

коригування заявленої митної вартості; наданні права застосування автоматичного визначення митної вартості за першим методом уповноваженому економічному оператору.

Однією з особливостей, що стосується питання двосторонньої співпраці в рамках Порядку денного асоціації є Рамкова стратегія митного співробітництва Держмитслужби та ЄС. Являючись невід'ємною складовою економічного та торговельного діалогу, Стратегія на період 2012-2014 років визначає досить амбітні плани: створення швидких потоків переміщення через державний кордон попередньо задекларованих товарів; розвиток аналізу ризиків на основі електронної обробки даних; обмін попередньою митною інформацією; захист прав інтелектуальної власності та боротьба з шахрайством; удосконалення транзиту. Двостороннє схвалення та набуття чинності Стратегії, на нашу думку, зайвий раз підкреслює європейську спрямованість тактики вітчизняного митного реформування та інтеграції.

**Мар'яна ГЛАДИЧ**

Тернопільський національний економічний університет

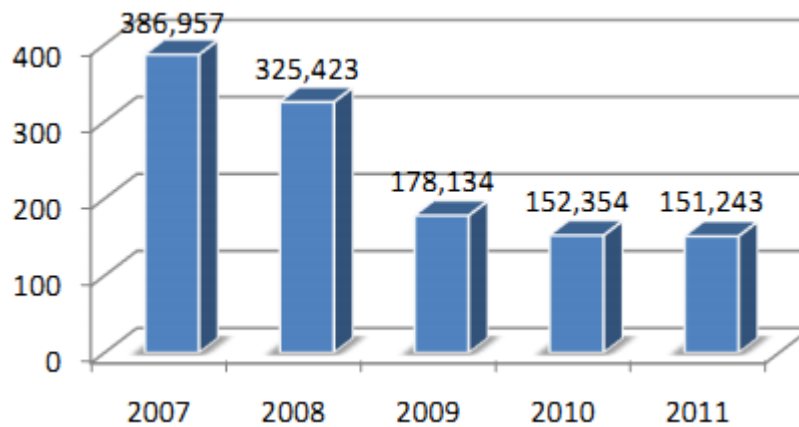
### **ТРАНЗИТНИЙ ПОТЕНЦІАЛ УКРАЇНИ**

Питання реалізації та розвитку транзитного потенціалу України заслуговують особливої уваги. Україна - транзитна держава, її географічне положення на Євразійському просторі є унікальним, а потужний транспортний комплекс дозволяє забезпечувати зростаючі сьогодні транспортні потоки вантажів в напрямках Європа-Азія та Балтика-Чорне море. Разом з тим, в регіоні з'являється все більше проектів організації транзитних схем в обхід України. Це обумовлено не тільки складними геополітичними причинами, але й факторами економічної і виробничо-технологічної доцільності.

Транспортно-дорожній комплекс країни значно застарів, не відповідає світовим та європейським стандартам, що обумовлює високий рівень витрат, втрати і псування вантажів, низький рівень безпеки перевезень і т.д. Це не може бути забезпечено геополітично, вимагає внутрішніх перетворень в галузі дорожнього господарства, систем транспортування, інфраструктури транспортних терміналів, системи організації і управління, безпеки. Тільки після того, як транспортний комплекс країни буде виведено на належний рівень техніко-економічних показників, можна буде широко оперувати геополітичними інструментами.

На даний момент транзитна система держави знаходиться в складному стані. За останні 20 років не було проведено жодної структурної реформи в цій сфері. Як наслідок, Україна живе за рахунок матеріальної бази, створеної в попередні роки. Вже сьогодні відчувається гострий дефіцит сучасних морських суден, автомобілів міжнародного сполучення, контейнерів та рухомого складу для перевезень. Крім цього, стримують розвиток транзиту вантажів в Україні і такі проблеми, як відсутність відповідного нормативно-правового забезпечення, не розвинена інфраструктура, завищені тарифи, низьку якість обслуговування вантажовласників, поганий стан автомобільних доріг, корупція [1].

За даними Держкомстату, обсяг транзитних перевезень вантажів в Україні за 2011 склав 151,243 млн. т, що на 0,73% (1,1 млн. т) менше в порівнянні з показниками попереднього року. Зниження даного показника пояснюється скороченням транзитних перевезень вантажів трубопровідним транспортом на 6,4% (6,321 млн. т). На ситуацію з трубопровідним транзитом традиційно впливає політична складова транспортування нафти через Україну. Негативні тенденції зниження транзитних перевезень через територію України простежуються вже протягом кількох років (рис. 1).



**Рис. 1. Транзитні перевезення вантажів територією України [2].**

З метою зміни такої ситуації, на даний момент Україна пропонує Європі і Росії створити трирівневий консорціум з управління українською ГТС, таким чином, намагаючись знизити ціну на російський газ. Переговори досі не принесли ніяких результатів.

На сучасному етапі Україна має сприятливі перспективи посилення позицій як транзитної держави. Транзитність країни може стати ще більш важливим фактором її економічного розвитку, зміцнення гео економічних і геополітичних позицій на світовій арені.

З метою стабілізації транзитного потенціалу України повинна вжити ряд рішучих заходів, спрямованих на створення правових засад для подальшого розвитку транзитних перевезень вантажів, вдосконалення тарифно-цінової та податкової політики, впровадження нових технологій організації транзиту, поліпшення стану рухомого складу і транзитної інфраструктури, підвищення якості обслуговування вантажовласників і поліпшення якості доріг.

Таким чином, вирішення основоположних проблем і оптимальне використання транзитного потенціалу держави дозволить не тільки збільшити кількість надходжень до бюджету, але й зміцнити міжнародні відносини і прискорити інтеграцію України в ЄС.

#### **Література**

1. Еременко А. *Да не пересохнут газовые трубы!* [Електронний ресурс] / А. Еременко // *Зеркало недели.* – 2012. - № 7. – Режим доступа: [http://zn.ua/POLITICS/da\\_ne\\_peresohnut\\_gazovye\\_truby-97820.html](http://zn.ua/POLITICS/da_ne_peresohnut_gazovye_truby-97820.html)
2. *Транзитні перевезення вантажів* [Електронний ресурс] // *Державний комітет статистики України. Статистична інформація.* – Режим доступу: <http://ukrstat.gov.ua>

**Лілія ГНАТІВ**

Тернопільський національний економічний університет

### **ІСТОРИЧНІ ВІХИ СТАНОВЛЕННЯ НОВОГО СВІТОВОГО ПОРЯДКУ**

Якщо розглядати трактування «світового порядку» в реалістичній традиції класичних праць Г. Моргентау [1], Р. Арона [2] та К. Уолтца [3], то під світовим економічним порядком можна розуміти горизонтальний часовий зріз міжнародних господарських відносин, їх «об'єктивно заданий стан», який у цей період часу встановлюється через співвідношення потенціалів великих держав.

Коротко розглянемо основні етапи еволюції світових економічних порядків. У минулому сторіччі в світі відбулися значні зміни. На його початку світовий економічний порядок уособлювали шість-сім метрополій з їх колоніальними імперіями. Сформований після Другої світової війни порядок тримався на перевазі США при збереженні відносин метрополія-колонія.

Іншою характерною рисою післявоєнного світового економічного порядку стало те, що він складався з відокремлених економічних режимів, що існували в рамках економічних