

**Луценко І. С.**  
*канд. екон. наук, доцент*  
*Національний технічний університет України*  
*«Київський політехнічний інститут імені Ігоря Сікорського»,*  
*м. Київ, Україна*

### **ТРАНЗИТНИЙ ПОТЕНЦІАЛ УКРАЇНИ: СТАН ТА ШЛЯХИ ПОКРАЩЕННЯ**

Україна має унікальне територіальне положення, яке можна визначити як транспортний міст між Європою, Азією та Близьким Сходом. Але, на превеликий жаль, наша країна не користується своїм транспортним потенціалом, кожного року втрачає у кількості та обсягах міжнародних транзитних перевезень, а це призводить до значного недоотримання фінансових надходжень (податків і зборів) до державного бюджету. Тому, дуже важливо в сучасних умовах нестабільної економічної, політичної ситуації, та, навіть, соціальної - знайти інструменти поживлення цієї складової макроекономіки України, тим більше, що МВФ вже оголосив про початок світової рецесії, яка відбувається на тлі пандемії коронавірусу та практично всесвітнього карантину.

Основна роль у залученні транзитних вантажів належить державі, тому що, саме за допомогою державних рішень можна зменшити адміністративні бар'єри (митне законодавство), покращити інформаційне забезпечення, створивши зручні умови як для вантажовідправників і вантажоодержувачів, так і логістичних операторів за найкращими світовими зразками, такими, наприклад, як інформаційно-логістична система PORTNET, яка спрощує та синхронізує логістичні процеси для всіх учасників транзитних перевезень і робить Сінгапурський морський порт найефективнішим портом світу.

Через оптимальне використання транзитного потенціалу держава виграє подвійно: перший раз – додатково наповнюючи свій бюджет, другий раз – створюючи сприятливі правові та економічні умови для розвитку підприємництва. Ще на початку ХХ століття Харольд Маккіндер казав: «Той, хто керує Східною Європою, володіє серцем землі, той хто керує Серцем Землі володіє Світовим островом (Євразією), той хто керує Світовим островом володіє світом» [1]. І насправді, близько 75 % населення землі мешкає в Євразії, на частку Євразії припадає більше 70 % світового ВВП, більше половини паливно-енергетичних світових запасів сконцентровано саме тут, за оцінками експертів частка товаропотоків між цими регіонами становить 40% від світового товарообігу.

Історично Україна ніколи не була геостратегічною країною (геостратегія передбачає в першу чергу наявність спроможності та волі здійснювати вплив за межами власних границь). Більшість науковців відносять до перспективних гравців нової євразійської політичної карти такі країни як: Україну, Азербайджан, Південну Корею, Туреччину та Іран [1], тобто Україну розглядають як потужний геополітичний центр і обумовлюється це її надзвичайно вдалим географічним положенням та певними факторами економічного середовища. Географічне положення нашої країни визначає протяжність кордону - 6992,98 км, високий рівень транскордонності: 19 областей є прикордонними; сім країн ЄС має спільні кордони з Україною.

За оцінками британського інституту Rendall, Україна має найвищий в Європі транзитний рейтинг — 3, 75 у 2018 році (дослідження проводиться один раз на два роки), в порівнянні з попереднім 2016 роком наша країна піднялась в загальному заліку на 14 позицій. Використання транзитного потенціалу в першу чергу визначається розвитком інфраструктури та збільшенням обсягів переміщення вантажів українською мережею міжнародних транспортних коридорів (МТК), яких територією України проходить шість: чотири європейські і два трансконтинентальні [2]. Аналізуючи інфраструктуру нашої країни в європейському вимірі можна чітко прослідкувати процес включення транспортної мережі України в інтегровані мережі транспортно-логістичних комунікацій ЄС.

Маючи такі перспективи розвитку концентрація уваги держави має відбутися на ключових моментах та правильній оцінці вхідних факторів для формування геополітики України в Євразії:

- Постійно виявляти динамічні країни з точки зору геостратегії, які можуть викликати суттєві зміни у міжнародному розподілі сил, а також можливі наслідки їх дій у галузі міжнародної логістики, особливо у розрізі формування певних умов в регіоні, створення нових та розвиток старих транспортно-логістичних кластерів, транслогістичних платформ, які як правило реалізуються через

логістичні центри, логістичні парки, транспортно-логістичні комплекси різних рівнів країни, регіону, світу.

- Формулювати конкретну політику розвитку території. При цьому особливого значення набуває логістична інфраструктура, саме тут ключовим інструментом має бути вимір та моніторинг ефективності транспортних коридорів, які проходять територією України.

- Удосконалення нормативно-правової бази, яка регулює транзитні перевезення, роботу логістичної та прикордонної інфраструктури.

На основі цього аналізу можуть бути запропоновані інфраструктурні проекти, оперативні шляхи розміщення ресурсів, які суттєво поживлять використання МТК, створять необхідні умови для діяльності логістичних операторів та прозорі умови роботи прикордонної інфраструктури.

Щодо збільшення кількості та обсягів переміщення вантажів МТК через Україну за рахунок удосконалення нормативно-правової бази, то одним з ефективних інструментів, на наш погляд, який до речі, може суттєво вплинути на покращення всіх макроекономічних показників України є активізований економічний оператор.

Закон України від 01.10.2019 р. № 141-IX «Про внесення змін до Митного кодексу України щодо деяких питань функціонування авторизованих економічних операторів» [3], який набрав чинності 07.11.2019 р., передбачає створення інституції авторизованих економічних операторів. Авторизований економічний оператор – це насамперед підприємство, якому органами доходів і зборів виданий сертифікат – на спрощення митних процедур, про безпеку і надійність. Такий сертифікат може отримати підприємство, яке виконує будь-яку роль в міжнародному ланцюгу поставок. Вважається, що отримати статус авторизованого економічного оператора – це отримати найвищий ступінь довіри митниці до підприємства і, як наслідок, отримати найбільший перелік пільг і спрощень митних формальностей для підприємства.

Оператор, який отримав такий сертифікат, може отримати такі переваги:

- виконання митних формальностей щодо товарів, транспортних засобів комерційного призначення в першочерговому порядку;
- зниження ступеня ризику автоматизованою системою митного оформлення для визначення переліку митних формальностей при здійсненні митного оформлення;
- використання спеціально визначеної смуги руху в пункті пропуску через державний кордон України для переміщення автомобільних транспортних засобів комерційного призначення;
- використання національного логотипу авторизованого економічного оператора.

Також він матиме право на спеціальні спрощення, наприклад:

- загальна фінансова гарантія;
- самостійне накладення пломб спеціального типу;
- процедура спрощеного декларування;
- процедура випуску за місцезнаходженням [4].

Таке запровадження надає змогу розпочати кроки щодо наближення українського митного законодавства до митного законодавства ЄС та поживити активність бізнес-середовища України. Зрозуміло, що авторизований економічний оператор - це тільки перший крок на шляху створення потужної геополітичної позиції України, але саме цим кроком держава демонструє своє прагнення відповідати найкращим світовим зразкам логістичного сервісу та бажання підвищувати рівень відкритості та довіри.

#### **Література:**

1. Збигнев Бжезинский. Великая шахматная доска: Москва: АСТ, 2019. 384 с.
2. Пасічник А.М., Клен О. М., Мірошніченко С. В. Аналіз та оцінка ефективності використання транзитного потенціалу української транспортної системи. Електромагнітна сумісність та безпека на залізничному транспорті, 2016, № 12 С.88-96.
3. Закон України № 141-IX «Про внесення змін до Митного кодексу України щодо деяких питань функціонування авторизованих економічних операторів». <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/141-20> (дата звернення 27.03.2020).
4. Мороз П. Що таке авторизований економічний оператор, та навіщо він нам? URL: <https://blog.liga.net/user/pmoroz/article/32429> (дата звернення 22.03.2020).