

10. Oates W. E., 2001, "Fiscal Competition or Harmonization? Some Reflections", National Tax Journal, № 54/2001.
11. OECD, 2006, Fundamental Reform of Personal Income Tax, OECD Tax Policy Studies, № 13/2006.
12. Sabrinova K. P., Buttrick S., Duncan D., 2008, Global reform of Personal Income taxation, 1981 – 2005. Evidence from 189 Countries, Andrew Young School of Policy Studies, Working Paper, № 8/2008.
13. Szeląg K., 2003, "Jednolita polityka budżetowa w strefie euro – realna wizja czy utopia?", Bank i Kredyt № 11–12/2003.
14. Tanzii V., Zee H. H., 1998, Consequences of the Economic and Monetary Union for the coordination of tax system in the European Union: lessons from the US experience, IMF Working Paper, № 115/1998.
15. Tax-based EU own resources an assessment, Taxation papers, working paper № 1/2004.
16. Wildman F., 2001, Tax structure and growth: Are some taxes better than others?, Public Choice, № 107/2001.
17. Wołowiec T., 2009, Relacje prawne i ekonomiczne pomiędzy podatkiem dochodowym od osób fizycznych i osób prawnych, in: Dylematy kształtowania struktury kapitału w przedsiębiorstwie, edited by: Ostaszewski J., Szkoła Główna Handlowa, Warszawa, p. 517–528.



УДК 338.339

Л. М. Пісьмаченко, доктор наук з державного управління, доцент, професор кафедри обліку і аудиту Академії митної служби України

**РОЗВИТОК ТРАНЗИТНОГО ПОТЕНЦІАЛУ
ТА МИТНИЙ КОНТРОЛЬ ЗА ПЕРЕМІЩЕННЯМ ВАНТАЖІВ
ТЕРИТОРІЄЮ УКРАЇНИ: СУЧАСНИЙ СТАН, ПРОБЛЕМИ, ПЕРСПЕКТИВИ**

У статті розглядаються проблеми здійснення митного контролю операцій з транзитних перевезень товарів територією України та пропонуються шляхи їх розв'язання.

В статье рассматриваются проблемы осуществления таможенного контроля операций по транзитным перевозкам товаров по территории Украины и предлагаются пути их решения.

In article problems are considered of realization of the custom control of operations from the transit transporting of goods by territory of Ukraine and ways are offered of their decision.

Ключові слова. Транзит, митні процедури, митний контроль, фінансові гарантії, переміщення товарів.

Вступ. Зважаючи на те, що Україна розташована в центрі Європи, через її територію проходить низка автомобільних, залізничних і трубопровідних міжнародних транзитних коридорів. Наявність потужних морських торговельних портів відкриває транзитні шляхи для перевезення товарів водними видами транспорту. Тому можна впевнено констатувати, що Україна є потужною транзитною державою і відіграє значну роль у розвитку процесів глобалізації та трансформації світової економіки.

© Л. М. Пісьмаченко, 2010

Зважаючи на "...швидке зростання обсягів міжнародних економічних контрактів, подальший розвиток світового поділу праці, поглиблення економічної залежності держав...", що має забезпечити "вільне переміщення товарів, послуг, інтелектуальної власності, капіталів, робочої сили через кордони різних держав та поступове зникнення різних бар'єрів між ними" [1, 33], роль України як транзитної держави зростає. Залежно від реалізації комплексу загальнодержавних заходів, транзитний потенціал України має виходити на якісно новий рівень у кількісних та якісних показниках, бути привабливим для іноземних операторів із перевезень товарів, гарантувати виконання Україною низки міжнародних конвенцій, функціонувати як постійно діючий рентабельний сегмент економіки.

Оскільки транзитні переміщення товарів різними видами транспорту для економіки держави дуже важливі, виникає необхідність постійного пошуку важелів удосконалення та регулювання заходів, спрямованих на забезпечення економічної безпеки України.

У зв'язку з важливістю проблеми ефективного регулювання й використання транзитних можливостей країни деякі аспекти оформлення та контролю транзитних перевезень розкрито у працях В. Науменко, П. Пашка, В. Рускова, В. Козика, Л. Панкової та інших науковців, але вони не розглядають повною мірою особливостей і проблем транзитних операцій. І тому дослідження проблем митного контролю транзитних операцій та пошук оптимальних напрямів їх розв'язання займає вагомe місце у структурі наукових досліджень, спрямованих на вдосконалення системи державного управління у сфері зовнішньоекономічної діяльності.

Постановка завдання. З огляду на важливість проблем державного управління у сфері міждержавних перевезень товарів метою даного дослідження обрано розгляд особливостей митного контролю транзитних перевезень у зовнішньоекономічній діяльності України.

Результати дослідження. Розвиток транзитного потенціалу держави та порядок транзитних перевезень митною територією України потребує постійної уваги з боку Уряду, Верховної Ради України, центральних органів виконавчої влади для постійного вдосконалення процедур транзитного переміщення, скорочення витрат часу на виконання необхідних контрольних функцій державними органами, забезпечення ефективного митного контролю, ведення економічно виправданого тарифної політики тощо.

Згідно із законодавством завершення переміщення транзитних товарів – це фактичне вивезення товарів за межі митної території України або заявлення їх у певний митний режим [2]. Особливе місце серед органів центральної виконавчої влади, що забезпечують функції митного контролю таких операцій, займає Державна митна служба України. Функції митних органів у разі транзитних перевезень визначено вимогами ст. 155 Митного кодексу України "Види транзитних перевезень", відповідно до якої всі транзитні перевезення товарів розпочинаються після митного контролю та оформлення і продовжують перебувати під митним контролем до моменту завершення такого переміщення [3]. Під час транзитного переміщення товарів існує потреба в часі, необхідному для доставки перевізником товарів до митниці призначення. Так, відповідно до ст. 158 Митного кодексу України [3], Кабінет Міністрів установлює граничні терміни прохідного митного транзиту товарів через митну територію України, дотримання яких контролюється митними органами.

Для забезпечення ефективного контролю за дотриманням термінів транзиту в Держмитслужбі України створена та функціонує електронна система контролю за доставкою товарів. Функціонування цієї системи є безперечним досягненням, яке дозволяє в режимі реального часу отримати розширену інформацію про той чи інший товар, транспортний засіб, що його переміщує, факт доставки товару до митниці призначення, а в разі невиконання перевізником зобов'язання, даного митним органам, оперативно застосовувати заходи відповідного реагування.

Слід зазначити, що митні органи проводять заходи тарифного та нетарифного регулювання після фактичної доставки товарів до митниць призначення. Тобто ефективний контроль за доставкою транзитних товарів – обов'язкова передумова митного оформлення, стягнення та перерахування до державного бюджету митних платежів, а отже, важливий об'єкт державного регулювання.

Транзитне переміщення товарів, з погляду виконання митними органами процедур митного контролю та митного оформлення, є цілісним механізмом, що визначений рядом поетапних функціонально-контрольних складових, які базуються на чинному законодавстві України і передбачені нормативно-правовими актами Держмитслужби. Такий важливий напрям митного законодавства, як транзитне переміщення товарів, потребує постійного вдосконалення шляхом реалізації законів України, указів Президента України, постанов Кабінету Міністрів України, прийняття відповідних відомчих нормативних документів.

Нині чинними законодавчими актами врегульовано майже всі аспекти регулювання та контролю і транзитного переміщення предметів через митну територію України: процедури оформлення транзиту, охорони й супроводження товарів, отримання фінансових гарантій щодо забезпечення доставки до митниці призначення, контроль за переміщенням і зняттям товарів з митного контролю.

Однак у законодавчому регулюванні транзитного переміщення товарів територією України є прогалина, а саме відсутній закон про порядок надання гарантій митним органам, розроблення якого передбачено ст. 162 Митного кодексу України.

Підтвердженням послідовної політики Уряду щодо розвитку транзитного потенціалу України стало прийняття Комплексної програми утвердження України як транзитної держави у 2002–2010 рр. Основні відповідальні за виконання даної програми – Міністерство економіки, Міністерство транспорту і зв'язку, Адміністрація Державної прикордонної служби, Державна митна служба України. На засіданнях постійно діючої Міжвідомчої комісії з питань транспортних коридорів і транзитної політики в контексті виконання цієї програми значна увага приділяється здійсненню конкретних заходів, у тому числі спрощенню і вдосконаленню процедур митного контролю під час зовнішньоторговельних і транзитних вантажних перевезень.

Завершено формування нормативно-правової бази щодо регулювання правовідносин, пов'язаних з міжнародним транзитом вантажів. Запроваджено в дію накази Держмитслужби: від 03.08.2004 № 564, яким затверджено Порядок здійснення контролю за доставкою в митниці призначення транзитних товарів, що переміщуються через територію України на умовах Митної конвенції про міжнародне перевезення вантажів із застосуванням книжки міжнародного дорожнього перевезення [4], та від 04.08.2004 № 566, яким затверджено Порядок контролю за доставкою в митниці призначення транзитних товарів залізничним транспортом з використанням накладної УМВС (СМГС) або на умовах Конвенції про міжнародні залізничні перевезення (КОТІФ) з використанням накладної ЦІМ (СІМ) [5]. Вимогами цих порядків передбачено подання до митних органів України уніфікованих документів, що використовуються в міжнародній практиці транспортно-експедиторської діяльності, а саме міжнародної залізничної накладної ЦІМ (СІМ) і накладної УМВС (СМГС) під час перевезення залізничним транспортом та книжки МДП під час перевезення автотранспортом.

Забезпечується подальше вдосконалення положень нормативно-правових актів з питань провадження митно-брокерської діяльності в пунктах пропуску через державний кордон, регламентування порядку його перетинання транзитними вантажами. З метою дотримання режиму державного кордону й упорядкування діяльності митних брокерів у пунктах пропуску через державний кордон України для автомобільного сполучення спільним наказом Державної митної служби України та Адміністрації Державної прикордонної служби

України від 24 січня 2006 р. № 51/49, зареєстрованим у Міністерстві юстиції України 24 лютого 2006 р. за № 176/12050, затверджено Інструкцію про порядок розміщення на територіях пунктів пропуску через державний кордон України підприємств, що здійснюють господарську або іншу діяльність, пов'язану із забезпеченням діяльності пунктів пропуску, і підприємств (установ) сфери обслуговування.

Розроблено та запроваджено в дію спільний наказ Держмитслужби України та Державної служби з нагляду за забезпеченням безпеки авіації від 15.09.2004 № 675/54 “Про затвердження Порядку застосування окремих процедур митного контролю товарів, що ввозяться авіаційним транспортом на митну територію України за системою змішаних перевезень”.

Відповідно до Закону України від 23.03.2004 № 1661-IV Україна приєдналась до положень Конвенції про тимчасове ввезення (Стамбул, 1990), складовою якої виступає Митна конвенція про карнет А.Т.А. для тимчасового ввезення товарів (Конвенція А.Т.А., Брюссель, 6 грудня 1961).

Відповідно до положень Конвенції про тимчасове ввезення (Стамбул, 1990), до якої Україна приєдналась згідно із Законом України від 23.03.2004 № 1661-IV, Держмитслужба України розробила проект Закону України “Про внесення доповнень до статей 161, 211 Митного кодексу України”. Основною метою Закону є реалізація процедури застосування книжок А.Т.А., недопущення шахрайства, незаконного наповнення внутрішнього ринку товарами, ухилення суб'єктів господарювання від сплати передбачених законодавством податків і зборів (обов'язкових платежів). Застосування положень Закону забезпечить розширення переліку заходів гарантування доставки товарів у митниці призначення, що сприятиме зменшенню собівартості перевезень товарів, які перебувають під митним контролем та переміщуються із застосуванням заходів гарантування, а також збільшенню кількості зовнішньоекономічних операцій і надходжень до державного бюджету України.

Значна увага приділяється розвитку інфраструктури міжнародного транзиту. Розбудова пунктів пропуску на державному кордоні України проводиться відповідно до Програми дій, спрямованих на підтримання режиму державного кордону України і прикордонного режиму. У межах цієї Програми передбачено облаштувати за постійною схемою 37 автомобільних пунктів пропуску й визначено для цього необхідні кошти в сумі 91,84 млн грн. Тільки на реалізацію заходів у частині облаштування за постійною схемою пунктів пропуску на державному кордоні на 2000–2004 рр. необхідно було виділити бюджетні асигнування в сумі 79,34 млн грн, але фактично з державного бюджету надійшло 75,61 млн грн (95 %), з яких у 2004 р. – 42,1 млн грн.

Обмеженість фінансування в минулі роки (2001 р. – 57 % від обсягу фінансування, передбаченого Програмою, 2002 р. – 19 %) не могло не вплинути на виконання її заходів. З передбачених на цей період 32 пунктів пропуску побудовано лише 8, з яких на кордоні з Республікою Білорусь – 1 (“Городище”), на кордоні з Республікою Молдова – 4 (“Платонове”, “Старокозаче”, “Рені”, “Сокиряни”), на кордоні з Російською Федерацією – 3 (“Маринівка”, “Юнаківка”, “Ізварине”). Усі ці пункти пропуску мають розвинену інфраструктуру, спрямовану перш за все на поліпшення умов роботи як митних, так і прикордонних підрозділів, що здійснюють функції держави на території пунктів пропуску, прискорення процедури митного і прикордонного контролю та оформлення товарів, автотранспорту і громадян, що переміщуються через митний кордон. Проектна пропускна спроможність пунктів пропуску становить до 300 транспортних одиниць на добу, однак їх теперішня інфраструктура може значно збільшити проектне навантаження кожного пункту з пропуску автотранспорту.

Зараз на державному кордоні завершено будівництво і розбудову за постійною схемою 39 пунктів пропуску для автомобільного сполучення, з яких на кордонах з Росією – 13, Білорусією – 4, Молдовою – 7, Польщею – 6, Угорщиною – 5, Словаччиною – 2, Румунією – 2.

Держмитслужба України у 2004 р. розпочала виготовлення проектів облаштування за постійною схемою ще п'яти пунктів пропуску, з яких два ("Велика Писарівна", "Проясне") на цей час діють за тимчасовою схемою на кордоні з Росією, ще два ("Россошани", "Табакі") – на кордоні з Молдовою, а також пункту пропуску "Солотвино" – на кордоні з Румунією. Реалізацію цих проектів планувалося здійснити протягом 2006 р. Крім того, у 2006 р. планувалося побудувати за постійною схемою пункт пропуску "Вольськ" на кордоні з Білорусією. За програмою міжнародної технічної допомоги "Тасіс" завершено першу чергу реконструкції міжнародного автомобільного пункту пропуску "Ягодин", розпочато реконструкцію за цією ж програмою пунктів пропуску "Рава-Руська" та "Ужгород".

Держмитслужба України збільшила мережу вантажних митних комплексів для забезпечення ефективного та безперебійного обслуговування вантажів і транспортних засобів, погоджено відкриття цілого ряду вантажних митних комплексів, відмовлено в погодженні п'яти підприємствам у зв'язку з тим, що вони не є власниками споруд вантажних митних комплексів, як передбачено абз. 7 ст. 71 Митного кодексу України та п. 6 Порядку відкриття вантажного митного комплексу, автопорту, автотерміналу, затвердженого наказом Держмитслужби від 20.10.2003 № 703 і зареєстрованого в Міністерстві юстиції України 04.12.2003 за № 1118/8439. Станом на 01.09.2006 на території України функціонують вісімнадцять вантажних митних комплексів.

Під час здійснення заходів, спрямованих на вдосконалення тарифно-цінової та податкової політики, спостерігається збільшення кількості супроводів транзитних товарів підрозділами митної варті і зменшення грошових надходжень за ці послуги до державного бюджету, що обумовлено відносно низькою оплатою за виконання цих заходів, яку відповідно до вимог пп. 7 п. 4 розд. IV Комплексної програми утвердження України як транзитної держави у 2002–2010 рр. було суттєво зменшено, що відображено в Інструкції про організацію та порядок охорони й супроводження товарів підрозділами митної варті Державної митної служби України, затвердженій наказом Держмитслужби України від 20.08.2003 № 565 і зареєстрованій в Міністерстві юстиції України 29.08.2003 за № 746/8067 (далі – Інструкція) [6].

З метою впорядкування застосування підрозділами митної варті митних органів України охорони й супроводження товарів і транспортних засобів як заходу гарантування їх доставки Держмитслужбою України розроблено наказ від 01.06.2005 № 460 "Про впорядкування застосування охорони й супроводження товарів і транспортних засобів як заходу гарантування їх доставки", впровадження якого має спростити порядок застосування охорони й супроводження вантажів, що перебувають під митним контролем та переміщуються транзитом територією України, шляхом внесення змін і доповнень до Інструкції, що сприятиме забезпеченню виконання вимог пп. 5 п. 1 розд. IV Комплексної програми утвердження України як транзитної держави у 2002–2010 рр. [7].

Розвиток транспортних коридорів та входження їх до міжнародної транспортної системи визнано пріоритетним загальнодержавним напрямком розвитку транспортно-дорожнього комплексу України. Для цього прийнято ряд постанов Кабінету Міністрів України, якими визначено основні шляхи та завдання щодо створення, функціонування і розвитку міжнародних транспортних коридорів в Україні та міжнародних транспортних зв'язків:

- "Про створення в Україні транспортних коридорів та входження їх до міжнародної транспортної системи" від 30 жовтня 1996 р. № 1324;
- "Про першочергові заходи щодо створення національної мережі міжнародних транспортних коридорів" від 16 грудня 1996 р. № 1512;
- "Про затвердження Концепції створення в Україні транспортних коридорів та входження їх до міжнародної транспортної мережі" від 04.08.1997 р. № 821;
- "Про затвердження Програми створення та функціонування національної мережі міжнародних транспортних коридорів України" (1998–2005 – I етап) від 20.03.1998 р. № 346;

– “Про затвердження Програми розвитку національної мережі міжнародних транспортних коридорів України на 2006–2010 роки” (II етап) від 12.04. 2006 р. № 496.

Програми передбачали комплекс заходів з розбудови транспортно-дорожньої інфраструктури національної транспортної мережі й міжнародних транспортних коридорів, поліпшення її стану та збільшення пропускної спроможності, вдосконалення технології міжнародних перевезень, спрямованих на забезпечення реалізації основних напрямів державної політики щодо: приведення стану вітчизняної мережі у відповідність до норм і стандартів ЄС та інтеграції транспортної системи України до європейської; залучення транзитних потоків країн Європи та Азії через територію України.

На виконання першого етапу Програми створення і функціонування національної мережі міжнародних транспортних коридорів в Україні передбачалося спрямувати 3013,7 млн грн [8]. У процесі виконання заходів цього етапу реалізовано ряд важливих проектів, спрямованих на вдосконалення, розвиток та модернізацію транспортної інфраструктури, впровадження нових технологій та інформаційних систем загальним обсягом 8589,6 млн грн, за рахунок яких:

- відновлено та модернізовано 7369 км залізничних колій;
- електрифіковано 597 км залізничної колії;
- побудовано та реконструйовано 457,8 км, відремонтовано 797,2 км автодоріг;
- завершено реалізацію першої кредитної угоди між Україною та ЄБРР з відновлення автомагістралі М-06 Київ–Чоп (100 млн євро), розпочато роботи з другого кредитного проекту (137 млн євро);
- завершено будівництво автодороги Київ–Одеса (на ділянці Жашків–Червонознам’янка);
- відкрито автомобільно-залізничну поромну переправу Іллічівськ–Поті–Батумі (проект Tasis–TRASECA);
- завершено перший етап будівництва (відновлення) глибоководного суднового ходу Дунай–Чорне море;
- у рамках програми Tasis за кошти технічної допомоги Єврокомісії побудовано автомобільний міст через р. Західний Буг на українсько-польському державному кордоні;
- організовано рух поїздів комбінованого транспорту: “Вікінг” – за маршрутом Іллічівськ–Клайпеда–Іллічівськ та “Ярослав” – за маршрутом Київ–Славкув.

Значно вдосконалено нормативно-правову базу. Прийнято закони України: “Про транзит вантажів”, “Про транспортно-експедиторську діяльність”, “Про єдиний збір, який справляється в пунктах пропуску через державний кордон України”, “Про концесії на будівництво та експлуатацію автомобільних доріг”, внесено зміни до Закону України “Про податок на додану вартість” у частині звільнення від сплати ПДВ робіт і послуг під час транзитних перевезень та пасажирів. Україна приєдналась до Конвенції про міжнародні залізничні перевезення (КОТІФ) та до Європейської угоди про важливі лінії міжнародних комбінованих перевезень.

Для реалізації Програми розвитку національної мережі міжнародних транспортних коридорів в Україні на 2006–2010 рр. передбачено 15 838,3 млн грн, у тому числі 2293,3 млн грн з держбюджету [9].

З початку реалізації другого етапу Програми (2006–2008 рр.) на виконання заходів, передбачених нею, спрямовано й освоєно 9136,2 млн грн, що становить 57,7 % від загального обсягу фінансування Програми і цільових інвестиційних проектів розвитку міжнародних транспортних коридорів.

За цей період:

- завершено реалізацію другого спільного з ЄБРР інвестиційного проекту “Ремонт автомобільної дороги Київ–Чоп” обсягом 137 млн євро (кредит ЄБРР – 100 млн євро);

– ведуться роботи з реалізації третього спільного з ЄБРР та ЄІБ інвестиційного проекту “Ремонт автомобільної дороги Київ–Чоп” загальним обсягом 486 млн євро (кредити ЄБРР та ЄІБ – по 200 млн євро);

– за рахунок коштів гранту ЄБРР (219 тис. євро) проведено інженерно-геологічні дослідження зони будівництва залізничного тунелю Бескид–Скотарське;

– погоджено з ЄБРР документацію для проведення попередньої кваліфікації з відбору потенційних учасників тендера на виконання проектних та будівельних робіт зі спорудження тунелю.

Важливим досягненням у вдосконаленні організації міжнародних перевезень стало запровадження технології перевезень міжнародних вантажів залізничним транспортом без переоформлення товарно-транспортних документів, із застосуванням уніфікованої накладної – єдиного перевізного документа для транспортного права ЦІМ і СМГС. Узгоджено умови для таких перевезень з Німеччиною, Польщею, Чехією, Словаччиною, що створило необхідні передумови для розширення географії міжнародних перевезень за такою технологією.

Продовжується ініційована Укрзалізницею як альтернатива морським перевезенням організація контейнерних перевезень поїздом “Новий шовковий шлях” залізницями Китаю–Казахстану–Російської Федерації–України до Польщі (Славкув), з подальшим розподілом вантажів у напрямку Німеччини, Угорщини, Словаччини, Чехії та інших країн Євросоюзу. Одним з основних стримуючих чинників організації таких перевезень є досить значна різниця рівня залізничних тарифів країн – учасниць маршруту і проблеми їх узгодження.

У березні–квітні 2008 р. залізницями Китаю, Казахстану, Росії, України, Словаччини та Чехії здійснено експериментальний пропуск контейнерного поїзда за маршрутом: Шеньчжень (Китай)–Пардубіце (Чехія).

Планом реалізації в 2009 р. Програми розвитку національної мережі міжнародних транспортних коридорів в Україні на 2006–2010 рр., затвердженої наказом Міністерства транспорту і зв’язку від 15.05.2009 № 543, передбачено проведення подальшої роботи з розвитку та модернізації транспортно-дорожньої інфраструктури загальним обсягом понад 4086,5 млн грн.

З розширенням Європейського Союзу постали нові завдання. Загальноєвропейські транспортні конференції прийняли рішення формувати Пан’європейські (Критські) міжнародні транспортні коридори і транспортні зони. На території ЄС формується нова система Транс’європейської транспортної мережі, а на території нових країн – членів ЄС, а також країн – кандидатів на вступ до ЄС діє новий широкомасштабний План розбудови Транс’європейської транспортної системи до 2020 р.

З постійним збільшенням обсягів зовнішньоекономічних операцій система контролю за доставкою товарів потребує подальшого вдосконалення, пошуку людських і технічних ресурсів. З огляду на особливості функціонування вона передбачає внесення великої кількості даних про товар, документ контролю за доставкою, транспортний засіб, перевізника, цілого ряду інших даних. Дана система електронна, вона діє з використанням низки програмно-інформаційних комплексів, її застосування передбачає експлуатацію різних каналів зв’язку, в тому числі супутникового. Система контролю за доставкою охоплює всю без винятку митну територію України. Кількість працівників митних органів, які здійснюють функції контролю за доставкою, перевищує 500 осіб. Ефективність системи підкріплена позитивною статистикою з моменту введення її в дію з 1997 р., кількість недопоставок товарів з року в рік зменшується. Це прямо впливає на зростання перерахованих митною системою податків та зборів до державного бюджету України, оскільки митне оформлення товарів, що прямують на адресу юридичних осіб – резидентів, як правило, проводиться в митницях призначення, і процедура митного оформлення починається після закінчення процедури контролю за переміщенням цього товару. Тому можна констатувати, що система контролю

за доставкою товарів, механізми її функціонування є невід'ємною складовою фіскальної функції, яку покладено на Державну митну службу України.

Висновки. Оскільки переміщення всіх товарів, що перебувають під митним контролем і переміщуються митною територією України, охоплені системою контролю, очевидно, що подальше практичне застосування заходів тарифного та нетарифного регулювання можливе за умови доставки товару до митного органу призначення.

Абсолютно протилежною виявляється ситуація, коли товар не буде доставлено до митниці призначення. Саме ця проблема найголовніша в забезпеченні надійного та ефективного контролю за доставкою товарів, окремі нерегульовані питання або технологічні прорахунки можуть слугувати підґрунтям для скоєння протиправних дій з боку перевізників, організованих злочинних груп, а іноді й посадових осіб митних органів.

Ця проблема існує постійно, бо від стану контролю за переміщенням транзитних товарів безпосередньо залежить прояв таких проблем: виникнення та існування можливих контрабандних каналів; ухилення від оподаткування під час увезення товарів; незаконне наповнення внутрішнього ринку товарами; створення на внутрішньому ринку неконкурентного середовища; наповнення внутрішнього ринку товарами, що несуть загрозу для здоров'я населення; збільшення інвестицій у тіньовий сектор економіки; завдання шкоди позитивному іміджу держави. Тому є всі підстави розглядати систему контролю за переміщенням товарів як елемент фіскальної складової економічної безпеки держави. Вагомою особливістю стало поширення системи контролю за доставкою товарів усіма видами транспорту: автомобільним, залізничним, повітряним, водним, при комбінованих перевезеннях (різними видами), при перевезеннях товарів експрес-перевізниками (вид прискореної доставки), при перевезенні міжнародних поштових відправлень.

Від якісного та надійного контролю за доставкою, від чіткого виконання митних процедур залежить і загальний стан провадження в Україні зовнішньоекономічної діяльності суб'єктами господарювання, динаміка її розвитку, надходження платежів до державного бюджету.

Література

1. Пашко П. В. Митна безпека (теорія, методологія та практичні рекомендації) [Текст] : монографія / П. В. Пашко. – Одеса : Пласке, 2009. – 628 с., іл.
2. Про транзит вантажів [Текст] : Закон України від 20.10.1999 № 1172-XIV // Митний брокер. – 1999. – № 11. – С. 2–7.
3. Митний кодекс України від 13.07.2002 № 92-IV [Текст]. – К. : Атіка, 2002. – 122 с.
4. Про затвердження Порядку здійснення контролю за доставкою в митниці призначення транзитних товарів, переміщуваних через територію України на умовах Митної конвенції про міжнародне перевезення вантажів із застосуванням книжки міжнародного дорожнього перевезення [Текст] : наказ Держмитслужби України від 03.08.2004 № 564 // Митний брокер. – 2004. – № 9. – С. 22–24.
5. Про затвердження Порядку контролю за доставкою в митниці призначення транзитних товарів залізничним транспортом з використанням накладної УМВС або на умовах Конвенції про міжнародні залізничні перевезення (КОТІФ) з використанням накладної ЦІМ [Текст] : наказ Держмитслужби України від 04.08.2004 № 566 // Митний брокер. – 2004. – № 9. – С. 24–26.
6. Про затвердження Інструкції про організацію і порядок охорони і супроводження товарів підрозділами митної варті Державної митної служби України [Текст] : наказ Держмитслужби України від 20.08.2002 № 565 // Митний брокер. – 2002. – № 9. – С. 45–46.
7. Про комплексну програму утвердження України як транзитної держави у 2002–2010 роках [Електронний ресурс] : Закон України від 7 лютого 2002 р. № 3022-ІІ. – Режим доступу : <http://rada.gov.ua/>

8. Про затвердження Програми створення та функціонування національної мережі міжнародних транспортних коридорів України (1998–2005 – I етап) [Електронний ресурс] : Постанова КМУ від 20.03.1998 р. № 346. – Режим доступу : // <http://kmu.gov.ua/>

9. Про затвердження Програми розвитку національної мережі міжнародних транспортних коридорів України на 2006–2010 роки (II етап) [Електронний ресурс] : Постанова КМУ від 12.04. 2006 р. № 496. – Режим доступу : // <http://kmu.gov.ua/>



УДК 339.1:669.162

Т. О. Власюк, аспірант Інституту світової економіки і міжнародних відносин НАН України

КЛЮЧОВІ ПРОБЛЕМИ РОЗВИТКУ ЕКСПОРТНОГО ПОТЕНЦІАЛУ ВИРОБНИЦТВА ЗАЛІЗОРУДНОЇ СИРОВИНИ В УКРАЇНІ

У статті досліджуються особливості виробництва залізорудної сировини в Україні, які визначаються його географічним розташуванням, станом запасів, потенціалом видобутку і перспективами реалізації продукції на внутрішньому та зовнішньому ринках. Визначено ключові проблеми експорту залізорудної сировини України, на базі яких запропоновано основні напрямки політики розвитку експортного потенціалу відповідної сфери.

В статье исследуются особенности производства железорудного сырья в Украине, которые определяются его географическим расположением, состоянием запасов, потенциалом добычи и перспективами реализации продукции на внутреннем и внешнем рынках. Определены ключевые проблемы экспорта железорудного сырья Украины, на базе которых предложены основные направления политики развития экспортного потенциала соответствующей сферы.

The article investigates the peculiarities of an iron ore production in Ukraine, which are determined by its geographical location, stocks, production potential and prospects of production for domestic and foreign markets. Key issues of export of iron ore Ukraine on the basis of which suggested the basic policies of the export potential of the respective areas has been identified.

Ключові слова. Експортний потенціал, залізорудна сировина, концентрація запасів залізорудної сировини, гірничо-металургійний комплекс.

Вступ. Україна належить до десяти найбільших світових експортерів залізорудної сировини, що сприяє наповненню бюджету (як на місцевому, так і на державному рівнях), створенню і збереженню значної кількості робочих місць, підвищенню авторитету країни у зовнішньоторговельних відносинах. Разом з тим фінансово-економічна криза, що торкнулася більшості країн – споживачів цього товару, обумовила згорання попиту і зменшення експорту продукції, особливо в четвертому кварталі 2008 р. та першій половині 2009 р. Українські підприємства-експортери відстоюють свої права на світовому ринку самотужки, практично без підтримки держави. Більше того, з кінця 2008 р. уведено регулювання цін на залізорудну сировину, що постачається вітчизняним металургійним комбінатам. Одночасно збільшуються обсяги імпортованої залізорудної сировини, при цьому за цінами, що суттєво перевищують експортні (виняток – перше півріччя 2009 р.). Ситуація, що склалася, потребує неупередженого дослідження, виявлення причин та наукового обґрунтування заходів, які можуть сприяти зміцненню позицій України на міжнародних ринках залізорудної продукції.

© Т. О. Власюк, 2010