РОЗДІЛ 2. СВІТОВЕ ГОСПОДАРСТВО І МІЖНАРОДНІ ЕКОНОМІЧНІ ВІДНОСИНИ

ГЕНЕЗИС ПОНЯТЬ «ТРАНЗИТНИЙ ПОТЕНЦІАЛ РЕГІОНУ» І «МИТНИЙ РЕЖИМ ТРАНЗИТУ» У МІЖНАРОДНІЙ ЛОГІСТИЦІ

GENESIS OF THE CONCEPTS “TRANSIT POTENTIAL OF THE REGION” AND “CUSTOMS TRANSIT REGIME” IN INTERNATIONAL LOGISTICS

УДК 332.1:339.9:656.1/7:658.8

DOI: <https://doi.org/10.32843/infracstruct52-2>

Осадча Н.В.

д.е.н., доцент,
провідний науковий співробітник
відділу проблем регуляторної політики
і розвитку підприємництва
Інститут економіки промисловості
Національної академії наук України
Трушкіна Н.В.

к.е.н., старший науковий співробітник
відділу проблем регуляторної політики
і розвитку підприємництва
Інститут економіки промисловості
Національної академії наук України

Osadcha Nataliia

Institute of Industrial Economics
of National Academy of Sciences
of Ukraine

Trushkina Nataliia

Institute of Industrial Economics
of National Academy of Sciences
of Ukraine

У статті проаналізовано й узагальнено теоретичні підходи до трактування понять «транзит», «транзитний потенціал» і «митний режим», які розроблено різними науковими школами. Запропоновано авторський підхід до визначення сутності та змісту терміна «транзитний потенціал регіону», під яким розуміється сукупність просторових ресурсів регіону загалом і транспорту зокрема, що розглядаються як елементи єдиної системи, котра може забезпечити проходження території потужних транзитних потоків, а взаємні зв'язки між елементами цієї системи зумовлюють синергетичний ефект і виступають як механізм забезпечення економічного зростання й територіального розвитку. Встановлено, що на розвиток транзитного потенціалу регіону впливають екзогенні й ендогенні чинники. Екзогенні чинники поділяються на геополітичні, макроекономічні, інституційні. Кожну з цих груп чинників можна розглядати під час аналізу розвитку потенціалу за видами транспорту. До ендогенних чинників відносяться регіональні (природно-географічні, соціокультурні, економічні, екологічні) та транспортні (технічні, технологічні та управлінські).

Ключові слова: міжнародна логістика, зовнішньоекономічна діяльність, міжнародні економічні відносини, транзит, транзитний потенціал регіону, митний режим, транспортна система, термінологічний апарат, наукові підходи, складники, систематизація, ресурси, чинники.

В статье проанализированы и обобщены теоретические подходы к трактовке поня-

тий «транзит», «транзитный потенциал» и «таможенный режим», разработанные различными научными школами. Предложен авторский подход к определению сущности и содержания термина «транзитный потенциал региона», под которым понимается совокупность пространственных ресурсов региона в целом и транспорта в частности, рассматриваемые как элементы единой системы, которая может обеспечить прохождение по территории транзитных потоков, а взаимные связи между элементами этой системы обуславливают синергетический эффект и выступают как механизм обеспечения экономического роста и территориального развития. Установлено, что на развитие транзитного потенциала региона влияют экзогенные и эндогенные факторы. Экзогенные факторы делятся на геополитические, макроэкономические, институциональные. Каждую из этих групп факторов можно рассматривать при анализе развития потенциала по видам транспорта. К эндогенным факторам относятся региональные (природно-географические, социокультурные, экономические, экологические) и транспортные (технические, технологические и управленческие).

Ключевые слова: международная логистика, внешнеэкономическая деятельность, международные экономические отношения, транзит, транзитный потенциал региона, таможенный режим, транспортная система, терминологический аппарат, научные подходы, составляющие, систематизация, ресурсы, факторы.

The article analyzes and summarizes the theoretical approaches to the interpretation of the concepts of “transit”, “transit potential” and “customs regime”, which have been developed by various scientific schools. The author's approach to defining the essence and content of the term “transit potential of the region” is proposed, which means a set of spatial resources of the region as a whole and transport, in particular, between the elements of this system determine the synergetic effect and act as a mechanism for economic growth and territorial development. The structure of the transit potential of the region should be considered a stable way of combining its elements and subsystems, which reflects the elemental composition, the principle of formation and implementation of this potential. Thus, the elements of the transit potential of the region include everything related to its implementation and growth. Resources are an integral part of the region's transit potential, so they are the primary elements of this system. Conditionally, they can be classified as follows: spatial (nature of the territory and the state of the environment, the development of the transport industry, density and quality of roads, the possibility of their expansion or optimization, the level of contact with neighboring countries, etc.); technical (rolling stock, infrastructure facilities, material and technical base of maintenance, service and repair of vehicles); technological (traditional transport technologies, intermodal technologies, container technologies, scientific technological developments); personnel (quantitative and qualitative composition of employees, their level of competence, staff adaptability to changes in the conditions of the system); managerial (nature and flexibility of the management system, features of its organizational structure, quality of functioning); information (information on the possibilities of realizing the transit potential of the region); financial (state of local budgets, profitability of economic activities, opportunities of banking and financial systems, insurance companies). It is established that the development of the transit potential of the region is influenced by exogenous and endogenous factors. Exogenous factors are divided into geopolitical, macroeconomic, institutional. Each of these groups of factors can be considered in the analysis of capacity development by mode of transport. Endogenous factors include regional (natural-geographical, socio-cultural, economic, environmental) and transport (technical, technological and managerial).

Key words: international logistics, foreign economic activity, international economic relations, transit, transit potential of the region, customs regime, transport system, terminological apparatus, scientific approaches, components, systematization, resources, factors.

Постановка проблеми. 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.

Як стверджують фахівці Міністерства інфраструктури України, «Україна має реалізувати свій транзитний потенціал і стати транспортним хабом, що об'єднає Європу з Азією, використовуючи для цього всі можливості, які надають сучасні цифрові технології та мультимодальні перевезення» [1].

Саме цим і зумовлена 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 України, будучи вагомим джерелом доходів для держави, і забезпечують її енергетичну безпеку та поставку нафти й газу на внутрішній ринок.

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 європейські) 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 [2].

З огляду на це, виникає низка питань, які залишаються недостатньо вивченими. Насамперед це визначення змісту і відмінностей понять «транзитний потенціал регіону», «транзитний потенціал транспортної системи» і «митний режим транзиту». Це, по-перше, пов'язано з тим, що дотепер немає єдиного розуміння цих економічних категорій. І, по-друге, науковці, як правило, розглядають лише сутність цих понять і не враховують регіонального складника.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Питання регулювання митних транзитних режимів в Україні регламентуються низкою законодавчих і нормативно-правових актів, серед них: Митний кодекс України від 13.03.2012 р. № 4495-VI (із змін., редакція від 01.01.2021 р.); Повітряний кодекс України від 19.05.2011 р. № 3393-VI (із змін., редакція від 07.08.2020 р.); Закон України від 16.04.1991 р. № 959-XII «Про зовнішньоекономічну діяльність» (із змін.; редакція від 15.08.2020 р.); Закон України «Про транспорт» від 10.11.1994 р. № 232/94-ВР (із змін., редакція від 16.10.2020 р.); Закон України «Про залізничний транспорт» від 04.07.1996 р. № 273/96-ВР (із змін.,

редакція від 16.10.2020 р.); Закон України від 20.10.1999 р. № 1172-XIV «Про транзит вантажів» (із змін., редакція від 13.02.2020 р.); Закон України «Про автомобільний транспорт» від 05.04.2001 р. № 2344-III (із змін., редакція від 16.10.2020 р.); Закон України «Про транспортно-експедиторську діяльність» від 01.07.2004 р. № 1955-IV (із змін., редакція від 03.08.2012 р.); Закон України від 12.09.2019 р. № 78-IX «Про режим спільного транзиту та запровадження національної електронної транзитної системи» (із змін., редакція від 03.07.2020 р.); Закон України «Про мультимодальні перевезення» (проект); Постанова Кабінету Міністрів України від 21.05.2012 р. № 461 «Про затвердження переліку товарів, ввезення яких на митну територію України та/або переміщення територією України прохідним та внутрішнім транзитом здійснюється за умови обов'язкового надання митним органам забезпечення сплати митних платежів» (із змін., редакція від 29.05.2020 р.); Розпорядження Кабінету Міністрів України від 30.05.2018 р. № 430-р «Про схвалення Національної транспортної стратегії України на період до 2030 року» тощо.

Проблеми підвищення ефективності використання транзитного потенціалу, його роль і значення у процесі формування транспортно-логістичних систем різного рівня у контексті сталого розвитку постійно цікавлять науковців і фахівців-практиків. Цим питанням присвячено значну кількість наукових праць вітчизняних і зарубіжних учених, таких як: Л. Любохимець [3]; Л. Діденко [4]; П. Кузьмін [5]; О. Донченко [6]; О. Мельник [7]; Л. Ковальська, Л. Савош, Л. Павлюк [8]; О. Мініна [9]; H. Dźwigoł [10; 11]; E. Teklemariam, Z. Shen [12]; P. Kumar, Ch. Sekhar, M. Parida [13]; J. Cheng, R. Yan, Y. Gao [14]; S. Rajagopal, P. Zhang [15]; L. Liu, M. Zhang, T. Xu [16].

Однак, незважаючи на таку пильну увагу до окресленої проблеми з боку вчених, актуальним залишається проведення наукових досліджень у напрямі уточнення категоріально-понятійного апарату з функціонування міжнародних транспортно-логістичних систем.

Постановка завдання. Мета дослідження полягає в узагальненні й систематизації існуючих теоретичних підходів до трактування понять «транзит», «транзитний потенціал» і «митний режим транзиту»; обґрунтуванні авторського підходу до визначення сутності й змісту терміна «транзитний потенціал регіону».

Виклад основного матеріалу дослідження. Процес переміщення через митний кордон України товарів і транспортних засобів відбувається у відповідності з певними процедурами, які регулюються правовими нормами. Такі процедури отримали назву митних режимів. Фактично характер і зміст подібних процедур має істотний вплив

на інтенсивність товаро- та пасажиропотоків через митний кордон України.

Згідно з п. 25 ст. 4 «Визначення основних термінів і понять» Митного кодексу України «митний режим» – це комплекс взаємопов'язаних правових норм, що відповідно до заявленої мети переміщення товарів через митний кордон України визначають митну процедуру щодо цих товарів, їх правовий статус, умови оподаткування і обумовлюють їх використання після митного оформлення [17].

Декларант самостійно вибирає митний режим, у який розміщуються товари відповідно до мети їх переміщення через митний кордон України і на підставі документів, що подаються митному органу для здійснення митного контролю й митного оформлення.

Кожний митний режим, у якому перебуватиме на митній території України товар, має свої особливості, але загальним є правило, що за суворе дотримання режиму несе відповідальність власник товару. Він має своєчасно повідомити митний орган, у якому він акредитований чи який визначив, документально оформив конкретний митний режим, щодо змін, які він сам бажає зробити або відбулися з його товаром поза його бажанням.

Зміни митного режиму ґрунтуються на економічних відносинах – за перебуванням під митним контролем і митними режимами встановлено різні розміри і види митних податків та зборів. Зміна митного режиму допускається за умови виконання всіх належних процедур щодо заявленого режиму, дотримання вимог законодавства щодо тарифних і нетарифних заходів регулювання та подання митному органу для здійснення митного контролю та митного оформлення відповідних документів, що підтверджують заявлений режим.

Головними характеристиками, які класифікують вид митного режиму, є: напрям переміщення товару (ввіз, вивіз, транзит), мета переміщення, правила використання, володіння та розпорядження цим товаром, термін застосування режиму, особливості оподаткування товарів, застосування до товарів заходів нетарифного регулювання та інших обмежень.

Вибір того чи іншого митного режиму залежить від власника товарів, але рішення щодо можливості застосування відповідного митного режиму приймається митними органами. Застосування стандартних митних режимів забезпечує спрощення митних процедур та підвищує ефективність роботи митних органів. Низка митних режимів мають обмежений термін застосування (транзит, митний склад, магазин безмитної торгівлі, тимчасове ввезення/вивезення). В окремих випадках рішення про використання конкретного режиму (обраного декларантом) приймає митний орган, який має відповідні повноваження, а для

розміщення товарів у деякі режими необхідно отримання ліцензій митних органів або дозволів інших відомств.

Таким чином, під час вибору митного режиму необхідно враховувати вимоги законодавчих актів, що регламентують порядок його використання, а правила, регламентуючі порядок застосування митних режимів, обов'язкові для виконання як митними органами та їх посадовими особами, так і суб'єктами господарської діяльності та громадянами.

Відповідно до мети переміщення товарів через митний кордон України нині запроваджуються такі види митних режимів: імпорт (випуск для вільного обігу); реімпорт; експорт (остаточне вивезення); реекспорт; транзит; тимчасове ввезення / вивезення; митний склад; вільна митна зона; безмитна торгівля; переробка на митній території; переробка за межами митної території; знищення або руйнування; відмова на користь держави [17]. Інші митні режими можуть встановлюватися тільки шляхом внесення відповідних змін до Митного кодексу України.

Згідно зі ст. 90 «Митний режим транзиту» Митного Кодексу України «транзит – це митний режим, відповідно до якого товари та/або транспортні засоби комерційного призначення переміщуються під митним контролем між двома митними органами України або в межах зони діяльності одного митного органу без будь-якого використання цих товарів, без сплати митних платежів та без застосування заходів нетарифного регулювання зовнішньоекономічної діяльності» [17].

Транзит у міжнародній торгівлі розглядається саме як міжнародна послуга. Поняття «міжнародний транзит», коли контекст не передбачає розгляд чогось відмінного від використання території третьої країни для переміщення вантажів і пасажирів між двома країнами, що торгують або взаємодіють в іншій формі, фактично містить тавтологію, оскільки сама постановка проблеми передбачає міжнародну сутність даного виду діяльності. Проте, розповсюджене використання цього словосполучення у численних нормативних і регулятивних актах, а також традиційно і у багатьох аналітичних публікаціях *de facto* його «легалізує» і може бути реакцією на окремі випадки ототожнювання категорії «транзитні перевезення» із більш широким поняттям «міжнародні перевезення». Наприклад, нерідко транзит (від лат. *transitus* – перехід, проходження) визначається як «проходження, перевезення пасажирів, вантажів, транспортних засобів (морських, наземних, повітряних) через сухопутну або водну територію і повітряний простір, який знаходиться під суверенітетом однієї держави, в іншу» [18, с. 571–572].

Водночас в економічній літературі «міжнародним транзитом» прийнято вважати перевезення

іноземних вантажів за умови, що пункти відправлення і призначення знаходяться за межами певної країни. При цьому, якщо перевезення здійснюється без розміщення на митному складі, міжнародний транзит є прямим, а якщо таке розміщення має місце – непрямим. Таке розуміння збігається з тим, як поняття «транзит» трактується вітчизняним законодавством.

Транзитний потенціал як економічна категорія, що характеризує здатність і сукупність можливостей країни у реальних умовах здійснювати міжнародні перевезення своєю територією, набув широкого застосування у сучасній науковій літературі. Для глибокого і всебічного розуміння цієї категорії слід починати дослідження з кореневої дефініції – «транзит». Так, Закон України «Про транзит вантажів» [19] визначає її як «перевезення транспортними засобами транзиту транзитних вантажів під митним контролем через територію України між двома пунктами або в межах одного пункту пропуску через державний кордон України».

Ю.Є. Пащенко [20] розкриває суть транзиту як економічної категорії, що характеризує відносини між вантажовласниками, перевізниками і країнами, через які проходить вантаж.

Колектив авторів під керівництвом О.О. Бакаєва [21] розширює визначення транзиту, розуміючи під ним не тільки транспортування і перевалку вантажів, а й додаткову обробку високотехнологічного продукту українських або іноземних підприємств, його тестування і пристосування до вимог ринку, враховуючи створення доданої вартості в процесі виконання зазначених операцій.

Як показує аналіз і узагальнення наукових підходів до формулювання транзитного потенціалу, то в цьому напрямі детальних теоретичних розробок набагато менше. А дослідження мають в основному прикладний характер і базуються виключно на традиційних підходах до визначення поняття «потенціал» як економічної категорії з урахуванням тих чи інших особливостей, пов'язаних із транзитом.

Низка дослідників розглядає транзитний потенціал крізь призму ресурсного підходу. Зокрема, В.О. Герасименко [22] під транзитним потенціалом країни розуміє сукупність економічних, організаційних, техніко-технологічних, кадрових та інших ресурсів для здійснення транзиту вантажів через її територію. Л.П. Кириченко [23] вважає транзитним потенціалом країни наявні й потенційні можливості, наявність факторів виробництва і забезпеченість основними видами ресурсів транспорту країни, що відображають його здатність виробляти необхідну кількість транспортних послуг для відповідного зовнішнього ринку. Але спірним для нас є визначення транзитного потенціалу регіону, оскільки Л.П. Кириченко називає цей потенціал ще й експортним. А.М. Новикова [24], досліджуючи

експортний потенціал транспортних послуг, у його складі виділяє два основні блоки – транзитний потенціал країни та експорт послуг вітчизняних транспортних компаній. При цьому вона зауважує, що 75% експорту транспортних послуг отримується завдяки реалізації транзитного потенціалу.

Деякі автори, аналізуючи транзитний потенціал і акцентуючи увагу на його зв'язку з транспортним потенціалом, часто ототожнюють або поєднують їх. Так, наприклад, О.Б. Чернега, В.С. Білозубенко, А.С. Расторгуєв [25] визначають транспортно-транзитний потенціал як «можливості держави виконувати транзит вантажів і супутні транзитні послуги на основі сукупності матеріальних, економічних, соціальних, правових і управлінських чинників, що визначають рівень розвитку і функціональності національної транспортної системи, а також здатність виконувати такі функції, забезпечені в політичній площині».

Більшість дослідників розглядають транзитний потенціал з погляду потужності, пропускної здатності транспортної системи, її спроможності пропускати вантажі. Зокрема, О.Н. Ларін [26] під транзитним потенціалом транспортної системи розуміє її «здатність забезпечувати високий рівень пропускної здатності транзитних потоків вантажів в міжнародному сполученні». А.М. Новикова [24] розглядає транзитний потенціал країни як «спроможність транспортної системи та відповідної інституціональної інфраструктури забезпечувати безперебійне та безпечне транспортування через територію цієї країни транзиту вантажів та пасажирів третіх країн без шкоди для внутрішніх та експортно-імпортних перевезень».

Більш детальне, удосконалене з урахуванням усіх напрямів діяльності транспортної системи країни визначення транзитного потенціалу пропонують Т.В. Блудова [27], С.І. Пирожков, Д.К. Прейгер, І.А. Малярчук [28]. Вони розглядають транзитний потенціал як «потенціальні можливості наявних і створюваних у країні додатково об'єктів і засобів виробничої, а також відповідних інституціональної та інформаційної інфраструктур забезпечувати безперебійне та безпечне транспортування під митним контролем територією країни транспортними засобами транзиту всіх видів транспорту (включаючи трубопровідний та лінії електропередач), вироблених за її межами транзитних вантажів (у тому числі енергетичних ресурсів та електроенергії) для споживання в інших країнах» [28].

М.П. Бутов, О.В. Мініна [29] характеризують потенціал можливостями, котрі знаходяться у готовому для використання вигляді, тобто він включає всі ресурси, що володіють реальними можливостями, а ресурси, що створюють приховані можливості, характеризують потенцію системи. Отже, додатково створювані об'єкти і засоби відповідних інфраструктур не можуть бути використані в

конкретному періоді. І тому не можуть бути включені до транзитного потенціалу, оскільки вони лише характеризують потенційні можливості системи чергового часового проміжку. Цілком погоджуємося з думкою М.П. Бутова, О.В. Мініної, але доповнюємо визначення транзитного балансу необхідністю формування балансу стимулів та обмежень, при яких він буде реалізовуватися найкращим засобом.

Згідно з твердженням Р.Є. Зварича [30], транзитний потенціал – це «найважливіша характеристика стану транспортної системи, що відображає відповідність рівня розвитку її провізних можливостей поточним і перспективним потребам в транзитних повідомленнях, здійснюваних між відправниками та одержувачами вантажу, розташованими за межами території, що обслуговується даною транспортною системою».

У процесі дослідження О.В. Комчатних, Н.О. Редько [31] розглядають транзитний потенціал як «сукупність можливостей і ресурсів країни для здійснення безперервного та безпечного транспортування своєю територією транзитних вантажів, що формується на основі сукупності матеріальних, правових, соціальних, економічних та управлінських факторів та визначаються рівнем розвитку та функціональності транспортної системи».

А.Ю. Платонов [32] зазначає, що використання транзитного потенціалу є «свого роду гарантом єдності економічного простору й динамічного розвитку економіки країни, конкурентоспроможності її господарюючих суб'єктів на світовому ринку».

Генезис підходів до визначення поняття «потенціал» взагалі і «транзитний потенціал» зокрема дає змогу зробити висновок про відсутність чіткого розмежування визначень «транзитний потенціал регіону» і «транзитний потенціал транспортної системи». У цілому дослідження показують, що транзитний потенціал розглядається як характеристика певної території, а масштабом його виміру виступає кількісна й якісна характеристика транспортної системи цієї території. Деякі дослідники вивчають транзитний потенціал транспортної системи, а характеристики території розглядають як визначальні чинники його розвитку [26].

Транзитний потенціал транспортної системи є складовою частиною системи вищого порядку – транзитного потенціалу країни або регіону. Це зумовлено, по-перше тим, що транзитний потенціал у будь-якому випадку являє собою сукупні можливості системи, котрі виявляються у здатності забезпечити пересування транзитних потоків шляхом оптимального використання наявних ресурсів. По-друге, відмінність транзитного потенціалу транспортної системи і регіону полягає саме в наборі ресурсів, що характеризують кожен з них. Так, транспортна система охоплює мережі,

транспортні засоби та інфраструктуру, а регіон як частина не лише національної, а й інтернаціональної систем характеризується також геоекономічними чинниками (відстанню відносно інших країн, глобальних економічних центрів, кордонів, міжнародних транспортних коридорів тощо), можливостями регіональної господарської системи, ресурсним потенціалом, виробничою, соціальною, ринковою, інформаційною інфраструктурою.

Таким чином, можна зробити висновок, що у визначенні транзитного потенціалу транспортна і територіальна складові є взаємопов'язаними і взаємозалежними. Зокрема, при оцінюванні транзитного рейтингу території тієї чи іншої країни враховується розвинутість розміщених у ній транспортних систем і мереж, рівень і стан їх використання [22]. Під час оцінювання транзитного рейтингу транспортної системи враховуються переваги території, на якій вона розташована. Крім того, мережа, що є складовою транспортної системи, одночасно виступає елементом регіональної виробничої інфраструктури.

На підставі узагальнення існуючих наукових розробок з понятійного апарату, аналізу його відповідності сучасним умовам регіонального розвитку та результатів власних досліджень [33–39] надано авторський підхід до визначення сутності та змісту терміна «транзитний потенціал регіону», під яким розуміється сукупність просторових ресурсів регіону в цілому й транспорту, зокрема, що розглядаються як елементи єдиної системи, котра може забезпечити проходження територією потужних транзитних потоків, а взаємні зв'язки між елементами цієї системи зумовлюють синергетичний ефект і виступають як механізм забезпечення економічного зростання й територіального розвитку.

Структурою транзитного потенціалу регіону доцільно вважати стійкий спосіб поєднання його елементів і підсистем, який відображає елементний склад, принцип формування і реалізації цього потенціалу. Отже, до елементів транзитного потенціалу регіону можна віднести все, що пов'язане з його реалізацією і зростанням. Більшість дослідників розглядає структуру потенціалу з точки зору ресурсного підходу, виходячи з найпоширенішого визначення самого поняття «потенціал» як набору ресурсів, однак з урахуванням у ньому різної кількості складових.

Ресурси, дійсно, є невід'ємною складовою частиною транзитного потенціалу регіону, тому вони виступають «первинними» елементами цієї системи. Уся їх сукупність поділяється на:

1) просторові (характер території та стан довкілля, розвинутість транспортної галузі, щільність і якість шляхів сполучення, можливість їх розширення чи оптимізації, рівень контактності території з сусідніми державами тощо);

2) технічні (рухомий склад, інфраструктурні об'єкти, матеріально-технічна база утримання, сервісного обслуговування та ремонту засобів транспорту тощо);

3) технологічні (традиційні транспортні технології, інтермодальні технології, контейнерні технології, наукові технологічні розробки тощо);

4) кадрові (кількісний та якісний склад працівників, їх компетентнісний рівень, адаптованість персоналу до змін умов функціонування системи);

5) управлінські (характер і гнучкість системи управління, особливості її організаційної структури, якість функціонування тощо);

6) інформаційні (інформація про можливості реалізації транзитного потенціалу регіону);

7) фінансові (стан місцевих бюджетів, рентабельність видів економічної діяльності, можливості банківської та фінансової систем, страхових компаній тощо).

Слід зазначити, що ресурсний підхід не дає повної характеристики транзитного потенціалу регіону як системи. Більший науковий інтерес становить багатоаспектний аналіз структури транзитного потенціалу, де поряд з ресурсним розглядаються й інші аспекти. Зокрема, виділяються підсистеми за регіонами, видами економічної діяльності, що дає більш повне уявлення про структурний склад транзитного потенціалу.

Транзитний потенціал регіону має дві основні підсистеми: регіональну й транспортну [28]. Регіональна підсистема включає потенціал території регіону, зокрема, економічний, природно-ресурсний, екологічний, людський і науково-технічний потенціали. Транспортну підсистему надано потенціалом транспортної системи регіону. І оскільки транзитний потенціал останньої є сукупним транзитним потенціалом усіх наявних у ній транспортно-транзитних складових, то правомірно виділяти як підсистеми транзитні потенціали автомобільного, залізничного, річкового, повітряного і трубопровідного транспорту. Кожна з виділених підсистем складається з елементів, якими, як уже зазначалося, є ресурси.

До чинників впливу на розвиток транзитного потенціалу регіону відносяться: екзогенні та ендогенні. Екзогенні поділяються на геополітичні, макроекономічні, інституційні. Кожен з цих груп чинників буде розглянуто при аналізі розвитку потенціалу за видами транспорту. До ендогенних чинників відносяться регіональні та транспортні. До транспортних входять технічні, технологічні та управлінські. До регіональних чинників: природно-географічні, соціокультурні, економічні, екологічні (рис. 1).

Висновки з проведеного дослідження. Таким чином, розглянувши питання застосування

Рис. 1. Чинники формування та реалізації транзитного потенціалу регіону

Джерело: побудовано авторами

митного режиму транзиту з різних позицій, можна дійти висновку, що інститут транзиту виник у результаті об'єктивних потреб міжнародного товарообігу та має таку ж довгу історію, як і міжнародна торгівля. Тривалий час товари, що провозилися транзитом через митну територію певної держави, обкладались митом, що суперечило економічним інтересам. Тільки у XVII столітті більшість країн спростили умови транзиту та звільнили товари, переміщувані транзитом по митній території, від сплати більшості зборів та мита.

Одночасно з розвитком комунікацій, засобів транспорту та збільшенням обсягу міжнародних товаропотоків почала вибудовуватися і та форма митного режиму транзиту, яка відповідала б як інтересам держави, так і інтересам перевізників.

Що ж до економічного характеру транзиту, то останній визначається його значенням для: розвитку та спрощення міжнародних перевезень (зовнішній аспект); стимулювання розвитку сфери послуг транспортування та обробки вантажів (внутрішній аспект).

Розвитку режиму транзиту сприяло і розроблення різних міжнародно-правових документів, які спрямовані на уніфікацію регулювання та спрощення умов транзиту товарів. На національному рівні використання режиму транзиту, різноманітність його форм заснована насамперед на специфічних внутрішніх чинниках. До таких чинників в Україні насамперед слід віднести розвиток на території держави транспортної інфраструктури.

Режим транзиту здійснюється за наявності умов, які можливо розподілити умовно на дві групи:

- зобов'язання, які приймає беніфіціар або які накладаються на нього як умови надання йому дозволу на використання режиму;
- засоби здійснення контролю, які використовуються митними органами для забезпечення дотримання регламентації митного режиму.

Отже, проблематика транзитних переміщень в Україні носить не стільки митний, як транспортний характер. Звісно, недоліки у митному регулюванні режиму транзиту існують, і їх немало, але все ж таки така негативна динаміка транзитних товаропотоків територією нашої держави, що нині має місце бути, є наслідком скоріше нерозвиненості транспортних систем України.

Таким чином, аналізуючи чинники, які визначають втрати транзитних вантажопотоків, логічним є їх систематизація на дві групи: екзогенні й ендогенні. До екзогенних чинників варто віднести такі, як:

- зміна кон'юнктури міжнародного ринку транспортних перевезень (зростання обсягів комбінованих перевезень, зростання вимог до швидкості та якості транспортних послуг та перевезень, зміни в структурі транзитних вантажів на користь

контейнерів, тарно-штучних вантажів, зменшення транзиту металу, наливних вантажів тощо);

- зростання міжнародної конкуренції на державному рівні за додаткові транзитні потоки як наслідок переорієнтація транзиту з портів України на порти сусідніх країн;

- різні темпи трансформації та інтеграції національних транспортних систем у міжнародну транспортну систему, зокрема прискорений розвиток транспортної інфраструктури конкуруючих з нами країн.

Ендогенними чинниками, які мають техніко-економічний, політичний та правовий характер, є:

- відставання у темпах розбудови української частини системи міжнародних транспортних коридорів (аналіз пропускну здатності автомобільних і залізничних магістралей, які входять у систему міжнародних транспортних коридорів на території України свідчить, що практично на кожному напрямку залишаються ділянки, які мають пропускну спроможність у декілька разів нижчу, ніж у цілому для всієї магістралі);

- низька якість внутрішньої транспортної мережі, обмеженість швидкості транзитних перевезень, технічно застарілий рухомий склад;

- низький рівень розвитку інфраструктури державного кордону, низька пропусчна спроможність прикордонних пунктів пропуску та відносно висока вартість послуг, що надаються при перетині кордону, складна та тривала процедура проходження кордону, простої на кордоні;

- політична та економічна нестабільність, часті зміни в законодавчому та правовому полі щодо здійснення транспортних перевезень та процедури перетину кордонів, неузгодженість національних законодавчих актів з відповідними нормами в європейських країнах;

- недостатньо гнучка тарифна політика, яка не завжди враховує зміни в тарифній політиці конкуруючих з нами країн, та не сприяє забезпеченню конкурентоздатності перевезень по території України в порівнянні з іншими країнами, наявність місцевих зборів тощо.

Слід зазначити, що Україна має потенційні можливості для залучення додаткових транзитних потоків через свою територію за умови реалізації заходів із подальшого розвитку та модернізації власної транзитної транспортної інфраструктури та створення сприятливих умов для переміщення транзиту територією країни.

Перспективи подальших досліджень полягають у визначенні сутності й змісту терміна «транзитний потенціал транспортно-логістичної системи» з урахуванням регіональних особливостей; розробленні пропозицій щодо модернізації Державної митної служби України та удосконалення процесів страхування вантажоперевезень.

БІБЛІОГРАФІЧНИЙ СПИСОК:

1. Криклій В. Мультимодальні перевезення та створення цифрових транспортних коридорів дозволять Україні реалізувати свій транзитний потенціал. 20 листопада 2019. URL: <https://www.kmu.gov.ua/news/multimodalni-perevezennya-ta-stvorennja-cifrovih-transportnih-koridoriv-dozvolyat-ukrayini-realizuvati-svij-tranzitnij-potencial-vladislav-kriklij> (дата звернення: 07.02.2021).
2. Ляшенко В.І., Осадча Н.В., Трушкіна Н.В. Інституційні умови підвищення ефективності використання транзитного потенціалу Придніпровського економічного району. *Науковий вісник Ужгородського національного університету. Сер.: Міжнародні економічні відносини та світове господарство*. 2020. Вип. 34. С. 137–146. <https://doi.org/10.32782/2413-9971/2020-34-23>.
3. Любохинець Л.М. Розвиток транзитних перевезень в Україні. *Проблеми підвищення ефективності інфраструктури*: зб. наук. пр. Київ: НАУ, 2010. Вип. № 28. С. 219–227.
4. Діденко Л.І. Теоретичні аспекти розвитку транзитного потенціалу регіону. *Вісник Хмельницького національного університету*. 2011. № 2. Т. 2. С. 36–39.
5. Кузьмін П.В. Особливості використання транзитного потенціалу України в умовах міжнародної інтеграції. *Наукові праці Науково-дослідного фінансового інституту*. 2012. № 4(61). С. 209–213.
6. Донченко О. Перспективи реалізації транзитного потенціалу України. *Вісник КНТЕУ*. 2013. № 4. С. 5–15.
7. Мельник О.М. Характеристика транзиту як виду митного режиму. *Європейські перспективи*. 2013. № 12. С. 140–144.
8. Ковальська Л.Л., Савош Л.В., Павлюк Л.В. Транзитний потенціал регіону: оцінка та напрями оптимізації. *Економічний часопис-XXI*. 2014. № 3–4(1). С. 82–85.
9. Мініна О.В. Транзитний потенціал регіону як фактор формування його конкурентних переваг. *Молодий вчений*. 2015. № 2(17). С. 1246–1249.
10. Dźwigoł H. Business management – compendium. Oxford: Alpha Science International Ltd, 2017. 178 p.
11. Dźwigoł H. Research methods and techniques in new management trends: research results. *Virtual Economics*. 2019. Vol. 2. No. 1. P. 31–48. [https://doi.org/10.34021/ve.2019.02.01\(2\)](https://doi.org/10.34021/ve.2019.02.01(2)).
12. Teklemariam E.A., Shen Z. Determining transit nodes for potential transit-oriented development: Along the LRT corridor in Addis Ababa, Ethiopia. *Frontiers of Architectural Research*. 2020. Vol. 9. Issue 3. P. 606–622. <https://doi.org/10.1016/j.foar.2020.03.005>.
13. Kumar P. P., Sekhar Ch. R., Parida M. Identification of neighborhood typology for potential transit-oriented development. *Transportation Research Part D: Transport and Environment*. 2020. Vol. 78. Article 102186. <https://doi.org/10.1016/j.trd.2019.11.015>.
14. Cheng J., Yan R., Gao Y. Exploring spatial heterogeneity in accessibility and transit mode choice. *Transportation Research Part D: Transport and Environment*. 2020. Vol. 87. Article 102521. <https://doi.org/10.1016/j.trd.2020.102521>.
15. Rajagopal S., Zhang P. How widespread is the usage of the Northern Sea Route as a commercially viable shipping route? A statistical analysis of ship transits from 2011 to 2018 based on empirical data. *Marine Policy*. 2020. Article 104300. <https://doi.org/10.1016/j.marpol.2020.104300>.
16. Liu L., Zhang M., Xu T. A conceptual framework and implementation tool for land use planning for corridor transit oriented development. *Cities*. 2020. Vol. 107. Article 102939. <https://doi.org/10.1016/j.cities.2020.102939>.
17. Митний кодекс України від 13.03.2012 р. № 4495-VI (із змін., редакція від 01.01.2021 р.). URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/4495-17#Text> (дата звернення: 07.02.2021).
18. Конституція України. Науково-практичний коментар / В. Я. Тацій (голова редкол.), О. В. Петришин (відпр. секретар), Ю. Г. Барабаш та ін.; Нац. акад. прав. наук України. 2-ге вид., переробл. і допов. Харків: Право, 2011. 1128 с.
19. Про транзит вантажів: Закон України від 20.10.1999 р. № 1172-XIV (із змін., редакція від 13.02.2020 р.). URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1172-14#Text> (дата звернення: 07.02.2021).
20. Пащенко Ю.Є. Розвиток та розміщення транспортно-дорожнього комплексу України в умовах інтеграційних процесів: автореф. дис. на здобуття наукового ступеня д-ра екон. наук: 08.10.01. Київ, 2006. 31 с.
21. Международные транспортные коридоры Украины: сети и моделирование: в 2 т. / А.А. Бакаев, С. И. Пирожков, В. Л. Ревенко и др. Т. 1: Наземные виды транспорта. Киев: КУЭТТ, 2003. 518 с.
22. Герасименко В.А. Формирование логистической инфраструктуры развития транзитного потенциала приграничных территорий: дис. ... канд. экон. наук. Санкт-Петербург, 2007. 256 с.
23. Кириченко Л.П. Факторы формирования и оценки конкурентоспособности транзитного потенциала региона: дис. на соискание ученой степени канд. экон. наук. Хабаровск, 2007. 161 с.
24. Новикова А.М. Методологічні основи розвитку транзитного потенціалу України: дис. на здобуття наукового ступеня д-ра екон. наук: 08.07.04. Київ, 2004. 499 с.
25. Чернега О.Б., Белозубенко В.С., Расторгуев А.С. Основные структурные особенности реализации транспортно-транзитного потенциала Украины. *Вісник Хмельницького національного ун-ту. Сер.: Економічні науки*. Хмельницький: ХНУ, 2008. Т. 3. № 3. С. 101–106.
26. Ларин О. Н. Концепция транзитного потенциала транспортной системы. Известия Челябинского научного центра. 2006. № 4. С. 125–127.
27. Блудова Т.В. Розвиток транзитного потенціалу України: проблеми економічної безпеки: автореф. дис. ... д-ра екон. наук: 21.04.01. Київ, 2006. 32 с.
28. Пирожков С., Прейгер Д., Малярчук І. Проблеми реалізації транзитного потенціалу України у контексті розширення ЄС і формування ЄЕП. *Економіка України*. 2005. № 3. С. 4–19.
29. Бутов М.П., Мініна О.В. Теоретичні аспекти розвитку транзитного потенціалу регіону. *Митна справа*. 2006. № 6(48). С. 23–26.

30. Зварич Р.Є. Транзитний потенціал України як елемент національної безпеки. Наука молода. 2014. № 21. С. 26–35.

31. Комчатних О.В., Редько Н.О. Транзитний потенціал України: сучасний стан та перспективи розвитку. Економіка та управління на транспорті. 2016. Вип. 3. С. 148–153.

32. Платонов А.Ю. Транзитний потенціал України та стримуючі фактори розвитку міжнародних вантажних перевезень. Ефективна економіка. 2017. № 12. URL: <http://www.economy.nayka.com.ua/?op=1&z=5943> (дата звернення: 07.02.2021).

33. Осадча Н.В. Формування глобальних інститутів регулювання митної справи: монографія. Дніпропетровськ: Нова ідеологія, 2013. 320 с.

34. Осадча Н.В. Зміни регуляторної політики України в умовах підписання асоціації з Європейським Союзом. Вісник економічної науки України. 2014. № 3. С. 71–75.

35. Осадча Н.В. Вплив регулювання митної політики на національне господарство країни. Економічний вісник Національного гірничого університету. 2015. № 1(49). С. 52–59.

36. Петрова І.П., Трушкіна Н.В. Щодо розвитку транспортної інфраструктури в Україні на засадах публічно-приватного партнерства. Інфраструктура ринку. 2017. Вип. 13. С. 63–72. URL: http://www.market-infr.od.ua/journals/2017/13_2017_ukr/13.pdf (дата звернення: 07.02.2021).

37. Trushkina N.V., Rynkevych N.S. Proposals for the creation of the appropriate institutional conditions of the formation and development of logistic clusters in the economic regions of Ukraine. Економічні інновації: зб. наук. праць. Т. 21. Вип. 3(72). Одеса: Ін-т проблем ринку та економіко-екологічних досліджень НАН України, 2019. С. 138–149. [https://doi.org/10.31520/ei.2019.21.3\(72\).138-149](https://doi.org/10.31520/ei.2019.21.3(72).138-149).

38. Ivanov S., Dzwigol H., Trushkina N. Proposals for the Formation of a Transport and Logistics Cluster as an Institution of Regional Development (on the Example of Donetsk Economic Region). *Economic Herald of the Donbas*. 2019. No. 4(58). P. 51–60. [https://doi.org/10.12958/1817-3772-2019-4\(58\)-51-60](https://doi.org/10.12958/1817-3772-2019-4(58)-51-60).

39. Ляшенко В.І., Осадча Н.В., Трушкіна Н.В. Транзитний потенціал Придніпровського економічного району: особливості та тенденції розвитку. *About the problems of science and practice, tasks and ways to solve them: Abstracts of VI International scientific and practical conference* (October 26–30, 2020). Italy, Milan: International Science Group, 2020. P. 111–116.

REFERENCES:

1. Kryklii V. (2019) Multimodalni perevezennia ta stvorennia tsyfrovikh transportnykh korydoriv dozvoliat Ukraini realizuvaty svii tranzitnyi potentsial [Multimodal transportation and creation of digital transport corridors will allow Ukraine to realize its transit potential]. Available at: <https://www.kmu.gov.ua/news/multimodalni-perevezennia-ta-stvorennia-cifrovih-transportnih-koridoriv-dozvoliat-ukrayini-realizuvati-svij-tranzitnij-potencial-vladislav-kriklij> (accessed 7 February 2021). (in Ukrainian)

2. Liashenko V.I., Osadcha N.V., Trushkina N.V. (2020) Instytutsiini umovy pidvyshchennia efektyvnosti

vykorystannia tranzynnoho potentsialu Prydniprovskoho ekonomichnoho raionu [Institutional conditions for improving the efficiency of transit potential of the Prydniprovsky economic region]. *Scientific Bulletin of Uzhhorod National University. Ser.: International economic relations and the world economy*, vol. 34, pp. 137–146. <https://doi.org/10.32782/2413-9971/2020-34-23>. (in Ukrainian)

3. Liubokhynets L.M. (2010) Rozvytok tranzitnykh perevezen v Ukraini [Development of transit traffic in Ukraine]. *Problemy pidvyshchennia efektyvnosti infrastruktury* [Problems of improving the efficiency of infrastructure]: Collection Science. Kyiv: NAU, vol. 28, pp. 219–227. (in Ukrainian)

4. Didenko L.I. (2011) Teoretychni aspekty rozvytku tranzynnoho potentsialu rehionu [Theoretical aspects of the development of the transit potential of the region]. *Visnyk Khmelnytskoho natsionalnoho universytetu* [Bulletin of Khmelnytsky National University], vol. 2, issue. 2, pp. 36–39. (in Ukrainian)

5. Kuzmin P.V. (2012) Osoblyvosti vykorystannia tranzynnoho potentsialu Ukrainy v umovakh mizhnarodnoi intehtatsii [Peculiarities of using the transit potential of Ukraine in the conditions of international integration]. *Naukovi pratsi Naukovo-doslidnoho finansovoho instytutu* [Scientific Works of the Research Financial Institute], vol. 4(61), pp. 209–213. (in Ukrainian)

6. Donchenko O. (2013) Perspektyvy realizatsii tranzynnoho potentsialu Ukrainy [Prospects for the realization of the transit potential of Ukraine]. *Visnyk KNTEU* [Bulletin of KNUTE], no. 4, pp. 5–15. (in Ukrainian)

7. Melnyk O.M. (2013) Kharakterystyka tranzytu yak vydu mytnoho rezhymu [Characteristics of transit as a type of customs regime]. *Yevropeyski perspektyvy* [European perspectives], no. 12, pp. 140–144. (in Ukrainian)

8. Kovalska L.L., Savosh L.V., Pavliuk L.V. (2014) Tranzitnyi potentsial rehionu: otsinka ta napriamy optymizatsii [Transit potential of the region: assessment and directions of optimization]. *Ekonomichni chasopysy-XXI* [Economic Annals-XXI], no. 3–4(1), pp. 82–85. (in Ukrainian)

9. Minina O.V. (2015) Tranzitnyi potentsial rehionu yak faktor formuvannia yoho konkurentnykh perevah [Transit potential of the region as a factor in shaping its competitive advantages]. *Molodyi vchenyi* [Young Scientist], no. 2(17), pp. 1246–1249. (in Ukrainian)

10. Dzwigol H. (2017) Business management – compendium. Oxford: Alpha Science International Ltd.

11. Dzwigol H. (2019) Research methods and techniques in new management trends: research results. *Virtual Economics*, vol. 2, no. 1, pp. 31–48. [https://doi.org/10.34021/ve.2019.02.01\(2\)](https://doi.org/10.34021/ve.2019.02.01(2)).

12. Teklemariam E.A., Shen Z. (2020) Determining transit nodes for potential transit-oriented development: Along the LRT corridor in Addis Ababa, Ethiopia. *Frontiers of Architectural Research*, vol. 9, issue 3, pp. 606–622. <https://doi.org/10.1016/j.foar.2020.03.005>.

13. Kumar P. P., Sekhar Ch. R., Parida M. (2020) Identification of neighborhood typology for potential transit-oriented development. *Transportation Research Part D: Transport and Environment*, vol. 78, Article 102186. <https://doi.org/10.1016/j.trd.2019.11.015>.

14. Cheng J., Yan R., Gao Y. (2020) Exploring spatial heterogeneity in accessibility and transit mode choice.

Transportation Research Part D: Transport and Environment, vol. 87, Article 102521. <https://doi.org/10.1016/j.trd.2020.102521>.

15. Rajagopal S., Zhang P. (2020) How widespread is the usage of the Northern Sea Route as a commercially viable shipping route? A statistical analysis of ship transits from 2011 to 2018 based on empirical data. *Marine Policy*, Article 104300. <https://doi.org/10.1016/j.marpol.2020.104300>.

16. Liu L., Zhang M., Xu T. (2020) A conceptual framework and implementation tool for land use planning for corridor transit oriented development. *Cities*, vol. 107, Article 102939. <https://doi.org/10.1016/j.cities.2020.102939>.

17. Verkhovna Rada Ukrainy (2021) Mytnyi kodeks Ukrainy [Customs Code of Ukraine] of March 13, 2012 № 4495-VI. Available at: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/4495-17#Text> (accessed 7 February 2021). (in Ukrainian)

18. Tatsii V.Ya., Petryshyn O.V., Barabash Yu.H. et al. (2011) *Konstytutsiia Ukrainy. Naukovo-praktychnyi komentar* [The Constitution of Ukraine. Scientific and practical commentary]. 2nd ed. Kharkiv: Pravo. (in Ukrainian)

19. Verkhovna Rada Ukrainy (2020) Pro tranzyt vantazhiv [On transit of goods]: Law of Ukraine of 20.10.1999 № 1172-XIV. Available at: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1172-14#Text> (accessed 7 February 2021). (in Ukrainian)

20. Pashchenko Yu.Ye. (2006) *Rozvytok ta rozmishchennia transportno-dorozhnoho kompleksu Ukrainy v umovakh intehtatsiinykh protsesiv* [Development and location of the transport and road complex of Ukraine in terms of integration processes]. Kyiv. (in Ukrainian)

21. Bakaev A.A., Pirozhkov S.I., Revenko V.L. (2003) Mezhdunarodnye transportnye koridory Ukrainy: seti i modelirovanie [International transport corridors of Ukraine: networks and modeling]. In 2 vol. Vol. 1. Land modes of transport. Kiev: KUETT (in Russian)

22. Gerasimenko V.A. (2007) *Formirovanie logisticheskoy infrastruktury razvitiya tranzitnogo potentsiala prigranichnykh territoriy* [Formation of the logistics infrastructure for the development of the transit potential of border areas]: Thesis for the Degree of PhD. St. Petersburg. (in Russian)

23. Kirichenko L.P. (2007) *Faktory formirovaniya i otsenki konkurentosposobnosti tranzitnogo potentsiala regiona* [Factors of formation and assessment of the competitiveness of the transit potential of the region]: Thesis for the Degree of PhD. Khabarovsk. (in Russian)

24. Novyкова A.M. (2004) *Metodolohichni osnovy rozvytku tranzynnoho potentsialu Ukrainy* [Methodological bases of development of transit potential of Ukraine]: Thesis for the Degree of Doctor Economics Science. Kyiv. (in Ukrainian)

25. Chernega O.B., Belozubenko V.S., Rastorguev A.S. (2008) Osnovnye strukturnye osobennosti realizatsii transportnotranzhitnogo potentsiala Ukrainy [Main structural features of the implementation of the transport transit potential of Ukraine]. *Visnik Khmel'nits'kogo natsional'nogo un-tu. Ser.: Ekonomichni nauki* [Visnik of Khmel'nitsky National University. Ser.: Economics of Science]. Khmel'nitsky: KhNU, vol. 3, no. 3, pp. 101–106. (in Russian)

26. Larin O.N. (2006) Kontseptsiya tranzitnogo potentsiala transportnoy sistemy [The concept of the transit potential of the transport system]. *Izvestiya Chelyabinskogo nauchnogo tsentra* [News of the Chelyabinsk Scientific Center], no. 4, pp. 125–127. (in Russian)

27. Bludova T.V. (2006) Rozvytok tranzynnoho potentsialu Ukrainy: problemy ekonomichnoi bezpeky [Development of transit potential of Ukraine: problems of economic security]: Thesis for the Degree of Doctor Economics Science. (in Ukrainian)

28. Pyrozhkov S., Preiher D., Maliarchuk I. (2005) Problemy realizatsii tranzynnoho potentsialu Ukrainy u konteksti rozshyrennia Yes i formuvannia YeEP [Problems of realization of transit potential of Ukraine in the context of EU enlargement and formation of the SES]. *Economy of Ukraine*, no. 3, pp. 4–19. (in Ukrainian)

29. Butov M.P., Minina O.V. (2006) Teoretychni aspekty rozvytku tranzynnoho potentsialu rehionu [Theoretical aspects of the transit potential of the region]. *Customs business*, no. 6(48), pp. 23–26. (in Ukrainian)

30. Zvarych R. Ye. (2014) Tranzynnyi potentsial Ukrainy yak element natsionalnoi bezpeky [Transit potential of Ukraine as an element of national security]. *Science is young*, no. 21, pp. 26–35. (in Ukrainian)

31. Komchatnykh O.V., Redko N.O. (2016) Tranzynnyi potentsial Ukrainy: suchasnyi stan ta perspektyvy rozvytku [Transit potential of Ukraine: current state and prospects of development]. *Ekonomika ta upravlinnia na transporti* [Economics and management of transport], vol. 3, pp. 148–153. (in Ukrainian)

32. Platonov A. Yu. (2017) Tranzynnyi potentsial Ukrainy ta strymuiuchi faktory rozvytku mizhnarodnykh vantazhnykh perevezen [Transit potential of Ukraine and restraining factors in the development of international freight]. *Efektivna ekonomika*, no. 12. Available at: <http://www.economy.nayka.com.ua/?op=1&z=5943> (accessed 7 February 2021). (in Ukrainian)

33. Osadcha N.V. (2013) *Formuvannia hlobalnykh instytutiv rehuliuвання mytnoi spravy* [Formation of global institutions of customs regulation]. Dnipropetrovsk: New Ideology. (in Ukrainian)

34. Osadcha N.V. (2014) Zminy rehuliatornoi polityky Ukrainy v umovakh pidpysannia asotsiatsii z Yevropeiskym Soiuzom [Changes in Ukraine's regulatory policy in the context of signing an association with the European Union]. *Visnyk ekonomichnoi nauky Ukrainy* [Bulletin of Economic Science of Ukraine], no. 3, pp. 71–75. (in Ukrainian)

35. Osadcha N.V. (2015) Vplyv rehuliuвання mytnoi polityky na natsionalne hospodarstvo krainy [The impact of customs policy regulation on the national economy]. *Ekonomichniy visnyk Natsionalnogo hirnychoho universytetu* [Economic Bulletin of the National Mining University], no. 1(49), pp. 52–59. (in Ukrainian)

36. Petrova I.P., Trushkina N.V. (2017) Shchodo rozvytku transportnoi infrastruktury v Ukraini na zasadakh publichno-pryvatnoho partnerstva [On the development of transport infrastructure in Ukraine on the basis of public-private partnership]. *Market Infrastructure*, vol. 13, pp. 63–72. Available at: http://www.market-infr.od.ua/journals/2017/13_2017_ukr/13.pdf (accessed 7 February 2020). (in Ukrainian)

37. Trushkina N.V., Rynkevych N.S. (2019) Proposals for the creation of the appropriate institutional

conditions of the formation and development of logistic clusters in the economic regions of Ukraine. *Ekonomichni innovatsii* [Economic innovations], vol. 21, issue 3(72). Odessa: Institute of Market Problems and Economic and Ecological Research of the National Academy of Sciences of Ukraine, pp. 138–149. [https://doi.org/10.31520/ei.2019.21.3\(72\).138–149](https://doi.org/10.31520/ei.2019.21.3(72).138-149).

38. Ivanov S., Dzwigol H., Trushkina N. (2019) Proposals for the Formation of a Transport and Logistics Cluster as an Institution of Regional Development (on the Example of Donetsk Economic Region). *Economic*

Herald of the Donbas, no. 4(58), pp. 51–60. [https://doi.org/10.12958/1817-3772-2019-4\(58\)-51-60](https://doi.org/10.12958/1817-3772-2019-4(58)-51-60).

39. Liashenko V.I., Osadcha N.V., Trushkina N.V. (2020) Tranzhytnyi potentsial Prydniprovskoho ekonomichnoho raionu: osoblyvosti ta tendentsii rozvytku [Transit potential of the Dnieper economic region: features and development trends]. *Proceedings of the VI International scientific and practical conference About the problems of science and practice, tasks and ways to solve them: (Italy, Milan, October 26–30, 2020)*. Milan: International Science Group, pp. 111–116. (in Ukrainian)