

В.І. ЛЯШЕНКО, д.е.н., ст.н.с., зав.відділу проблем управління виробництвом,
Інститут економіки промисловості НАН України,
Н.В. ОСАДЧА, к.е.н., доцент,
Академія митної служби України

РЕЖИМ ТРАНЗИТУ ЯК ЕФЕКТИВНИЙ ІНСТИТУТ

Для багатьох країн світу участь у міжнародному транзиті вантажів є найважливішим джерелом експорту послуг, збільшення надходжень до бюджету держави, забезпечення створення нових робочих місць. Україна в силу свого географічного положення на шляху основних транзитних потоків між Європою та Азією, наявності чорноморських портів, розвинутої транспортної мережі має всі шанси на отримання статусу транзитної держави. Саме цим і обумовлена актуальність дослідження. Але транзитні можливості Україна використовує не повною мірою. Існують певні законодавчі перешкоди на шляху досягнення ефективного використання транзитного потенціалу України та зношеність транспортних засобів.

Слід зазначити, що інфраструктура транзиту енергоносіїв є ключовим стратегічним активом для України, який обґрунтований географічними перевагами. Трубопроводи для транзиту нафти та газу поповнюють бюджет країни, є вагомим джерелом доходів для України та забезпечують енергетичну безпеку держави та поставку нафти та газу на внутрішній ринок.

В Україні спостерігається у 2010 році

тенденція збільшення товарообігу. Так, товарообіг у 2010 р. у порівнянні з 2009 р збільшився на 21 416 млн. дол. США, в тому числі за рахунок експорту 11723 млн. дол., імпорту 9693 млн. дол. Але при цьому зменшилася кількість суб'єктів, що займаються зовнішньоекономічною діяльністю на 9000. Це багато в чому пов'язано з кризою, але не аби-яку роль в цьому відіграє і митне законодавство [1]. При цьому слід зазначити й негативну тенденцію зменшення обсягу транзиту на 25,4 млн. тон у 2010р. проти 2009 р (табл.1). Але кількість вантажних митних декларацій по режиму транзиту збільшилась на 45,1 тис. шт.

Тому питання формування транзиту як ефективного інституту з певними стимулюючими факторами (пільгами, більш низькими внутрішніми податками, врегулювання цін на послуги митних перевізників, які в Україні є вищими за європейських) або навпаки включити певні обмеження з метою захисту національного ринку (надання митним органам здійснювати оперативно-розшукову діяльність, проведення пост митного аудиту) є актуальним та своєчасним.

Таблиця 1
Показники, які характеризують активність зовнішньоекономічної діяльності [1, с 7]

Назва показника	2009 рік	2010 рік	Зміни	
			+, -	%
Кількість суб'єктів, що здійснювали ЗЕД, тис. осіб	34,2	33,3	- 0,9	- 2,6
Оформлено вантажів, млн. тонн	419,7	392,0	- 27,7	- 6,6
з них:				
- експорт	137,5	144,4	+ 6,9	+ 5,0
- імпорт	90,7	81,4	- 9,3	- 10,3
- транзит	191,6	166,2	- 25,4	- 13,3
Оформлено вантажних митних декларацій, тис. шт.	2 492,5	3 037,3	+ 545,8	+ 21,9
з них:				
- експорт	633,9	753,9	+ 120,0	+ 18,9
- імпорт	808,8	992,9	+ 184,1	+ 22,8
- транзит	337,0	382,1	+ 45,1	+ 13,4

© В.І. Ляшенко, Н.В. Осадча, 2011

Питанню дослідження інститутів зовнішньоекономічної діяльності (ЗЕД) присвятили свої праці вітчизняні вчені. Так, О.Ф. Івашина визначив завдання інституціоналізації зовнішньоекономічної діяльності, які включають: захист економічних інтересів та інтересів цієї діяльності; створення однакових можливостей для суб'єктів ЗЕД у розвитку всіх видів підприємницької діяльності незалежно від форм власності, та самостійному визначенні напрямів використання доходів і вкладення інвестицій; заохочення конкуренції та ліквідації монополізму в сфері зовнішньоекономічної діяльності [2].

Д.В. Приймаченко зазначає, що державне регулювання митної діяльності повинно являти собою не ізольовані та епізодично діючі державні інституції, громадські організації, а комплекс об'єднаних єдиною метою, методологією та організаційною структурою державних установ, об'єднаних громадян та інших інститутів, координованих з єдиного центру, що працюватимуть на постійній основі, з метою формування та практичної реалізації митної політики [3]. Науковець зазначає, що діючий інституційний механізм формування та реалізації митної політики держави в цілому визначений основними положеннями, що сформульовані в Конституції України, Митному кодексі України, законних та підзаконних нормативних актах. При цьому автор зазначає, що він не позбавлений певних недоліків, які породжують певні труднощі щодо визначення суб'єктного складу його учасників, розмежування їх повноважень у цій сфері, відповідальності за прийняття рішень.

Але ніхто з авторів не розглядав митні режими як інструменти формування та реалізації митної політики, питання формування ефективного інституту транзиту.

Тому метою даної статті є визначення концепції підвищення ефективності державного регулювання транзиту та його вдосконалення у відповідності до економічного розвитку України та її зовнішньоекономічних інтересів.

Інститут транзиту виник в результаті об'єктивних потреб міжнародного товарообігу та має таку ж довгу історію, як і міжнародна торгівля. У правовому режимі можливо визначити два типи відношень, які виникають відповідно при транзиті транспортних засобів та транзиті товарів.

Варто зазначити, що регламентація транзиту транспортних засобів займає відокремле-

не місце в митному регулюванні зовнішньоекономічної діяльності. Це можна пояснити тим, що транспортні засоби можуть грати роль самостійної або опосередкованої ланки в системі міжнародного товарообігу. Тому положення Митного кодексу про митний режим транзиту розглядають відокремлено транзит товарів та транзит транспортних засобів.

Крім того, необхідно звернути увагу на те, що в митному законодавстві розрізняють поняття транзит вантажів та транзитні послуги. Поняття транзиту вантажів включається в поняття транзит товарів. Транзит товарів, транспортних засобів та вантажів є об'єктом транзиту. Транзитні послуги є об'єктивною стороною транзиту, тобто це діяльність учасників транзиту, що здійснюється в межах договорів (контрактів) перевезення, транспортного експедирування, доручення, агентських угод тощо.

Тривалий час товари, що провозилися транзитом через митну територію, обкладались митом, що суперечило економічним інтересам держави. Тільки у XVII столітті більшість держав спростили умови транзиту та звільнили товари, переміщувані транзитом митною територією від сплати більшості зборів та мита.

Таким чином, економічні переваги, одержувані державою з розвитку транзитних (провізних) операцій, сприяли скасуванню транзитних мит. У цілях стимулювання розвитку міжнародної транзиту в ГАТТ (п. 3 ст. V) закріплено принцип повного податкового звільнення транзитних перевезень товарів і транспортних коштів: "...транзитні перевезення... повинні прагнути бути позбавлені мит і від усіх транзитних чи інших зборів, встановлених щодо транзиту, крім зборів перевезення чи зборів, розмірних з видатками, які пов'язані з транзитом, чи з вартістю наданих послуг" [9, с. 267].

Економічний характер транзиту визначається його значенням для:

- розвитку та спрощення міжнародних перевезень (зовнішній аспект);
- стимулювання діяльності у сфері послуг по транспортуванню та обробці вантажів (внутрішній аспект).

При визначенні митного режиму варто враховувати, що режим переміщення товарів може бути класифікований як режим транзиту тільки за дотримання певних умов:

- товари та транспортні засоби переміщуються під митним контролем між двома митними органами або в межах зони діяльності одного митного органу;

- переміщення товарів та транспортних засобів у режимі транзиту здійснюється без стягнення мита та податків, до транзитних товарів та транспортних засобів не застосовуються заходи економічної політики;

- товари та транспортні засоби не можуть бути використані на митній території України [4, с. 94].

При розробці стратегії міжнародної співпраці Україні слід шукати шляхи, за яких при формуванні певних режимів, вона отримує конкурентні переваги. Для цього треба сформувати **ефективний механізм транзиту**, при якому держава отримає конкурентні переваги, які призведуть до збільшення надходжень до Держбюджету, а перевізники будуть мати вигідні умови транзиту товару. Ефективний інститут транзиту передбачає формування режиму транзиту за принципом максимальні надходження до Держбюджету при мінімальних витратах. Для цього необхідно вдосконалити митне законодавство, змінити внутрішню політику в напрямку орієнтації на інвестиції в транспортні засоби, ремонт транспортних шляхів, формування сприятливої інфраструктури транзиту. Але в першу чергу треба внести зміни в митне законодавство, щоб зробити здійснення режиму транзиту більш сприятливим ніж в Білорусі, Росії, Туреччині, Молдові (які є потенційними конкурентами України).

Слід зазначити, що будь-який митний режим можна представити як систему:

Митний режим = {мета запровадження режиму; суб'єкти на яких поширюється режим; термін розміщення товару під режим; стимулюючі дії режиму; обмеження режиму; алгоритм (етапи) реалізації режиму}.

Розглянемо застосування такого підходу до режиму транзиту. Відповідно до ст. 200 Митного кодексу України, транзит - митний режим, відповідно до якого товари і транспортні засоби переміщуються під митним контролем між двома митними органами або в межах зони діяльності одного митного органу без будь-якого використання таких товарів і транспортних засобів на митній території України [4].

На Україну чекає важкий шлях розробки і реалізації заходів для поетапного приєднання до міжнародних конвенцій та багатосторонніх угод в області транзиту, для вступу в міжнародні транспортні організації, а також визначення пріоритетів, пов'язаних з інтеграцією транспортно-дорожнього комплексу в транспортні системи ЄС та СНД. Перш за все, мова йде про

Міжнародну конвенцію про спрощення та гармонізацію митних процедур (Киото, у редакції 2000р.); Конвенцію про спільну транзитну процедуру (Женева, 20.05.1987р.); Конвенцію ООН про міжнародні мультимодальні перевезення вантажів (1980р.); Конвенцію про договір міжнародного перевезення (19.05.1956р.); Конвенцію про договір міжнародного автомобільного перевезення пасажирів та вантажу (01.03.1973р.); Конвенцію про міжнародні залізничні перевезення (1980р.); Угоду про міжнародне перевезення швидкопсувних вантажів та про спеціальні транспортні засоби, призначені для таких перевезень (01.09.1970р.); Європейську угоду про найважливіші лінії міжнародних комбінованих перевезень та відповідні об'єкти; Європейську угоду щодо роботи екіпажів транспортних засобів, що виконують міжнародні автомобільні перевезення (01.07.1970р.), а також про конвенції та угоди з питань безпеки руху та охорони навколишнього природного середовища [5].

До вищевказаного слід додати, що недостатньо самого факту приєднання України до тієї чи іншої конвенції чи міжнародної угоди – необхідно, щоб, їх положення були інституціолізовані в практиці роботи державних органів. Так, з метою сприяння проходженню вантажів через кордон та спрощення процедури міжнародного перевезення вантажів прийнято Указ Президента України від 04.07.2002р. № 616/2002 про приєднання України до Міжнародної конвенції про узгодження умов проведення контролю вантажів на кордоні (1982р.), але по суті процедура контролю на кордоні, на жаль, не змінилася.

Зауважимо, що прохідний митний транзит передбачає переміщення товарів під митним контролем з одного пункту пропуску, розташованого на митному кордоні України, – пункту ввезення на митну територію України – до іншого пункту пропуску, розташованого на митному кордоні України, – пункту вивезення за межі митної території України.

Внутрішнім митним транзитом вважається переміщення товарів під митним контролем:

1) з пункту пропуску, розташованого на митному кордоні України, – пункту ввезення на митну територію України, до митного органу, розташованого на митній території України;

2) з пункту пропуску, розташованого на митному кордоні України, до пункту пропуску, розташованого на митному кордоні України, –

пункт вивезення за межі митної території України;

3) з одного митного органу, розташованого на митній території України, в інший митний орган, розташований на митній території України [3, с. 247-248].

Статтею 158 Митного кодексу України визначено, що граничні строки прохідного та

внутрішнього митного транзиту залежно від виду транспорту встановлюються Кабінетом Міністрів України. Зараз застосовується постанова Кабінету Міністрів України від 13.12.2002р. № 1908 «Про встановлення граничних термінів наскрізного митного транзиту товарів» (табл. 2).

Таблиця 2.

Граничні терміни для прохідного та внутрішнього транзиту товарів

<i>Вид транспорту</i>	<i>Граничний термін транзиту</i>
Автомобільний	до 10 діб
Залізничний	до 28 діб
Повітряний	до 5 діб
Морський та річковий	до 20 діб
Трубопровідний	до 31 діб

Таким чином, переміщення товарів транзитом передбачає доставку їх до митного органу призначення у строк, встановлений митним органом відправлення.

Як такий, дозвіл митного органу на розміщення товарів під митний режим транзиту не потрібний, але статтею 203 Митного кодексу України передбачається прийняття митним органом рішення про допуск товарів до переміщення в режимі транзиту. Таке рішення приймається на підставі поданих документів та за умови виконання перевізником положень Митного кодексу та інших законів України. Крім того, у встановлених випадках митний орган дозволяє переміщення товарів у режимі транзиту лише за умови обладнання транспортного засобу відповідним чином і застосування заходів гарантування доставки товарів до митного органу призначення, передбачених статтями 161 - 164 Митного кодексу України:

- 1) надання власником товарів (уповноваженою ним особою) гарантій митним органам;
- 2) охорона та супроводження товарів митними органами;
- 3) перевезення товарів митним перевізником;
- 4) перевезення на умовах Митної конвенції про міжнародне перевезення вантажів із застосуванням книжки МДП 1975 р. (Конвенція МДП).

Після вивезення товарів з України виключаються будь-які митні обмеження щодо використання товарів за межами України. Що стосується розміщених під митний режим тра-

нзиту товарів, то відповідно до статті 201 Митного кодексу вони повинні перебувати в незмінному стані (винятком можуть стати лише зміни внаслідок природного зносу або втрат при нормальних умовах транспортування і зберігання), а також не можуть використовуватися на території України в цілях, відмінних від транзиту, і повинні бути доставлені в митний орган призначення у строк, визначений митним органом відповідно до чинних в Україні нормативів на перевезення товарів, виходячи з виду транспорту, маршруту, відстані до кінцевого пункту та інших умов перевезення. У цей термін не включені час зберігання товарів на складах у разі перевантаження товарів з одного виду транспорту на інший і час, необхідний для проведення інших операцій з товарами, дозволених митними органами.

Транзит товарів територією України здійснюється за маршрутами, які визначаються перевізниками на власний розсуд, виходячи з міркувань економічної доцільності, за умови дотримання вимог, встановлених Кабінетом Міністрів України відповідно до Митного кодексу України. Хоча, при цьому також необхідно враховувати, що постановою Кабінету Міністрів України від 06.05.1996р. № 484 встановлені маршрути транзитного переміщення окремих видів підакцизних товарів. При здійсненні зовнішньоекономічних операцій слід також враховувати і можливість кожного пункту пропуску пропустити певний вид товару.

Отож, за загальним правилом, транзит вантажів супроводжується товаротранспорт-

ною накладною, і в залежності від виду транспорту такою накладною може бути:

- 1) авіаційна вантажна накладна (Air Waybill);
- 2) міжнародна автомобільна накладна (CMR);
- 3) накладна УМВС;
- 4) накладна ЦІМ;
- 5) коносамент (Bill of Lading).

Крім того, транзит вантажів може супроводжуватися (за наявності): рахунком-фактурою (invoice) або іншим документом, в якому вказана вартість товару; пакувальним листом (специфікацією); вантажною відомістю (Cargo Manifest); книжкою МДП (Carnet TIR).

Як правило, при розміщенні товарів у митний режим транзиту застосовується вантажна митна декларація типу ТР.80. Якщо транзитом переміщуються товари, на які встановлено акцизний збір, то застосовується вантажна митна декларація типу ТР.80.АК.

Необхідно враховувати, що нещодавні зміни, внесені до Закону України «Про транзит вантажів» (зокрема зміни, внесені Законом України від 19.04.2007р. № 959-V), призвели до того, що товари можуть переміщуватися через територію України деякими видами транспорту без подання митному органу вантажної митної декларації, оформленої в режимі транзиту. Наприклад, у разі переміщення товарів з використанням автомобільного транспорту замість вантажної митної декларації може бути представлена книжка МДП (Carnet TIR). Порядок здійснення контролю доставки в митниці призначення транзитних товарів, що пе-

реміщуються через територію України на умовах Конвенції МДП, затверджений наказом Держмитслужби України від 03.08.2004р. № 564.

При транзиті товарів залізничним транспортом митним органам на ділянках, на які поширюється сфера застосування Конвенції про міжнародні залізничні перевезення, представляється накладна ЦІМ, на інших ділянках – накладна УМВС, яка повинна містити відомості, необхідні для митного контролю. Більш детально це прописано в наказі Державної митної служби України від 04.08.2004р. № 566 «Про затвердження Порядку контролю за доставкою в митниці призначення транзитних товарів залізничним транспортом із застосуванням накладної УМВС або на умовах Конвенції про міжнародні залізничні перевезення із застосуванням накладної ЦІМ».

При переміщенні товарів повітряним видом транспорту їх декларування проводиться за авіаційною вантажною накладною (Air Waybill) та/або вантажною відомістю (Cargo Manifest) з поданням митним органам вантажної митної декларації. При цьому, якщо транзит здійснюється в межах одного пункту пропуску, вантажна митна декларація не представляється (за винятком транзитного переміщення товарів, на які встановлено акцизний збір).

Таким чином, розгляд загальної характеристики митного режиму транзиту дозволяє скласти карту цього митного режиму (табл. 3). Загальний алгоритм операцій в межах митного режиму транзиту наведений на рис. 1.

Таблиця 3.

Карта митного режиму транзит

<i>Митний режим</i>	<i>Транзит</i>
Напрямок переміщення товарів через кордон	Ввезення, вивезення
Мета переміщення	Транзит
Країна походження товарів	Не обумовлена
Часові обмеження перебування товару у митному режимі	До закінчення строку, встановленого митним органом відправлення
Необхідність отримання дозволу на застосування режиму	Дозвіл на транзит уповноваженого органу (у встановлених випадках)
Обмеження щодо використання товарів	Без будь-якого використання товару на території України
Заходи митно-тарифного регулювання	Не обумовлені
Заходи нетарифного регулювання	Не застосовуються
Код митного режиму	80



Рис. 1. Алгоритм митного контролю транзитних переміщень товарів

Для вдосконалення законодавства України щодо стимулювання транзиту слід сформулювати у новій редакції Митного кодексу даний режим з визначенням таких елементів: **мета, суб'єкти, стимули, обмеження, термін розміщення, алгоритм застосування.**

Стаття кодексу повинна бути викладена наступним чином:

«Стаття . Транзит»

1. **Метою** даного режиму є переміщення під митним контролем між двома митним

органами або в межах зони діяльності одного митного органу товарів без будь-якого використання таких товарів і транспортних засобів на митній території.

2. **Суб'єктами** є резиденти та нерезиденти України, які займаються зовнішньоекономічною діяльністю та мають певні домовленості з іншими країнами.

3. **Граничні терміни** для прохідного та внутрішнього транзиту товарів

<i>Вид транспорту</i>	<i>Граничний термін транзиту</i>
Автомобільний	до 10 діб
Залізничний	до 28 діб
Повітряний	до 5 діб
Морський та річковий	до 20 діб
Трубопровідний	до 31 діб

4. До **стимулів** відноситься відсутність заходів нетарифного регулювання.

Переміщення товарів відбувається згідно з режимом зовнішнього чи внутрішнього транзиту ЄС; згідно конвенції МДП; відповідно до Конвенції АТА/ Стамбульської Конвенції; з використанням Рейнського Маніфесту; Переглянутої Конвенції про навігацію на Рейні; з використанням форми 302, передбаченої Угодою між Странами Північно-атлантичного Договору стосовно статусу їх сил, підписаною в Лондоні 19 червня 1957 року; використанням поштової системи відповідно до актів Всесвітнього поштового союзу, коли товари переміщуються утримувачами прав та зобов'язань за такими актами або для них.

Митне забезпечення товарів залишається в незмінному стані.

Приведення ставок єдиного збору, що стягаються у пунктах пропуску на митному кордоні до розмірів, які обмежують собівартість їх здійснення (вимоги ГАТТ).

Формування єдиних ставок митних перевезень за рахунок контролю держави.

5. До **обмежень** відноситься визначені терміни транзиту та відмітка, що вантаж вибув з території (на час приєднання до ЄС). Внесення застави, яка оговорена в міжнародних конвенціях.

6. **Алгоритм реалізації** режиму складається з наступних **етапів**:

а) оформлення фінансових гарантій здійснюється перевізником завчасно до початку подання товарів до митного оформлення. Підтвердженням оформлення фінансової гарантії є гарантійний документ.

б) в пункті пропуску перевізник отримує гарантійний документ у чотирьох примірниках: для представника гаранта митниці відправлення; для представника гаранта митниці призначення; для митниці відправлення; для митниці призначення.

в) для митного оформлення транзитного перевезення перевізник подає митниці відправлення в пункті пропуску наступні документи:

- вантажну митну декларацію (ВМД);
- товаросупровідні документи (ТСД);
- рахунки, підтвержені відтисками митних забезпечень іноземних митниць;

- договір на експедиційне обслуговування з власником (якщо перевізник є резидентом України);

- свідоцтво про допущення транспортного засобу до міжнародних перевезень (МДП);

- гарантійний документ (ГД) встановленого зразка в 4-х примірниках;

- інші документи, необхідні для контролю.

г) розмір фінансової гарантії (митний борг), зазначений у гарантійному документі, не може бути меншим суми умовно нарахованих у вантажній митній декларації платежів, передбачених для цих товарів у разі ввезення на митну територію України для вільного використання у режимі імпорту.

д) посадова особа пункту пропуску:

- перевіряє всі подані документи;

- звіряє код митниці в'їзду з вказаним кодом в гарантійному документі;

- перевіряє достовірність даних, які заявлені у вантажній митній декларації;

- попереджає перевізника про відповіда-

льність за недотримання умов доставки;

- вносить до всіх примірників гарантійних документів номер вантажної митної декларації, відомості про транспортний засіб та декларанта і засвідчує ці відомості відбитком особистої номерної печатки;

ж) за результатами проведення митного огляду і завершення оформлення вантажної митної декларації і товаросупровідних документів посадова особа реєструє вантажну митну декларацію, товаросупровідні документи, гарантійний документ в Журналі реєстрації ввезення товарів та вантажів під одним номером.

з) посадова особа пункту пропуску готує та негайно направляє повідомлення про направлення товарів, що прямують транзитом, до митниці призначення каналами електронного зв'язку у вигляді вантажної митної декларації.

и) при вивезенні товарів за межі митної території України посадова особа пункту пропуску приймає повідомлення з митниці відправлення про направлення товарів, що прямують транзитом. Посадова особа пункту пропуску митниці призначення приймає до митного оформлення документи.

к) посадова особа митниці призначення здійснює наступні дії:

- перевіряє відповідність відомостей, зазначених у повідомленні і у документах, які надав перевізник;

- проводить митний огляд з дотриманням вимог правил техніки безпеки;

- проставляє відтиск особистої номерної печатки.

л) в примірниках гарантійного документу проставляє код митниці виїзду і засвідчує відомості відбитком особистої номерної печатки.

м) посадова особа реєструє документи в Журналі реєстрації вивезення товарів та вантажів під одним номером та негайно направляє повідомлення на митницю відправлення про надходження вантажу засобами електронного зв'язку.

н) у випадку, якщо вантаж не прибув до митниці призначення в установленний термін, посадова особа митниці призначення надсилає негайно повідомлення засобами електронного зв'язку в митницю відправлення.

о) за результатами уточнення обставин випадку посадова особа митниці призначення у дводенний термін складає у трьох примірниках акт про настання гарантійного випадку.

п) у випадку, якщо зобов'язання про транзит не виконано, посадова особа пункту пропуску митниці призначення робить запис в ва-

нтажній митній декларації наступного змісту: "Зобов'язання про транзит перевізником не виконано" або "Зобов'язання про транзит перевізником виконано не в повному обсязі" та вказує номер та дату гарантійного документа.

р) митним органом здійснюються заходи щодо пошуку товару чи отримання суми застави.

Внесення змін до Митного кодексу України дозволить зробити перший крок на шляху формування ефективного інституту транзиту. При цьому треба зазначити, що потребує певних змін й внутрішня політика щодо регулювання тарифів перевізників, оподаткування транзиту в напрямку підвищення формування ефективного механізму транзиту.

Література

1. Підсумки роботи Держмитслужби за 2009 рік [Текст] – Київ: ДМСУ, 2010. – 120 с.

2. Івашина О.Ф. Інституціоналізація економічного розвитку: монографія [Текст] / О.Ф. Івашина. – Дніпропетровськ: Наука та освіта, 2009. – 284 с. – ISBN – 978-966-8736-10-0

3. Приймаченко Д.В. Митна політика держави та її реалізація митними органами: Монографія [Текст] / Д.В. Приймаченко – Дніпропетровськ: Академія митної служби України, 2006. – 332 с. – ISBN 966 – 328-020-4

4. Митний кодекс України [Електронний ресурс] - Режим доступу: [http:// customs.gov.ua](http://customs.gov.ua)

5. Закон України від 07 лютого 2002 року №3022-III «Про Комплексну програму утвердження України як транзитної держави у 2002-2010 роках». [Електронний ресурс] – Режим доступу: [http:// customs.gov.ua](http://customs.gov.ua)

6. Закон України від 01 липня 2004 року 1955-IV «Про транспортно-експедиторську діяльність» [Електронний ресурс] – Режим доступу: [http:// customs.gov.ua](http://customs.gov.ua)

7. Постанова Кабінету Міністрів України від 12 грудня 2002 року №1908 «Про встановлення граничних строків митного транзиту товарів» [Електронний ресурс] – Режим доступу: [http:// customs.gov.ua](http://customs.gov.ua)

8. Закон України від 20 жовтня 1994 року №1172-XIV «Про транзит вантажів» [Електронний ресурс] — Режим доступу: [http:// customs.gov.ua](http://customs.gov.ua)

9. Науменко В.П. Применение таможенных режимов в Украине: теория, практика, рекомендации. Практ. пособие. – К.: Знання, 2005. – 430с.

Статья поступила в редакцию 19.07.2011