

**Источники и литература**

1. Международный стандарт ISO 26000: 2010 «Руководство по социальной ответственности», [Электронный ресурс]: ссылка на первоисточник - [http://www.iso.org/iso/catalogue\\_detail?csnumber=42546](http://www.iso.org/iso/catalogue_detail?csnumber=42546)
2. Корпоративна соціальна відповідальність: моделі та управлінська практика: підручник / Саприкіна М. А. (гл. 1-14), Ляшенко О. (гл. 4, гл. 10), Саєнсує М. А. і Місько (гл. 1, гл. 9), Зінченко А. Г. (гл. 8), (за науковою редакцією д. е. н., проф., засл. діяч науки і техніки України Редькіна О. С.). – К.: ТОВ «Фарбований лист», 2011. – 480 с.
3. Соціальна відповідальність: теорія і практика розвитку: монографія / [А. М. Колот, О. А. Гріш нова та ін.]; за наук. ред. д-ра екон. наук, проф. А. М. Колота – К.: КНЕУ, 2012. – 501, [3] с.
4. Головна сторінка заводу «Фіолент», [Електронний ресурс]: ссылка на первоисточник - <http://www.phiolent.com>
5. Государственное учреждение «Агентство по развитию инфраструктуры фондового рынка Украины» SMIDA, базы данных, информация про открытое акционерное общество «Завод «Фіолент» [Электронный ресурс]: ссылка на первоисточник - <http://smida.gov.ua/db/participant/14309586>

**Попроцька О.С.****УДК 351+656.022****ШЛЯХИ ВДОСКОНАЛЕННЯ АВТОМОБІЛЬНИХ ПУНКТІВ ПРОПУСКУ  
МИТНОГО КОРДОНУ УКРАЇНИ У КОНТЕКСТІ ЕКОНОМІЧНОЇ БЕЗПЕКИ**

***Анотація.** Стаття присвячена актуальній тематиці визначення перспектив облаштування митного кордону України. В рамках публікації запропоновано Концепцію розвитку автомобільних пунктів пропуску, сформульовано її головну мету, орієнтири, принципи, основні механізми реалізації та етапи. Наведено критерії якості та кількості облаштування митного кордону України. Запропоновані напрями розбудови митного кордону України у розрізі об'єктів будівництва, з урахуванням пропускної здатності міжнародних автомобільних доріг, у контексті забезпечення економічної безпеки.*

***Ключові слова:** міжнародні транспортні коридори, економічна безпека держави, транспортно-митна інфраструктура, автомобільний пункт пропуску.*

***Анотация.** Статья посвящена актуальной тематике, в которой определены перспективы обустройства таможенной границы Украины. В рамках публикации предложено Концепцию развития автомобильных пунктов пропуска, сформулированы ее главная цель, ориентиры, принципы, основные механизмы реализации и этапы. Обозначены критерии качества и количества обустройства таможенной границы Украины. Предложены направления развития таможенной границы Украины с учетом пропускной способности международных автомобильных дорог в контексте обеспечения экономической безопасности.*

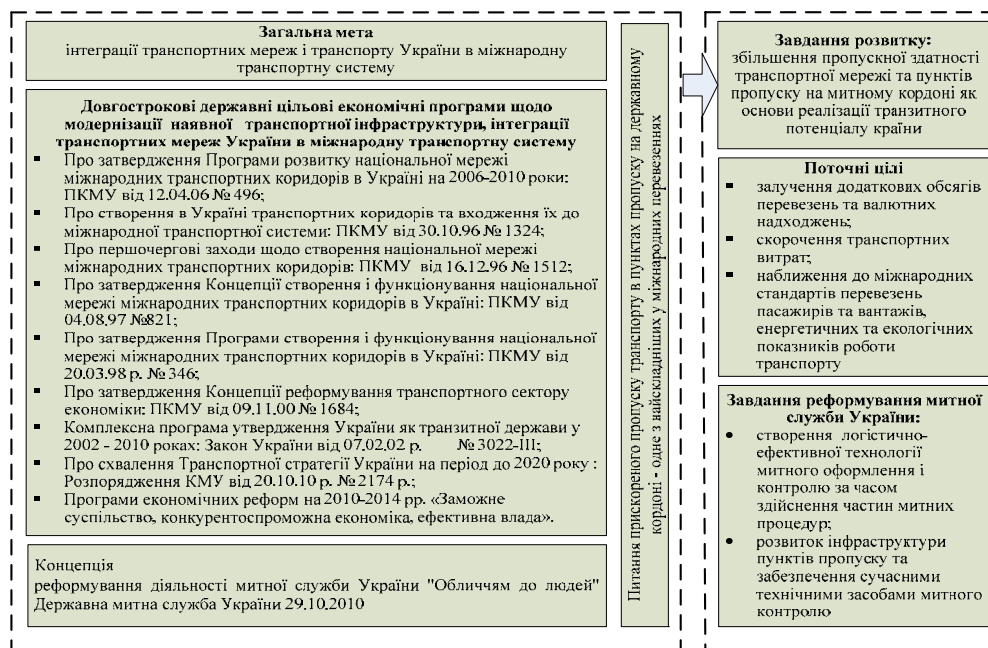
***Ключевые слова:** международные транспортные коридоры, экономическая безопасность государства, транспортно-таможенная инфраструктура, автомобильные пункты пропуска.*

***Summary.** The article is devoted to actual topics determine the prospects arrangement customs border of Ukraine. During the publication of the proposed concept car points. Formulated its main goal - the customs border of the European level, which will ensure the growth of the overall level of economic security. Reference Concept protect national economic interests, the use of geo-economic position, the improvement process improvement customs border of Ukraine. The mechanisms of Concept - definition of common requirements for major construction projects, development of model projects of construction and design algorithm for computing the capacity of crossing points for the design of building, improvement of existing transport and customs infrastructure and implementing the use of new development, improvement of the distribution of capital investments in the development of customs border, monitoring the level of improvement of the customs border in the context of economic security. The implementation of the concept proposed to implement in three stages. At each stage of the development of certain areas of the customs border of Ukraine, construction sites and considered the capacity of international highways.*

***Key words:** international transport corridors, economic safety of the state, customs infrastructure, car entry point.*

Висвітлення проблеми у загальному вигляді, її зв'язок із науково-практичними завданнями. Вигідне гео економічне розташування є одним із вагомих чинників інтеграції України у світовий ринок товарів та послуг. Науковці визначають, що прагнення України до повномасштабної участі у політичному та економічному житті Європи логічно впливає з геополітичного положення нашої держави. У той же час для України питання безпеки кордону є дуже актуальним, що обумовлено: по-перше, на сьогоднішній день кордони України є найбільш протяжними у Європі – це майже 7 тисяч кілометрів, зокрема один з найбільших за протяжністю кордон з Євросоюзом (майже 1400 кілометрів); по-друге, інтереси України і Європейського співтовариства щодо безпеки спільних кордонів співпадають.

Починаючи з 1996 року розроблено та впроваджуються низку стратегічних документів держави, об'єднаних загальною метою – інтеграція транспортних мереж і транспорту України в міжнародну транспортну систему (рис.1).



**Рис. 1.** Узагальнення стратегічних документів держави, щодо інтеграції транспортних мереж і транспорту України в міжнародну транспортну систему

*Джерел:* розроблено на підставі [14, 15, 16]

Якісне інфраструктурне забезпечення – необхідна умова розширення торгово-економічних відносин, забезпечення потреб населення й суспільного виробництва у перевезеннях в умовах швидкого збільшення обсягів економічних відносин, які обумовлені процесами глобалізації світової економіки. Автомобільні пункти пропуску (АПП) митного кордону України (МКУ) на території держави займають місце інфраструктурного елементу національних мереж міжнародних транспортних коридорів (МТК) [8, 9], а найбільш потужні знаходяться на їх напрямках. У зв'язку з чим актуалізується спроможність транспортно-митної інфраструктури, зокрема АПП МКУ, забезпечувати відповідний рівень обслуговування транспортних та пасажирських потоків, та у той же час повстає проблема визначення основних тенденцій і напрямів їх розвитку з позицій забезпечення економічної безпеки держави.

*Аналіз останніх досліджень і публікацій.* Економічна безпека суттєво залежить від ступеня розвитку транспортно-дорожнього комплексу держави, який забезпечує використання транзитного потенціалу країни та включення національних транспортних шляхів до МТК. Українськими дослідниками проведено аналіз тенденцій розвитку, структури товарообігу, основних проблем розвитку транспортної галузі та ефективного використання транзитного потенціалу України [12, 13]. Колективні праці Д. К. Прейгера, А. М. Новікової та ін. присвячено розгляду проблем інтеграції української транспортної системи в європейську, розвитку національної мережі МТК та її транспортно-комунікаційної інфраструктури і запропоновані шляхи формування відповідної інфраструктури за видами транспорту [4, 5].

Дослідженню основ розвитку транзитного потенціалу країни в контексті забезпечення економічної безпеки держави присвячені роботи Т. В. Блудової, автор розглядає основні причини, що стримують розвиток транзиту вантажів в Україні, зокрема: невпорядкованість системи контролю вантажів на кордоні та справляння зборів, висока вартість послуг, що надають митні брокери, контрольні служби і транспортні термінали, численні бюрократичні перепони під час оформлення транзитних перевезень, низька швидкість доставки вантажів, несприятлива кримінальна обстановка, брак комплексного, у тому числі інформаційного обслуговування на шляху транзиту, відсутність необхідних правових актів, що регулюють транзитні перевезення та їх експедиційне обслуговування. МТК розглядаються як найважливіша форма реалізації транзитного потенціалу України [1, 2].

Досліджуючи транспортну інфраструктуру у якості компонента економічної безпеки України Н. О. Іксарова вказує на те, що стійке та ефективне функціонування транспортної інфраструктури є необхідною умовою стабілізації, підйому та структурної перебудови економіки, забезпечення цілісності, безпеки та обороноздатності держави, покращення рівня та умов життя її громадян. Вказує на те, що стан транспортної інфраструктури та проблеми її розвитку на сучасному етапі перетворюються у серйозну перешкоду на шляху реалізації національних інтересів та забезпечення економічної безпеки держави [3].

Українськими дослідниками розглянуто поняття транспортно-митної інфраструктури, визначено її роль та місце у сфері реалізації митної справи. Також науковці визначають, що кількісні та якісні характеристики автомобільної транспортної мережі прямопропорційно знижують її пропускну здатність. А оскільки автомобільні магістралі України – невід'ємна складова МТК, що проходять територією країни, можна говорити про безпосередній вплив даних показників на реалізацію транзитного потенціалу нашої держави. Реалізація заходів з нарощування пропускних потужностей АПП створить умови для швидкого та

зручного перетинання державного кордону України в рамках тих обсягів руху автотранспортних засобів через кордон, що формуються нині та в перспективі на найближчі роки [6, 7].

Дослідження щодо використання та розвитку транзитного потенціалу і входження національної мережі транспортних шляхів до системи МТК набули достатнього розвитку, але майже відсутні дослідження щодо напрямів розвитку транспортно-митної інфраструктури, зокрема розбудови та облаштування АПП МКУ, як чинника забезпечення економічної безпеки держави.

**Мета.** Визначити основні концептуальні положення та напрями розвитку АПП МКУ у контексті економічної безпеки.

**Виклад основного матеріалу дослідження.** З метою перспективного розвитку АПП МКУ необхідно формування Концепції, направленої на захист суверенітету і територіальної цілісності України, забезпечення її економічної безпеки та захисту від впливу будь яких внутрішніх та зовнішніх чинників, яка визначатиме орієнтири та основну мету, завдання, принципи та механізми, які повинні бути використані у процесі розбудови та облаштування МКУ (рис. 2).

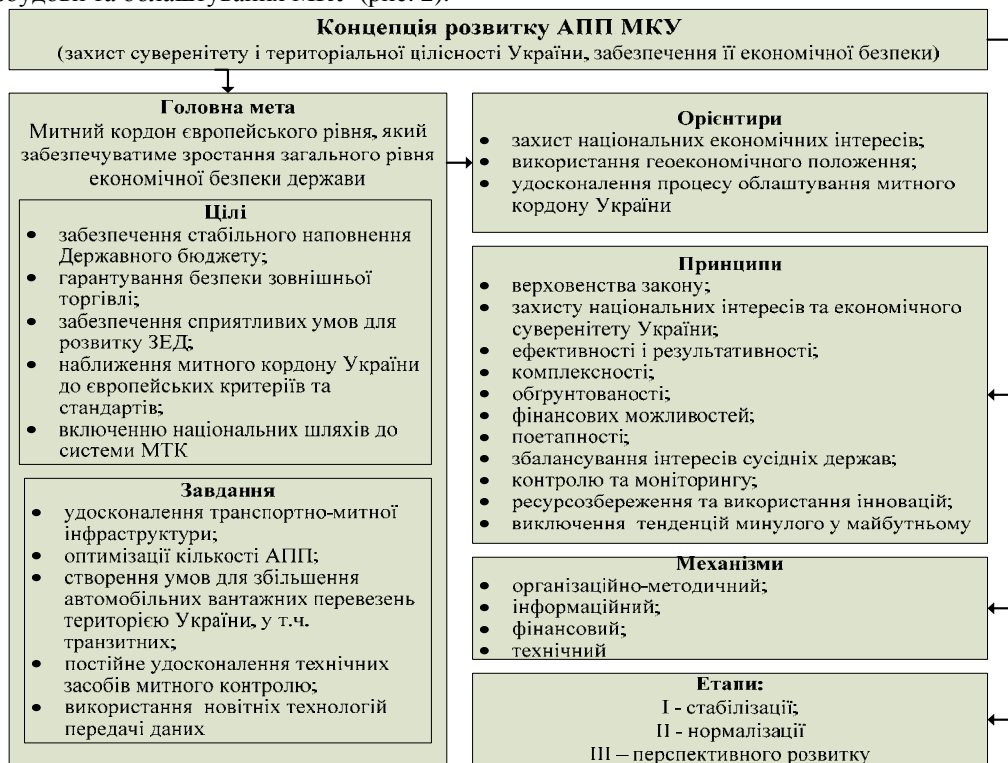


Рис. 2. Концепція розвитку АПП МКУ

Практична реалізація Концепції розвитку АПП МКУ полягає у застосуванні комплексу механізмів: організаційно-методичний технічного, фінансового та інформаційного.

Використання *організаційно-методичний механізму* полягає у:

1. визначенні єдиних вимог до основних об'єктів будівництва, ініціювання розробки типових проектів будівництва пунктів з метою забезпечення уніфікації їх функціонування та зменшення витрат на їх спорудження (за досвідом Росії, Білорусії та Азербайджану);
2. розроблення алгоритму обчислення проектної пропускної спроможності пунктів пропуску для проектування будівництва з метою визначення переліку пунктів пропуску, будівництво (реконструкція) яких є пріоритетними, у зв'язку із відсутністю методики визначення прогностичних обсягів навантаження.

Подальший розвиток мережі АПП МКУ необхідно проводити за критеріями якості, шляхом визначення загальних вимог до обґрунтування необхідності будівництва або реконструкції та кількості, шляхом обґрунтування конкретних об'єктів будівництва або реконструкції за ділянками МКУ та кількості, шляхом обґрунтування конкретних об'єктів будівництва або реконструкції за ділянками МКУ.

Використання *технічного механізму* передбачає вдосконалення існуючої транспортно-митної інфраструктури та запровадження використання новітніх розробок. Транспортно-митна інфраструктура МКУ повинна розвиватися та сприяти удосконаленню митного сервісу, як цього вимагає час – Європейське співтовариство та й самі суб'єкти митних правовідносин: митні органи, суб'єкти митного посередництва, громадяни та суб'єкти ЗЕД. Саме наявність сучасної, інфраструктури буде сприяти вирішенню основних завдань, які покладаються на АПП МКУ, серед яких:

- дотримання часових нормативів виконання контрольних операцій, сприяння уникнення черг, збільшення пропускної спроможності (забезпечується за наявністю достатньої кількості смуг руху та приміщень контрольних служб, штатної кількості особового складу, сучасної комп'ютерної техніки, комп'ютерної мережі та програмного забезпечення);

**ШЛЯХИ ВДОСКОНАЛЕННЯ АВТОМОБІЛЬНИХ ПУНКТІВ ПРОПУСКУ МИТНОГО КОРДОНУ УКРАЇНИ  
У КОНТЕКСТІ ЕКОНОМІЧНОЇ БЕЗПЕКИ**

- якісний митний контроль (дотримується за наявності сучасних ТЗМК та навченого особового складу, що буде сприяти недопущенню: контрабанди, незаконному переміщенню зброї, наркотичних та психотропних речовин, нелегальної міграції осіб тощо);
- підтримання позитивного іміджу держави (наявність санітарно-гігієнічних умов, кваліфікованого особового складу, відповідного його зовнішнього вигляду) тощо.

Враховуючи, те що *фінансовий механізм* дає уявлення, за допомогою чого можна здійснити фінансовий вплив і повинен показувати, як це зробити, то у складі фінансового механізму доцільно виділяти фінансові інструменти, за допомогою яких реалізуються прийняті рішення та фінансові індикатори, що достовірно відображають стан суб'єкта фінансових відносин. Фінансовий механізм охоплює фінансове планування, фінансові показники, нормативи, ліміти й резерви, стимули і санкції, а також систему управління фінансами. У зв'язку з цим автор, за результатами проведеного дослідження обґрунтовує необхідність удосконалення механізму розподілу капітальних вкладень у розбудову митного кордону для підвищення загального рівня економічної безпеки держави [8].

Використання *інформаційного механізму* забезпечить надходження достовірної інформації та її використання для проведення моніторингу індикаторів, які визначають рівень економічної безпеки у сфері облаштованості митного кордону АПП, як складової аналітичної роботи. Методичне забезпечення моніторингу індикаторів полягає в тому, що він здійснюється шляхом оперування ними. Перш за все повинна бути дотримана порівнянність даних при порівнянні показників на початок і кінець звітної і прогнозований періодів, а також при зіставленні фактичних або прогнозних даних з кількома параметрами порогових значень економічної безпеки [10].

Нарощування критеріїв кількості забезпечить збільшення пропускної спроможності мережі АПП, яка повинна відповідати пропускної здатності міжнародних автомобільних доріг, розрахунок якої вже проведено науковцями. Найвищу пропускну здатність має МТК Балтійське море – Чорне море (Гданськ – Одеса) та МТК № 5 і № 9 (на основному маршруті), а інші МТК дещо поступаються позиціями. Найнижчий рівень пропускної здатності має МТК Євроазійський. Серед транспортних коридорів МТК Європа – Азія має велике стратегічне значення та є достатньо завантаженим транзитними та експортно-імпортними товаропотоками, але його показник пропускної здатності менший, порівняно з потужними МТК № 9 та № 5 (табл. **Ошибки! Источник ссылки не найден.**). Пропускна здатність автомобільних МТК складається з пропускної здатності як автомагістралей, так і АПП МКУ, що підтверджує необхідність збільшення проектною пропускною спроможності АПП [7].

**Таблиця 1.** Середньозважена пропускна здатність автомобільних МТК України

Назва МТК	Пмтк, авт./добу	Назва МТК	Пмтк, авт./добу
МТК № 5	69056	МТК Європа – Азія	55245
МТК Балтійське море – Чорне море (Гданськ – Одеса)	69056	МТК № 3	55245
МТК № 9 (на відгал.)	69056 (23019)	МТК ЧЕС	55245
МТК Євроазійський		27622	

*Джерело: [7].*

Реалізацію заходів пропонується здійснити у три етапи з використанням визначених механізмів. Перспективні напрями розбудови МКУ з урахуванням пропускної здатності міжнародних автомобільних доріг наведено у табл. 2.

**Таблиця 2.** Перспективні напрями розбудови МКУ

Етап	Ділянка МКУ	Тип робіт	Назва пункту пропуску	Напрямок
I	українсько-білоруська	будівництво за постійною схемою облаштування	«Дольськ»	доповнення нових напрямків МТК продовженням коридору № 5 напрямом Львів – Рівне – Сарни – Мінськ
			«Піща»	
			«Пулемець»	
	реконструкція	«Сеньківка»	МТК № 9 (з відгалуженнями)	
українсько-російська	будівництво за постійною схемою облаштування	«Катеринівка», «Рижівка»	МТК № 9 (з відгалуженнями)	
		«Должанський», «Красна Талівка», «Червонопартизанськ», «Покровка», «Танюшівка», «Піскі», «Новобіла», «Дьоміно-Олександрівка», «Мілове»	МТК Європа-Азія	
II	українсько-польська	будівництво за постійною схемою облаштування	«Боберка», «Мшанець», «Белз», «Лубня», «Адамчуки»	МТК № 5 (з відгалуженнями)
	українсько-румунська		«Краснольська», «Дяківці»	МТК Балтійське море – Чорне море (Гданськ – Одеса) з відгалуженнями
III	українсько-білоруська	будівництво за постійною схемою облаштування	«Майдан-Копишанський», «Прикладники», «Вільча»	доповнення нових напрямків МТК продовженням коридору № 5 напрямом Львів – Рівне – Сарни – Мінськ
		реконструкція	«Городище»	
	українсько-	будівництво за	«Должанський»	МТК Європа-Азія

Етап	Ділянка МКУ	Тип робіт	Назва пункту пропуску	Напря́м
	російська	постійною схемою облаштування	«Покровка», «Танюшівка», «Піскі», «Новобіла», «Дьоміно-Олександрівка»	
III	українсько-молдовська	будівництво за постійною схемою облаштування	«Кельменці»	МТК Балтійське море – Чорне море (Гданськ – Одеса)
			«Йосипівка», «Станіславка», «Тимкове»	МТК № 9
			«Долінське», «Виноградівка», «Нові Трояни»	МТК № 9, ЧС
			«Болган», «Гірас (Маяки-Удобне)», «Олексіївка», «Ямпіль», «Велика Косниця», «Великопольське», «Слов'яносербка», «Градинці», «Цекинівка»	МТК № 9
			«Серпневе 1», «Лісне», «Малоярославець»	ЧС
			«Вашківці»,	МТК Балтійське море – Чорне море (Гданськ – Одеса)

*Висновки.* По завершенню заходів з розбудови та облаштування МКУ мережа АПП забезпечувати швидке та зручне перетинання кордону за напрямками автомобільних МТК та відповідати європейським критеріям і стандартам, що сприятиме нарощуванню зовнішньоекономічних пасажиро- та вантажопотоків, використанню транзитного потенціалу та стабільному наповненню державного бюджету.

Перспективний розвиток ділянок МКУ повинен відбуватися з урахуванням пропускної здатності автомобільних доріг у напрямках МТК, такий підхід надасть можливість забезпечити їх динамічний розвиток та досягнення високого рівня пропускної здатності автомобільних МТК, що сприятиме інтеграції вітчизняної транспортної системи до європейської та міжнародної транспортних систем та зростанню рівня економічної безпеки.

#### Джерела та література:

- Блудова Т. В. Глобалізація транспортної системи та поняття «транзитний потенціал країни» / Т. В. Блудова // Економіка України. – 2006. – № 10. – С. 73–78.
- Блудова Т. В. Розвиток транзитного потенціалу країни : проблеми економічної безпеки : автореф. дис. на здобуття наук. ступеня доктора економ. наук : спец. 21.04.01 «Економічна безпека держави» / Т. В. Блудова. – Київ, 2006. – 35 с.
- Іксарова Н. О. Транспортна інфраструктура як компонент економічної безпеки України [Електронний ресурс] / Н. О. Іксарова. – Режим доступу : [http://www.nbu.gov.ua/portal/Soc\\_Gum/Ekpr/2010\\_36/Zmist/6PDF.pdf](http://www.nbu.gov.ua/portal/Soc_Gum/Ekpr/2010_36/Zmist/6PDF.pdf)
- Новікова А. М. Міжнародні транспортні коридори (світові тенденції у формуванні МТК) : [аналітичний огляд] / Новікова А. М., Прейгер Д. К. // Проблеми міжнародної безпеки. – К. : НІМПБ, 2002. – Липень. – С. 187–188.
- Новікова А. М. Україна в системі міжнародних транспортних коридорів / А. М. Новікова. – К. : НІМПБ, 2003. – 494 с.
- Пасічник А. М. Сучасні транспортно-митні технології міжнародних перевезень товарів: монографія / за ред. А. М. Пасічник. – Дніпропетровськ : АМСУ, 2012. – 304 с.
- Пасічник А. М. Дослідження пропускної здатності української мережі міжнародних автомобільних транспортних коридорів / А. М. Пасічник, В. С. Мальнов, О. М. Клен – Вісник АМСУ : Серія : «Технічні науки». – 2012. – № 1 (47). – С.28–35.
- Попроцька О. С. Методика оптимізації розподілу капітальних вкладень у розбудову та облаштування митного кордону України / О.С. Попроцька // Вчені записки Університету «КРОК» / Ун-т економіки та права «Крок». – Вип. 1 (1997). – Вип. 29. – К. 2012. – с.171, С. 136 – 142.
- Попроцька О. С. Сучасні транспортно-митні технології міжнародних перевезень товарів: монографія / за ред. А. М. Пасічник. – Дніпропетровськ : АМСУ, 2012. – 304 с.
- Попроцька О. С. Проблеми оцінки рівня безпеки митного кордону України / О. С. Попроцька // Культура народів Причорномор'я. – 2011. – № 208. – С. 65–69.
- Попроцька О. С. Система автомобільних пунктів пропуску митного кордону як складова економічної безпеки держави / О. С. Попроцька // Економіка и управление. – 2011. – № 4. – С. 148–152.
- Прейгер Д. К. Реалізація потенціалу транспортної інфраструктури України в стратегії посткризового економічного розвитку / Прейгер Д. К., Собкевич О. В., Ємельянова О. Ю. – К. : НІСД, 2011. – 37 с.
- Прейгер Д. К. Транспортно-комунікаційна інфраструктура України : проблеми погодження її розвитку у західному та східному напрямках / Д. К. Прейгер, І. А. Малярчук, О. М. Нижник, А. М. Новікова // Стратегічна панорама. – К. : НІМПБ, 2001. – 1. – С. 93–100.
- Про затвердження Програми розвитку національної мережі міжнародних транспортних коридорів в Україні на 2006–2010 роки : Постанова Кабінету Міністрів України від 12 квітня 2006 № 496 : [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://zakon.rada.gov.ua>
- Про створення в Україні транспортних коридорів та входження їх до міжнародної транспортної системи : Постанова Кабміну України від 30 жовтня 1996 р. № 1324 : [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.zakon.rada.gov.ua>.

16. Про схвалення Транспортної стратегії України на період до 2020 року : Розпорядження Кабінет Міністрів України від 20.10.10 р. № 2174 р // Офіційний вісник України від 10.12.2010 – 2010 р., № 92, том 2, стор. 545, стаття 3280