



спец. 12.00.07 «Адміністративне право і процес; фінансове право; інформаційне право» / А.І. Калініченко ; Нац. юрид. ун-т ім. Ярослава Мудрого. – Х., 2015. – 24 с.

3. Чуприна О.В. Правове регулювання митних режимів переробки : дис. ... канд. юрид. наук : спец. 12.00.07 «Адміністративне право і процес; фінансове право; інформаційне право» / О.В. Чуприна ; Нац. юрид. ун-т ім. Ярослава Мудрого. – Х., 2015. – 216 с.

4. Про схвалення розроблених Міністерством фінансів планів імплементації деяких актів законодавства ЄС у сфері оподаткування, митних питань та сприяння торгівлі : Розпорядження Кабінету Міністрів України від 22 квітня 2015 року № 391-р // Офіційний вісник України. – 2015. – № 34. – Ст. 1018.

5. Regulation (EU) No 952/2013 of the European Parliament and of the Council of October 9, 2013 laying down the Union Customs Code // Official Journal. – № L 269. – P. 1. – [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://eurlex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=OJ:L:2013:269:TOC>.

6. Regulation (EC) No 450/2008 of the European Parliament and of the Council of April 23, 2008 laying down the Community Customs Code (Modernised Customs Code) //

Official Journal. – № L 145. – P. 1. – [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=OJ:L:2008:145:TOC>.

7. Конституційні акти Європейського Союзу / упорядник Г.В. Друзенко ; за заг. ред. Т.М. Качки. – К. : Видавництво «Юстініан», 2005. – 512 с.

8. Право Європейського Союзу : Курс лекцій / [Ю.М. Бицага, М.М. Палінчак, І.В. Решетар]. – Ужгород, 2007. – 156 с.

9. Митна конвенція про міжнародне перевезення вантажів із застосуванням книжки МДП (Конвенція МДП) 1975 року (ред. від 29 травня 2008 року) // Офіційний вісник України. – 2007. – № 3. – Ст. 138.

10. Митна конвенція про карнет А.Т.А. для тимчасового ввезення товарів (Конвенція А.Т.А.) від 6 грудня 1961 року // Таможенні вестники. – 1996. – N 1. – С. 124–146

11. Регламент Ради (ЄС) № 2913/92 від 12 жовтня 1992 року про створення Митного кодексу Співтовариства [Електронний ресурс]. – Режим доступу : http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/994_742/conv/print1453565435189907.

12. Митний кодекс України : Закон України від 13 березня 2012 року № 4495-VI (ред. від 7 січня 2016 року) // Офіційний вісник України. – 2012. – № 32. – Ст. 1175.

УДК 342.95

МИТНИЙ РЕЖИМ ТРАНЗИТУ В УКРАЇНІ

Мельник О.М., к. ю. н.,
доцент кафедри фінансового права
Університет державної фіскальної служби України

У статті розглядаються основні питання регулювання митного режиму транзиту в Україні. Автор акцентує увагу на проблемних питаннях регулювання транзиту та напрямках реформування політики держави у цій сфері.

Ключові слова: митна сфера, транзитні потоки, митні платежі, транзит.

В статье рассматриваются основные вопросы регулирования таможенного режима транзита в Украине. Автор акцентирует внимание на проблемных вопросах регулирования транзита и направлениях реформирования политики государства в этой сфере.

Ключевые слова: таможенная сфера, транзитные потоки, таможенные платежи, транзит.

Melnyk O.M. CUSTOMS TRANSIT IN UKRAINE

In the article the basic regulation of customs transit regime in Ukraine. The author focuses on the problematic issues of regulation of transit and reforming policy in this direction.

Key words: customs area, transit flows, customs duties, transit.

Постановка проблеми. Регулювання зовнішньоекономічної діяльності країни є важливою складовою державної політики. Ефективність формування й використання митних режимів безпосередньо впливає на впровадження митної політики держави, а також на рівень економічної стабільності країни. Питання митного режиму транзиту в Україні є досить актуальним та потребує додаткового вивчення.

Ступінь розробленості проблеми. Питання митного режиму транзиту в Україні досліджували такі видатні науковці, як Н.В. Осадча, Д.В. Приймаченко, О.Ю. Бакаєва, І.О. Бондаренко, О.П. Гребельник, Ю.М. Дьомін, А.В. Дусик, Т.О. Коломоєць, О.В. Константа, О.В. Константий, Т.В. Корнева, К.В. Бережна та інші.

Виклад основного матеріалу. Україна перебуває у стані реформації та стрімкого наближення до європейських стандартів ведення політики у всіх сферах економічного життя країни. Митна сфера не є виключенням. Неможливо переоцінити значущість митної сфери в економіці будь-якої країни. Так історично склалося, що Україна займає дуже вигідне географічне поло-

ження, що надає виключно сприятливі можливості для використання всіх ресурсів. Розташування країни на перехресті транзитних потоків товарів надає можливість забезпечення доходів до Державного бюджету. Недаремно, одним з пріоритетних напрямів діяльності Державної фіскальної служби України є поповнення державного бюджету за рахунок стягнення митних платежів, у тому числі за транзит митною територією України.

Завдяки активізації зовнішньоекономічної діяльності, поширенню міжнародного співробітництва та інтеграції, інтернаціоналізації виробництва саме транзит в наш час перетворюється на один з найважливіших митно-правових режимів.

Ефективне використання таких факторів, як вигідне географічне положення на карті Європи та транспортний комплекс, що у сукупності створюють передумови для перетворення України в транзитну державу, здатне забезпечити розвиток зовнішньої торгівлі та міжнародного економічного співробітництва; нормальне завантаження транспортних артерій країни; до-

даткові надходження до державного бюджету [1].

Митний кодекс України визначає транзит як митний режим, відповідно до якого товари та/або транспортні засоби комерційного призначення переміщуються під митним контролем між двома митними органами України або в межах зони діяльності одного митного органу без будь-якого використання цих товарів, без сплати митних платежів та без застосування заходів нетарифного регулювання зовнішньоекономічної діяльності [2].

Кожному митно-правовому режиму притаманна внутрішня структура, яка розкриває його зміст та представляє собою умови, вимоги та обмеження цього режиму. Під умовами розуміють обставини, що зумовлюють можливість розміщення під нього товарів. Під вимогами – дії, зі здійсненням яких пов'язана можливість початку та завершення митного режиму. А обмеженнями є прямі чи непрямі заборони на здійснення з товарами певних дій [3, с. 15].

Аналіз системи джерел митно-правового режиму транзиту дозволяє стверджувати, що умовами розміщення товарів під нього є: ввезення товарів у пункт пропуску на митному кордоні України; проходження санітарного, ветеринарного, фітосанітарного, екологічного контролю, контролю служби міжнародних автомобільних перевезень; пред'явлення товарів митниці для митного контролю; декларування товарів; сплата єдиного збору; митне оформлення та отримання дозволу митного органу України на розміщення товарів в обраному режимі.

Так, для отримання дозволу в митний орган необхідно подати митну декларацію (документ, який відповідно до статті 94 цього Кодексу використовується замість митної декларації), товарно-транспортний документ на перевезення та рахунок-фактуру (інвойс) або інший документ, який визначає вартість товару. Не може бути отриманий дозвіл на переміщення товарів, які не підлягають транзиту через митну територію України.

До такої категорії належать товари, що можуть завдати шкоди здоров'ю чи загрожувати життю населення і тваринного світу або призвести до порушення довкілля. Крім цього, Кабінетом Міністрів України прийнято постанову «Про затвердження переліків товарів, на які встановлено обмеження щодо переміщення через митний кордон України» від 21 травня 2012 року № 436. В додатку до Постанови міститься повний перелік товарів, які заборонені до ввезення на територію України.

Згідно з загальним правилом, переміщення в режимі транзиту починається лише після визначення:

- пункту (митниці) призначення на митній території України;
- строку транзиту.

З введенням в дію наказу Міністерства фінансів України «Про виконання митних формальностей відповідно до заявленого митного режиму» від 31 травня 2012 року № 657 було врегульовано особливості виконання митних формальностей відповідно до митного режиму тимчасового ввезення та вивезення товарів, який визначає, що для митного оформлення товарів, що тимчасово ввозяться на митну територію України, митному органу подаються митна декларація, книжка А.Т.А. або інший документ, передбачений законодавством України

з питань державної митної справи. Якщо особа має намір неодноразово на одних і тих самих умовах тимчасово ввозити одні й ті самі товари на митну територію України (або вивозити їх з цієї території) з подальшим їх реекспортом, за заявою цієї особи митниця оформлення може надати дозвіл на неодноразове переміщення через митний кордон України цих товарів протягом строку дії митного режиму тимчасового ввезення.

Засвідчена митним органом в установленому порядку копія митної декларації, оформлена при поміщенні товарів у митний режим тимчасового ввезення, із записом митного органу про дозвіл на неодноразове переміщення їх через митний кордон України є підставою для вивезення з митної території України та ввезення на митну територію України товарів, задекларованих у цій декларації, протягом строку дії митного режиму тимчасового ввезення [4].

Рішення про допущення товарів до переміщення через митний кордон України в режимі тимчасового ввезення (вивезення) (далі – допущення товарів до переміщення) приймається керівником митного органу або уповноваженою ним посадовою особою на підставі заяви заінтересованої особи.

Заява реєструється митним органом у встановленому законодавством порядку та розглядається не більше п'яти робочих днів з дня її реєстрації.

Посадова особа митного органу за допомогою Єдиної автоматизованої інформаційної системи митних органів України перевіряє наявність внесеної посадовою особою митного органу в пункті пропуску через державний кордон інформації про пропуск задекларованих у цій митній декларації товарів за межі митної території України [5].

Митна декларація на паперовому носії вважається оформленою за наявності на всіх її аркушах відбитка особистої номерної печатки посадової особи митного органу, яка завершила митне оформлення.

Електронна митна декларація вважається оформленою за наявності внесеної до неї посадовою особою митного органу, яка завершила митне оформлення, за допомогою автоматизованої системи митного оформлення відмітки про завершення митного оформлення та засвідчення такої декларації електронним цифровим підписом посадової особи митного органу, яка завершила митне оформлення. Оформлена електронна митна декларація за допомогою автоматизованої системи митного оформлення перетворюється у візуальну форму, придатну для сприйняття її змісту людиною, у форматі, що унеможливує у подальшому внесення змін до неї, засвідчується електронним цифровим підписом посадової особи митного органу, яка завершила митне оформлення, та надсилається декларанту або уповноваженій ним особі [5].

Але, незважаючи на зусилля Уряду щодо налагодження системи спрощення та упорядкування організацій оформлення та регулювання транзитного режиму в Україні, все ще існують недоліки, які не дають змогу в повному об'ємі реалізувати транзитний потенціал України.

Так, в аналітичній записці Національного інституту стратегічних досліджень при Президенті України було з акцентовано увагу на тому, що одним з основних недоліків транзитного режиму є відсутність належного сервісу та не-



достатність темпів та обсягів розбудови транспортної інфраструктури, техніко-технологічне відставання якої робить процес доставки товару дорожче та призводить до переорієнтації транспортних потоків в обхід території України.

На думку авторів, внаслідок незадовільного транспортно-експлуатаційного стану доріг України (90% доріг потребує реконструкції або ремонту, середня швидкість руху на автодорогах України у 2–3 рази нижча, ніж у західноєвропейських країнах) на вітчизняних дорогах стає економічно невигодною експлуатація сучасних автомобілів з поліпшеними технічними та екологічними характеристиками, що суттєво звужує транзитні можливості України. Наявність «вузьких місць» в залізничній інфраструктурі не дозволяє налагодити більш ефективний зв'язок з портовою галуззю, що набуває особливої актуальності зараз, коли вантажопотоки будуть обходити АР Крим і необхідно запропонувати замісні шляхи сполучення. Темпи і масштаби розбудови транспортної інфраструктури України у напрямку міжнародних транспортних коридорів не зіставні з подібними процесами у країнах ЄС, Азії та Сходу, і навіть у найближчих сусідів України – Росії та Білорусі, які активно розбудовують свої транспортні мережі з метою приєднання до міжнародної транспортної системи та створюють потужну конкуренцію Україні на міжнародному ринку транспортних послуг, насамперед у боротьбі за обслуговування основних трансконтинентальних і транснаціональних вантажопотоків на напрямках Схід – Захід і Північ – Південь. Експедитори та вантажовласники нарікають на недостатню швидкість перевезень, відсутність гарантій збереження вантажів, високий рівень транспортних тарифів та необґрунтовані затримки з боку перевіряючих органів на кордонах України, тобто не витримуються всі три головні умови транзиту: час, вартість та безпека доставки вантажу. Саме це робить найбільш важливий для України в сучасних геополітичних умовах коридор ТРАСЕКА недостатньо конкурентним порівняно з іншими євроазіатськими маршрутами на осі Схід – Захід та створює загрозу недовикористання українського транспортного коридору «Балтійське море – Чорне море» на осі Північ – Південь, на якому здійснюються комбіновані перевезення поїзди «Вікінг» та «Зубр». Відповідно, зростає конкуренція з боку Росії, Румунії, Молдови, Білорусі щодо залучення на свою територію традиційних для України і нових транзитних вантажопотоків.

В Україні досі відсутнє стратегічне бачення конкурентних переваг транспортно-дорожнього комплексу порівняно з іншими країнами, перспектив розвитку транзитних вантажопотоків з урахуванням кон'юнктури світового ринку товарів і глобальної виробничої спеціалізації країн. Внаслідок цього Україна поступається іншим країнам на ринку надання транспортних послуг, склалась стала тенденція до втрати транзитних вантажопотоків на напрямку Європа – Азія. У 2010 році закінчився термін дії Комплексної програми утвердження України як транзитної держави на 2002–2010 роки і Державної Програми розвитку національної мережі міжнародних транспортних коридорів в Україні на 2006–2010 роки, відповідно до яких реалізовувалась політика Уряду щодо залучення транзитних вантажопотоків на територію України, зокрема шляхом створення сприятливих умов для транзиту, розбудови мережі МТК на території Укра-

їни, інтеграції транспортної системи України до транс'європейської транспортної системи та ефективного транспортного забезпечення транзитних потоків країн Європи та Азії через територію України. Ці Програми не були виконані в повному обсязі, але нові державні програми розвитку транзитних перевезень та розбудови транспортної інфраструктури не розроблялись. Відсутні обґрунтовані прогнози обсягів транзитних перевезень вантажів як у цілому, так і за видами транспорту та напрямками перевезень на середньострокову перспективу [6].

Останнім часом науковці приходять до думки, що не можна «закривати очі» на стан транспортного комплексу в Україні, який, на жаль, залишає бажати кращого та негативно впливає на конкурентоспроможність держави серед інших країн.

Через інтеграцію української економіки у світові та європейські структури, розвиток її галузевої взаємодії зі світовим господарством модернізація сукупної системи транспортно-комунікаційних зв'язків України набуває інтернаціонального значення. Вона стає турботою не лише нашої держави, а й інших зацікавлених у транзиті своїх товарів через Україну країн. Зусилля міжнародної кооперації мають спрямовуватися на формування матеріальної бази, яка забезпечує програму модернізації транспортних шляхів, зокрема міжнародних транспортних коридорів, включаючи інфраструктуру, що їх обслуговує. Експлуатація ж транспортних коридорів повинна стати стабільним джерелом доходів за рахунок транспортно-тарифних надходжень за транзит територією країни.

Слід мати на увазі, що на статус транзитної держави в різних напрямках претендують також Румунія, Болгарія, Білорусь, Російська Федерація та інші країни регіону. Об'єктивно Україна в цій конкурентній боротьбі має кращі шанси. Але можуть спрацювати й суб'єктивні чинники: політичні міркування, спорадичні кон'юнктурні імпульси неекономічного характеру. І тут важливого значення набувають політична воля керівництва держави, виважена позиція дипломатичних служб.

Успішно виконувати роль транзитної держави Україна може за умови розвинутої та ефективною транспортної системи. В економічному плані транспорт скорочує часовий та просторовий розрив між виробництвом і споживанням. Транспортному факторові відводиться важливе місце в теорії розміщення (location theory), регіональній економіці (regional economics), міжнародній економіці й теорії зовнішньої торгівлі.

Через інтеграцію України у світове господарство, розвиток торговельно-економічних зв'язків із зарубіжними країнами значно зростуть платежі й надходження за перевезення вантажів різними видами транспорту, за обслуговування і ремонт рухомого складу тощо. Водночас значно зростуть витрати, пов'язані з транспортуванням іноземних вантажів територією України як внаслідок збільшення фізичного обсягу експорту, імпорту, транзиту, так і в результаті підвищення тарифів і ставок. Значний вплив на рівень транспортних витрат у міждержавній торгівлі справлятиме кон'юнктура ринків транспортних послуг, насамперед ціни на перевезення вантажів.

Аналізуючи стан митного режиму транзиту в Україні, а також перспективи його розвитку, Національний інститут стратегічних досліджень

при Президентові України розробив та запропонував шляхи удосконалення цього питання:

1) розробити та затвердити Стратегію відновлення транзитного потенціалу України до 2030 року, в якій передбачити напрями законодавчої, інвестиційної, регуляторної, технічної політики держави у сфері транспорту, що забезпечать конкурентні позиції України на міжнародному ринку транспортних послуг та її участь в обслуговуванні транснаціональних і трансконтинентальних транспортних маршрутів;

2) забезпечити участь України у розробленні загальної стратегії розвитку мережі міжнародних транспортних коридорів, що проходять за європейськими й азіатським напрямками, формуванні нових транзитних магістралей континентального значення; доповнити базові міжнародні транспортні коридори маршрутами, що проходять територією України, зокрема включити внутрішній водний транспорт України в мережу мультимодальних транспортних коридорів;

3) розробити та затвердити Концепцію та Програму розвитку Національної (пріоритетної) транспортної мережі України на 2015–2025 роки з метою інтеграції національних транспортних шляхів у Транс'європейську транспортну мережу TEN-T та забезпечення розбудови інфраструктури шляхів згідно з перспективними напрямками транзитних вантажопотоків;

4) розвивати сучасні логістичні технології та мультимодальні перевезення, стимулювати створення українських мультимодальних транзитних операторів, побудову мережі вантажних митних комплексів і логістичних центрів у зоні їх тяжіння до крупних транспортних вузлів, що передбачає розроблення на національному рівні Комплексного плану розвитку логістики та прийняття законопроекту, спрямованого на розвиток в Україні мультимодальних перевезень, адаптацію законодавства України в цій сфері до права ЄС, Мінінфраструктури, Мінфіну, Держприкордонслужбі України;

5) спростити правила перевезення вантажів територією України, в тому числі відповідно до норм та положень спільної транзитної процедури, що діє в країнах ЄС, скоротити кількість до-

кументів, необхідних при перетинанні кордону, спростити та модернізувати митні процедури, зокрема запровадити електронний документообіг, забезпечити розвиток інформаційних систем та всієї інфраструктури транзитних перевезень з метою прискорення доставки транзитних вантажів, забезпечення гарантій їх збереження, підвищення якості сервісу [6].

Висновки. Підводячи підсумки, треба наголосити на тому, що Україна має всі ресурси для того, щоб посідати одне з перших місць серед країн-учасниць СНД як держави-транзитера. Питання врегулювання транзиту в Україні є надзвичайно актуальним і потребує додаткового вивчення та законодавчого врегулювання. На думку автора, стратегічним пріоритетом розвитку державної політики у сфері підвищення ефективності використання транзитного потенціалу України має стати впровадження більш гнучкої тарифно-цінової політики, а також створення нормативно-правової бази, адаптованої до законодавства ЄС.

ЛІТЕРАТУРА:

1. Бережна К.В. Митно-правовий режим транзиту в Україні : дис. ... канд. юрид. наук : спец. 12.00.07 «Адміністративне право і процес; фінансове право; інформаційне право» / К.В. Бережна ; Національна академія наук України, Інститут держави і права імені В.М. Корецького. – К., 2003. – 230с.
2. Митний кодекс України [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/4495-17>.
3. Егизарова В.В. Таможенні режими // В.В. Егизарова, А.Н. Козырин. – М. : Статут, 2000. – 394 с.
4. Про виконання митних формальностей відповідно до заявленого митного режиму : Наказ Міністерства фінансів України від 31 травня 2012 року № 657 [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/z1669-12#n22>.
5. Питання, пов'язані із застосуванням митних декларацій : Постанова Кабінету Міністрів України від 21 травня 2012 року № 450 [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/450-2012-p/page>.
6. Михайличенко К.М. Відновлення транзитного потенціалу в контексті підвищення конкурентоспроможності України на міжнародному ринку транспортних послуг / К.М. Михайличенко, С.В. Белашов [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.niss.gov.ua/articles/1844/>.