

УДК 351.82:339

К. І. Шатрова, аспірант кафедри державного управління та митної справи  
Університету митної справи та фінансів

### ІНСТИТУЦІЙНЕ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ДЕРЖАВНОГО РЕГУЛЮВАННЯ ТРАНЗИТНИМИ ПЕРЕВЕЗЕННЯМИ НА ТЕРИТОРІЇ УКРАЇНИ

*Розглянуто державне регулювання транзитних перевезень через призму теорії інституціоналізму. Проаналізовано чинне інституційне забезпечення та визначено його роль у державному регулюванні транзитних перевезень.*

*Ключові слова: державне регулювання; інституціоналізм; інституційне забезпечення; інституція; міжнародні транзитні перевезення.*

*Considers state regulation of transit through the prism of institutionalism. Analyze the effect of institutional support and the definition of its role in state regulation of transit traffic.*

*Key words: government regulation; institutionalism; constitutional provision; institution of international transit.*

**Постановка проблеми.** У сучасному суспільстві теоретичні засади та концепції інституційної теорії активно запроваджуються в будь-якій сфері діяльності людства, в тому числі в державному регулюванні транзитних перевезень територією України.

Відповідно до основної теорії інституціоналізму держава має активно впливати на норми і правила поведінки економічних суб'єктів транзитних перевезень, тобто створювати інституції з визначеним переліком функцій та обсягом повноважень.

У цьому аспекті положення інституціоналізму набувають важливого значення для України, адже донині в нашій державі зберігаються традиції та норми, притаманні планово-адміністративній системі. Склалася ситуація, коли одні закони суперечать іншим, не всі відносини між економічними суб'єктами закріплені законом, можливості суб'єктів визначені їхнім становищем у суспільній ієрархії. У таких умовах ускладнюється досягнення законодавчо визначених стратегічних цілей держави, таких як розвиток транзитного потенціалу України та перетворення її на конкурентоспроможну державу в транзитному бізнесі. Це обумовлює актуальність дослідження інституційного забезпечення державного регулювання транзитних перевезень.

**Аналіз останніх досліджень і публікацій.** Економічні аспекти транзитних перевезень, розвиток транзитного потенціалу та державне регулювання цих понять викладено в наукових працях А. Подп'ятникової, Л. Письмаченко, З. Руновської. Серед науковців, які розглядали ці питання через призму інституційної теорії та загальні засади самої інституційної теорії, слід відзначити С. Білу, З. Ватаманюка, О. Мороз, А. Нестеренко, Д. Норту, В. Полтаревич.

**Мета статті** – розглянути засади інституційного забезпечення державного регулювання транзитних перевезень і визначити його значення для розвитку транзитного потенціалу України та конкурентоспроможності в транзитному бізнесі.

© К. І. Шатрова, 2015

**Виклад основного матеріалу.** На перетині XIX–XX ст. в економічній науці виникла потреба в новому підході, який би вивчав поведінку людини і загальний економічний розвиток в умовах не ресурсних, а інституційних обмежень, тобто діяльність економічних суб'єктів під впливом правових норм і культурних традицій, названих загальним ім'ям “інституція” [1].

Інституційний підхід, на відміну від неокласичної теорії, яка передувала йому, передбачає процес розвитку у зворотному зв'язку між “економікою” та “інституціями”, а не тільки у виробничій технології та витраті ресурсів (земля, робоча сила, капітал). Крім того, інституціоналізм вивчає соціальний контроль суспільства над економікою [2].

Назва “інституціоналізм” походить від слова “instution”, що означає “звичай, наставлення”. Інститути – це первинні елементи рушійної сили суспільства, що розглядаються в історичному процесі розвитку. Серед інститутів виділяють: суспільні інститути – родина, держава, правові норми, монополія, конкуренція тощо; поняття суспільної психології – власність, кредит, податок, звичаї, традиції тощо [3].

Аналізуючи підходи різних течій та шкіл інституціоналізму стосовно тлумачення терміна “інститут”, можна виділити два підходи : “обмежений” і “розширений”. Прихильники обмеженого підходу розуміють інститут як функціональні органи суспільства, такі як: держава, система самоврядування, судова система, а також система формальних юридичних норм. Прибічниками розширеного підходу інститут пояснюється як сукупність формальних і неформальних норм, цінностей, правил, які фактично діють у суспільстві та котрі більшість прийняла як керівництво до дій. Але всі вони єдині у своїй думці, що поняття “інститут” пов'язано з поняттям “інституційне забезпечення”, а деякі навіть ототожнюють їх.

В економічній науці під інституційним забезпеченням здебільшого розуміють “основні політичні, соціальні та правові норми, які є базою для виробництва, обміну й споживання” [4].

Інституційне забезпечення (чи інституції у вузькому значенні слова) – це сукупність “правил гри”, тобто правила, норми та санкції, що утворюють політичні, соціальні та юридичні рамки взаємодії між людьми [5]. Інакше кажучи, це чіткий упорядкований набір інституцій, що визначають обмеження економічних суб'єктів, які утворюються в межах тієї чи іншої системи координації господарської діяльності.

Певною мірою інституційне забезпечення, сформоване державою, може позитивно впливати на розвиток транзитного потенціалу та конкурентоспроможності України в транзитному бізнесі.

Організаційне забезпечення реалізації прийнятих на себе міжнародних зобов'язань у сфері транзитних перевезень у межах чинного міжнародного й вітчизняного законодавства здійснюється низкою державних та приватних інституцій (рис. 1), а саме:

- 1) Кабінет Міністрів України;
- 2) Міністерство інфраструктури України (його територіальні органи);
- 3) Державна фіскальна служба України;
- 4) Укрзалізниця;
- 5) Державна авіаційна служба;
- 6) ДП “Адміністрація морських портів України” (АМПУ);
- 7) Урядові органи державного управління, які можуть бути створені у складі Міністерства інфраструктури України Кабінетом Міністрів України (департаменти, служби, інспекції);
- 8) Асоціація міжнародних автомобільних перевізників України.



Рис. 1. Ієрархія інституцій, які регламентують і контролюють транзитні перевезення на території України

Інституційне забезпечення державного регулювання у сфері міжнародного транзиту створює умови вільного, безпечного й безперешкодного пропуску товарів, пасажирів і транспортних засобів територією України, гарантії прав учасників транзиту, організації змішаних (комбінованих) перевезень та функціонування розподільчих (логістичних) центрів, яке, у свою чергу, утворюється на сформованій нормативно-правовій базі, а саме:

а) проекти законів України про транспортно-експедиційну діяльність, джерела фінансування експлуатації внутрішніх водних шляхів, змішані (комбіновані) перевезення, електронні документи й електронний документообіг, електронний цифровий підпис та Кодексу внутрішнього водного транспорту;

б) нормативно-правові акти з питань здійснення митно-брокерської діяльності у пунктах пропуску через державний кордон України, регламентований порядок перетину державного кордону України транзитними вантажами;

в) законодавчо закріплений правовий статус операторів мультимодальних перевезень та логістичних центрів. Положення про оператора змішаних перевезень вантажів та про логістичні центри міжнародних перевезень;

г) нормативно-правові акти, що регулюють питання, пов'язані з транзитом товарів та послуг, відповідно до прийнятих Україною зобов'язань за міжнародними договорами.

Для розширення “правил гри” та, як наслідок, розвитку державного регулювання транзитних перевезень потрібно поетапне приєднання України до міжнародних конвенцій та багатосторонніх угод у галузі транспорту, а також вступ до міжнародних транспортних організацій з визначенням пріоритетів, пов'язаних з інтеграцією транспортно-логістичної системи України до транспортно-логістичної системи ЄС, таких як:

1. Міжнародна конвенція про узгодження умов проведення контролю вантажів на кордонах (1982).

2. Конвенція про спільну транзитну процедуру (Женева, 20 травня 1987 р.).
3. Міжнародна конвенція про спрощення та гармонізацію митних процедур (Киото, у редакції 2000 р.).
4. Конвенція ООН з міжнародних мультимодальних перевезень вантажів (1980 р.).
5. Конвенція про договір міжнародного перевезення (19 травня 1956 р.).
6. Конвенція про договір міжнародного автомобільного перевезення пасажирів і багажу (1 березня 1973 р.).
7. Конвенція про міжнародні залізничні перевезення.
8. Угоди про міжнародні перевезення швидкопсувних продуктів та про спеціальні транспортні засоби, які призначені для таких перевезень (1 вересня 1970 р.).
9. Європейська угода про найважливіші лінії міжнародних комбінованих перевезень та відповідні об'єкти.
10. Європейська угода про роботу екіпажів транспортних засобів, що виконують міжнародні автомобільні перевезення (1 липня 1970 р.), а також конвенції та угоди з питань безпеки руху та охорони навколишнього природного середовища.

Також нині відбувається розширення інституційного забезпечення державного регулювання транзитних перевезень шляхом інтеграції України до Європейського Союзу відповідно до міжнародних угод України "Про партнерство та співробітництво між Україною та ЄС" у частині адаптації національного транспортного законодавства до міжнародного, упровадження відповідних технічних та екологічних стандартів, а також налагодження співробітництва Міністерства інфраструктури з Китайською торговою асоціацією.

3 грудня 2015 р. в Одесі відбувся Міжнародний форум "Поєднуючи Європу та Азію: новий погляд на формування системи трансконтинентальних маршрутів", організований Міністерством інфраструктури. Головною темою заходу став комплексний підхід до організації інтермодальних перевезень Азія – Європа – Азія за участю України.

Учасники обговорили шляхи підвищення транзитного потенціалу України, зокрема, створення конкурентних тарифних умов на залізниці, спрощення процедури оформлення документів і контролю на кордоні, взаємодію перевізників та контрольних органів за принципом "Єдиного вікна".

У рамках заходу відбулося підписання меморандуму про співробітництво між Міністерством інфраструктури України і Китайською торговою асоціацією. Крім того, сторони підписали спільну заяву про співробітництво в галузі організації інтермодальних перевезень вантажів у напрямку Азія – Європа – Азія та меморандум про взаєморозуміння між УДЦТС "Ліски" та Rail Cargo Hungaria AG.

Але на тлі налагодження співробітництва України з Китаєм та ЄС в плані транзитних перевезень співробітництво з Росією в цій сфері перебуває у певній кризі, що також негативно впливає на інституційне забезпечення державного регулювання транзиту. Уряд РФ у середині серпня 2015 р. постановив: із 1 січня 2016 р. стосовно України в РФ припинить діяти режим зони вільної торгівлі. Буде введено продовольче ембарго в разі, якщо російська стурбованість у зв'язку з набуттям чинності угоди про асоціацію Україна – ЄС не припиниться.

Блокування транзиту Росією може негативно вплинути на торговельні операції з Казахстаном, Азербайджаном, Вірменією, Киргизстаном, Таджикистаном, Туркменістаном та Узбекистаном. Експорт аграрної продукції до цих країн становить близько 4 % від загального експорту сільськогосподарської продукції з України.

Згідно з даними Держстандарту, експорт товарів з України до Росії за десять місяців 2015 р. знизився у 2,2 раза (або на 54,3 %) – до 4,01 млрд дол., тоді як імпорт скоротився на 43 % – до 6,4 млрд дол.

Загалом зниження українського експорту товарів у зазначений період становило 31,8 % – до 31,34 млрд дол., імпорту – 32,2 %, до 30,96 млрд дол.

Але Міністерство інфраструктури заявляє про те, що Українські виробники здатні без великих витрат подолати російську транзитну блокаду шляхом створення альтернативних напрямків перевезення. Міністерство інфраструктури України повідомляє, що 15.01.2016 з Іллічівська вирушить демонстраційний рейс контейнерного поїзду за маршрутом Україна – Грузія – Азербайджан – Казахстан – Китай (через Каспійське та Чорне моря). Даний маршрут є новим напрямком Шовкового шляху та альтернативою, яка дозволить переправити вантажопотоки у східному напрямку в обхід території Росії. Він включає паромні переправи Чорного та Каспійського морів (Іллічівськ – Батумі й Алят – Актау – Порт) і має стати конкурентним порівняно з традиційним сухопутним маршрутом [6].

**Висновки з даного дослідження і перспективи подальших розвідок у даному напрямку.** Після розгляду основних положень інституційної теорії в аспекті державного регулювання транзитних перевезень було встановлено, що на даному етапі для розвитку транзитного потенціалу ця теорія найефективніша, а сформоване інституційне забезпечення створює умови для вільного, безпечного й безперешкодного пропуску товарів, пасажирів і транспортних засобів територією України, гарантії прав учасників транзиту, організації змішаних (комбінованих) перевезень та функціонування розподільчих (логістичних) центрів, яке, у свою чергу, утворюється на сформованій нормативно-правовій базі.

Також “правила гри” змінюватимуться через приєднання України до низькі конвенцій та угод у сфері транзитних перевезень, а також інтеграції транспортно-логістичної системи до системи в ЄС та співробітництва з Китаєм.

Але слід зазначити, що на даному етапі інституційне забезпечення державного регулювання транзитних перевезень потерпає від певного негативного періоду у співробітництві з Росією, а саме транзитної блокади українських товарів, що перевозилися через територію Росії до країн Сходу. Це питання потребує детальнішого вивчення у подальших статтях і наукових працях.

### Список використаних джерел:

1. Нестеренко А. Н. Современное состояние и основные проблемы институционально-эволюционной теории / А. Нестеренко // Вопросы экономики. – 1997. – № 3. – С. 42–57.
2. Норт Д. Институції, інституційна зміна та функціонування економіки / Норт Д. – К. : Основи, 2000. – 198 с.
3. Золотих І. Б. Історія економічних вчень : навч. посіб. / Золотих І. Б. – К. : Центр учбової літератури, 2013. – 186 с.
4. Ватаманюк З. Институційні засади формування економічної системи України: теорія і практика / Ватаманюк З. – Львів : Новий світ, 2000, 2005. – 648 с.
5. Економічна безпека : навч. посіб. / за ред. З. С. Варналія. – К : Знання, 2009. – 647 с.
6. Міністерство інфраструктури України [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.mtu.gov.ua>