

УДК 336. 24

Герчаківський С. Д.,*кандидат економічних наук, доцент кафедри податків і фіскальної політики
Тернопільського національного економічного університету*

ДОМІНАНТИ МИТНОГО РЕГУЛЮВАННЯ ЕКСПОРТНО-ІМПОРТНИХ ОПЕРАЦІЙ НА АВТОМОБІЛЬНОМУ РИНКУ УКРАЇНИ

У статті досліджено структуру світового автомобільного ринку. Розкрито особливості митно-тарифного регулювання експортно-імпорتنних операцій на авторинку України. Проаналізовано наслідки та перспективи використання тарифних інструментів на ринку автомобілів.

Ключові слова: *автомобільний ринок, митне регулювання, митне оформлення і контроль, митні платежі.*

В статье проведено исследование структуры мирового автомобильного рынка. Охарактеризовано особенности тарифного регулирования экспортно-импортных операций на авторынке Украины. Проанализировано последствия и перспективы использования тарифных инструментов на рынке автомобилей.

Ключевые слова: *автомобильный рынок, таможенное регулирование, таможенное оформление и контроль, таможенные платежи.*

The structuring of world automobile market is investigated in the article. The special features of customs tariff regulation of export and import operations on the Ukrainian automobile market are revealed. The consequences and prospects of tariff instruments utilization on the automobile market are analyzed.

Key words: *automobile market, customs regulation, customs clearance and customs control, customs payments.*

Постановка проблеми. Реалії розвитку вітчизняної економіки характеризуються істотними структурними трансформаціями. Серед причин такої структуризації чільне місце займає формування повноцінних товарних ринків, до яких можна віднести автомобільний. Цей ринок є одним із найглобалізованіших і таким, що швидко розвивається, характеризується жорсткою конкуренцією, яка зумовлена різними чинниками, зокрема, зростаючими надлишками виробничих потужностей автомобільної промисловості, збільшенням кількості країн, що організують власне виробництво автомобілів, формуванням міжнародних автомобільних альянсів. Саме тому першочерговими питаннями у цій сфері є створення сприятливих умов (законодавчих, політичних, інвестиційних тощо) для зростання обсягів виробництва

та реалізації вітчизняних автомобілів, недопущення ухилення від оподаткування при ввезенні та реалізації транспортних засобів, здійснення ефективного митного регулювання автомобільного ринку, забезпечення реалізації економічних інтересів українських підприємств і держави загалом.

Аналіз останніх досліджень та публікацій. Питання митного регулювання автомобільного ринку знайшли відображення в працях В. А. Писарева, П. В. Пашка, О. В. Рождественського, М. М. Чечеля та інших українських науковців і практиків. Господарсько-правові аспекти функціонування автомобільного ринку досліджені в роботах А. В. Міщенко, Д. Прейгера.

Мета і завдання дослідження. Водночас, огляд наукових напрацювань показав, що значне коло питань митного регулювання, що стосується безпосередньо українського ринку автомобілів, не отримали достатнього прикладного відображення, фрагментарно висвітлені проблеми аналізу експортно-імпортних операцій транспортних засобів, схем незаконного ввезення автомобілів та ухилення від сплати податків, впливу фінансової кризи на вітчизняний авторинок тощо. Перераховані проблемні аспекти сформували мету та завдання проведеного дослідження.

Виклад основного матеріалу. Автомобільний ринок – це сукупність фінансових відносин з приводу виробництва та організації купівлі-продажу транспортних засобів, характерними ознаками якого є самостійність учасників економічного процесу, комерційний характер їхньої взаємодії, конкуренція господарюючих суб'єктів, формування економічних пропорцій під впливом динаміки цін на автомобілі, конкурентної боротьби, попиту та пропозиції. Автомобільний ринок виконує низку важливих функцій [1], а саме: 1) регулювання (через механізм ринкових законів встановлює необхідні пропорції відтворення; завдяки цінам авторинок стимулює впровадження досягнень науки та техніки у виробництво транспортних засобів); 2) стимулювання (спонукає виробників до зниження витрат, підвищення якості та споживчих властивостей товарів); 3) розподілу (доходи споживачів і автовиробників у ринковій економіці диференціюються через ціни, зумовлюючи соціальне розшарування суспільства за доходами); 4) інтеграції (сприяє формуванню єдиного економічного простору як у межах окремої держави, так і в межах світової економіки); 5) алокації (забезпечує виробництво оптимальної кількості товарів (автомобілів) за допомогою найефективнішої комбінації ресурсів); 6) інформаційна функція (дає об'єктивну інформацію про те, які товари (авта), їх якісні характеристики користуються попитом); 7) санації (очищає суспільне виробництво від економічно слабких господарських одиниць).

Первісним елементом світового ринку автомобілів є внутрішній ринок, у межах якого забезпечується організація виробництва транспортних засобів, а також вільний рух трудового потенціалу та капіталу. Національний ринок поєднує внутрішню та зовнішню торгівлю цієї країни. Отож, світовий автомобільний ринок – це сукупність національних авторинків

(транснаціональних корпорацій), поєднаних між собою всесвітніми господарськими зв'язками на підставі міжнародного поділу праці, спеціалізації, кооперування, інтеграції виробництва і збуту (рис. 1).

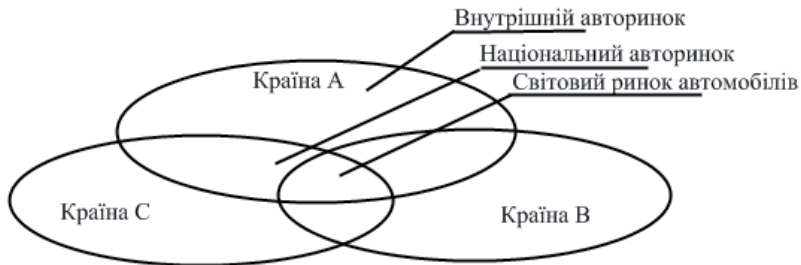


Рис. 1. Структуризація світового автомобільного ринку

Варто зазначити, що на даний момент світовий ринок автомобілів складається із трьох чітко сформованих районів концентрації: ринок Північної Америки (США, Канада), Європейська зона (країни ЄС) та Азія, яка представлена такими країнами, як Китай, Індія, Японія та Південна Корея.

Розвиток світових інтеграційних процесів, ускладнення міжнародного економічного життя зумовлюють об'єктивну необхідність регулювання як світових господарських зв'язків на авторинку, так і національних. Особливу увагу варто звернути на основи митного регулювання цього ринку. Чинне законодавство регламентує “митне регулювання” як регулювання питань, пов'язаних із встановленням мит та митних зборів, процедурами митного контролю, організацією діяльності органів митного контролю України [2].

Пропуск на митну територію України з метою вільного обігу та першої реєстрації ввезених транспортних засобів нових і таких, що були в користуванні, або виготовлених в Україні здійснюють за умови їх відповідності екологічним нормам не нижче рівня “ЄВРО-3” (з 1 січня 2010 року), згідно з технічними регламентами та національними стандартами (щонайменше за умови відповідності вимогам рівня “В” ДСТУ UN/ECE R 49-02A, В:2002 або “В”, “С”, “D” ДСТУ UN/ECE R 83-03:2002, які застосовують залежно від особливостей конструкції транспортних засобів).

Початковим етапом митного оформлення транспортного засобу є його ідентифікація, а саме визначення моделі, року виробництва, комплектації, об'єму двигуна тощо. Визначальним при цьому є VIN-код (Vehicle Identification Number) – структуроване поєднання буквено-цифрових символів, що присвоюється виробником автомобіля з метою ідентифікації останнього та наноситься на деталі кузова, шасі (рами) [3, с. 154]. Міжнародною організацією стандартизації (ISO) запроваджено з 1976 р. міжнародний стандарт ідентифікаційних позначень автомобіля – ISO 3779-1983, гармонізований з державним стандартом України ДСТУ 3525-97

обов'язкового застосування в Україні, які складаються з міжнародного коду виробника транспортного засобу (перші три символи), описової частини (подальші шість символів) і розпізнавальної частини (останні вісім символів), за яким визначається ідентифікаційний номер. Не менш важливим при здійсненні митного контролю та митного оформлення автомобілів є визначення класифікаційної належності відповідно до УКТ ЗЕД. В Українському класифікаторі для віднесення транспортного засобу до певної групи використовуються найбільш загальні ознаки класифікації, зокрема такі як: кількість місць, робочий об'єм циліндра двигуна, новий чи такий, що був у використанні тощо.

Автомобілі, що безпосередньо ввозяться громадянами на митну територію України для вільного використання, незалежно від їх вартості, підлягають обов'язковому письмовому декларуванню митним органам у порядку, установленому для громадян, та оподатковуються відповідно ввізним митом, акцизним збором, податком на додану вартість. Нарахування митних платежів, що підлягають сплаті при переміщенні автомобіля через митний кордон України, здійснюється із застосуванням ВМД у випадку декларування цього транспортного засобу з метою вільного обігу. Основою для нарахування митних платежів на автомобілі, які ввозяться на митну територію України є митна вартість, тобто ціна, що реально сплачена, або підлягає сплаті за такий товар у разі його продажу до країни імпортера.

Аналізуючи структуру автомобільного ринку України, зазначимо, що у 2009 р. імпорт нових автомобілів займав ліву частину, питома вага вітчизняних авто становила приблизно 22% (рис. 2).

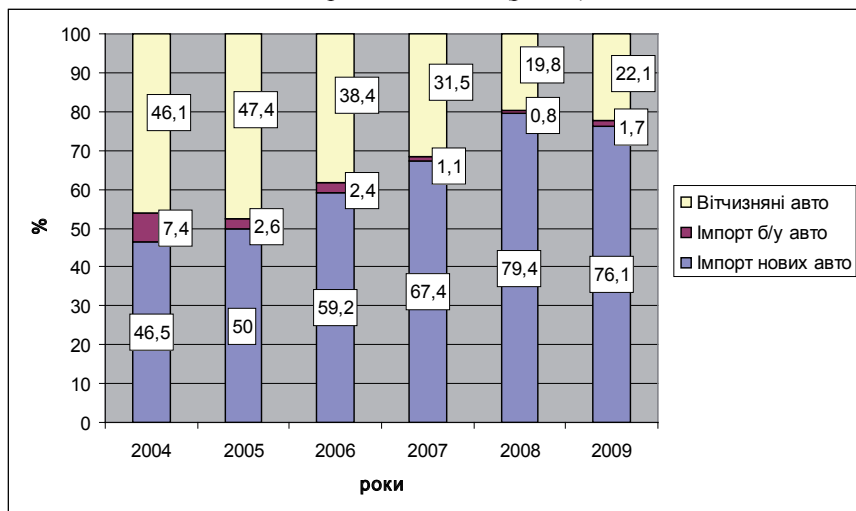


Рис. 2. Структура автомобільного ринку України за 2004-2009рр. [4]

Структура імпорту легкових автомобілів в Україну має низку особливостей, а саме: в період із січня до вересня 2009 р. в сегменті легкових автомобілів імпорту скоротився в 6,6 раза – до 45,6 тис. од. Водночас підкреслимо, що в 2009 р. український авторынок став другим за рівнем падіння продажів в Європі. Основними причинами такого спаду потрібно вважати: продовження економічної рецесії; недосконалість та неефективність споживчого кредитування; зниження платоспроможного попиту населення; поступове зменшення у імпортерів ліквідних складів автомобілів 2008-2009 рр. випуску; мінімальні обсяги ввезення нових машин; невизначеність щодо політичної та економічної ситуації.

Враховуючи показники минулих років, можна із впевненістю зазначити, що з 2004 до 2008 р. простежувалась чітка тенденція до зростання імпорту автівок. Адже, якщо у 2004 р. кількість ввезених автомобілів становила 69,8 тис. од., то у 2008 р. – 376,1 тис. од. (рис. 3).

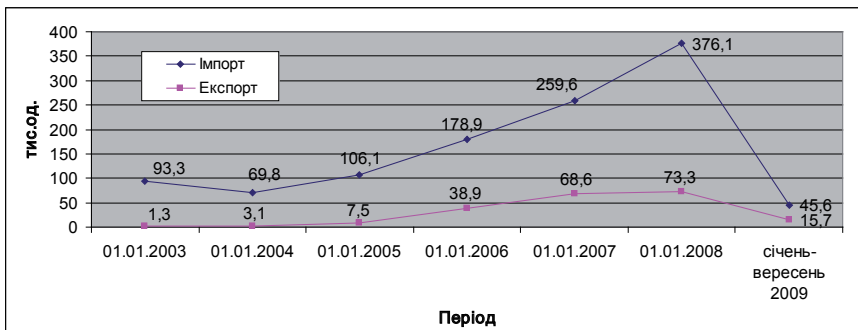


Рис. 3. Динаміка експортно-імпортних операцій на авторынку України [5]

Разом з тим, обсяг експорту автотранспортних засобів з України протягом січня-вересня 2009 р. становив лише 15 698 од., що майже в 4 рази менше аналогічного показника минулого року. 93% експортованих легкових авто – це ("Daewoo Sens" (Сенс), "Daewoo Lanos" (Ланос), "Славута", ВАЗ 2110; вантажних – близько 5% (716 од.), автобусів – менше 1% (135 од.), спецтехніки – 1,8% (227 од.).

У січні-квітні 2010 р. при зменшенні на 14% кількості імпортованих автомобілів сума сплачених митних платежів з одного автомобіля зросла на 22%. Це свідчить про виведення з тіні експортно-імпортних операцій більш дорогого цінового ряду та розширення бази оподаткування. Варто виокремити низку негативних тенденцій, які присутні в діючій практиці митного регулювання. Насамперед, функціонування схем ухилення від сплати належних митних платежів при імпорті транспортних засобів та запасних частин до них. До таких схем належать: 1) поагрегатне ввезення

транспортних засобів; 2) зниження показників об'єму циліндрів двигуна та завищення року виробництва автомобіля; 3) ввезення з використанням фальсифікованих документів про реєстрацію транспортного засобу; 4) схема тимчасового ввезення автомобіля іноземним представництвом; 5) ухилення від сплати податків при імпорті запасних частин до автомобілів; 6) схема ввезення легкових автомобілів під виглядом вантажно-пасажирських машин; 7) ввезення транспортних засобів через органи соціальної опіки під виглядом цільового призначення для громадян з фізичними вадами та ін.

Вагомим кроком в удосконаленні митного регулювання авторинку повинна стати остаточна ліквідація схем ухилення від сплати належних митних платежів при імпорті автомобілів. А саме, для ліквідації поагрегатного ввезення автомобілів варто ввести новий бланк суворої звітності та паспорта транспортного засобу, а також паспорта шасі (аналогічні документи є в багатьох країнах Європи). В цьому документі потрібно передбачити можливість відстеження всіх змін, що проводяться в авто (заміна кузова, шасі, двигуна), зміна власників, суми сплачених податків при розмитненні та сплаті транспортного збору. Крім того, варто перевіряти організації, які згідно з законом мають право надавати дозвіл на переобладнання машини з однієї моделі на іншу, щоб виявляти видачу недостатньо обґрунтованих дозволів.

Для зменшення можливості використання схеми зниження показників об'єму циліндрів двигуна та завищення року виробництва автомобіля при його імпорті потрібно вносити запис "номер свідоцтва" до свідоцтва про реєстрацію автомобіля; проводити оперативні заходи для виявлення зловживань при митному оформленні машин на митницях, звіряючи ідентичні показники об'ємів двигунів у документах, виданих митницею (ВМД, свідоцтво), та в реєстраційних або супровідних документах країни попереднього перебування автомобілів.

Механізм митного регулювання ринку автомобілів буде значно ефективнішим, якщо посиляться взаємодія митних органів із суб'єктами ЗЕД (автоімпортерами). Цей напрямок реалізується шляхом укладання спільних угод, які дозволяють усунути зайві перешкоди та спростити процедуру митного оформлення автомобілів. Без розробки та запровадження сучасних технологій та технічних засобів у діяльності митних органів України, реалізувати деякі напрями удосконалення буде досить важко, тому приведення рівня технічного забезпечення митних органів України до рівня провідних країн світу є не менш важливим.

Висновки. Таким чином, процес удосконалення митного регулювання автомобільного ринку потребує комплексного підходу. Адже ліквідація усіх можливих схем ухилення від сплати належних митних платежів при імпорті транспортних засобів, посилення ефективної взаємодії митних органів із суб'єктами ЗЕД, митними службами іноземних держав можливе

тільки за рахунок консолідації влади; стабілізації національної економіки; підвищення платоспроможного попиту населення; захисту економічних інтересів держави; створення максимально сприятливого середовища для учасників ЗЕД з метою активізації здійснення ними експортно-імпортних операцій; підвищення рівня фінансування з Державного бюджету митних органів в частині переоснащення та модернізації; підвищення рівня кваліфікації працівників митних органів України.

Література:

1. Олійник С. Маркетингові дослідження автомобільного ринку [Електронний ресурс] // <http://www.kontrakty.com.ua/ukr/gc/nomer/1998/3-98/3kompam.htm>.
2. Митний кодекс України. – К.: Панорама, Консалтинговий центр, 2002. – 2004 с.
3. Митне оформлення автотранспортних засобів / За ред. П. В. Пашка. – К.: Знання, 2004. – 237 с.
4. Стан автомобільного ринку в Україні у 2009 р. [Електронний ресурс] // <http://autoprofi.kiev.ua/index.php>.
5. Импорт авто в Украине в 5,2 раза превысил экспорт [Електронний ресурс] // <http://www.autocentre.ua/news/Autobusiness/29487.html>.