

конкретні статті, параграфи, пункти чинних правил, інструкцій, наказів, які були порушені.

Література

1. Кримінальний кодекс України від 5 квітня 2001 р. № 2341-III // Відомості Верховної Ради України. – 2001. – №№ 25-26. – Ст. 131.

2. Науково-практичний коментар Кримінального кодексу України / за ред. М. І. Мельника, М. І. Хавронюка. – К.: Каннон, А.С.К., 2010. – 1104 с.

3. Правила польотів цивільних повітряних суден у повітряному просторі України: затверджені наказом Міністерства інфраструктури України від 28 жовтня 2011 р. № 478 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon0.rada.gov.ua/laws/show/z1327-11>

4. Кримінальне право України: Особлива частина: підруч. / Ю. В. Баулін, В. І. Борисов, В. І. Тютюгін та ін.; за ред. В. В. Сташиса, В. Я. Тація. – 4-те вид., переробл. і допов. – Х.: Право, 2010. – 608 с.

УДК 341.24:338.47(043.2)

Шпак А. В., студентка,

Навчально-науковий інститут права і соціальних технологій,
Чернігівський національний технологічний університет, м. Чернігів

Науковий керівник: Колодій І. М., к.ю.н.

ДО ПИТАННЯ ВПРОВАДЖЕННЯ МІЖНАРОДНИХ НОРМ І СТАНДАРТІВ У СФЕРІ МІЖНАРОДНИХ ТРАНЗИТНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ

В умовах глобалізації світової економіки поняття транзиту для окремих держав суттєво розширюється. Транзит виступає важливою ціноюю складовою логістичного процесу транспортування вантажу від виробника до споживача та має складну багатоаспектну структуру. Зважаючи на те, що Україна розташована в центрі Європи, через її територію проходить низка автомобільних, залізничних і трубопровідних міжнародних транзитних коридорів; наявність морських торговельних портів відкриває транзитні шляхи для перевезення товарів водними видами транспорту.

На шляху реалізації європейського вибору адаптація транспортного законодавства України здійснюється у трьох основних напрямках, а саме відповідно до: відповідних норм міжнародного права; стандартів регулювання ЄС; національних норм і стандартів регулювання європейських держав.

Україна не має достатньої кількості фінансових ресурсів для будівництва довгострокових проектів, що потребує залучення приватних інвестицій. Проте приватні організації та фізичні особи не інвестують власні кошти в транспортні, логістичні організації та підприємства мережі придорожного сервісу, що обумовлено політичною нестабільністю. До того ж, державне регулювання розвитку транзитних перевезень здійснюється непослідовно, унаслідок чого інвестори не бажають інвестувати кошти. Завдання держави в цій непередбачуваній ситуації полягає у створенні максимально сприятливих та передбачуваних умов. Необхідність залучення приватних інвестицій обумовлена невідповідністю транспортної інфраструктури європейським стандартам та застарілістю (засобів транспортування, умов надання послуг тощо). Тому держава має сприяти формуванню сприятливого інвестиційного клімату в напрямі реалізації транзитного потенціалу України [1, с. 206].

Підтвердженням послідовної політики Уряду щодо розвитку транзитного потенціалу України стало прийняття Комплексної програми утвердження України як транзитної держави у 2002-2010 роках. Також завершено формування нормативно-правової бази щодо регулювання правовідносин, пов'язаних з міжнародним транзитом вантажів. Запроваджено в дію наказ Міністерства фінансів України від 9 жовтня 2012 р. № 1066, яким затверджено Порядок виконання митних формальностей при здійсненні транзитних переміщень, що передбачає подання до митних органів України уніфікованих документів, які використовуються в міжнародній практиці транспортно-експедиторської діяльності.

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. 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 сьогоднішній день в Україні не існує комплексної програми розвитку пріоритетних транспортних мереж, що є перешкодою на шляху інтеграції України до пріоритетних транспортних мереж ЄС.

Протягом 2010-2014 рр. в Україні реалізовувалися заходи з нормативно-правового, організаційно-технічного, технологічного та інформаційного удосконалення системи управління транспортними перевезеннями. Проте на сьогодні залишається невирішеним ряд внутрішніх проблем, які заважають розвитку транзитного потенціалу України. Основні проблеми пов'язані з недостатнім законодавчим регулюванням транспортного комплексу, недостатньою гнучкістю тарифної політики, перешкодами при оформленні міжнародних транзитних перевезень, обтяжливістю процедури контрольно-перевірочних операцій і оформлення документів та транзитні вантажі, низькою якістю внутрішньої транспортної мережі, низькими темпами оновлення основних фондів залізничного та автомобільного транспорту, відставанням у темпах розбудови портової інфраструктури, невідповідністю рівня розвитку інфраструктури українських аеропортів міжнародним вимогам та недостатнім рівнем розвитку транзитних перевезень змішаними видами транспорту. Зазначене свідчить про те, що за останні роки Україна втрачає свої конкурентні переваги як транзитна держава [2].

З розширенням ЄС 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 року.

З урахуванням вищезазначеного уявляється, що основну увагу дослідників у подальшому необхідно зосередити на створенні ефективних механізмів державного управління в сфері міжнародних транзитних перевезень, так як 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.

Для цього вважаємо за потрібне здійснювати і на перспективу послідовну гармонізацію митного законодавства України відповідно до норм міжнародного права та законодавства Європейського

Союзу, що має передбачати подальше приєднання України до Конвенції про спільну транзитну процедуру (1987) та до Конвенції про спрощення формальностей у торгівлі товарами (1987).

Література

1. Подп'ятнікова А. Розвиток транзитного потенціалу в Україні: сучасні тенденції / А. Подп'ятнікова // Державне управління та місцеве самоврядування. – 2015. – № 2 (25). – С. 199-211.

2. План імплементації Регламенту ЄС № 1315/2013 Європейського парламенту та Ради ЄС про рекомендації Європейського Союзу щодо розвитку транс'європейської транспортної мережі та визнання таким, що втратило чинність, Рішення № 661/2010/ЄС [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://www.kmu.gov.ua/document/247987101/1315_2013.