

The Bulletin of the Dnipropetrovsk university. Series: Management of innovations

Issue 7, Volume 24 (2016)

DOI: 10.15421/191623

Received: 17 Oct 2016

Accepted: 30 Nov 2016

Published: 25 Dec 2016

УДК (UDC classification) 330.8, 330.1, 330.3

Обмеження перетину кордону в системі нетарифного регулювання міжнародної торгівлі і формуванні іміджу країни

Н. О. Краснікова[†]
Г. О. Філатов[‡]
Д. А. Красніков^{###}

У разі введення безвізового режиму між Україною та Європейським Союзом (ЄС)стане проблема відповідності пропускної спроможності українських пунктів пропуску чисельності осіб, які хочуть перетнути кордон. Відсутність необхідності отримання візи не скасовує обов'язкового проходження митного та прикордонного контролю, проте потенційно збільшує кількість осіб, які мають намір перетнути кордон. Зростаюча кількість перетинів кордону у випадку їх невідповідності умовам пропускних пунктів – потенційний нетарифний обмежувальний бар'єр у міжнародній торгівлі. Загроза іміджу країни від появи такого інструменту нетарифного регулювання свідчить про актуальність дослідження.

Мета роботи полягала у дослідженні динаміки фактичних і потенційно можливих перетинів кордону й визначенні напрямків оптимізації процедури такого перетину для усунення негативного впливу цього нетарифного інструменту регулювання міжнародної торгівлі на загальний імідж країни.

Проаналізовано особливості перетину кордону України та ЄС через автомобільні пункти пропуску на основі кількісних даних, що стосуються перетину україно-польського кордону. З'ясовано цілі й структуру переміщень через кордон за частотою. Визначено критерії збільшення невідповідності між фактичною й номінальною пропускною спроможністю українських пунктів пропуску.

Наукова новизна дослідження – установлення характеру кількісного впливу обмежень перетину кордону на імідж країни за допомогою світових рейтингів.

Практична значущість дослідження полягає у визначенні шляхів удосконалення процедури перетину кордону: 1) об'єднання польської та української інфраструктури контролю на пунктах пропуску; 2) створення окремих черг для проходження кордону особами без транспортних засобів; 3) спрощення процедури контролю на кордоні як за рахунок проведення перевірки тільки прикордонниками, так і шляхом збільшення вартості товарів, які громадянин може ввозити в країну; 4) фінансування технічного оснащення пунктів пропуску та їх інфраструктури за рахунок введення цільового загального збору для осіб, які перетинають кордон; 5) формування публічної і регулярної статистики перетину кордону.

Перспективний напрямок подальших розвідок – економічне обґрунтування доцільності запропонованих шляхів удосконалення пропускної спроможності пунктів пропуску.

Ключові слова: нетарифні інструменти, пункти пропуску, імідж країни, перетин кордону, Україна.

JEL Classification F15; F20; O18.

[†]Наталія Олександрівна Краснікова,
к.е.н., доцент, доцент кафедри міжнародної економіки і світових
фінансів, Дніпропетровський національний університет імені Олеся
Гончара, Дніпро, Україна,
тел.: +380676339382, e-mail: nat_kras11@mail.ru

[‡]Георгій Олександрович Філатов,
другий секретар з економічних питань, Посольство України в
Турецькій Республіці,
Анкара, Туреччина,
тел.: +903124415499, e-mail: mailto:ukremb@turksatkablo.net

^{###}Дмитро Анатолійович. Красніков
к.е.н., доцент, голова Наглядової Ради
ПАТ «Завод “Фрегат”», Першотравенськ, Україна,
тел.: +380516152372, e-mail: mail@fregat.mk.ua

Ограничения пересечения границы в системе нетарифного регулирования международной торговли и формирования имиджа страны

**Н. А. Красникова[†], Г. А. Филатов[#],
Д. А. Красников^{##}**

[†]Днепропетровский национальный университет
имени Олеся Гончара, Днепр, Украина

[#]Посольство Украины в Турецкой Республике,
Анкара, Турция

^{##}ОАО «Завод «Фрегат», Первомайск, Украина

В случае введения безвизового режима между Украиной и Европейским Союзом (ЕС) возникнет проблема соответствия пропускной способности украинских пунктов пропуска численности лиц, желающих пересечь границу. Отсутствие необходимости получения визы не отменяет необходимости прохождения таможенного и пограничного контроля, но потенциально увеличивает количество лиц, которые намерены пересечь границу. Растущее количество пересечений границы при их несоответствии условиям пропускных пунктов – потенциальный нетарифный ограничивающий барьер при осуществлении международной торговли. Угроза имиджу страны от появления такого инструмента нетарифного регулирования свидетельствует об актуальности исследования.

Цель работы заключалась в исследовании динамики фактических и возможных пересечений границы, определении направлений оптимизации процедуры такого пересечения для устранения негативного влияния этого нетарифного инструмента регулирования международной торговли на общий имидж страны.

Проанализированы особенности пересечения границы Украины и ЕС через автомобильные пункты пропуска на основе количественных данных касательно пересечений украинско-польской границы. Установлены цели и структура перемещений через границу по частотности. Определены критерии увеличения несоответствия между фактической и номинальной пропускной способностью украинских пунктов пропуска.

Научная новизна исследования – установление характера количественного влияния ограничений пересечения границы на имидж государства с помощью мировых рейтингов.

Практическая значимость исследования состоит в определении способов процедуры пересечения границы: 1) объединение польской и украинской инфраструктуры контроля на пунктах пропуска; 2) создание отдельных очередей для прохождения границы лицами без транспортных средств; 3) обдуманное упрощение процедуры контроля на границе как за счет проведения проверки только пограничниками, так и увеличения стоимости товаров, которые гражданин может ввозить в страну; 4) финансирование улучшения технического оснащения пунктов пропуска и их инфраструктуры за счет введения целевого общего сбора для лиц, пересекающих границу; 5) формирование публичной и регулярной статистики пересечения границы.

Перспективное направление дальнейших исследований – экономическое обоснование целесообразности предложенных путей совершенствования пропускной способности пунктов пропуска.

Ключевые слова: нетарифные инструменты; пункты пропуска; имидж страны; пересечение границы, Украина.

Restricting the crossing of border in the system of non-tariff regulation of international trade and shaping the country's image

**N. O. Krasnikova[†], H. O. Filatov[#],
D. A. Krasnikov^{##}**

[†]Oles Honchar Dnipropetrovsk National University,
Dnipro, Ukraine

[#]Embassy of Ukraine in the Republic of Turkey,
Ankara, Turkey

^{##}PJSC «The Plant «Fregat»», Pervomaisk, Ukraine

In the case of introduction of visa-free regime between Ukraine and the European Union (EU) there will arise a problem of matching throughput capacity of the Ukrainian checkpoints to the quantity of people who would want to cross the border. The absence of need for obtaining a visa does not eliminate compulsory customs and border control, but it potentially increases the number of people who intend to cross the border. A growing number of border crossings in case of their mismatch with the criteria for checkpoints are a potential non-tariff restricting barrier in international trade. A threat to the image of the country from the occurrence of such a tool of non-tariff regulation indicates relevance of present study.

The aim of the work was to study the dynamics of actual and potentially possible border crossings and to define directions for the optimization of procedures of such a crossing to eliminate negative impact of this non-tariff instrument of regulating international trade on the overall image of the country.

We analyzed the peculiarities of crossing the border between Ukraine and the EU through automobile crossing points based on quantitative data regarding crossing the Ukrainian–Polish border. The goals and structure of movement across the border by frequency are clarified. We defined criteria for increase in the discrepancy between actual and nominal throughput capacities of the Ukrainian checkpoints.

The scientific novelty of present research is establishing the nature of quantitative effect from restricting the crossing of border on the image of the country with the help of world rankings.

A practical significance of the study is to identify ways to improve a procedure for crossing the border: 1) by combining Polish and Ukrainian infrastructure of control at checkpoints; 2) by creating separate lined for crossing the border by persons without transportation vehicles; 3) by simplifying a procedure of control at the border both by checking only by border staff and by increasing the value of goods that a citizen can bring into country; 4) by financing technical equipment for crossing points and their infrastructure by introducing a targeted general tax for persons who cross the border; 5) by compiling open and regular statistics of border crossing.

A promising direction for further research is the economic substantiation of appropriateness of the proposed ways to improve the throughput capacities of checkpoints.

Keywords: non-tariff instruments; crossing points; image of the country; crossing the border; Ukraine.

Вступ

З огляду на загальновідомо, що серед інструментів регулювання міжнародної торгівлі виділяють дві групи: тарифні й нетарифні. Перші належать до економічних інструментів державного регулювання, другі – здебільшого до адміністративних. Адміністративні методи регулювання менш прогресивні й менш дозволені для застосування. Декларативні заклики Світової організації торгівлі (СОТ) орієнтують країни світу, за наявності можливості, надавати перевагу саме економічним методам регулювання. Усупереч цим закликам до зменшення або повного припинення застосування окремих нетарифних інструментів (наприклад, квотування, добровільного обмеження експорту тощо), у сучасній практиці регулювання міжнародної торгівлі відзначають зростаючу кількість різновидів нетарифних інструментів. Незважаючи на те що вільна торгівля зазвичай – основна мета розвитку, торговельні заходи захисту, як і раніше, підтримують деякі зацікавлені сторони в певний період або в окремих регіонах (Ma & Lu, 2011) [1].

Діапазон інструментів нетарифних заходів регулювання міжнародної торгівлі постійно розширюється (Solodkovska & Olefirenko, 2014) [2]. Збільшується кількість об'єктів, процедур, технологій, напрямків здійснення міжнародної торгівлі, які вони охоплюють (Dumylen, 2011) [3].

Поширення нетарифних інструментів регулювання міжнародної торгівлі – це результат «ефекту заміщення» тарифних інструментів, які в результаті діяльності СОТ поступово знижувались і сягнули в докризові роки граничної межі. Світова економічна криза, у свою чергу, спровокувала декілька хвиль «кризового протекціонізму», що зумовили збільшення застосування всіх інструментів протекціонізму (Krasnikova, 2010) [4].

Разом зі зростанням кількості інструментів регулювання активізувалися дискусії стосовно належності певних інструментів регулювання до нетарифних. Під час проведення цього дослідження ми базувалися на підході Dumylen (2011) [3] стосовно віднесення інструментів до нетарифних. Відповідно до цього підходу до таких інструментів належать будь-які розпорядження центрального та місцевого уряду, включаючи методи реалізації законів й інших нормативних актів, що впливають на торгівлю і розвиток держави в цілому.

Економічні ефекти застосування базових інструментів нетарифного регулювання досліджено Baldwin (1989) [5].

Почали стрімко розвиватися і специфічні адміністративні інструменти нетарифного регулювання, пов'язані із митним контролем, роботою митниць. Відповідно збільшилося їх дослідне поле. Здійснено дослідження нетарифного регулювання у площині таких питань: розвиток малого прикордонного руху (Dzyad, 2009) [6], технічні питання перетину кордону (Kretinin, & Mironyuk, 2014) [7]. Місцевий прикордонний рух визначено ефективною формою взаємодії щодо спрощення візового режиму та розвитку прикордонних територій (Kretinin, & Mironyuk, 2014) [7].

Одним із таких специфічних нетарифних інструментів вважаємо обмеження та складність процедур перетину державного кордону. Його специфічність полягає у значущості мультиплікативного ефекту регулювання, що стосується несуттєвих, на перший погляд, формальностей і невдоволеності окремих осіб, які перетинають кордон, і значущості такого впливу на формування іміджу країни в цілому, у тому числі через позицію країни у міжнародних світових рейтингах. Крім того, адміністративні інструменти державного регулювання в країнах із високим рівнем корупції – потенційне джерело її подальшого зростання.

Сама по собі характеристика нетарифних методів регулювання без їх кількісної оцінки малоінформативна. У зв'язку з цим і

проводять емпіричні дослідження кількісної оцінки нетарифних методів регулювання. Серед результатів таких досліджень – комплексна оцінка впливу нетарифних бар'єрів на імпорт на основі здійсненого порівняння їх частоти, поширення та кількості (Deardorff, & Stern, 1997) [8]; оцінка ступеня нетарифних бар'єрів між Україною та її основними торговельними партнерами (Hartwell, 2015) [9].

Незважаючи на розширення предмета досліджень у площині кількісної оцінки інструментів нетарифного регулювання (особливо специфічних), кожен різновид потребує індивідуальних підходів до дослідження. Крім того, заходи, еквівалентні одному різновиду, не спрацюють для інших, і немає жодної заміни спеціальних знань для таких інструментів (Deardorff & Stern, 1997) [8]. Тому для виявлення впливу такого інструменту регулювання як пропускну спроможність пунктів пропуску на розвиток міжнародної торгівлі і відповідно іміджу країни, необхідні його детальніший розгляд, оцінка, розробка заходів для обмеження дії.

Постановка завдання

Мета роботи полягала у дослідженні динаміки фактичних і потенційно можливих перетинів кордону та визначенні напрямків оптимізації процедури такого перетину для усунення негативного впливу цього нетарифного інструменту регулювання міжнародної торгівлі на загальний імідж країни.

Методи та інформаційні джерела дослідження

Методологічна основа дослідження – загальнонаукові й спеціальні методи. Статистико-економічний метод застосовано для визначення структури та особливостей перетинів Україно-польського кордону; абстрактно-логічний – для теоретичного узагальнення й формулювання висновків стосовно впливу пропускну спроможності пунктів перетину кордону в процесі євроінтеграції на імідж України; порівняння – для визначення можливостей удосконалення процедури перетину кордону на основі досвіду інших країн; експертний – для дослідження реального часу проходження прикордонного та митного кордону України.

Дослідження ґрунтувалося на даних сайтів офіційної статистики Республіки Польщі, світового економічного форуму та виконання бізнес-проектів.

Результати

Отже, процедура регулювання перетину кордону – нетарифний інструмент регулювання міжнародної торгівлі. У ході проектування структури інструментів регулювання міжнародної торгівлі на регулювання перетину кордону громадянами, ми поділили їх на 2 групи: тарифні та нетарифні (другий рівень поділу). До першої групи було віднесено податки та збори, які стягують із автотранспорту або громадян під час перетину кордону, а до нетарифних – за загальною схемою все те, що безпосередньо не пов'язане зі стягненням таких податків. Тобто складна процедура проходження кордону, черги через недостатню пропускну спроможність пунктів перетину кордону – нетарифні адміністративні обмеження.

У процесі дослідження увагу зосереджено на перетині кордону України через пункти пропуску для автомобільного сполучення. На державному кордоні України функціонує 133 міжнародні пункти пропуску: 51 із них – автомобільні, 32 – залізничні, 1 – пішохідний та ін. Серед країн ЄС Україна має спільний сухопутний кордон із Республікою Польща, Угорщиною, Словацькою Республікою та Румунією. На кордоні із Республікою Польща – 14 пунктів пропуску (із них 8 автомобільних), Румунією – 10, Угорщиною – 7, Словацькою Республікою – 5 [10]. За кількістю пунктів пропуску та статистикою перетинів лідирує Республіка Польща, яку було

обрано основою для аналізу. Крім того, Польща входить до трійки держав (Республіка Польща, Угорщина, Словачка Республіка), із якими в Україні діють угоди про малий (місцевий) прикордонний рух, уведені в дію у 2008–2009 рр. для мінімізації негативного впливу вступу цих країн до Шенгенської зони на транскордонне співробітництво.

Відповідно до Угоди з Республікою Польща малий прикордонний рух – це регулярний перетин спільного кордону України та Польщі жителями прикордонної зони держави однієї договірної сторони для перебування у прикордонній зоні держави іншої договірної сторони із суспільних, культурних або сімейних та обґрунтованих економічних причин, які відповідно до національного законодавства держави іншої договірної сторони не визначено прибутковою діяльністю протягом періоду, що не перевищує термінів перебування, установлених Угодою [11]. Прикордонну зону визначено як територію адміністративних одиниць України та Польщі, яка не перевищує 30 км від спільного кордону.

Ще одна причина зосередження уваги на Україно-польському кордоні – це можливість використовувати офіційну польську статистику, оскільки, на жаль, в офіційній статистиці України не має даних про перетин українських кордонів. За законом «Митна статистика – складова частина загальнодержавної системи статистичного обліку і звітності. Статистична інформація, яка формується, узагальнюється й аналізується митними органами, використовується в інтересах зміцнення зовнішньоекономічних зв'язків, поліпшення митно-тарифного та нетарифного регулювання зовнішньоекономічної діяльності, подальшої інтеграції України у загальносвітову систему економічних відносин» [12, розділ XVI, глава 65, ст. 448]. Але ні в статистичній базі Державної фіскальної служби України, ні в статистичній базі Державної служби статистики України відповідної інформації немає. У прикордонній статистиці України, де повинна бути інформація про наявні пункти пропуску, тобто ні митна, ні прикордонна служби держави не надають інформацію, аналіз якої дозволив би оцінити ефективність процесу перетину кордону з «метою зміцнення зовнішньоекономічних зв'язків, поліпшення митно-тарифного та нетарифного регулювання зовнішньоекономічної діяльності, подальшої інтеграції України у загальносвітову систему економічних відносин» [12], а також зміцнення національної економічної безпеки держави. Але процес перетину кордону – двосторонній й інші держави ретельно формують відповідну статистичну базу. Тому ми скористалися даними офіційної статистики Республіки Польщі [13].

Серед осіб, які перетинають україно-польський кордон України з українського боку, згідно з польською статистикою, 54,4 % припадає на учасників малого прикордонного руху, а 71,6 % – на тих, хто проживає в 50-кілометровій зоні [13]. При цьом загальна кількість українців, які перетинають кордон, постійно збільшується, а поляків – постійно зменшується (рис. 1).

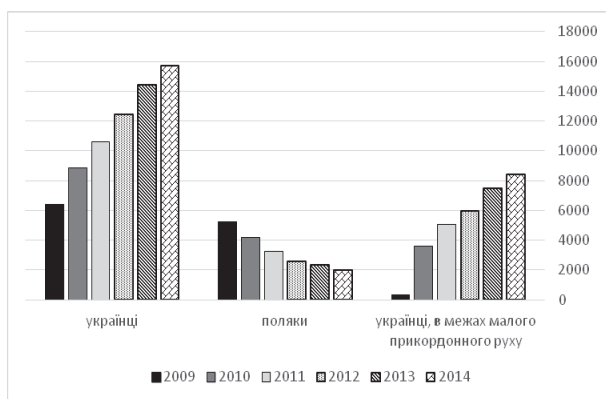


Рис. 1. Загальна кількість осіб, які перетинають україно-польський кордон, тис. осіб [13]

За 2014 р. загальна кількість перетинів кордону становила 17,7 млн осіб, із них близько 8 млн українців, які прямували до Польщі, 7,7 млн українців, які поверталися з Польщі, близько 1 млн поляків, які виїжджали з Польщі, і стільки ж поляків поверталися.

Більшість перетинів кордону в обидва боки відбувалися відповідно до даних статистики із приватними цілями, у структурі яких превалюють здійснення покупок, відвідування родичів і туризм. Для українців додаткова мета в'їзду до Польщі ще і транзит (рис. 2, 3).

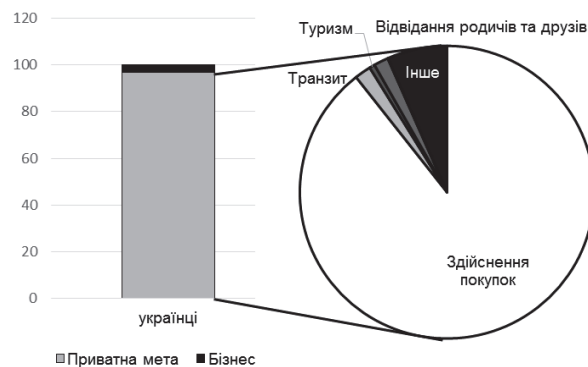


Рис. 2. Структура осіб, які перетинають україно-польський митний кордон з українського боку, за цілями, % [13]

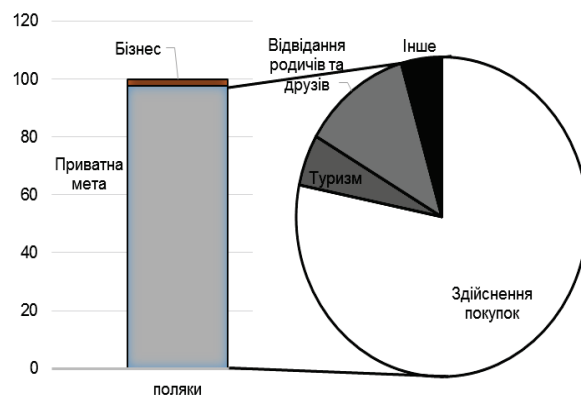


Рис. 3. Структура осіб, які перетинають україно-польський митний кордон з польського боку, за цілями, % [13]

За частотою перетинів кордону поляків суттєво випереджають українці: 92 % з них відвідують Польщу із частотою понад декількох раз на місяць (а 5,5 % – кожен день), і лише 37,2 % поляків відвідують Україну частіше 1 разу на квартал.

Статистика доводить збільшення кількості громадян, які перетинають сухопутний кордон України з Польщею, за період 2009–2014 рр. у понад 2 рази (рис. 1) за відповідного збільшення кількості автомобільних пунктів пропуску лише з 6 до 8. Хоча останній факт і посприяв зниженню черг під час перетину кордону, але не допоміг повністю вирішити проблему перевантаженості пунктів пропуску.

Якість обслуговування прикордонного руху внаслідок невідповідності проектної та фактичної пропускної спроможності міжнародних автомобільних пунктів пропуску. Крім того, зазвичай українські пункти пропуску укомплектовано технічними засобами в середньому лише на 60 %. Через технічну й фактичну перевантаженість пунктів на кордоні формуються черги і час проходження кордону може перевищувати добу.

Зуважимо, що за довжиною кордону й кількістю людей, які його перетинають, україно-польський кордон приблизно однаковий із кордоном Польщі та ЄС перед вступом Польщі до

Союзу. Але на україно-польському кордоні всього 8 автомобільних пунктів пропуску, а на кордоні Польща-ЄС було розташовано 48 пунктів.

Методом експертних оцінок визначено, що проходження українського митного і прикордонного контролю (за винятком тих пунктів, де на основі інфраструктури перевірку здійснюють по черзі польські й українські прикордонники) відбувається відчутно повільніше, ніж польського. Це призводить до того, що під час зворотного перетину кордону в Україну польські митники обмежують потік автомобілів не через тривалість власної перевірки, а лише внаслідок затору з українського боку. Незважаючи на декларування українськими офіційними особами стандартів часу на проходження перевірки на кордоні у 2-3 хвилини, фактична практика це заперечує. Крім того, встановлено, що відсутність окремих віконць з обслуговування громадян, які перетинають кордон з українського боку пішки в межах малого прикордонного руху, іноді досить суттєво гальмує рух автомобілів і створює нецвілізовану картину подання документів на паспортному контролі у стилі «хто перший прибіг».

І це не лише проблема осіб, які перетинають кордон із будь-якою із вищезазначених цілей, а й проблема формування державного іміджу в цілому. Так, Україна в рейтингу сприяння торгівлі, складеному Світовим економічним форумом, за складником індексу складності митних процедур займає одне із останніх місць у світі: у 2009–2010 рр. – 115-те місце серед 133 країн, 2010–2011 – 131-ше із 139 країн, 2011–2012 рр. – 136-те із 142 країн, 2012–2013 рр. – 138-ме із 144 країн, 2013–2014 рр. – 140-ве із 148 країн, 2014–2015 рр. – 118-те із 144 країн, 2015–2016 рр. – 113-те із 140 країн, 2016–2017 рр. – 130-те із 138 країн. На першому місці у цьому рейтингу перебувають країни із найпростішими митними процедурами [14]. У світовому рейтингу Doing Business за схожим індексом «торгівлі через кордон» у 2016 р. Україна посіла 109-те місце із 189 країн із показником 63,72. Польща ж мала перше місце у світі з найбільшим показником 100. Середній показник для країн Європи та Центральної Азії становив 82,4. Серед наших сусідів Білорусь увійшла до лідерів із показником 94,88 і 25-м місцем [15].

Польща, як і інші держави ЄС, що межують із Україною, розуміє необхідність збільшення пропускної спроможності пунктів пропуску і навіть готова власним коштом і за кошти програм розвитку ЄС будувати нові пропускні пункти.

Так, для покращення якості перетину кордону польська сторона зі свого боку добудувала незавершену ділянку траси біля пункту Коргова – Краковець; спростила процедуру проходження кордону (безпосередню перевірку починають здійснювати прикордонники, а митники долучаються тільки в разі необхідності) та виконала інші дії. Україна може використати цей позитивний досвід у власній практиці.

Проте відповідно до головного принципу фінансування будь-яких європейських програм – компліментарності, Україна також має брати часткову участь у цьому процесі. Через об'єктивні причини наша держава не має достатніх коштів у бюджеті для розбудови митної інфраструктури, але в її арсеналі наявна низка інструментів державного регулювання, здатних істотно покращити ситуацію із переміщенням через державний кордон.

Які ж шляхи покращення процедури перетину кордону можуть бути обрані?

По-перше, необхідно створити пункти пропуску на основі єдиної інфраструктури перевірки для польських та українських прикордонників. Ефективність цього способу вже доведено на невеликих за проектною пропускною спроможністю міжнародних автомобільних пунктах пропуску Зосін – Устилуг і Кросценко – Смільниця. Використання загальної інфраструктури дозволяє збільшити технічну оснащеність, а ефект постійної присутності поряд із польськими митниками дає змогу прискорити процедуру огляду.

По-друге, додатково необхідно створити окремі черги для проходження кордону особами без транспортних засобів разом із раніше запропонованим створенням автоматичних воріт для суб'єктів місцевого прикордонного руху, де особи самостійно перетинають кордон за допомогою електронної картки.

По-третє, по можливості спростити процедуру контролю за зразком польських пропускних пунктів. Так, прикордонники здійснюють паспортну перевірку особи і в режимі он-лайн передають дані митникам. Останні паспорт повторно не перевіряють, оскільки вже мають інформацію про особу, яка подорожує. Митну перевірку здійснюють лише в разі певної підозри. За прикладом інших країн доречно збільшити поріг вартості товарів, яку кожен громадянин може ввезти із-за кордону в країну для власного користування. Так, Азербайджан із листопада 2015 р. збільшив її майже у 7 разів до 10 тис. дол для товарів, які фізична особа ввозить не з комерційною метою (крім підкацизних товарів та автотранспортних засобів). Завдяки цьому за складником індексу складності митних процедур Світового економічного форуму Азербайджан зі 122-го місця, яке посідав до 2015 р., у 2016–2017 рр. перемістився на 85-ту позицію [14].

По-четверте, можливим варіантом залучення коштів на проекти технічного дооснащення існуючих пунктів та під'їзної інфраструктури до них (інколи автомобільного шляху до пункту пропуску вже майже не існує) і спільної з країнами ЄС участі у фінансуванні нових пунктів є встановлення фіксованого прикордонного збору в разі переміщення через кордон, який стягуватимуть або з особи, або з автомобіля. Стягнення такого збору не суперечить міжнародним правовим нормам. У світовій практиці існують успішні приклади часткового застосування збору у випадку переміщення через кордон тих громадян, хто хоче пришвидшити перетин, наприклад, на естонсько-російському кордоні. Громадяни свідомо та офіційно з 2008 р. сплачують збір за збільшення комфорту при перетині кордону. Вже в такому разі досягається ефект зменшення часу перебування автомобілів у чергах у 2 рази. Такий збір, у разі правильно організації та використання сучасних комунікаційних засобів, не має викликати альтернативних черг із його сплати, оскільки його можна сплатити через електронну мережу ще до перетину кордону.

За нашими підрахунками встановлення незначного цільового загального збору на розвиток митної інфраструктури – 150–200 грн за особу (приблизно 5–6 євро) – дозволить зібрати близько 90 млн євро на рік. Такий збір не стане перепорою для перетину кордону в разі переміщення з приватною та комерційною метою і матиме додатковий позитивний ефект – обмеження тіншового сірого імпорту. Українські аналітики вже довгий час звертають увагу на високий рівень тінізації прикордонної торгівлі й погіршення конкурентоспроможності українських виробників у прикордонних зонах. Статистика вказує на головну мету перетину кордону більшої як українських, так і польських громадян – це здійснення покупок (рис. 2, 3). При цьому українці в Польщі купують будівельні матеріали та споживчі товари, а поляки в Україні – паливо (що обумовлено різницею в його вартості: на території Польщі, наприклад, 1 літр бензину коштує приблизно 1,1 євро (30 грн), в Україні – 22 грн). Незначний збір нівелює переваги здійснення дрібних покупок, що зменшить кількість осіб, які часто перетинають кордон, і в підсумку сприятиме зменшенню черг.

По-п'яте, вкрай необхідно зробити публічною і регулярною періодичною статистику перетинів кордону України з країнами ЄС для можливості поточно відстежувати, контролювати та регулювати потоки переміщення через митний кордон.

Висновки

У ході дослідження доведено проблему невідповідності пропускної спроможності українських пунктів пропуску фактичним потребам, що фактично є прихованим адміністративним обмеження міжнародної торгівлі країни. Введення безвізового режиму між Україною та ЄС може її поглибити, оскільки відсутність необхідності в отриманні візи не скасує необхідності проходження митний і прикордонний контроль, проте збільшить кількість охочих перетнути кордон. «Відкриття Європи» може взагалі загальмувати рух на міжнародних автомобільних пропускних пунктах в Україні. Відсутність власних бюджетних коштів на будівництво нових пунктів пропуску «вимагає» від українського уряду пошуку можливостей використання зовнішніх коштів і збільшення ефективності використання вже існуючих пунктів пропуску. Серед можливостей удосконалення процедури перетину кордону названо такі: 1) об'єднання польської та української інфраструктури контролю на пунктах пропуску; 2) створення окремих черг для проходження кордону особами без транспортних засобів; 3) спрощення процедури контролю на кордоні як за рахунок проведення перевірки тільки прикордонниками, так і шляхом збільшення вартості товарів, які громадянин може ввозити в країну; 4) фінансування технічного оснащення пунктів пропуску та їх інфраструктури за рахунок введення цільового загального збору для осіб, які перетинають кордон; 5) формування публічної і регулярної статистики перетину кордону. Названі шляхи доводять практичну значущість дослідження.

Наукова новизна дослідження – встановлено характер кількісного впливу обмежень перетину кордону на імідж країни за допомогою світових рейтингів.

Перспективний напрямок подальших розвідок – економічне обґрунтування доцільності запропонованих шляхів удосконалення пропускної спроможності пунктів пропуску.

Бібліографічні посилання

1. Ma, J. Free trade or protection: a literature review on trade barriers [Text] / J. Ma, Y. Lu // *Research in World Economy*. – 2011. – 2(1). – P. 69–76.
2. Solodkovska, G. Ways of improvement of non-tariff measures of international trade regulation / G. Solodkovska, V. Olefirenko // *Management Theory and Studies for Rural Business and Infrastructure Development*. – 2014. – 36(4). – P. 966–976.
3. Дюмулен, И. И. Международная торговля. Тарифное и нетарифное регулирование [Текст]: учебник / И. И. Дюмулен. – М.: ВАБТ, 2011. – 518 с.
4. Краснікова, Н. О. Вплив «кризового протекціонізму» на економічну безпеку України [Текст] / Н. О. Краснікова // *Економічний простір*. – 2010. – № 35. – С. 118-129.
5. Baldwin, R. Measuring Non Tariff Trade Policies. NBER, working paper № 2978 [Electronic resource] / R. Baldwin. – Cambridge, 1989. – Access mode: <http://www.nber.org/papers/w2978.pdf> – Title from the screen.
6. Дзяд, О. В. Спільні політики Європейського Союзу та їх значення для України [Текст] : навч. посіб. / О. В. Дзяд, О. М. Рудик; за ред. : М. Бойцуна [та ін.]. – К.: Міленіум, 2009. – 668 с.
7. Kretinin, G. Local border traffic as a form of visa liberalisation and territorial development [Text] / G. Kretinin, D. Mironyuk // *Baltic Region*. – 2014. – № 4. – P. 27–41.
8. Deardorff, A. V. Measurement of Non-tariff Barriers [Electronic resource] / A. V. Deardorff, R. M. Stern // *Economics Department Working Paper*. – 1997. – № 179. – Assed mode: <http://www.oecd->

library.org/docserver/download/568705648470.pdf?expires=1482247405&id=id&accname=guest&checksum=CDF136BB89E246101EC0758AC9E95D22 – Title from the screen.

9. Hartwell, C. Quantifying nontariff barriers in Ukraine: a comprehensive trade cost approach [Text] / C. Hartwell // *Applied Economics Letters*. – 2015. – № 23 (1). – P. 47–55.
10. Перелік пунктів пропуску. Офіційний сайт державної прикордонної служби України [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://dpsu.gov.ua/ua/Perelik-punktiv-propusku>. – Загл. з екрана.
11. Угода між Кабінетом Міністрів України та Урядом Республіки Польща про правила місцевого прикордонного руху [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://zakon.nau.ua/doc/?code=616_138. – Загл. з екрана.
12. Митна статистика. Офіційний сайт Державної фіскальної служби України [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://sfs.gov.ua/mk/rozdil-16/glava-65/> – Загл. з екрана.
13. Border traffic and expenses made by foreigners in Poland and Poles abroad in 2014. Central Statistical Office of Poland [Electronic resource]. – Access mode: http://stat.gov.pl/files/gfx/portalinformacyjny/en/defaultaktualnosc/3285/10/1/1/border_traffic_foreigners_expenditures_inpoland_and_poles_abroad_in_2014.pdf. – Title from the screen.
14. The World Economic Forum: official site [Electronic resource]. – Access mode: <http://reports.weforum.org/global-competitiveness-index/competitiveness-rankings/#series=EOSQ050>. – Title from the screen.
15. The Doing Business project: official site [Electronic resource]. – Access mode: <http://www.doingbusiness.org/reports/global-reports/doing-business-2017>. – Title from the screen.

References

- Baldwin, R. (1989). Measuring nontariff trade policies. doi:10.3386/w2978.
- Boder traffic and expenses made by foreigners in Poland and Poles abroad in 2014. (2014). Retrieved from the Central Statistical Office of Poland Web site: http://stat.gov.pl/files/gfx/portalinformacyjny/en/defaultaktualnosc/3285/10/1/1/border_traffic_foreigners_expenditures_inpoland_and_poles_abroad_in_2014.pdf.
- Deardorff, A.V., & Stern, R.M. (1997). Measurement of Non-Tariff Barriers. OECD Economics Department Working Papers. doi:10.1787/568705648470.
- Dumylen, I. (2011) *Mezhdynarodnaja trgovlja. Tarifnoe i netarifnoe regylovanie [International trade: tariff and non-tariff regulation]*. BABT, Moskva. (in Russian).
- Dzyad, O.V. (2009) *Spil'ni polityky Yevropeys'koho Soyuzu ta yikh znachennya dlya Ukrainy [Common EU policy and their importance for Ukraine]*. Milenium, Kiev (in Ukrainian).
- Hartwell, C.A. (2015). Quantifying nontariff barriers in Ukraine: a comprehensive trade cost approach. *Applied Economics Letters*, 23(1), 47-55. doi:10.1080/13504851.2015.1049331.
- Krasnikova, N.O. (2010). Vplyv «kryzovoho protetsionizmu» na ekonomichnu bezpeku Ukrainy [Influence of "crisis protectionism" on economic security of Ukraine]. *Ekonomichnyy prostir [Economic Scope]*, 35, 118-129 (in Ukrainian).
- Kretinin, G., & Mironyuk, D. (2014). Local Border Traffic as a Form of Visa Liberalisation and Territorial Development. *Baltic Region*, 4, 27-41. doi:10.5922/2079-8555-2014-4-2.

- Ma, J., & Lu, Y. (2011). Free Trade or Protection: A Literature Review on Trade Barriers. *Research in World Economy*, 2(1), 69-76. doi:10.5430/rwe.v2n1p69.
- Mytna statystyka. Ofitsiynyy sayt Derzhavnoyi fiskal'noyi sluzhby Ukrainy [Customs statistics. The official website of the State Fiscal Service of Ukraine]. Retrieved from <http://sfs.gov.ua/mk/rozdil-16/glava-65/> (in Ukrainian).
- Official site The World Economic Forum (2016). Retrieved from <http://reports.weforum.org/global-competitiveness-index/competitiveness-rankings/#series=EOSQ050>.
- Official site The Doing Business project. Retrieved from <http://www.doingbusiness.org/reports/global-reports/doing-business-2017>.
- Perelik punktiv propusku. Ofitsiynyy sayt derzhavnoyi prykordonnoyi sluzhby Ukrainy [The list of checkpoints. Official site of the State Border Guard Service of Ukraine]. Retrieved from <http://dpsu.gov.ua/ua/Perelik-punktiv-propusku> (in Ukrainian).
- Solodkovska, G., & Olefirenko, V. (2014). Ways of improvement of non-tariff measures of international trade regulation. *Management Theory and Studies for Rural Business and Infrastructure Development*, 36(4), 966–976. doi:10.15544/mts.2014.091.
- Uhoda mizh Kabinetom Ministriv Ukrainy ta Uryadom Respubliky Pol'shcha pro pravyla mistsevoho prykordonnoho rukhu [Agreement between the Government of Ukraine and the Government of the Republic of Poland on local border traffic]. Retrieved from http://zakon.nau.ua/doc/?code=616_138 (in Ukrainian).