзитний потенціал. 20 листопада 2019. URL: <https://www.kmu.gov.ua/news/multimodalni-perevezennya-ta-stvorennya-cifrovih-transportnih-koridoriv-dozvolyat-ukrayini-realizuvati-svij-tranzitnij-potencial-vladislav-krikljij> (дата звернення: 17.11.2020).
2. Любохинець Л.М. Розвиток транзитних перевезень в Україні. *Проблеми підвищення ефективності інфраструктури*. 2010. № 28. С. 219–227.
3. Діденко Л.І. Теоретичні аспекти розвитку транзитного потенціалу регіону. *Вісник Хмельницького національного університету*. 2011. № 2. Т. 2. С. 36–39.
4. Кузьмін П.В. Особливості використання транзитного потенціалу України в умовах міжнародної інтеграції. *Наукові праці Науково-дослідного фінансового інституту*. 2012. № 4 (61). С. 209–213.
5. Донченко О. Перспективи реалізації транзитного потенціалу України. *Вісник КНТЕУ*. 2013. № 4. С. 5–15.
6. Мельник О.М. Характеристика транзиту як виду митного режиму. *Європейські перспективи*. 2013. № 12. С. 140–144.
7. Ковальська Л.Л., Саваш Л.В., Павлюк Л.В. Транзитний потенціал регіону: оцінка та напрями оптимізації. *Економічний часопис-XXI*. 2014. № 3–4 (1). С. 82–85.
8. Мініна О.В. Транзитний потенціал регіону як фактор формування його конкурентних переваг. *Молодий вчений*. 2015. № 2 (17). С. 1246–1249.
9. Dźwigoł H. Business management – compendium. Oxford : Alpha Science International Ltd, 2017. 178 p.
10. Dźwigoł H. Research methods and techniques in new management trends: research results. *Virtual Economics*. 2019. Vol. 2. № 1. P. 31–48. DOI: [https://doi.org/10.34021/ve.2019.02.01\(2\)](https://doi.org/10.34021/ve.2019.02.01(2)).
11. Dzwigol H., Aleinikova O., Umanska Y., Shmygol N., Pushak Y. An Entrepreneurship Model for Assessing the Investment Attractiveness of Regions. *Journal of Entrepreneurship Education*. 2019. Vol. 22 (1S). P. 1–7.
12. Kharazishvili Y., Kwilinski A., Grishnova O., Dzwigol H. Social Safety of Society for Developing Countries to Meet Sustainable Development Standards: Indicators, Level, Strategic Benchmarks (with Calculations Based on the Case Study of Ukraine). *Sustainability*. 2020. Vol. 12(21). Article 8953. DOI: <https://doi.org/10.3390/su12218953>.
13. Teklemariam E.A., Shen Z. Determining transit nodes for potential transit-oriented development: Along the LRT corridor in Addis Ababa, Ethiopia. *Frontiers of Architectural Research*. 2020. Vol. 9. Issue 3. P. 606–622. DOI: <https://doi.org/10.1016/j.foar.2020.03.005>.
14. Kumar P.P., Sekhar Ch.R., Parida M. Identification of neighborhood typology for potential transit-oriented development. *Transportation Research Part D: Transport and Environment*. 2020. Vol. 78. Article 102186. DOI: <https://doi.org/10.1016/j.trd.2019.11.015>.
15. Cheng J., Yan R., Gao Y. Exploring spatial heterogeneity in accessibility and transit mode choice. *Transportation Research Part D: Transport and Environment*. 2020. Vol. 87. Article 102521. DOI: <https://doi.org/10.1016/j.trd.2020.102521>.
16. Rajagopal S., Zhang P. How widespread is the usage of the Northern Sea Route as a commercially viable shipping route? A statistical analysis of ship transits from 2011 to 2018 based on empirical data. *Marine Policy*. 2020. Article 104300. DOI: <https://doi.org/10.1016/j.marpol.2020.104300>.
17. Liu L., Zhang M., Xu T. A conceptual framework and implementation tool for land use planning for corridor transit oriented development. *Cities*. 2020. Vol. 107. Article 102939. DOI: <https://doi.org/10.1016/j.cities.2020.102939>.
18. Ляшенко В.І., Осадча Н.В. Стратегічні напрями розвитку підприємницького сектору економіки України : монографія. Одеса : Ін-т проблем ринку та економіко-екологічних досліджень НАН України, 2010. 340 с.
19. Осадча Н.В. Формування глобальних інститутів регулювання митної справи : монографія. Дніпропетровськ : Нова ідеологія, 2013. 320 с.
20. Осадча Н.В. Зміни регуляторної політики України в умовах підписання асоціації з Європейським Союзом. *Вісник економічної науки України*. 2014. № 3. С. 71–75.
21. Осадча Н.В. Вплив регулювання митної політики на національне господарство країни. *Економічний вісник Національного гірничого університету*. 2015. № 1(49). С. 52–59.
22. Іванов С.В., Ляшенко В.І., Трушкіна Н.В. Особливості розвитку транспортно-логістичної системи Придніпровського економічного району. *Регіональна економіка та управління*. 2019. № 3(25). С. 22–27.
23. Ivanov S., Dzwigol H., Trushkina N. Proposals for the Formation of a Transport and Logistics Cluster as an Institution of Regional Development (on the Example of Donetsk Economic Region). *Economic Herald of the Donbas*. 2019. № 4(58). P. 51–60. DOI: [https://doi.org/10.12958/1817-3772-2019-4\(58\)-51-60](https://doi.org/10.12958/1817-3772-2019-4(58)-51-60).
24. Тенденції розвитку транспортно-логістичної системи Придніпровського економічного району / С.В. Іванов та ін. *Вісник економічної науки України*. 2019. № 2(37). С. 143–150. DOI: [https://doi.org/10.37405/1729-7206.2019.2\(37\).143-150](https://doi.org/10.37405/1729-7206.2019.2(37).143-150).

25. Trushkina N.V., Rynkevych N.S. Proposals for the creation of the appropriate institutional conditions of the formation and development of logistic clusters in the economic regions of Ukraine. *Економічні інновації*. 2019. Т. 21. Вип. 3 (72). С. 138–149. DOI: [https://doi.org/10.31520/ei.2019.21.3\(72\).138-149](https://doi.org/10.31520/ei.2019.21.3(72).138-149).
26. Іванов С.В., Ляшенко В.І., Трушкіна Н.В. Аналіз стратегій регіонального розвитку на 2021–2027 роки у частині створення транспортно-логістичних кластерів. *Проблеми формування та стабілізації регіональної економіки* : матеріали Міжнар. наук.-практ. конф., м. Дніпро, 29 серпня 2020 р. Дніпро : Перспектива, 2020. С. 76–82.
27. Ляшенко В.І., Осадча Н.В., Трушкіна Н.В. Транзитний потенціал Придніпровського економічного району: особливості та тенденції розвитку. *About the problems of science and practice, tasks and ways to solve them: Abstracts of VI International scientific and practical conference (October 26–30, 2020)*. Italy, Milan : International Science Group, 2020. P. 111–116.
28. Експорт, імпорт і транзит вантажів в Україні за 2010–2014 роки / Офіційний сайт Державної служби статистики України. URL: <http://www.ukrstat.gov.ua/> (дата звернення: 21.09.2020).
29. Переробка вантажів у морських (річкових) портах (причалах) України за 2010–2014 роки. Офіційний сайт Державної служби статистики України. URL: <http://www.ukrstat.gov.ua/> (дата звернення: 21.09.2020).
30. Загальні обсяги переробки вантажів стивідорними компаніями в морських портах за 2012–2019 роки. Офіційний сайт Адміністрації морських портів України. URL: <http://www.uspa.gov.ua/pokazniki-roboti> (дата звернення: 21.09.2020).
31. Обсяги експорту-імпорту товарів за 2010–2019 роки. Офіційний сайт Державної служби статистики України. URL: <http://www.ukrstat.gov.ua/> (дата звернення: 21.09.2020).

References:

1. Kryklii V. (2019) Multimodalni perevezennia ta stvorennia tsyfrovikh transportnykh korydoriv dozvoliat Ukraini realizuvaty svii tranzitnyi potentsial [Multimodal transportation and creation of digital transport corridors will allow Ukraine to realize its transit potential]. Available at: <https://www.kmu.gov.ua/news/multimodalni-perevezennia-ta-stvorennia-cifrovih-transportnih-koridoriv-dozvoliat-ukrayini-realizuvati-svij-tranzitnij-potencial-vladislav-kriklij> (accessed 17 November 2020). (in Ukrainian)
2. Liubokhynets L.M. (2010) Rozvytok tranzitnykh perevezen v Ukraini [Development of transit traffic in Ukraine]. *Problemy pidvyshchennia efektyvnosti infrastruktury* [Problems of improving the efficiency of infrastructure]: Collection Science. Kyiv: NAU, vol. 28, pp. 219–227. (in Ukrainian)
3. Didenko L.I. (2011) Teoretychni aspekty rozvytku tranzitnoho potentsialu rehionu [Theoretical aspects of the development of the transit potential of the region]. *Visnyk Khmelnytskoho natsionalnoho universytetu* [Bulletin of Khmelnytsky National University], vol. 2, issue. 2, pp. 36–39. (in Ukrainian)
4. Kuzmin P.V. (2012) Osoblyvosti vykorystannia tranzitnoho potentsialu Ukrainy v umovakh mizhnarodnoi intehratsii [Peculiarities of using the transit potential of Ukraine in the conditions of international integration]. *Naukovi pratsi Naukovo-doslidnoho finansovoho instytutu* [Scientific Works of the Research Financial Institute], vol. 4(61), pp. 209–213. (in Ukrainian)
5. Donchenko O. (2013) Perspektyvy realizatsii tranzitnoho potentsialu Ukrainy [Prospects for the realization of the transit potential of Ukraine]. *Visnyk KNTEU* [Bulletin of KNUTE], no. 4, pp. 5–15. (in Ukrainian)
6. Melnyk O.M. (2013) Kharakterystyka tranzytu yak vydu mytnoho rezhymu [Characteristics of transit as a type of customs regime]. *Yevropeyski perspektyvy* [European perspectives], no. 12, pp. 140–144. (in Ukrainian)
7. Kovalska L.L., Savosh L.V., Pavliuk L.V. (2014) Tranzitnyi potentsial rehionu: otsinka ta napriamy optymizatsii [Transit potential of the region: assessment and directions of optimization]. *Ekonomichnyi chasopys-XXI* [Economic Annals-XXI], no. 3–4 (1), pp. 82–85. (in Ukrainian)
8. Minina O.V. (2015) Tranzitnyi potentsial rehionu yak faktor formuvannia yoho konkurentnykh perevah [Transit potential of the region as a factor in shaping its competitive advantages]. *Molodyi vchenyi* [Young Scientist], no. 2 (17), pp. 1246–1249. (in Ukrainian)
9. Dźwigoł H. (2017) Business management – compendium. Oxford: Alpha Science International Ltd.
10. Dźwigoł H. (2019) Research methods and techniques in new management trends: research results. *Virtual Economics*, vol. 2, no. 1, pp. 31–48. DOI: [https://doi.org/10.34021/ve.2019.02.01\(2\)](https://doi.org/10.34021/ve.2019.02.01(2)).
11. Dzwigoł H., Aleinikova O., Umanska Y., Shmygol N., Pushak Y. (2019) An Entrepreneurship Model for Assessing the Investment Attractiveness of Regions. *Journal of Entrepreneurship Education*, vol. 22 (1S), pp. 1–7.
12. Kharazishvili Y., Kwilinski A., Grishnova O., Dzwigoł H. (2020) Social Safety of Society for Developing Countries to Meet Sustainable Development Standards: Indicators, Level, Strategic Benchmarks (with Calculations Based on the Case Study of Ukraine). *Sustainability*, vol. 12(21), Article 8953. DOI: <https://doi.org/10.3390/su12218953>.
13. Teklemariam E.A., Shen Z. (2020) Determining transit nodes for potential transit-oriented development: Along the LRT corridor in Addis Ababa, Ethiopia. *Frontiers of Architectural Research*, vol. 9, issue 3, pp. 606–622. DOI: <https://doi.org/10.1016/j.foar.2020.03.005>.
14. Kumar P.P., Sekhar Ch.R., Parida M. (2020) Identification of neighborhood typology for potential transit-oriented development. *Transportation Research Part D: Transport and Environment*, vol. 78, Article 102186. DOI: <https://doi.org/10.1016/j.trd.2019.11.015>.
15. Cheng J., Yan R., Gao Y. (2020) Exploring spatial heterogeneity in accessibility and transit mode choice. *Transportation Research Part D: Transport and Environment*, vol. 87, Article 102521. DOI: <https://doi.org/10.1016/j.trd.2020.102521>.
16. Rajagopal S., Zhang P. (2020) How widespread is the usage of the Northern Sea Route as a commercially viable shipping route? A statistical analysis of ship transits from 2011 to 2018 based on empirical data. *Marine Policy*, Article 104300. DOI: <https://doi.org/10.1016/j.marpol.2020.104300>.
17. Liu L., Zhang M., Xu T. (2020) A conceptual framework and implementation tool for land use planning for corridor transit oriented development. *Cities*, vol. 107, Article 102939. DOI: <https://doi.org/10.1016/j.cities.2020.102939>.
18. Liashenko V.I., Osadcha N.V. (2010) *Stratehichni napriamy rozvytku pidpriemnytskoho sektoru ekonomiky Ukrainy* [Strategic directions of development of the business sector of the economy of Ukraine]. Odessa: Institute of Market Problems and Economic and Ecological Research of the National Academy of Sciences of Ukraine. (in Ukrainian)

19. Osadcha N.V. (2013) *Formuvannia hlobalnykh instytutiv rehuliuвання mytnoi spravy* [Formation of global institutions of customs regulation]. Dnipropetrovsk: New Ideology. (in Ukrainian)
20. Osadcha N.V. (2014) *Zminy rehuliatornoj polityky Ukrainy v umovakh pidpysannia asotsiatsii z Yevropeyskym Soiuzom* [Changes in Ukraine's regulatory policy in the context of signing an association with the European Union]. *Visnyk ekonomichnoi nauky Ukrainy* [Bulletin of Economic Science of Ukraine], no. 3, pp. 71–75. (in Ukrainian)
21. Osadcha N.V. (2015) *Vplyv rehuliuвання mytnoi polityky na natsionalne gospodarstvo krainy* [The impact of customs policy regulation on the national economy]. *Ekonomichnyi visnyk Natsionalnoho hirnyc'hoho universytetu* [Economic Bulletin of the National Mining University], no. 1 (49), pp. 52–59. (in Ukrainian)
22. Ivanov S. V., Liashenko V. I., Trushkina N. V. (2019) *Osoblyvosti rozvytku transportno-lohistychnoi systemy Prydniprovskoho ekonomichnoho raionu* [Features of the development of the transport and logistics system of the Prydniprovsky economic region]. *Rehionalna ekonomika ta upravlinnia* [Regional economy and management], no. 3 (25), pp. 22–27. (in Ukrainian)
23. Ivanov S., Dzwigol H., Trushkina N. (2019) *Proposals for the Formation of a Transport and Logistics Cluster as an Institution of Regional Development (on the Example of Donetsk Economic Region)*. *Economic Herald of the Donbas*, no. 4 (58), pp. 51–60. DOI: [https://doi.org/10.12958/1817-3772-2019-4\(58\)-51-60](https://doi.org/10.12958/1817-3772-2019-4(58)-51-60).
24. Ivanov S.V., Liashenko V.I., Shamileva L.L., Trushkina N.V. (2019) *Tendentsii rozvytku transportno-lohistychnoi systemy Prydniprovskoho ekonomichnoho raionu* [Trends in the development of the transport and logistics system of the Prydniprovsky economic region]. *Visnyk ekonomichnoi nauky Ukrainy* [Bulletin of Economic Science of Ukraine], no. 2 (37), pp. 143–150. DOI: [https://doi.org/10.37405/1729-7206.2019.2\(37\).143-150](https://doi.org/10.37405/1729-7206.2019.2(37).143-150). (in Ukrainian)
25. Trushkina N.V., Rynkevych N.S. (2019) *Proposals for the creation of the appropriate institutional conditions of the formation and development of logistic clusters in the economic regions of Ukraine*. *Ekonomichni innovatsii* [Economic innovations], vol. 21, issue 3(72). Odessa: Institute of Market Problems and Economic and Ecological Research of the National Academy of Sciences of Ukraine, pp. 138–149. DOI: [https://doi.org/10.31520/ei.2019.21.3\(72\).138-149](https://doi.org/10.31520/ei.2019.21.3(72).138-149).
26. Ivanov S.V., Liashenko V.I., Trushkina N.V. (2020) *Analiz stratehii rehionalnoho rozvytku na 2021-2027 roky u chastyni stvorennia transportno-lohistychnykh klasteriv* [Analysis of regional development strategies for 2021-2027 in terms of creating transport and logistics clusters]. *Proceedings of the International Scientific-practical conference Problems of formation and stabilization of the regional economy* (Dnipro, August 29, 2020). Dnipro: Scientific organization «Perspective», pp. 76–82. (in Ukrainian)
27. Liashenko V.I., Osadcha N. V., Trushkina N.V. (2020) *Tranzytnyi potentsial Prydniprovskoho ekonomichnoho raionu: osoblyvosti ta tendentsii rozvytku* [Transit potential of the Dnieper economic region: features and development trends]. *Proceedings of the VI International scientific and practical conference About the problems of science and practice, tasks and ways to solve them*: (Italy, Milan, October 26–30, 2020). Milan: International Science Group, pp. 111–116. (in Ukrainian)
28. State Statistics Service of Ukraine (2015) *Eksport, import i tranzyt vantazhiv v Ukraini za 2010-2014 roky* [Export, import and transit of goods in Ukraine for 2010–2014]. Available at: <http://www.ukrstat.gov.ua/> (accessed 21 September 2020). (in Ukrainian)
29. State Statistics Service of Ukraine (2015) *Pererobka vantazhiv u morskyykh (richkovyykh) portakh (prychalakh) Ukrainy za 2010-2014 roky* [Cargo processing in sea (river) ports (berths) of Ukraine for 2010–2014]. Available at: <http://www.ukrstat.gov.ua> (accessed 21 September 2020). (in Ukrainian)
30. Administration of seaports of Ukraine (2020) *Zahalni obsiahy pererobky vantazhiv styvidornymy kompaniiamy v morskyykh portakh za 2012–2019 roky* [Total volumes of cargo processing by stevedoring companies in seaports for 2012–2019]. Available at: <http://www.ukrstat.gov.ua/> (accessed 21 September 2020). (in Ukrainian)
31. State Statistics Service of Ukraine (2020) *Obsiahy eksportu-importu tovariv za 2010–2019 roky* [Volumes of export-import of goods for 2010–2019]. Available at: <http://www.ukrstat.gov.ua/> (accessed 21 September 2020). (in Ukrainian)

ИНСТИТУЦИОНАЛЬНЫЕ УСЛОВИЯ ПОВЫШЕНИЯ ЭФФЕКТИВНОСТИ ИСПОЛЬЗОВАНИЯ ТРАНЗИТНОГО ПОТЕНЦИАЛА ПРИДНЕПРОВСКОГО ЭКОНОМИЧЕСКОГО РАЙОНА

Аннотация. Выполнен анализ динамики показателей развития транзитного потенциала Приднепровского экономического района. Выявлено множество барьеров, сдерживающих эффективное функционирование транспортно-логистической системы и использование транзитного потенциала района, которые условно распределены на девять групп: политические, институциональные, тарифные, инфраструктурные, таможенные, логистические, инвестиционно-финансовые, информационные, экологические. Проанализирована и обобщена действующая законодательная база по регулированию таможенных транзитных режимов в Украине. Даны предложения по совершенствованию нормативно-правового обеспечения осуществления транзитных перевозок. Указано, что с целью совершенствования законодательства Украины по стимулированию транзита следует сформировать в новой редакции Таможенного кодекса этот режим с определением следующих элементов: цель, субъекты, стимулы, ограничения, срок размещения, алгоритм применения. Предложено изложить в новой редакции статью «Транзит» в Таможенном кодексе Украины.

Ключевые слова: экономический район, транзитный потенциал, таможенный режим, транзитные перевозки, региональные особенности, барьеры, институциональная среда, нормативно-правовое регулирование, институциональное обеспечение.

INSTITUTIONAL CONDITIONS OF INCREASING THE EFFICIENCY OF USING THE TRANSIT POTENTIAL OF THE PRYDNIPROVSKY ECONOMIC REGION

Summary. The analysis of dynamics of indicators of development of transit potential of the Prydniprovsky economic region is executed. Many barriers have been identified that hinder the effective functioning of the transport and logistics system and lead to inefficient use of the transit potential of the district, which are conditionally divided into 9 groups: political, institutional, tariff, infrastructure, customs, logistics, investment and financial, information, environmental. The current legal framework for the regulation of customs transit regimes in Ukraine is analyzed and generalized. Proposals for improving the regulatory and legal support for transit traffic are provided. It is noted that in order to improve the legislation of Ukraine on stimulating transit should be formed in the new version of the Customs Code, this regime with the definition of the following elements: purpose,

subjects, incentives, restrictions, placement period, application algorithm. It is proposed to present in a new edition the article "Transit" in the Customs Code of Ukraine. The development of the transit potential of the Prydniprovsky economic region should be based on the development trends of the global and regional transit markets. The creation of appropriate conditions for increasing the volume of transit traffic will be facilitated by the implementation of flexible tariff, price and tax policies. To this end, the following is envisaged: implementation of measures to stimulate the development of transit (introduction of a single fee, end-to-end tariffs); reduction of the cost of services, accompanying transit traffic; research, development of criteria and implementation of an integrated assessment of revenues and expenditures in the international transit of goods through the territory of the regions of Ukraine on the basis of a common for all participants in the transit marketing pricing strategy; preparation and submission in the prescribed manner of proposals for preferential taxation of transactions for the provision of services related to the transportation (movement) of goods and passengers in transit through the territory of the economic region and Ukraine as a whole; implementation of measures to tariff incentives for the development of transit container traffic; preparation of regulations on tariffs (including through) in the areas of transport corridors; development of a methodology for the formation of end-to-end tariffs for transit cargo; improvement of the organization of protection and support of excisable goods moving in transit through the customs territory of Ukraine, development and implementation of economically justified tariffs for support of these goods with a discount of 20-30%. Thus, the formation of efficient transport routes, which will reduce the cost of time and fuel, will help create more attractive conditions for transit.

Key words: economic region, transit potential, customs regime, transit traffic, regional features, barriers, institutional environment, legal regulation, institutional support.