

**МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ
ЗАПОРІЗЬКИЙ НАЦІОНАЛЬНИЙ УНІВЕРСИТЕТ**

ЕКОНОМІЧНИЙ ФАКУЛЬТЕТ

кафедра міжнародної економіки, природних ресурсів та економіки
міжнародного туризму

Кваліфікаційна робота магістра

на тему: **МИТНЕ РЕГУЛЮВАННЯ ЗОВНІШНЬОЇ ТОРГІВЛІ УКРАЇНИ В
УМОВАХ ГЛОБАЛІЗАЦІЇ**

Виконав: студент 2 курсу, групи 8.0518-ме
спеціальності 051 «Економіка»
освітньої програми «Міжнародна економіка»
спеціалізації «Міжнародний бізнес»

Лисенко А.В.

Керівник: доц., к.е.н. Колобердянко І.І

(посада, вчене звання, науковий ступінь, прізвище та ініціали)

Рецензент: проф., д.е.н. Бабміндра Д.І.

(посада, вчене звання, науковий ступінь, прізвище та ініціали)

Запоріжжя
2020 рік

МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ
ЗАПОРІЗЬКИЙ НАЦІОНАЛЬНИЙ УНІВЕРСИТЕТ

Факультет економічний

Кафедра міжнародної економіки, природних ресурсів та економіки міжнародного туризму

Рівень вищої освіти магістр

Спеціальність 051 «Економіка»

Освітня програма «Міжнародна економіка»

Спеціалізація «Міжнародний бізнес»

ЗАТВЕРДЖУЮ:

Зав.кафедри _____

« ____ » _____ р.

З А В Д А Н Н Я
НА КВАЛІФІКАЦІЙНУ РОБОТУ МАГІСТРА СТУДЕНТОВІ

Лисенко Анатолію Валерійовичу

(прізвище, ім'я, по-батькові)

1.Тема роботи (проекту) Митне регулювання зовнішньої торгівлі України в умовах глобалізації

керівник роботи (проекту) доц., к.е.н. Колобердянко І.І.
затверджена наказом по інституту від «04» липня 2019 р. № 1110-с

2. Строк подання студентом роботи (проекту) 03.01.2020

3. Вихідні дані до роботи (проекту) інформаційна база законодавчих та нормативних урядових актів, матеріали державної служби статистики України, публікації у фахових журналах, електронні економічні публікації, Інтернет ресурси

4. Зміст розрахунково-пояснювальної записки (перелік питань, що належить розробити)

1) Концептуальні засади митного регулювання в умовах глобалізації економіки.

2) Митне регулювання зовнішньої торгівлі в Україні: особливості та проблеми розвитку.

3) Напрями удосконалення митного регулювання в національній економіці.

5. Перелік графічного матеріалу (з точним зазначенням обов'язкових креслень) 23 рисунки, 5 таблиць.

6. Консультанти розділів роботи (проекту)

Розділ	ППП, посада консультанта	Підпис, дата	
		Завдання видав	Завдання прийняв
Вступ	доц., к.е.н. Колобердянко І.І.	20.09.2019	20.09.2019
I розділ	доц., к.е.н. Колобердянко І.І.	16.10.2019	16.10.2019
II розділ	доц., к.е.н. Колобердянко І.І.	20.11.2019	20.11.2019
III розділ	доц., к.е.н. Колобердянко І.І.	11.12.2019	11.12.2019
Висновки	доц., к.е.н. Колобердянко І.І.	17.12.2019	17.12.2019

7. Дата видачі завдання 28.06.2019

КАЛЕНДАРНИЙ ПЛАН

№ з/п	Назва етапів дипломного проекту (роботи)	Термін виконання етапів проекту (роботи)	Примітка
1	Вибір теми	20.06.2019	20.06.2019
2	Складання робочого плану	29.06.2019	29.06.2019
3	Підбір літератури та вивчення літературних джерел	06.09.2019	06.09.2019
4	Складання плану	11.09.2019	11.09.2019
5	Виконання вступу	20.09.2019	20.09.2019
6	Виконання розділу 1	16.10.2019	16.10.2019
7	Виконання розділу 2	19.11.2019	19.11.2019
8	Виконання розділу 3	11.12.2019	11.12.2019
9	Формулювання загальних висновків	17.12.2019	17.12.2019
10	Подання роботи на кафедрі на передзахист	27.11.2019	27.11.2019
11	Попередній захист роботи на кафедрі	11.12.2019	11.12.2019
12	Оформлення роботи та проходження нормоконтролю	24.12.2019	24.12.2019
13	Одержання відгуку та рецензії	27.12.2019	27.12.2019
14	Подання остаточного варіанту роботи на кафедрі	03.01.2020	03.01.2020

Студент _____

(підпис)

(ініціали та прізвище)

Керівник роботи (проекту) _____

(підпис)

(ініціали та прізвище)

Нормоконтроль пройдено

Нормоконтролер _____

(підпис)

(ініціали та прізвище)

РЕФЕРАТ

Кваліфікаційна робота: 117 с., 23 рис., 5 табл., 82 джерела, 1 додаток.

Об'єкт дослідження є процеси митного регулювання в умовах глобалізації.

Предмет дослідження – теоретичні та практичні основи митного регулювання зовнішньої торгівлі України.

Мета роботи – розкриття сучасного стану та проблем митного регулювання зовнішньої торгівлі України та розробка напрямів його удосконалення в умовах глобалізації.

Метод дослідження – логічний, аналіз та синтез, статистичний, системний підхід, дедукції та індукції, графічний метод.

У магістерській роботі розкрито сутність зовнішньої торгівлі країни та митного регулювання. Окреслено необхідність та напрями міжнародного митного співробітництва. Здійснено оцінку показників української зовнішньої торгівлі. Розкрити вплив зміни імпорتنих та експортних тарифів на галузі національної економіки в умовах глобалізації. Виявлено проблеми та недоліки митного регулювання зовнішньої торгівлі. Висвітлено напрями процесів конвергенції в митній справі згідно Асоціації з ЄС. Обґрунтовано шляхи вирішення проблем незаконного переміщення товарів через митний кордон.

МИТНЕ РЕГУЛЮВАННЯ, ТАРИФНЕ РЕГУЛЮВАННЯ, ЗОВНІШНЯ
ТОРГІВЛЯ, ГЛОБАЛІЗАЦІЯ, МИТНЕ СПІВРОБІТНИЦТВО,
КОНВЕРГЕНЦІЯ В МИТНІЙ СПРАВІ, КОНТРАБАНДА

SUMMARY

Qualification work: 117 pages, 23 figures, 5 tables, 82 sources, 1 supplement.

The object of study is the processes of customs regulation in the context of globalization.

The subject of the study is theoretical and practical basis of customs regulation of foreign trade of Ukraine.

The purpose of the work is to reveal the current state and problems of customs regulation of foreign trade of Ukraine and to develop directions for its improvement in the conditions of globalization.

Research method - logical, analysis and synthesis, statistical, systematic approach, deductions and inductions, graphical method.

The master's thesis reveals the essence of foreign trade and customs regulation. The necessity and directions of international customs cooperation are outlined. Ukrainian foreign trade indicators have been evaluated. To reveal the impact of changes in import and export tariffs on the national economy in the context of globalization. The problems and shortcomings of customs regulation of foreign trade have been identified. The directions of the processes of convergence in customs according to the Association with the EU are covered. The ways of solving the problems of illegal movement of goods across the customs border are substantiated.

CUSTOMS REGULATION, TARIFF REGULATION, FOREIGN TRADE,
GLOBALIZATION, CUSTOMS COOPERATION, CONVERGENCE IN
CUSTOMS, CONVERT

ЗМІСТ

ЗАВДАННЯ НА КВАЛІФІКАЦІЙНУ РОБОТУ.....	2
РЕФЕРАТ.....	4
SUMMARY.....	5
ВСТУП.....	7
РОЗДІЛ 1 КОНЦЕПТУАЛЬНІ ЗАСАДИ МИТНОГО РЕГУЛЮВАННЯ В УМОВАХ ГЛОБАЛІЗАЦІЇ ЕКОНОМІКИ	10
1.1 Сутність та показники розвитку зовнішньої торгівлі країни.....	10
1.2 Митне регулювання як складова зовнішньоекономічної політики держави	17
1.3 Міжнародне митне співробітництво в умовах глобалізації.....	27
Висновки до розділу 1.....	33
РОЗДІЛ 2 МИТНЕ РЕГУЛЮВАННЯ ЗОВНІШНЬОЇ ТОРГІВЛІ В УКРАЇНІ: ОСОБЛИВОСТІ ТА ПРОБЛЕМИ РОЗВИТКУ	36
2.1 Стан та динаміка української зовнішньої торгівлі	36
2.2 Аналіз впливу зміни імпорتنих та експортних тарифів на галузі національної економіки в умовах глобалізації.....	48
2.3 Проблеми та недоліки митного регулювання зовнішньої торгівлі.....	57
Висновки до розділу 2.....	71
РОЗДІЛ 3 НАПРЯМИ УДОСКОНАЛЕННЯ МИТНОГО РЕГУЛЮВАННЯ В НАЦІОНАЛЬНІЙ ЕКОНОМІЦІ	75
3.1 Стратегічні напрями конвергенції в митній справі згідно Асоціації з ЄС	75
3.2 Шляхи вирішення проблем незаконного переміщення товарів через митний кордон.....	92
Висновки до розділу 3.....	100
ВИСНОВКИ.....	103
СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ.....	106
ДЕКЛАРАЦІЯ АКАДЕМІЧНОЇ ДОБРОЧЕСНОСТІ.....	116
ДОДАТКИ.....	117

ВСТУП

Актуальність теми. Зовнішньоекономічна діяльність є складовою національної економічної політики, тому вона підлягає регулюванню з боку держави. Державної політика, яка проводиться в країні, визначає багатоцільовий характер митної справи та служить задоволенню різноманітних інтересів і потреб сучасного суспільства. Митна справа тісно пов'язана з міжнародними відносинами, тому спрямованість митної справи є гармонізація та уніфікація з загальноприйнятими міжнародними нормами і практикою. Саме тому актуальність досліджень з питань митного регулювання зовнішньої торгівлі в умовах глобалізації особливо зростає в сучасних умовах, адже активно змінюється структура товарообігу, зростає зацікавленість в уніфікації митного законодавства в різних країнах.

Визначення механізмів забезпечення дієвості та ефективності митного регулювання зовнішньої торгівлі отримало досить широке поширення в науковій літературі. Аналізу процесам митного регулювання, а також методичних підходів і практичних рекомендацій щодо забезпечення економічної безпеки держави при здійсненні зовнішньоторгівельних операцій приділяють увагу у своїх роботах такі вчені, як Л. Батанова, С. Бондаренко, І. Бережнюк, В. Ващенко, О. Гребельник, Т. Миролубова, В. Науменко, П. Пашко, С. Терещенко, В. Філатов та ін. Разом із тим у науковій літературі окремі аспекти митного регулювання зовнішньої торгівлі в системі в умовах глобалізації досліджені не повною мірою. Зазначені обставини зумовили вибір теми дослідження та визначили його актуальність.

Метою магістерської кваліфікаційної роботи є розкриття сучасного стану та проблем митного регулювання зовнішньої торгівлі України та розробка напрямів його удосконалення в умовах глобалізації.

Для досягнення поставленої мети були визначені такі основні завдання:
- розкрити сутність зовнішньої торгівлі країни та митного регулювання;

- окреслити необхідність та напрями міжнародного митного співробітництва;
- оцінити показники української зовнішньої торгівлі;
- розкрити вплив зміни імпортних та експортних тарифів на галузі національної економіки в умовах глобалізації;
- виявити проблеми та недоліки митного регулювання зовнішньої торгівлі;
- висвітлити напрями процесів конвергенції в митній справі згідно Асоціації з ЄС;
- обґрунтувати шляхи вирішення проблем незаконного переміщення товарів через митний кордон.

Об'єктом дослідження є процеси митного регулювання в умовах глобалізації.

Предметом дослідження є теоретичні та практичні основи митного регулювання зовнішньої торгівлі України.

Методи дослідження. Під час написання роботи автором було використано загальнонаукові та специфічні методи: логічний метод – при розкритті сутності зовнішньої торгівлі, митного регулювання, міжнародного митного співробітництва; аналіз та синтез – при розкритті впливу зміни імпортних та експортних тарифів на галузі національної економіки в умовах глобалізації; статистичний метод – при аналізі показників української зовнішньої торгівлі; системний підхід – при виявленні проблем та недоліків митного регулювання зовнішньої торгівлі; дедукції та індукції - при розробці напрямів процесів конвергенції в митній справі згідно Асоціації з ЄС, графічний метод – для наочного зображення результатів дослідження.

Інформаційною базою дослідження були законодавчі і нормативні акти Верховної Ради та Уряду України, статистичні дані Державної служби статистики України, дані митної статистики Державної фіскальної служби України, наукові доробки українських вчених з питань митного регулювання.

Наукова новизна роботи полягає у розробці напрямів удосконалення митного регулювання в національній економіці, які включають заходи щодо подальшої конвергенції в митній справі згідно Асоціації з ЄС та вирішення проблем незаконного переміщення товарів через митний кордон.

Практичне значення отриманих результатів дослідження: результати аналізу проблем та недоліків митного регулювання зовнішньої торгівлі мають практичне значення для Державної фіскальної служби України та можуть бути використані з метою його удосконалення.

Апробація результатів магістерської роботи. Основні положення кваліфікаційної роботи магістра викладено у статті колективної монографії кафедри міжнародної економіки та у тезах доповідей XIV Міжнародної науково-практичної конференції «Управління соціально-економічним розвитком регіонів та держави» (квітень 2020 року, м. Запоріжжя).

РОЗДІЛ 1 КОНЦЕПТУАЛЬНІ ЗАСАДИ МИТНОГО РЕГУЛЮВАННЯ В УМОВАХ ГЛОБАЛІЗАЦІЇ ЕКОНОМІКИ

1.1 Сутність та показники розвитку зовнішньої торгівлі країни

Вплив зовнішньої торгівлі на економічний розвиток країни є предметом особливої уваги економістів з часів меркантилізму. І хоча за останні 400–500 років відбулося значне переосмислення ролі експорту та імпорту в досягненні благополуччя тієї чи іншої країни, розроблено численні теорії, які обґрунтовують мотивацію виходу на зовнішні ринки, запропоновано та апробовано економіко-математичні моделі кількісної оцінки взаємозв'язку масштабів зовнішньоекономічної діяльності з динамікою економічного зростання проблема зовнішньої торгівлі залишається актуальною і сьогодні. Для України ця актуальність посилюється рядом обставин [1].

У класичному розумінні «міжнародна торгівля» – сфера міжнародних товарно-грошових відносин, що є сукупністю зовнішньої торгівлі усіх країн світу. Стосовно однієї країни зазвичай використовується термін «зовнішня торгівля», стосовно торгівлі двох країн між собою – «міждержавна, взаємна, двостороння торгівля», а стосовно торгівлі всіх країн між собою – «міжнародна або світова торгівля». При цьому, під міжнародною торгівлею розуміють торгівлю не тільки товарами, але й послугами. Міжнародна торгівля складається з двох зустрічних товарних потоків – експорту та імпорту. Експорт – продаж товарів або послуг, що передбачає їх вивезення за кордон (включає реекспорт). Імпорт – купівля товарів або послуг, що передбачає їх ввезення з-за кордону (включає реімпорт).

За прийнятими у світовій статистиці стандартами, ключовим елементом для визнання торгівлі міжнародною, продажі товару – експортом, а його купівлі – імпортом, є перетин товаром митного кордону держави і фіксації

цього факту у відповідній митній звітності. При цьому змінює товар власника чи ні – значення не має. Наприклад, якщо оргтехніка продана (а, по суті, передана) японським підрозділом Minolta своєму українському підрозділу, вона вважається експортом Японії та імпортом України навіть не зважаючи на те, що власником товару залишилася японська компанія Minolta. Навпаки, згідно з прийнятою у світі методологією розрахунку платіжного балансу, визначаючим моментом є зміна товаром власника. Тому продаж української сировини філіалу японського підприємства, що знаходиться в Україні, вважається українським експортом, хоча сировина при цьому і не перетинає кордон [2].

Зовнішня торгівля товарами і послугами є частиною міжнародної торгівлі та являє собою специфічну форму обміну товарами і послугами між продавцями та покупцями різних країн. Історично зовнішня торгівля виникла як торгівля між приморськими державами (фінікійці, елліни тощо). Сухопутна ж торгівля розвивалася більш поволі через значні витрати на її організацію і небезпеку, у багато разів більших, ніж перевезення товарів морем. Зовнішня торгівля складається з експорту та імпорту. Перевищення експорту над імпортом означає наявність у держави активного торгового балансу. Перевищення імпорту над експортом означає пасивний торговий баланс. Активний торговий баланс – позитивна сторона зовнішньоекономічної діяльності держави. Проте він не завжди є показником її економічного благополуччя. Зовнішня торгівля зазвичай характеризується трьома показниками:

- обсягом зовнішньоторговельного обороту;
- товарною структурою;
- географічною структурою.

Форми і методи міжнародної торгівлі склалися на світовому ринку під впливом різноманітних чинників, тому вони відрізняються великим розмаїттям, що позначається на зовнішньоекономічній діяльності і ринковій взаємодії підприємств різних форм власності. При цьому розрізняють такі

види зовнішньої торгівлі [3, с. 86]:

1. Торгівля готовою продукцією.
2. Торгівля комплектним устаткуванням.
3. Торгівля товарами у розібраному вигляді.
4. Торгівля машинами, що були у вжитку.
5. Торгівля сировинними товарами.
6. Прямий продаж.
7. Зустрічна торгівля.

Об'єктивна необхідність виявлення тенденцій та особливостей розвитку зовнішньої торгівлі вимагає певних методичних положень щодо дослідження цього питання. Дослідження розвитку зовнішньо-торгівельної діяльності та його комплексна оцінка здійснюються за допомогою методичного забезпечення.

Будь-який аналіз ЗЕД здійснюється на основі певних методів, тобто засобів досягнення цілей дослідження. Для аналізу ЗЕД можна використовувати: методи детермінованого факторного аналізу (деталізація, порівняння, елімінування, узагальнення); стандартні методи (статистичне спостереження, групування, абсолютні та відносні величини, середні величини, індекси, ряди динаміки); математичні (математичне моделювання, математичний аналіз, інтегральний метод, математична статистика, теорія ймовірностей, економічна кібернетика); евристичні (метод експертних оцінок, мозкового штурму), спеціальні методи (SWOT (сценарний метод), PEST (порівняльний), SNW (аналіз моделі Дюпон), портфельний (R- аналіз) [4].

Науковці О.Маслак та В.Жежуха пропонують послідовні етапи проведення аналізу зовнішньоекономічної діяльності: визначення мети й завдань аналізу ЗЕД; розробка гіпотези й теоретичних передумов дослідження; складання програми аналізу та визначення методів дослідження; збір інформації; обробка та представлення висновків за результатами аналізу [41, с. 135].

Як вважають А.Вічевич та О.Максимець, аналіз ЗЕД як наука – це система знань про методи дослідження зовнішньоекономічних зв'язків за даними обліку, звітності та іншої економічної інформації країни, регіону та підприємства [5].

Одним із найпоширеніших елементів оцінювання зовнішньоторговельних інтересів є вивчення і аналіз показників розвитку міжнародної торгівлі, її основних суб'єктів. Ці показники допомагають оцінити рівень розвитку міжнародної торгівлі, їх багатофакторний аналіз сприяє ефективному дослідженню зовнішньоторговельної діяльності. Найпоширеніша класифікація показників розвитку міжнародної торгівлі розділяє наступні групи показників міжнародної торгівлі: 1) обсягові (абсолютні); 2) результуючі; 3) структурні; 4) інтенсивності; 5) ефективності; 6) динаміки; 7) зіставлення [6].

Також виокремлюють такі показники аналізу зовнішньої торгівлі (країни, регіону, галузі):

- абсолютні показники (обсяг експорту (реекспорту), обсяг імпорту (реімпорту), обсяг зовнішньоекономічного обороту, сальдо: торговельного балансу, балансу послуг, балансу поточних операцій);
- відносні показники (індекс динаміки експорту та імпорту, індекс стану балансу, індекс «умов торгівлі», індекс концентрації експорту, коефіцієнт імпортової залежності країни, рівень самозабезпеченості);
- показники структури (товарна структура експорту та імпорту, індекс диверсифікації експорту, регіональні структури експорту та імпорту, індекс географічної концентрації експорту та імпорту);
- показники інтенсивності (обсяг експорту та імпорту, зовнішньоторговельного обороту на душу населення);
- показники ефективності (ефективність зовнішньоторговельного обороту, економічна ефективність експорту та імпорту, бюджетна ефективність експорту та імпорту, ефект державного бюджету від зовнішньоторговельного товарообміну) [5].

Показники, що характеризують структуру зовнішньоекономічних зв'язків – товарна, географічна та інституціональна структури зовнішньоекономічних відносин.

Індекс концентрації експорту (індекс Хіршмана) – застосовується у світових зіставленнях і показує, наскільки широкий спектр товарів експортує країна. Він має вигляд [6]:

$$H_j = \frac{\left(\sqrt{\sum_{i=1}^{239} \left(\frac{x_i}{x} \right)^2} - \sqrt{\frac{1}{239}} \right)}{1} - \sqrt{\frac{1}{239}} \quad (1.1)$$

H_j – індекс концентрації експорту країни (j – індекс країни);

239 – кількість видів продукції за класифікацією ООН;

i – індекс товару (від 1 до 239);

x_i – вартість експортованих товарів країною [6, с. 35].

Індекс диверсифікації експорту – це індекс відхилення товарної структури експорту країни від структури світового експорту. Використовується, як правило, для визначення розбіжностей у структурі зовнішньої торгівлі країн, експорт яких є достатньо різнобічним. Розраховується на базі абсолютного відхилення частки або іншого товару в експорті країни від його частки у світовому експорті. Для цього використовується формула:

$$S_j = \frac{\sum_{i=1}^j |h_{ij} - h_i|}{2} \quad (1.2)$$

S_j – індекс диверсифікації експорту країни;

h_j – частка товару в загальному експорті країни;

h_{ij} – частка товару в загальному світовому експорті.

Як вважають О.Маслак та В.Жежуха, крім кількісних та якісних, абсолютних і відносних, для аналізу ЗЕД варто використовувати вартісні – представлені у грошовому виразі, натуральні – представлені у натуральних величинах (штуки, кілограми, барелі) [7].

Як зазначає О.Гребельник, для аналізу функціонування зовнішньоекономічної діяльності доцільно використовувати також інші показники. Наприклад, серед показників обсягу зовнішньоекономічних зв'язків, крім обсягу експорту, імпорту та зовнішньоторговельного обороту, науковець додатково виділяє: генеральну торгівлю (вартість зовнішньоторговельного обороту й вартість транзитних товарів); спеціальну торгівлю (чистий зовнішньоторговельний оборот, тобто продукція завезена в країну або вивезена з неї); реекспорт та реімпорт [8]. Але розрахунок перелічених показників доволі складний через сумнівну достовірність даних або повну їх відсутність.

Відношення експорту до імпорту розглядається як міра збалансованості міжнародної торгівлі і називається коефіцієнтом покриття експорту імпортом. При активному сальдо торговельного балансу значення коефіцієнта більше одиниці, при пасивному – навпаки. Відношення імпорту до ВВП характеризує ступінь імпортової залежності економіки країни. Масштаб імпорту вважається безпечним, якщо показник імпортової залежності менше або дорівнює 15% [9].

На основі зазначених цільових показників і порівняння їх з фактичними показниками, можна прийти до висновку необхідності розвитку тих чи інших напрямів зовнішньоторговельної діяльності. Очевидно, що перелік показників не є вичерпним, зазначені економічні параметри не є універсальними, в реальному житті жодній країні світу не вдається досягнути ідеального виконання всіх показників, але саме в цьому і є їх основне завдання – слугувати орієнтиром успішної реалізації інтересів ключових суб'єктів зовнішньоекономічної діяльності.

Для визначення поточного стану, тенденцій та перспектив розвитку зовнішньої торгівлі застосовано різні методи та підходи (таблиця), які умовно

можна поділити на дві категорії – неформалізовані (якісні) та формалізовані (кількісні) (табл. 1.1).

Таблиця 1.1 – Систематизація методів/підходів дослідження структури та динаміки зовнішньої торгівлі України

Категорія	Група	Метод/підхід	Сутність	Застосування у контексті дослідження зовнішньої торгівлі України
Неформалізовані (якісні)	Факторний підхід	Описовий підхід	Базується на виявленні, описі та систематизації факторів, що чинять вплив на динаміку та структуру зовнішньої торгівлі і зумовлюють тенденції її розвитку	Оцінювання стану та визначення перспектив розвитку зовнішньої торгівлі України на підставі логічних міркувань та узагальнення статистичних даних
		Узагальнення статистичних даних		
Формалізовані (кількісні)	Методи аналізу збалансованості зовнішньої торгівлі	Індикативний метод	Передбачає розрахунок основних показників зовнішньої торгівлі та їх порівняння з пороговими значеннями	Розрахунок експортної/імпортної/зовнішньоторговельної квоти, сальдо торговельного балансу, коефіцієнта покриття імпорту експортом
		Індексний метод	Передбачає розрахунок індексів, базованих на співвідношеннях певних показників зовнішньої торгівлі та дозволяє оцінювати ефективність її здійснення	Розрахунок індексів: Ласпейреса, Пааше, вартості експорту/імпорту, умов торгівлі, цінних співвідношень зовнішньоторговельного обороту
	Метод міжнародних зіставлень	Зіставлення у вартісній формі показників розвитку національних економік	Вдосконалений (за рахунок застосування корегувальних показників) метод зіставлення даних	
	Метод структурного аналізу	Аналіз структури зовнішньої торгівлі у товарному та/або географічному розрізі	ABC-аналіз структури експорту/імпорту товарів Харківського регіону за УКТ ЗЕД	
	Метод матричного аналізу	Визначення характеристик зовнішньої торгівлі як функції конкретних параметрів ситуації з можливістю графічного узагальнення	Матричний аналіз структури зовнішньої торгівлі України з ЄС за товарами та країнами	
	Методи статистичного аналізу	Дисперсійний аналіз	Оцінювання достатності вибірових показників зв'язку результативної і факторних ознак для поширення на генеральну сукупність даних	Дисперсійний аналіз середньорічних базисних темпів зростання експорту/імпорту товарів Харківського регіону
		Кореляційно-регресійний аналіз	Виявлення математичної залежності між досліджуваними ознаками і встановлення за допомогою коефіцієнта кореляції порівняльної оцінки щільності взаємозв'язку	Встановлення зв'язку між обсягом ВВП України та експортом до країн СНД

Джерело: [10]

Під неформалізованими підходами варто розуміти такі, що ґрунтуються на логічних процедурах узагальнення проявів дійсності і не передбачають підтвердження авторських висновків певною аналітичною залежністю та розрахунками. Формалізований підхід передбачає проведення дослідження з використанням кількісних методів і дозволяє уникнути помилок суб'єктивізму, типових при неформалізованому підході. Саме використання кількісних методів дає ґрунтовні прогнози тенденцій та динаміки розвитку об'єкта дослідження (у даному випадку – зовнішньої торгівлі України).

1.2 Митне регулювання як складова зовнішньоекономічної політики держави

Одним з ключових елементів зовнішньої економіки України є вдосконалення системи митного регулювання. Митне регулювання визначає характер зовнішньоекономічних відносин, адже через встановлення мита та інших податків держава встановлює засади для підтримання національних товарів та проходження іноземної продукції. Митне регулювання відіграє важливу роль у державному регулюванні зовнішньоекономічних відносин.

На сучасному етапі розвитку економіки України проведення ефективної митної політики є одним з основних засобів регулювання зовнішньоекономічної політики з огляду на важливість інтеграції у європейський торговельний простір.

Система митного регулювання України має забезпечити сприятливі умови для адаптації національної економіки до більш гострої міжнародної конкуренції внаслідок приєднання до системи глобального регулювання і вільного переміщення ресурсів та поступове включення її економіки до глобальних та європейських економічних процесів.

Під зовнішньоекономічною політикою розуміється система заходів, які здійснюються країною та направлені на досягання певних переваг на світовому ринку, а також одночасно, на захист інтересів національного виробника. Фактично зовнішньоекономічна політика регулює економічні відносини з іншими державами й відіграє важливу роль у забезпеченні ефективного використання зовнішнього фактору в національній економіці. Зовнішньоекономічна політика виконує завдання зі стимулювання чи обмеження експорту або імпорту товарів, основними формами її реалізації є лібералізація та протекціонізм [11].

Лібералізація як комплекс заходів, спрямований на сприяння ЗЕД, виявляється в поступовому скасуванні існуючих обмежень у зовнішній торгівлі, зниженні ставок ввізного та вивізного мит, наданні тарифних пільг під час здійснення зовнішньоекономічних операцій.

Протекціонізм на відміну від лібералізації направлений на стимулювання розвитку національної економіки шляхом надання певних переваг вітчизняним товаровиробникам та утворення певних бар'єрів для проникнення іноземних конкурентів на внутрішній ринок. Протекціонізм здійснюється як за рахунок підвищення ставок ввізного мита, так і шляхом застосування технічних бар'єрів на шляху переміщення товарів.

Генезис наукової думки дозволив авторам цього дослідження з'ясувати, що в наукових роботах та нормативно-законодавчих актах [12-28] зустрічаються терміни «тарифне регулювання», «митно-тарифне регулювання» та «митне регулювання». Більшість науковців в процесі дослідження зазначеної проблеми використовують термін «митно-тарифне регулювання ЗЕД». Однак, Гребельник О. П. [12], критикує такий підхід до розуміння даної категорії та наголошує, що митно-тарифні відносини мають вивчатися і досліджуватися як цілісна система і розглядатися одночасно в обох площинах – як митні відносини і як тарифні відносини. Для наукового обґрунтування та визначення особливостей розвитку митно-тарифного

регулювання в рамках інтеграційних спрямувань, необхідно провести діалектичний аналіз підходів різних науковців до розуміння цього поняття.

У своїй роботі Гребельник О.П. [12, с. 12] під митно-тарифними відносинами розуміє сукупність економічних, організаційно-правових та психоетичних взаємовідносин у сфері регулювання зовнішньоекономічної діяльності, які базуються на законодавчо закріплених принципах і напрямках митної політики країн-учасниць міжнародних економічних відносин. При цьому основою функціонування тарифних відносин є митний тариф, а митних відносин – взаємодія та взаємообумовленість митних методів регулювання ЗЕД різних держав. Тобто такий підхід до визначення економічної категорії «митно-тарифні відносини» дозволяє ототожнити його з поняттям митно-тарифним регулювання.

Так, в роботі Суворова В. В. [13], митне регулювання розглядається як митно-тарифне регулювання, здійснення митної справи та організація діяльності митних органів України. Тобто у представленому визначенні митне регулювання розглядається через призму митно-тарифного регулювання, тим самим ототожнюючи ці економічні категорії. Такий підхід на думку авторів не конкретизує заходи митно-тарифного регулювання (далі МТР), а лише дає загальне уявлення про регулювання ЗЕД з боку митних органів. Рассолов М. М., Еріашвілі Н. Д. [14], під митно-тарифним регулюванням розуміють сукупність організаційних, економічних та адміністративних заходів державного регулювання ЗЕД, які захищають національних товаровиробників на внутрішньому ринку, регулюють структуру експорту та імпорту товарів, а також забезпечують поповнення державного бюджету країни. Такої думки дотримується Свинухов В. Г. [15]. Але автори даного дослідження згодні з позицією Прокопенко В. В., який зазначив, що такий підхід до розуміння економічної категорії «митно-тарифне регулювання ЗЕД» враховує нетарифні методи, такі як адміністративні що не є об'єктом митно-тарифного регулювання, тому таке твердження є неприпустимим [16].

В своїй роботі Прокопенко В. В. [16] митно-тарифне регулювання визначає як сукупність організаційних, економічних, правових заходів спрямованих на регулювання зовнішньоекономічної діяльності шляхом застосування мита до товарів, які імпортуються в Україну та експортуються з України. Такий підхід є більш конкретним, але обґрунтовує митнотарифне регулювання тільки в двох митних режимах шляхом використання одного інструменту – мита. Єгоров О. Б. митне регулювання наводить як сукупність митнотарифних заходів, що використовуються як національний торговельно-економічний інструментарій регулювання зовнішньої торгівлі [17]. Під митно-тарифним регулюванням зовнішньоекономічної діяльності Тимошенко І. В., розуміє сферу діяльності державних органів, що здійснюють митну політику країни і регулювання суспільних відносин, пов'язаних з порядком переміщення товарів та транспортних засобів через митний кордон, стягненням митних платежів і проведенням митного контролю [18].

Войцещук А. Д. [24] розглядає митне регулювання з огляду на застосування митною службою митних процедур із застосуванням системи управління ризиками. Дубініна А. А. [25] розглядає тарифне регулювання як основний інструмент впливу на торговельні відносини з боку держави. Найбільш економічно обґрунтованим, на думку авторів, є підхід до визначення цього поняття, запропонований Бережнюком І. Г. [19], який під митним регулюванням розуміє вплив держави в особі державних органів (насамперед – митних) на інших суб'єктів митних відносин з метою підпорядкування їхніх дій своїм економічним інтересам, тобто митне регулювання – це управління митними відносинами в рамках заданих параметрів.

Митне регулювання – це регулювання питань, пов'язаних із встановленням мит та інших податків, що справляються при переміщенні товарів через митний кордон України, процедурами митного контролю, організацією діяльності органів митного контролю України [26]. Даний вид

регулювання є економічним, оскільки в якості основного інструментарію використовуються імпортний і експортний митний тариф, який виконує і регулюючі та фіскальні функції. У деяких випадках вводяться податки або збори, які мають еквівалентний зміст митному тарифу. Основний напрямок цього виду державного регулювання зовнішньоекономічної діяльності визначається митно - тарифною політикою кожної держави [27, с.137].

У енциклопедичному словнику з державного управління митне регулювання розуміється як регулювання питань, пов'язаних із встановленням мит та митних зборів, процедури митного контролю, організацією діяльності органів митного контролю України [20]. Митно-тарифне регулювання, у енциклопедичному словнику економіки і права, зазначається як сукупність митних та тарифних заходів, які використовуються в якості національного торгово-політичного інструментарію для регулювання зовнішньої торгівлі [21]. Такі визначення є досить широкими та не конкретизують процес регулювання ЗЕД.

Стрімкий розвиток інтеграційних процесів, які суттєво впливають на стан національної економіки та визначають стратегічні напрями ЗЕД України вимагають вивчення іноземного законодавства щодо митно-тарифного регулювання зовнішньоекономічної діяльності. Так як воно розглядається Світовою організацією торгівлі як основний механізм регламентування зовнішньоторгових операцій країн-членів. Аналіз Митного кодексу митного союзу [22] дозволив виявити, що митне регулювання, в рамках цього документу, розглядається як правове регулювання відносин, пов'язаних з переміщенням товарів через митний кордон митного союзу, їх перевезенням по єдиній митній території митного союзу під митним контролем, тимчасовим зберіганням, митним декларуванням, випуском і використанням відповідно до митних процедур, проведенням митного контролю, сплатою митних платежів, а також власних відносин між митними органами та особами, що реалізують права володіння, користування і розпорядження зазначеними товарами.

Дане визначення має ряд переваг: по-перше, встановлює суб'єктів правовідносин у процесі митно-тарифного регулювання ЗЕД; по-друге, розглядає МТР з позиції різних митних режимів, по-третє, в якості інструментарію МТР ЗЕД, передбачає використання митних платежів, нарахування та сплата яких пов'язаних зі здійсненням ЗЕД, а не тільки мита. Вивчення статей митного кодексу Європейського Співтовариства дозволило встановити, що цей документ не наводить теоретичного визначення поняття митно-тарифне регулювання, але розглядає його інструменти, до яких відносить загальний митний тариф та тарифну класифікацію товарів [23].

Аналіз положень Закону України «Про зовнішньоекономічну діяльність» [26] дозволило виявити, що митне регулювання – це регулювання питань, пов'язаних із встановленням мит та інших податків, що справляються при переміщенні товарів через митний кордон України, процедурами митного контролю, організацією діяльності органів митного контролю України.

З урахуванням вище викладеного автори даного дослідження пропонують під митним регулюванням розглядати комплекс організаційних, адміністративних, економічних та правових заходів тарифного та нетарифного регулювання зовнішньоекономічної діяльності, які передбачені національним законодавством та положеннями Міжнародних договорів країн-учасниць щодо захисту прав та інтересів суб'єктів ЗЕД і держави в цілому як на внутрішньому так і на зовнішньому ринках з боку державних органів (органи доходів та зборів), які здійснюють державну митну справу. Перевагою запропонованого підходу є перш за все його універсальність відповідно до видів здійснення ЗЕД та митних режимів в яких здійснюється дана діяльність. Такий підхід базується на законодавчо визначених завданнях органів доходів та зборів, що дозволяє розглядати та передбачати в якості інструментарію регулювання не тільки митний тариф та митні платежі, а й інструменти, які відносяться до нетарифного регулювання: квоти, тарифні квоти, ліцензії, сертифікати і таке інше. Визначає місце митного регулювання та регулюючий

суб'єкт. Враховуючи запропонований підхід до визначення поняття «митне регулювання» в роботі представлені інструменти такого процесу (рис. 1.1).

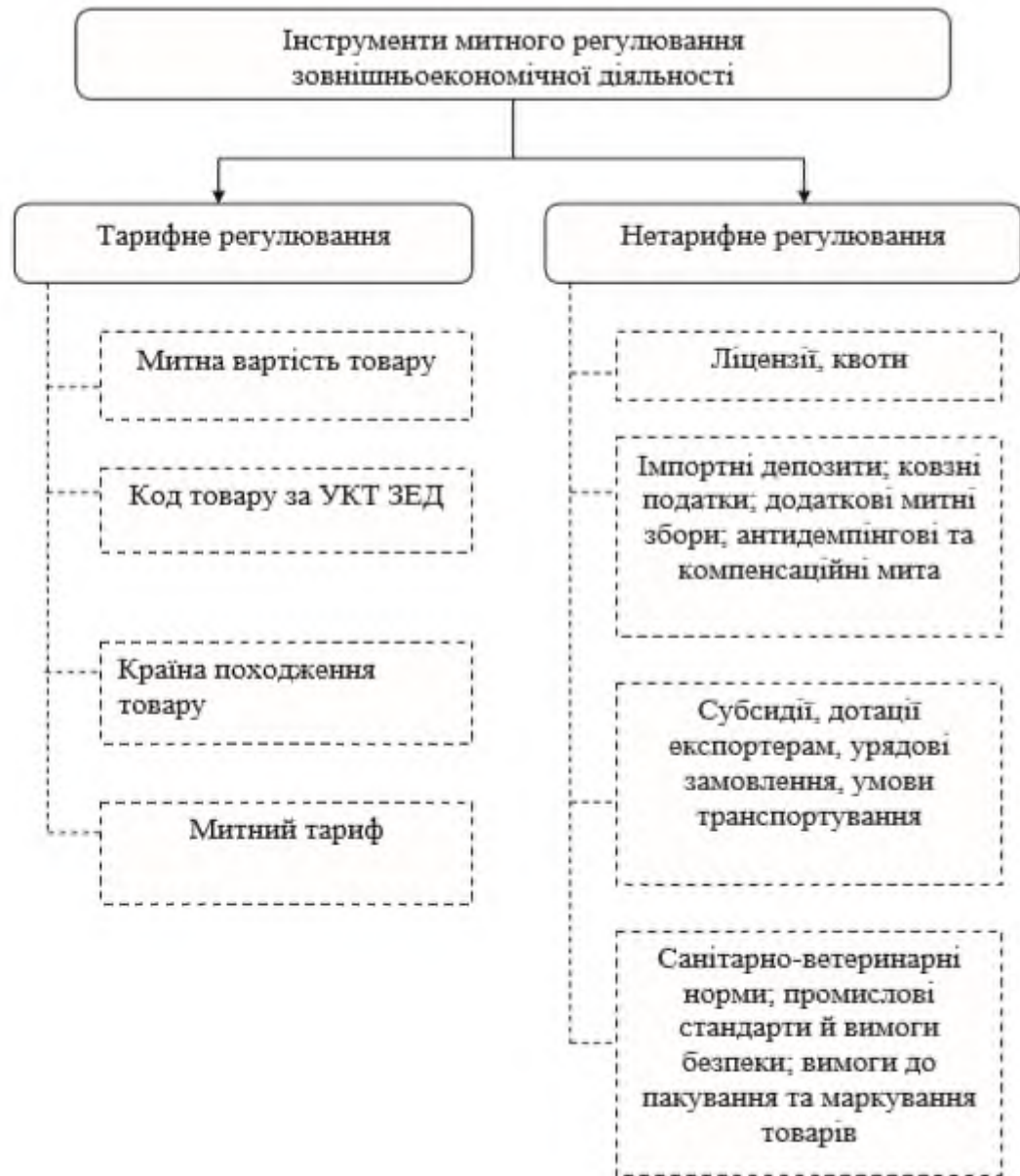


Рисунок 1.1 – Інструменти митного регулювання зовнішньоекономічної діяльності

Джерело: побудовано автором на основі [11]

В Україні вперше поняття «митна політика» було впроваджено відповідно до ст. 13 Закону України «Про зовнішньоекономічну діяльність». У подальшому дана категорія отримала розвиток у ст.2 Митного кодексу

України № 1970-ХІІ від 12.12.91р., де наголошено, що Україна самостійно визначає митну політику.

Митна політика – це система принципів і напрямів діяльності держави у сфері забезпечення своїх економічних інтересів та безпеки за допомогою митно-тарифних та нетарифних заходів регулювання зовнішньої торгівлі [11].

Цілі митної політики:

- забезпечення найбільш ефективного використання інструментів митного контролю і регулювання товарообміну на митній території України;
- участь у реалізації торговельно-політичних завдань щодо захисту внутрішнього ринку;
- стимулювання розвитку національної економіки;
- сприяння проведенню структурної перебудови та інших завдань економічної політики України.

Метою митної політики як складової внутрішньої та зовнішньої політики держави визначено захист національних інтересів і економічної безпеки країни шляхом підтримання мирного та взаємовигідного співробітництва з членами міжнародної спільноти за загальноприйнятими принципами й нормами міжнародного права. Митний кодекс України визначає засади організації та здійснення митної справи в Україні, регулює економічні, організаційні, правові, кадрові й соціальні аспекти діяльності митної служби України. Кодекс спрямований на забезпечення захисту економічних інтересів України, створення сприятливих умов для розвитку її

Митно-тарифна політика – це система політико-правових, економічних, організаційних та інших широкомасштабних заходів у сфері митно-тарифних відносин, спрямованих на реалізацію і захист як внутрішніх, так і зовнішньоекономічних інтересів країни з метою здійснення соціально-економічних перетворень за умов формування ринкових відносин [11].

Можна виділити такі основні напрями митно-тарифної політики:

- система митного оподаткування;
- система митного контролю;

- система митного оформлення.

Слід зауважити, що система митного оподаткування – це економічні важелі регулювання; митний контроль і митне оформлення – це винятково адміністративні інструменти здійснення митної політики. Таким чином, митна політика реалізує як економічні, так і політичні цілі, які визначаються державним устроєм, існуючою законодавчою базою та соціально-економічним напрямом розвитку суспільства. І аналізувати їх необхідно як одне ціле.

Зазначимо, що митне регулювання зовнішньоекономічної діяльності в Україні здійснюється з метою:

- забезпечення збалансованості економіки та рівноваги внутрішнього ринку України;

- стимулювання прогресивних структурних змін в економіці, в тому числі зовнішньоекономічних зв'язків суб'єктів зовнішньоекономічної діяльності;

- створення найбільш сприятливих умов для залучення економіки України в систему світового поділу праці та її наближення до ринкових структур розвинутих зарубіжних країн [28]. Саме тому важливим методологічним аспектом дослідження митно-тарифної політики є формулювання її основних засад, тобто загальних принципів митного регулювання зовнішньоекономічної діяльності, які мають об'єктивний характер і відбивають певні закономірності функціонування даної системи.

Митні принципи регулювання зовнішньоекономічної діяльності являють собою загальні закономірності, у рамках яких реалізуються зв'язки між різними об'єктами і суб'єктами митної політики держави, що виявляються при реалізації практичних завдань функціонування митної системи. Така система митного регулювання зовнішньоекономічної діяльності є однією з основних функцій державного управління, де розповсюджуються як загальні принципи (див. рис. 1.2), що притаманні державному управлінню в цілому, так і специфічні принципи, на яких базується митна політика країни.

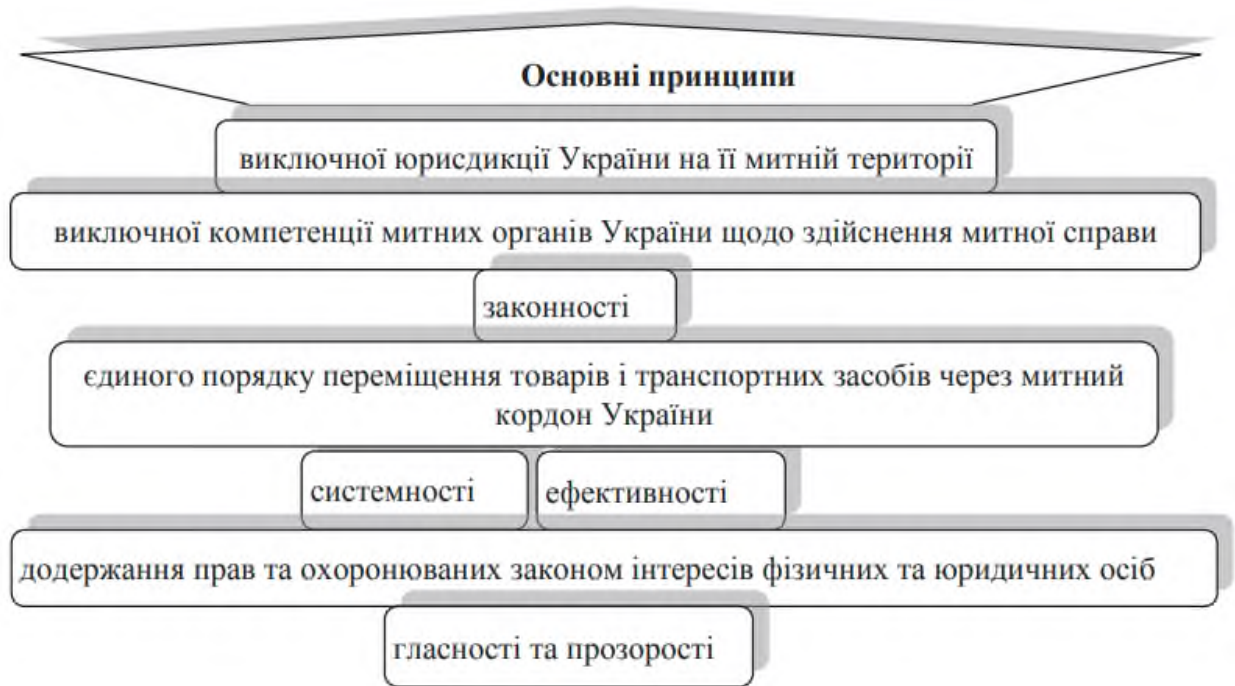


Рисунок 1.2 – Загальні (основні) принципи митного регулювання
зовнішньоекономічної діяльності

Джерело: побудовано автором на основі [11]

Отже, митна політика, будучи частиною зовнішньоторговельної політики, покликана захищати національні економічні інтереси та забезпечувати раціональне застосування інструментів державного регулювання на території країни. Відомо, що митна політика відіграє істотну роль у можливості виходу держави на світовий ринок, адже саме вона визначає основні цілі й завдання митної справи, порядок переміщення через митний кордон України товарів і транспортних засобів, принципи митного регулювання, пов'язаного з установленням і справлянням митних платежів, процедурою митного контролю й митного оформлення, втіленням у життя інших засобів митної політики.

1.3 Міжнародне митне співробітництво в умовах глобалізації

Міжнародна торгівля передбачає переміщення через митні кордони, а там де є переміщення, виникають митні відносини, що регулюються нормами міжнародного права, а саме міжнародного митного права та права Світової організації торгівлі (далі – СОТ). Так як митні відносини тісно пов'язані з міжнародними торговельними відносинами, СОТ регулює митні питання [29].

Для забезпечення регулювання торгово-економічних відносин учасників Організації на основі документів СОТ був прийнятий пакет угод Уругвайського раунду багатосторонніх переговорів: ГАТТ 1994р., Угоди про сільське господарство, про застосування санітарних та фітосанітарних заходів, по текстилю і предметам одягу, про технічні бар'єри в торгівлі, з інвестиційних заходів, пов'язаних з торгівлею, про застосування ст. VI ГАТТ 1994р., про застосування ст. VII ГАТТ 1994р., про огляд вантажів перед відправкою, про правила походження товарів, про процедури ліцензування імпорту, про субсидії та компенсаційні заходи, про надзвичайні заходи, Генеральна угода про торгівлю послугами (ГАТС), Угода про торговельні аспекти прав інтелектуальної власності (ТРИПС). Основні угоди СОТ, що стосуються митних питань – ГАТТ 1947р.: ст. V «Свобода транзиту»; ст. VII «Оцінка товарів в митних цілях»; ст. VIII «Збори та формальності, пов'язані з ввезенням і вивезенням»; ст. IX «Позначки про походження»; ст. XI «Загальне скасування кількісних обмежень»; Угода про застосування ст. VII Генеральної угоди з тарифів і торгівлі 1994 року (оцінка митної вартості) і Угода про правила визначення країни походження товарів 1994р. Компетенція СОТ охоплює більше 95% всієї світової торгівлі, яку ведуть 150 держав з населенням, що перевищує 5 млрд чол. Функцією СОТ є виконання Угоди про створення СОТ, а також багатосторонніх торговельних угод, обов'язкових для членів СОТ [29].

Отже, СОТ – це платформа для переговорів між її членами з питань багатосторонніх торговельних відносин, де переговори ведуться як з питань

Угод, що становлять частину СОТ, так і з питань майбутніх угод. До компетенції СОТ відносяться питання митної політики, тобто питання митно-тарифної політики (визначення ставок митних зборів, їхнє регулювання).

Міжнародне митне право у діяльності СОТ є важливим міжнародним правовим утворенням, норми якого стимулюють міжнародні торговельні відносини та захищають національних виробників, учасників міжнародного ринку у визначеній нормама міжнародного митного права спосіб.

Міжнародне митне співробітництво на сьогоднішній день є одним з ключових факторів, що впливає на міжнародну торгівлю товарами, розвиток міжнародного транспорту та туризму. Безперечним фактом є те, що досягнення сучасного рівня міждержавного співробітництва в митній сфері, співробітництва між національними митними адміністраціями було б неможливе без створення міцних інституціональних основ [30].

Система міжнародного співробітництва в митній справі пройшла декілька еволюційних етапів. Першу міжнародну митну організацію було створено в 1890р. Вона мала назву Міжнародний союз для публікації митних тарифів і виконувала, скоріше, інформаційні, ніж організаційні функції. Дана організація діє й сьогодні, та нараховує 50 держав-учасниць. Окремі питання у сфері митного законодавства (спрощення митних формальностей, зведення до мінімуму заборон та обмежень в зовнішній торгівлі, співробітництво у боротьбі з контрабандою та ін.) вирішувались на Женевських конференціях 1923 та 1928 рр.; у 30%ті роки ХХ століття – Лігою Націй, коли було підписано угоду «Про спрощення митних процедур та інших формальностей».

Після Другої світової війни співробітництво в цьому напрямі тривало: положення щодо митних процедур було включено, до установчих документів Генеральної угоди з тарифів і торгівлі (ГАТТ). Історія сучасного міжнародного митного співробітництва веде свій відлік з 12 вересня 1947р. Саме цього дня з ініціативи 13 урядів західноєвропейських держав, що входили до складу Комітету європейського економічного співробітництва, дали згоду на створення Робочої групи, яка б досліджувала можливість

створення одного чи декількох європейських митних союзів, заснованих на принципах ГАТТ. Результатом роботи цих двох комітетів стало підписання 15 грудня 1950р. у Брюсселі двох конвенцій – Конвенції по номенклатурі для класифікації митних тарифів і Конвенції по оцінці товарів у митних цілях. Тоді ж був підписаний установчий документ першої спеціалізованої митної організації – Конвенція про створення Ради митного співробітництва (РМС), що набула чинності 4 листопада 1952р.

Саме цій організації, яка з середини 90-х рр. ХХ ст. отримала назву Всесвітня митна організація (ВМО) судилося стати основою для розвитку міжнародного митного співробітництва в сучасному Світі. ВМО є незалежним міждержавним органом, діяльність якого на сьогодні зосереджена в таких сферах: вирішення питань безпеки та поліпшення світової торгівлі, розвиток потенціалу національних митних служб, боротьба з підробками та контрафактом. Організацією розробляються і подаються державам-членам пропозиції і рекомендації, які стосуються різноманітних напрямів їхньої діяльності у митній справі, здійснюється підготовка проектів конвенцій і поправок до вже діючих конвенцій з митних питань, здійснюється співробітництво з іншими міжурядовими організаціями з питань, що входять до її компетенції тощо [30].

Мета утворення ВМО – це не тільки створення виконавчого апарата, необхідного для втілення в життя конвенцій, вироблених під егідою організації, спеціально створеної заради співробітництва держав у митних питаннях. Організація наділена досить широкими повноваженнями для того, щоб, як відзначається в установчому акті, «забезпечити можливо більш високий рівень погодженості й однаковості їх митних систем і підсилити вивчення проблем, що виникають у ході розвитку і поліпшення митної техніки та митного законодавства». Ключовими функціями даної організації, закріпленими в нормах ст. 3 Конвенції про створення РМС, є: - вивчення всіх питань, що стосуються митного співробітництва, якому договірні сторони погодилися сприяти згідно з основними цілями Конвенції [31].

Відповідно до ст. 2 Конвенції про створення РМС її членами є: уряди держав-учасниць установчої конвенції, а також, зі схвалення Ради ВМО, – уряди окремих митних територій, залежних у зовнішньополітичних відносинах від інших країн, але, які володіють самостійністю у веденні зовнішньої торгівлі. Конвенція про створення РМС передбачає можливість приєднання до неї будь-якої держави шляхом простої процедури: документ про приєднання повинен бути депонований у Міністерстві закордонних справ Бельгії. Кожний член ВМО призначає в якості своїх представників одного делегата і одного або більше заступників. При представниках можуть бути радники. Враховуючи значну кількість держав-членів та їх широке географічне представництво, а також з метою ознайомлення з потребами всіх її членів, у 1984р. організацією було прийнято рішення про застосування у ВМО системи регіонального представництва. Грунтуючись на цілому спектрі чинників, таких як робоча мова, географічна наближеність, вже існуючий порядок регіональних структур інших міжнародних організацій, було прийнято рішення про заснування шести робочих регіонів ВМО, а саме:

- Східна та Південна Африка;
- Західна та Центральна Африка;
- Північна Африка, Близький та Середній Схід;
- Далекий Схід, Південна та Південно-Східна Азія, Австралія та Тихоокеанські острови;
- Північна, Південна, Центральна Америка та Карибський басейн;
- Європа.

Один із найбільш великих регіонів – європейський, до нього входить 51 країна. Таким чином, ВМО стала за останні роки справжнім штабом співробітництва держав і міжнародних організацій у тому, що стосується правотворчої й правозастосовної діяльності в сфері міжнародних відносин в частині митних справ держав.

В наш час ВМО координує роботу національних митних служб в рамках існуючих багатосторонніх договорів в цій області (близько 20 договорів,

більша частина яких прийнята саме під егідою ВМО), близько 50 рекомендацій і десятків технічних норм з різних митних питань, а держави-члени ВМО контролюють більш, ніж 98 % світової торгівлі. Одним з факторів, що сприяє подібній популярності ВМО є те, що ця організація завжди намагається відповідати вимогам часу, та знаходити адекватні відповіді на вимоги часу. Так було із встановленням єдиних правил визначення митної вартості та класифікації товарів у 50-ті рр. ХХ ст., що відкрило шляхи для створення регіональних митних союзів, зокрема Європейського економічного співтовариства. В наступному десятилітті ВМО доклало багато зусиль для закладення міцних правових основ для двостороннього співробітництва держав у боротьбі з порушеннями митних правил та контрабанди.

Потім настала черга встановлення загальних стандартів митних процедур, які знайшли своє відображення в Конвенції Кіото 1973р. Кінець ХХ – початок ХІХ століття ознаменувався широким запровадженням новітніх інформаційних технологій в митну сферу. ВМО було прийнято низку міжнародних актів, спрямованих на створення нових митних процедур, які інтегрують ці технології. Найбільш яскравим прикладом яких є система «Електронна митниця». Ці заходи були підпорядковані вирішенню головного завдання – пошуку оптимального балансу між сприянням міжнародній торгівлі та забезпеченням боротьби з митними правопорушеннями. Найбільш важливим кроком в цьому напрямку було підписання Рамкових стандартів безпеки і полегшення світової торгівлі 2005р.

Нарешті сьогодні, під час економічної та фінансової кризи ВМО розробило нову стратегію спрямовану на активізацію транснаціонального товарообміну, через спрощення митних процедур, відмову від невимушених фізичних перевірок товарних партій і скорочення операційних витрат, що припадають на частку торгових операторів.

Варто зазначити, що на сьогодні питання які стосуються визначення, контролю та коригування митної вартості на міжнародному рівні, здебільшого

регулюються виключно нормативними актами розробленими ВМО та СОТ, основними серед яких є [32]:

- Угода СОТ про митну оцінку (The WTO Agreement On Customs Valuation);
- Керівництво ВМО щодо обміну інформацією про митну вартість (WCO Guide to the exchange of Customs valuation information);
- Компендіум ВМО з митної вартості (WCO Customs Valuation Compendium);
- Керівництво ВМО з митної вартості та трансфертного ціноутворення (WCO Guide to Customs Valuation and Transfer Pricing);
- Керівництво ВМО з обміну інформацією щодо митної вартості (WCO Guide to the exchange of Customs valuation information);
- Керівництво ВМО по розробці та використанню національних баз даних в якості інструменту оцінки ризиків (WCO Guidelines on the development and use of a national database as a risk assessment tool);
- Практичне керівництво щодо управління митною оцінкою ВМО (Practical Guidelines for Valuation Control);
- Довідник з митної оцінки США (Customs Valuation Encyclopedia USA);
- Компендіум текстів з митної оцінки ЄС (Compendium of customs valuation texts EU).

Застосування заходів митно-тарифного регулювання залежить від країни походження товарів, тому при здійсненні митних формальностей проводиться визначення країни походження товарів. Правила визначення країни походження товарів встановлюються з метою застосування тарифних преференцій або непреференційних заходів торговельної політики.

Міжнародні організації, формуючи стандарти здійснення митного регулювання, забезпечують формування національного митного регулювання. Практичним підсумком діяльності держави також є оптимізація тарифного регулювання – рівнів ставок мита, порядку розрахунку митної вартості, класифікації та визначення країни походження товарів відповідно до умов

формування сучасних інтеграційних процесів – має стати каталізатором ефективної інтеграції національної економіки у світовий економічний простір [33].

Країна, приєднуючись до міжнародних конвенцій та угод, реалізуючи інтеграційні процеси, приймає відповідні зобов'язання, виконання яких покладається на органи центральної виконавчої влади. Власне те, як це безпосередньо здійснюється створює підґрунтя виконання основного завдання держави, яке полягає в тому, щоб забезпечити умови для стабільного розвитку економіки на основі накопичення та ефективного використання конкурентних переваг, використовуючи всі чинники та залучаючи всі можливі ресурси.

Висновки до розділу 1

Зовнішня торгівля товарами і послугами є частиною міжнародної торгівлі та являє собою специфічну форму обміну товарами і послугами між продавцями та покупцями різних країн. Зовнішня торгівля зазвичай характеризується трьома показниками: обсягом зовнішньоторговельного обороту; товарною структурою; географічною структурою. Найпоширеніша класифікація показників розвитку міжнародної торгівлі розділяє наступні групи показників міжнародної торгівлі: 1) обсягові (абсолютні); 2) результуючі; 3) структурні; 4) інтенсивності; 5) ефективності; 6) динаміки; 7) зіставлення.

Одним з ключових елементів зовнішньої економіки України є вдосконалення системи митного регулювання. Під зовнішньоекономічною політикою розуміється система заходів, які здійснюються країною та направлені на досягання певних переваг на світовому ринку, а також одночасно, на захист інтересів національного виробника. Зовнішньоекономічна політика виконує завдання зі стимулювання чи

обмеження експорту або імпорту товарів, основними формами її реалізації є лібералізація та протекціонізм.

Генезис наукової думки дозволив авторам цього дослідження з'ясувати, що в наукових роботах та нормативно-законодавчих актах зустрічаються терміни «тарифне регулювання», «митно-тарифне регулювання» та «митне регулювання». Більшість науковців в процесі дослідження зазначеної проблеми використовують термін «митно-тарифне регулювання ЗЕД». Аналіз положень Закону України «Про зовнішньоекономічну діяльність» дозволило виявити, що митне регулювання – це регулювання питань, пов'язаних із встановленням мит та інших податків, що справляються при переміщенні товарів через митний кордон України, процедурами митного контролю, організацією діяльності органів митного контролю України. На наш погляд, під митним регулюванням пропонується розглядати комплекс організаційних, адміністративних, економічних та правових заходів тарифного та нетарифного регулювання зовнішньоекономічної діяльності, які передбачені національним законодавством та положеннями Міжнародних договорів країн-учасниць щодо захисту прав та інтересів суб'єктів ЗЕД і держави в цілому як на внутрішньому так і на зовнішньому ринках з боку державних органів (органи доходів та зборів), які здійснюють державну митну справу.

Митна політика – це система принципів і напрямів діяльності держави у сфері забезпечення своїх економічних інтересів та безпеки за допомогою митно-тарифних та нетарифних заходів регулювання зовнішньої торгівлі. Можна виділити такі основні напрями митно-тарифної політики: система митного оподаткування; система митного контролю; система митного оформлення.

Міжнародна торгівля передбачає переміщення через митні кордони, що регулюються нормами міжнародного права, а саме міжнародного митного права та права Світової організації торгівлі. Міжнародне митне право у діяльності СОТ є важливим міжнародним правовим утворенням, норми якого стимулюють міжнародні торговельні відносини та захищають національних

виробників, учасників міжнародного ринку у визначеній нормами міжнародного митного права спосіб.

Всесвітня митна організація є незалежним міждержавним органом, діяльність якого на сьогодні зосереджена в таких сферах: вирішення питань безпеки та поліпшення світової торгівлі, розвиток потенціалу національних митних служб, боротьба з підробками та контрафактом. В наш час ВМО координує роботу національних митних служб в рамках існуючих багатосторонніх договорів в цій області (близько 20 договорів, більша частина яких прийнята саме під егідою ВМО), близько 50 рекомендацій і десятків технічних норм з різних митних питань, а держави-члени ВМО контролюють більш, ніж 98 % світової торгівлі.

РОЗДІЛ 2 МИТНЕ РЕГУЛЮВАННЯ ЗОВНІШНЬОЇ ТОРГІВЛІ В УКРАЇНІ: ОСОБЛИВОСТІ ТА ПРОБЛЕМИ РОЗВИТКУ

2.1 Стан та динаміка української зовнішньої торгівлі

Сучасна світова глобалізація торговельних процесів актуалізує перед Україною низку завдань, пов'язаних із пошуком нових джерел конкурентоспроможності та створенням нових економічних партнерств, у взаємодії з якими наша держава могла б прискорити модернізацію національної економіки [34]. Дослідження сучасних економічних відносин України в сфері зовнішньої торгівлі з іншими країнами світу здійснимо на основі обробки статистичних даних Державної служби статистики України. За допомогою системного підходу із застосуванням кількісного та описового методів це дозволить проаналізувати структуру та динаміку обсягів зовнішньої торгівлі товарами і послугами України.

Україна є експортозалежною країною, оскільки її питома вага експорту в ВВП становить близько 49,3 % (табл. 2.1).

Таблиця 2.1– Показники зовнішньої торгівлі та ВВП України

Показник	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Коефіцієнт співвідношення імпорту товарів та послуг та експорту товарів та послуг	1,09	1,13	1,18	1,22	1,07	1,04	1,12
Зміна ВВП, у % до попереднього року	0,3	5,5	0,2	0,0	-6,6	-9,8	2,3
Питома вага експорту у ВВП, %	47,1	49,8	47,7	43,0	48,6	52,6	49,3

Джерело: складено автором за: [35]

У Додатку А можна побачити митну статистику України у 2019 році. За 2017 рік, після трирічного спаду, Україна експортувала товарів і послуг на суму 52,3 млрд доларів, що на 7,2 млрд доларів (16%) більше, ніж за 2016 рік. За перші 9 місяців 2019 року Україна експортувала товарів на загальну суму

33,03 мільярда доларів, в той час як імпортувала на 38,87 мільярда доларів. Негативне сальдо торгівлі склало 5,84 мільярда доларів. Негативне сальдо української зовнішньої торгівлі (переважання імпорту над експортом) зросло на 836 мільйонів доларів проти аналогічного показника за 9 місяців 2018 року. Динаміка помісячних обсягів експорту України у 2014-2019 рр. подана на рис. 2.1.

Серед регіонів України найбільший позитивний внесок у динаміку експорту товарів за 8 місяців 2019 року спостерігався у м. Києві та Дніпропетровській області. Інші регіони України, крім Запорізької, Донецької, Закарпатської, Волинської, Луганської, Одеської, Івано-Франківської, Тернопільської, Хмельницької та Черкаської областей, також продемонстрували позитивну динаміку зростання експорту товарів, що показано на рисунку 2.2.



Рисунок 2.1 – Динаміка помісячних обсягів експорту України у 2014-2019 рр.

Джерело: складено автором за: [35-36]

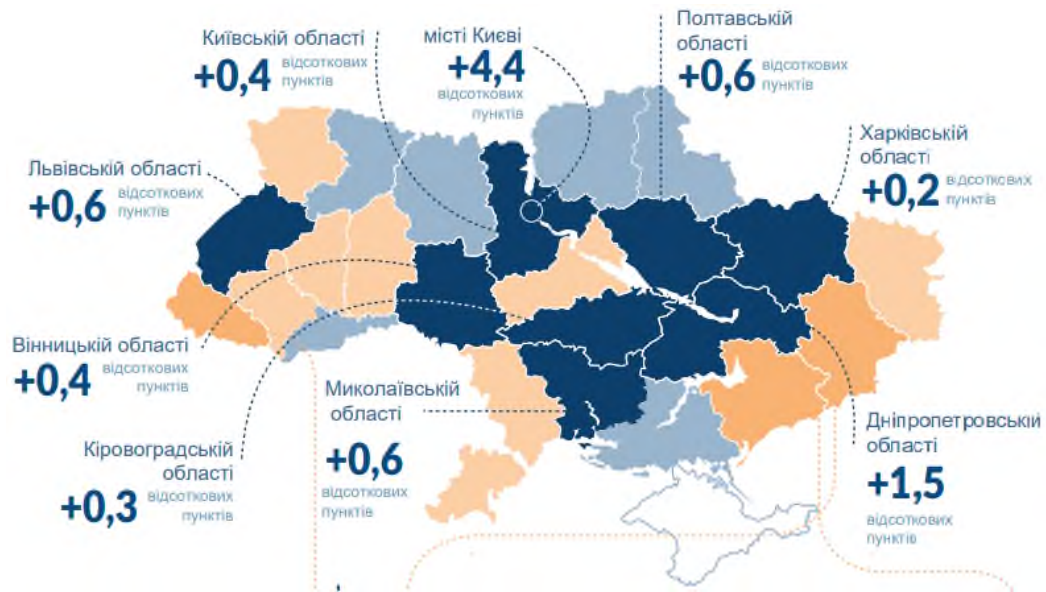


Рисунок 2.2 – Тенденції розвитку експорту товарів з регіонів України за 8 місяців 2019 рр.

Джерело: складено автором за: [35-36]

Більшість українського експорту від початку року склали товари рослинництва (23,4%) та металургії (22,2%). Імпортувала Україна переважно мінеральні товари (у тому числі нафту та газ) та машинне обладнання.

Найбільше товарів Україна продала до Китаю та Польщі (на 2,35 млрд доларів та 2,25 млрд доларів відповідно). Найбільше імпортували товарів з Китаю та Росії (на 5,71 млрд доларів та 4,93 млрд доларів відповідно).

Нагадаємо, що за підсумками першого кварталу 2019 року найбільшим торговельним партнером України став Китай. Він вперше випередив за обсягами торгівлі Росію. За даними ДФС, за перші 7 місяців 2019 року частка торгівлі України з ЄС зросла на 6%, в той час як з країнами СНД — скоротилася на 3%, що відображено на рис. 2.3.

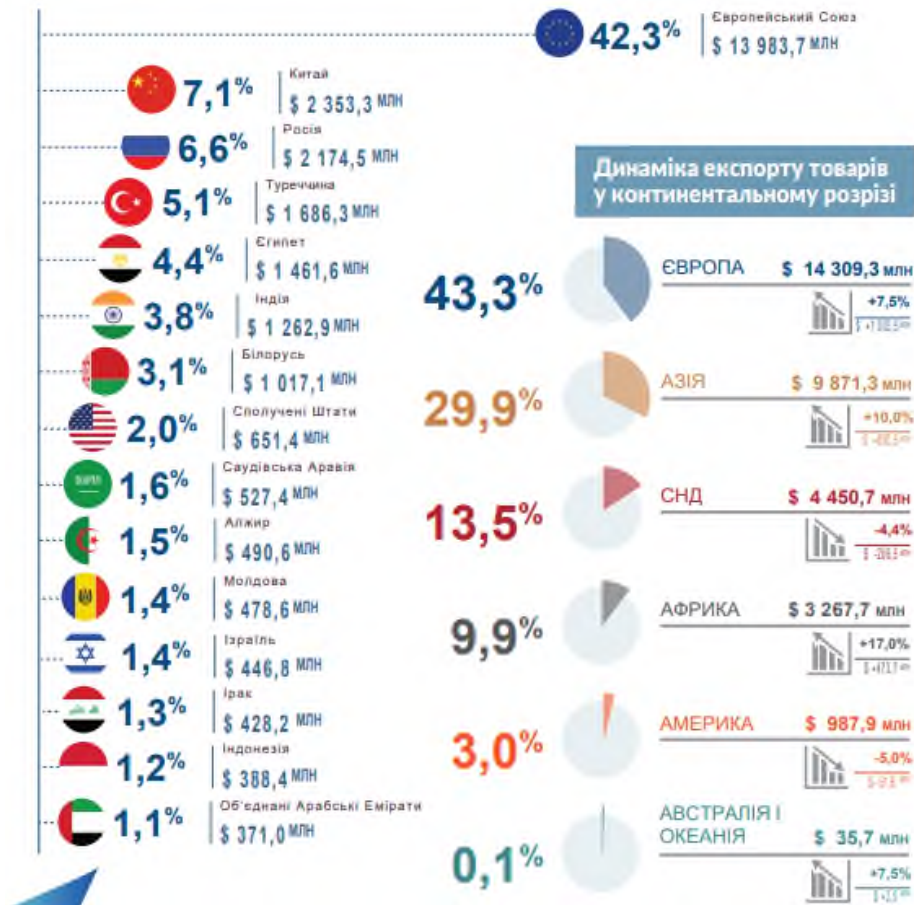


Рисунок 2.3 – Експорт товарів за 8 місяців 2019 р. по регіонам світу
Джерело: складено автором за: [35-36]

За даними Мінекономрозвитку [36] український експорт у 2015-2016 рр. мав переважно сировинний характер (за результатами 2016 року, частка продукції АПК, металургійної та хімічної промисловості та мінеральної сировини становить 70% експорту) та складався з проміжних товарів з відносно низькою технологічною складовою – частка високотехнологічного експорту у 2015 році становила лише 5,5% від загального обсягу українського експорту. Частка високотехнологічного експорту України у 2017 році складала менше 5,5%, що можемо побачити на рис. 2.4.

Структура товарного експорту України за 8 місяців 2019 рік подана на рисунку 2.5. Зазначимо, що натомість, в індустріальних, розвинених країнах переважає вторинний сектор – обробна і будівельна промисловість. Відповідно наразі існує потреба в оновленні технологічних процесів на українських підприємствах з метою поступового перетворення економіки

України в більш інноваційну та наукомістку і, як наслідок, більш конкурентоспроможну на світових ринках.

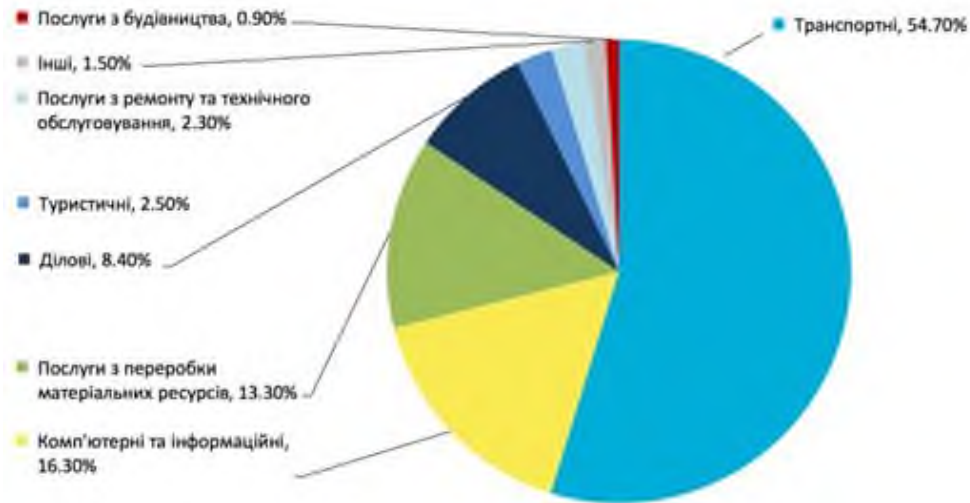


Рисунок 2.4 – Структура експорту послуг України у 2017 році

Джерело: складено автором за: [35]



Рисунок 2.5 – Структура товарного експорту України за 8 місяців 2019 рік

Джерело: складено автором за: [36]

Аналізуючи товарну структуру експорту в динаміці (табл. 2.2) необхідно зазначити, що основними напрямками продаж є сировина та агропромислова продукція. Серед сировинного експорту слід відзначити групу недорогоцінних металів, зокрема чорні метали (більше п'ятої частини експорту), мідь та алюміній; мінеральні продукти (близько десятої частини експорту), серед них сіль і сірка, мінеральні палива та руди; деревина й маса з деревини. Щодо продукції сільського господарства, то переважну частину становить продукція рослинного походження (в останні роки близько п'ятої частини експорту). Окремо слід виділити жири рослинного та тваринного походження та незначну частку, в порівнянні з рослинністю, складає продаж продуктів тваринного походження.

Таблиця 2.2 – Структура товарного експорту України

Назва товару	2013		2017		2019 (9 місяців)	
	тис.дол. США	Питома частка	тис.дол. США	Питома частка	тис.дол. США	Питома частка
Продукти діяльності агропромислового комплексу	13467180,4	21,2	14930131,1	34,5	10725001,4	31,1
Готові харчові продукти	3557168	5,6	2826723	6,5	2083555,3	6
Мінеральні продукти	7494933	11,8	3947721,9	9,1	3201358,2	9,3
Недорогоцінні метали та вироби з них	17570747,8	27,8	10124613,3	23,4	9029938,8	26,1
Машини, обладнання та механізми; електротехнічне обладнання	6975000,3	11	4276832,1	9,9	3432982,1	9,9
Засоби наземного транспорту, літальні апарати, плавучі засоби	3344025	5,3	625886	1,4	505639	1,5
Продукція хімічної та пов'язаних з нею галузей промисловості	4327295,8	6,8	1660611,8	3,8	1337520,3	3,9
Деревина і вироби з деревини	1144395,4	1,8	1205909,2	2,8	1153155,7	3,3
Інше	4852796,5	7,6	3511550,2	8,2	2938672	8,6
Усього	63312022	100	43264736	100	34551115	100

Джерело: складено автором за: [35]

Щодо структури експорту товарів з більшою доданою вартістю, слід виділити експорт машин, обладнання та механізмів, зокрема ядерних

реакторів та електричних машин. Високотехнологічне обладнання поки що не є статтею структури експорту. Україна постачає на міжнародний ринок засоби наземного транспорту, серед яких залізничні локомотиви, та також літальні апарати й судна, хоча частка їх експорту незначна. Отже, в останні роки спостерігаються негативні тенденції структурної зміни ВВП України. Зменшується частка виробів з готовою доданою вартістю, зростає постачання агропромислової та сировинної продукції. Така структура характерна для країн, що розвиваються та можна зробити висновок, що Україна переживає кризу економічного розвитку.

Щодо динаміки структури експорту послуг, то можна сказати, що загалом обсяги надання Україною послуг зростають (табл. 2.3). Серед послуг, що надає Україна, слід зазначити транспортні послуги, які складають близько половини всіх наданих послуг. Дану статистику можна пов'язати з транзитним положенням України. Спираючись на структуру товарного експорту, в наданні послуг вагомою є стаття послуг з переробки матеріальних ресурсів. Щодо динаміки, то обсяг цієї статті за останні роки зріс більше, ніж в півтора рази. Також Україна надає певні ділові послуги, серед яких професійні та консалтингові послуги, наукові та технічні послуги, послуги дослідження та розробки. Не можна не згадати певні телекомунікаційні, комп'ютерні та інформаційні послуги.

Отже, проаналізувавши структуру експорту товарів і послуг України, можна зробити висновок, що основний напрямок продажів закордон складають ресурси, а основними споживачами даних ресурсів є країни Європи. За останні роки структура експорту України зазнала змін частка продукції агропромислового комплексу за останні п'ять років зросла більше, ніж на 10% у загальному обсязі експорту. Більшу частку стали займати продажі деревини та виробів з неї. Сировинний експорт, хоча і займає вагому частку, проте бачимо тенденції до зниження питомої ваги в структурі торгового експорту. На спад пішла промислова група товарів, серед яких машини та обладнання, транспортні засоби та продукція хімічної галузі промисловості.

Таблиця 2.3 – Структура експорту послуг України

Найменування послуги	2016		2017		2019 за 9 місяців	
	тис.дол. США	Питома частка, %	тис.дол. США	Питома частка, %	тис.дол. США	Питома частка, %
Усього	9631371	100	10446640,2	100	8769297	100
Послуги з переробки матеріальних ресурсів	1117333,3	11,6	1392084,9	13,3	1621786,4	18,5
Послуги з ремонту та технічного обслуговування, що не віднесені до інших категорій	223509,6	2,3	238627,8	2,3	165835,3	1,9
Транспортні послуги	5264154,6	54,7	5718008,7	54,7	4326587,5	49,3
Послуги поштової та кур'єрської служби	28320,2	0,3	30558,8	0,3	27537,3	0,3
Послуги, пов'язані з подорожами	220899,3	2,3	258566,4	2,5	212779,2	2,4
Послуги з будівництва	293277,5	3	95721,1	0,9	109685,7	1,3
Послуги зі страхування	51914,7	0,5	39483,8	0,4	32868,6	0,4
Послуги, пов'язані з фінансовою діяльністю	83137,3	0,9	74179,6	0,7	74686,7	0,9
Роялті та інші послуги, пов'язані з використанням інтелектуальної власності	28641,4	0,3	28067	0,3	29540,3	0,3
Послуги у сфері телекомунікації, комп'ютерні та інформаційні послуги	1569155	16,3	1706573	16,3	1465731,3	16,7
Ділові послуги	765331,2	7,9	877810,4	8,4	714286,8	8,1
Послуги приватним особам, культурні та рекреаційні послуги	10436,8	0,1	13704,6	0,1	11697,7	0,1
Державні та урядові послуги	3580	0	3812,8	0	3811,9	0

Джерело: складено автором за: [35]

На сьогодні економіка України знаходиться на етапі переходу від однієї системи господарювання до іншої, що ускладнюється соціально-економічними проблемами, кризою останніх років, окупацією Донбасу та Криму. Спад економічного розвитку, зниження темпів, обсягів та конкурентноспроможності внутрішнього виробництва товарів та послуг,

зменшення кількості вітчизняних товаровиробників призводить, в свою чергу, до критичного насичення споживчого ринку імпортними товарами та послугами, що негативно впливає на зовнішньоторгівельний баланс України та не сприяє відновленню економіки.

Наразі в загальному обсязі імпорту товарів до України найбільша частка належить імпорту продукції інвестиційної направленості (за винятком січня-лютого 2017 року, коли сезонно збільшувався імпорт мінеральних продуктів, а саме, енергоносіїв в опалювальний період). У свою чергу, зростання імпорту інвестиційних товарів закладає основу для економічного розвитку в майбутньому. Найбільшу питому вагу в імпорті товарів до України займає група товарів «Машини, устаткування, транспортні засоби та прилади».

Імпорт товарів істотно знизився за останні роки і склав у 2016 році 39,2 млрд. доларів США порівняно з 85,5 млрд. доларів США у 2008 році. Це зниження було обумовлене низкою причин, серед яких слабка виробнича активність, падіння реальних доходів населення і скорочення внутрішнього попиту, девальвація гривні та введення тимчасового додаткового імпортного збору. За 9 місяців 2019 р. імпорт становив 44191,3 млн. дол., або збільшився 107,5% порівняно із 9 місяцями 2018р, що відображено на рисунку 2.6. Негативне сальдо склало 7098,7 млн. дол. (за 9 місяців 2018р. також негативне – 6548,8 млн. дол.). Коефіцієнт покриття експортом імпорту, як і за 9 місяців 2018р., становив 0,84.

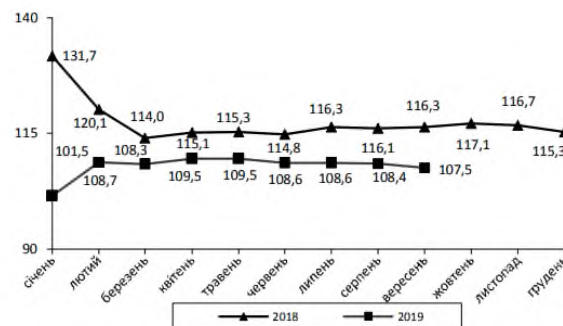


Рисунок 2.6 – Темпи зростання (зниження) імпорту товарів у 2018-2019 рр., %

Джерело: [35]

Імпорт у структурі торгівлі в Україні представлений переважно споживчими товарами, що складають більше однієї його третини. Структура імпорту визначається високою залежністю від енергоресурсів: у 2019 році 55,1% імпорту сировинних товарів України (15,4 млрд дол.) припадало на природні мінеральні продукти (сіль, руда, енергетичні матеріали, нафта, тощо). Серед інших статей імпорту основними є машини, обладнання та механізми (29,1%), продукція хімічної та пов'язаних з нею галузей промисловості (21,6%), продукція АПК та харчової промисловості (9,9%). Проте найбільше у 2019 році збільшився експорт легкових автомобілів, транзисторів, електрогенераторних установок, нафтопродуктів та ін., що показано на рис. 2.7



Рисунок 2.7 – Товари, імпорт яких збільшився за 8 місяців 2019 року

Джерело: [38]

В структурі імпорту товарів поступово збільшується частка країн ЄС, обсяг імпорту з яких склав у 2019 році 41,6% загального обсягу імпорту України. Серед товарів, які Україна імпортує з Європи, домінує паливо, продукція машинобудування, обладнання, а також хімічна та фармацевтична продукція. Натомість частка країн СНД в українському імпорті скоротилася у 2019 році до 21,8%, порівняно з 27,9% у 2018 році, передусім за рахунок падіння імпорту мінеральної продукції [38].

У 2019 році імпортерами імпортерами Україна стали ЄС, Китай, РФ, Білорусь, США. ТОП-15 найбільших країн-партнерів в імпорті товарів до України у 2019 році подана на рисунку 2.8.

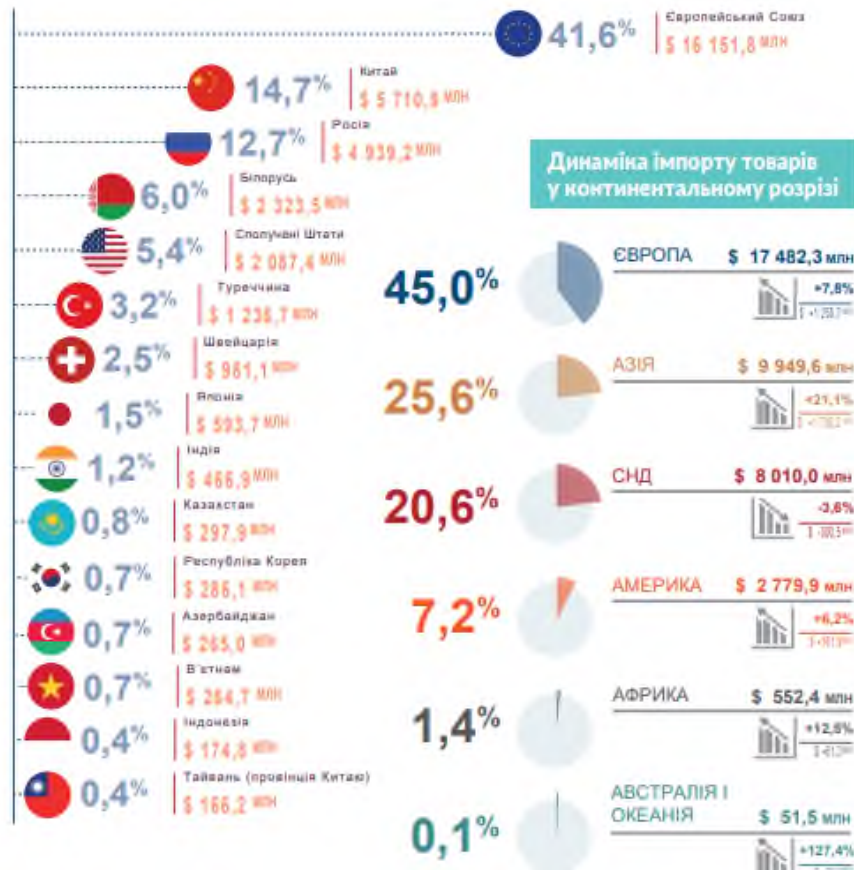


Рисунок 2.8 – ТОП-15 найбільших країн-партнерів в імпорті товарів до України

Джерело: [38]

Проаналізовано тенденції розвитку експорту України і виявлено, що він переважно сировинний характер (продукція АПК, металургійна та хімічна промисловість) та складається з проміжних товарів з відносно низькою технологічною складовою. Щодо структури експорту товарів з більшою доданою вартістю, слід виділити експорт машин, обладнання та механізмів, зокрема ядерних реакторів та електричних машин. здійснено структурно-динамічний аналіз імпортої залежності реального сектору економіки України. Відсутність протягом 20 років істотних змін у структурі українського

експорту з великою часткою сировинних товарів, як наслідок, призвела до відставання України не тільки від розвинених країн, а навіть від більшості країн-сусідів. Проте основний напрямок продажів закордон складають сировинні товари, а основними споживачами даних товарів є країни Європи. Членство України в СОТ і створення зони вільної торгівлі з ЄС обумовило зміну арсеналу інструментів державної підтримки, зміщення акценту на стимулювання експорту, розвиток інституційних умов.

В загальному обсязі імпорту товарів до України найбільша частка належить імпорту продукції інвестиційної направленості. Найбільшу питому вагу в імпорті товарів до України займає група товарів «Машини, устаткування, транспортні засоби та прилади». Розрахунки індикаторів відкритості економіки розміщені засвідчили про високий ступінь залежності від зовнішньої торгівлі та інших зовнішніх чинників, що впливають на стан зовнішньоекономічної безпеки.

Масштаби та динаміка зовнішньої торгівлі України мають жорсткий зв'язок з обсягом ВВП та його динамікою (розрахованою за поточним валютним курсом) та більш-менш вільні від коливань світової кон'юнктури. Тому шукати шляхи поліпшення показників зовнішньоторговельної діяльності потрібно, перш за все, всередині країни.

Географічні й товарні структурні зрушення у зовнішній торгівлі України в цілому мають позитивний характер. Вони відображають переорієнтацію експорту та імпорту на більш розвинені ринки, що, з одного боку, розширює потенційні можливості для збільшення зовнішньоторговельного обороту, а з іншого – створює певні додаткові перешкоди (підвищений рівень конкуренції, високі вимоги до якості, нові процедурні бар'єри тощо). Аналіз показує, що незворотні зміни у структурі експорту та імпорту ще не відбулися та потенціал української економіки використовується не повністю.

Найбільшим позитивом останніх років є поліпшення сальдо зовнішньоторговельного балансу. Цей показник поліпшився як для торгівлі з окремими групами країн, так і в економіці України в цілому. Отже,

незважаючи на значне зменшення обсягів експорту та імпорту, за останні роки склалися в цілому позитивні «стартові умови» для формування нової географічної і товарної структури зовнішньої торгівлі України, яка б відповідала стратегічним цілям нашої країни та сьогоdnішнім реаліям. Реалізація цих потенційних можливостей буде залежати, перш за все, від внутрішніх процесів, що відбуватимуться в нашій державі.

2.2 Аналіз впливу зміни імпортних та експортних тарифів на галузі національної економіки в умовах глобалізації

16 травня 2008 року Україна стала 152-м членом СОТ після складних переговорів, які тривали з 1993 року. Законодавче та нормативне поле України суттєво змінилось ще під час підготовки до членства в СОТ і змінюється досі відповідно до взятих Україною зобов'язань.

В даному пункті магістерської роботи розглянемо як змінилася митна політика України після вступу до СОТ та які наслідки це мало для галузей економіки, зокрема вже в період 2010-2013 рр., використовуючи аналітичні дані Інституту економічних досліджень і політичних консультацій (м. Київ) 2015 року (далі Інститут) [39]. У цьому звіті вчені Інституту зробили спробу проаналізувати наслідки членства в СОТ для кількох секторів економіки: легка промисловість, сільське господарство та харчова промисловість, металургія, машинобудування.

Найбільшим викликом для проведення такого аналізу була важливість спроби відокремити саме вплив від вступу до СОТ та наслідки світової фінансової кризи, яка розпочалась через півроку після набуття Україною членства в СОТ. В Україні економічна криза призвела до пришвидшення інфляції і, відповідно, до різкого зниження купівельної спроможності, згортання інвестиційної діяльності та падіння зовнішньої торгівлі. З іншого

боку, різке знецінення гривні призвело до імпортозаміщення, а також дещо підтримало експорт українських товарів на фоні скорочення зовнішнього попиту.

Розкриємо спочатку зміни в митній політиці, що відбулися внаслідок членства в СОТ у сільському господарстві.

Одним з основних зобов'язань України перед країнами-членами СОТ було загальне зменшення імпорتنих тарифів і заміна специфічних ставок адвалерними. Зменшення проходило у два етапи: у 2005 році та в 2008 році. Зокрема, кількість специфічних ставок на сільськогосподарську продукцію та готові харчові продукти зменшилася із 471 до 171 в 2005 році. Специфічні ставки ввізного мита замінялися адвалерними. Зокрема, було запроваджено адвалерні ставки ввізного мита для коней, великої рогатої худоби та свиней, а також для практично всіх фруктів. Перехід до адвалерної ставки здебільшого призводив до зменшення тарифу в порівнянні зі специфічним тарифом в адвалерному еквіваленті, тобто в 2005 році відбулося значне зменшення тарифного бар'єру для імпорту.

Наступним кроком була відміна більшості специфічних ставок у 2008 році. Окрім цього, у 2008 році відбулося зменшення ряду адвалерних ставок (на імпорт жита, кукурудзи, ячменю, вівса, гречки, солоду, мінеральної води, шоколаду тощо). Як наслідок, середній тариф на імпорт сільськогосподарської продукції зменшився з 32,2% до 9,3%. Станом на 2014 рік середній тариф на імпорт сільськогосподарських товарів становив 8,7%. Продовжують діяти лише 7 специфічних ставок на продукти харчування, які відповідають зобов'язанням України перед СОТ. Це, зокрема, ставки на готові харчові продукти, пиво, шампанське, вино, сигарети та тютюн. На рис. 2.9 зображено динаміку середнього імпортного тарифу на сільськогосподарську продукцію та готові харчові продукти [40].

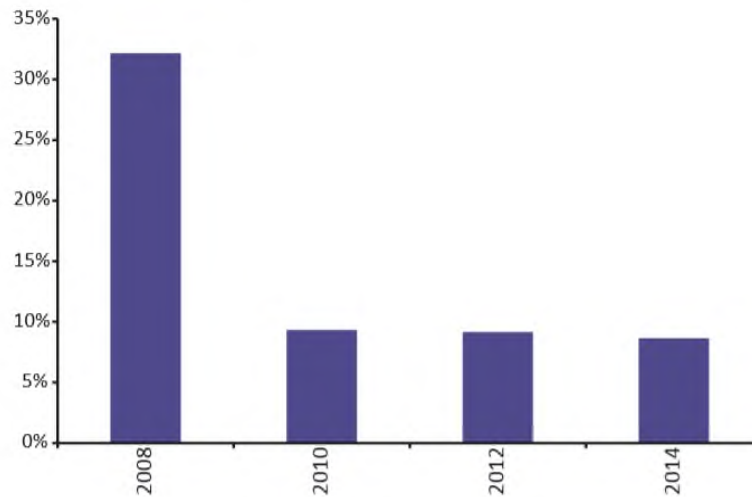


Рисунок 2.9 – Динаміка середнього імпортного тарифу на сільськогосподарську продукцію та готові харчові продукти

Джерело: [39]

Для оцінки наслідків вступу до СОТ на агропродовольчий сектор України Інститутом було проведено регресійний аналіз впливу імпортних та експортних тарифів на виробництво агропродовольчої продукції в Україні. Згідно результатами зменшення імпортного тарифу на один процентний пункт приводить до збільшення вітчизняного виробництва на 3,0%. Це несподіваний результат, оскільки більш очевидним наслідком зменшення імпортного тарифу було би зменшення вітчизняного виробництва внаслідок збільшення імпорту. Тим не менше, позитивна реакція виробництва на зменшення тарифу теж має раціональне пояснення. По-перше, збільшення конкуренції може призвести до покращення якості української продукції, що збільшує попит на неї і спричиняє зростання виробництва. По-друге, харчові продукти є часто товарами-додатками: вони разом використовуються для створення інших харчових продуктів. Тому позитивна реакція на зменшення тарифу може насправді бути реакцією на зменшення інших тарифів, яке відбулося в тому ж році. Наприклад, збільшення імпорту м'яса могло позитивно вплинути на роботу м'ясопереробних комбінатів або збільшення імпорту кормів і, як наслідок, зменшення їхньої вартості могло сприяти розвитку тваринництва. Тобто, це позитивний ефект від лібералізації економіки. Зменшення

імпортного тарифу є статистично значимим та присутнім як в лінійній регресії, так і в регресії з фіксованими ефектами.

Ефект експортного тарифу є очікуваним – зменшення тарифу на один процентний пункт збільшує виробництво соняшнику на 8%. Тобто зменшення тарифу призводить до зменшення витрат експортера, збільшення обсягів експорту і, як наслідок, – виробництва. Ефект є високо значущим у лінійній регресії, але відсутнім у регресії з фіксованими ефектами. У цьому немає нічого дивного – експортний тариф діє лише для соняшнику, а регресія з фіксованими ефектами нівелює різницю між різними продуктами, від чого ефект зникає.

Отже, для агропродовольчого сектору вступ України до СОТ мав три основні наслідки. Перехід від специфічних ставок ввізних мит до адвалерних та відповідне зменшення середньозваженого тарифу призвели до зростання імпорту – передусім, м'яса, риби та фруктів. Регресійний аналіз підтвердив позитивний вплив вступу до СОТ на український агропродовольчий сектор. Згідно з результатами дослідження зменшення імпортних тарифів привело до збільшення конкуренції та здешевлення товарів-додатків.

Тепер розкриємо зміни у митній політиці, що відбулись унаслідок членства в СОТ для легкої промисловості. Поглиблення співпраці між Україною та ЄС у сфері торгівлі текстильною продукцією та відповідні зміни в митному регулюванні товарів легкої промисловості зумовили наближення норм торгівлі в Україні до вимог СОТ. Тому фактичне набуття членства Україною в СОТ у 2008 році не вплинуло на зміни ставок ввізних мит на відповідну продукцію.

Зокрема, з 1993 року між Європейським Співтовариством та Україною діє Угода про торгівлю текстильною продукцією, метою якої є сприяння розвитку торгівлі між ЄС та Україною. У рамках виконання зобов'язань, узятих відповідно до цієї Угоди, було знято кількісні обмеження українського експорту в 2001 році та скасовано ліцензування експорту текстильної продукції в 2005 році. В Угоді також передбачено поступове зменшення мит

на деякі товари. Так, у 2005 році було знижено ставки мита на деякі категорії текстильних товарів [41]. Тому вже в 2006 році середня ставка мита на продукцію легкої промисловості була меншою за встановлені СОТ зв'язані мита (рис. 2.10).

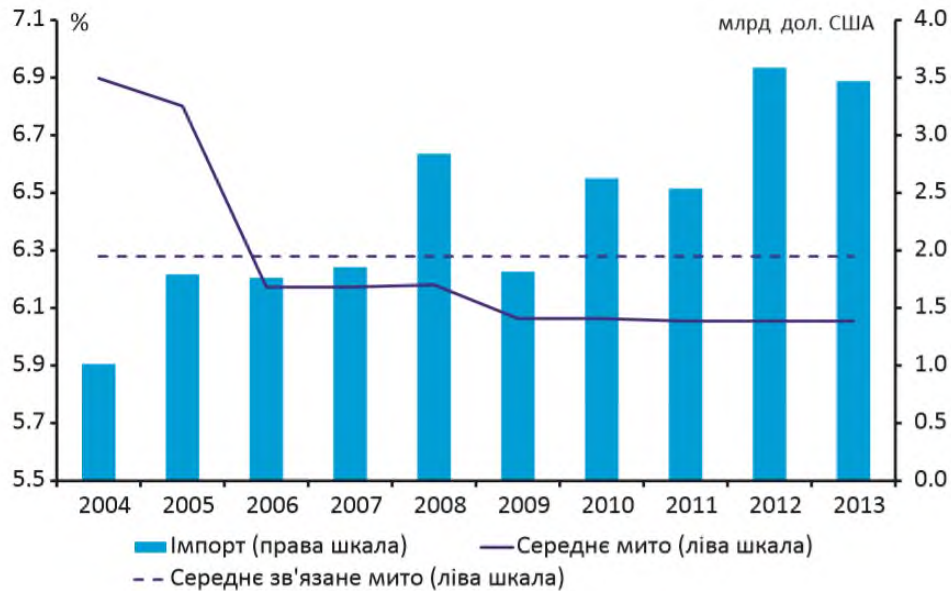


Рисунок 2.10 – Динаміка тарифів на продукцію легкої промисловості (ліва шкала) та обсягів імпорту (права шкала)

Джерело: [39]

Середню ставку ввізного мита було знижено з 6,9% у 2004 році до 6,2% у 2006 році. При цьому, середнє зв'язане мито на продукцію легкої промисловості, відповідно до умов СОТ, становило 6,3%. Після набуття Україною членства в СОТ середня ставка зменшилась лише на 0,1 в.п. Підсумовуючи, вже за два роки до набуття членства в СОТ тарифи на продукцію легкої промисловості відповідали вимогам цієї організації. Станом на 2013 рік, ставки ввізного мита лише на 4 групи товарів легкої промисловості були більші за прийняті в рамках СОТ, тоді як за 94 товарами (10% від усіх тарифних ліній) ставки менші. Ставки ввізних мит для решти товарів дорівнюють тарифам, передбаченим правилами СОТ.

Ще на початку 2000-х років Україна знизила митні тарифи в рамках Угоди про торгівлю текстильною продукцією з ЄС, країни якого на той час

були членами СОТ. Тому ще до вступу в СОТ відбулась зміна тарифів, яка, з одного боку, зменшила ціни на імпорتنу продукцію, а з іншого - здешевила ціни на сировину, яка використовується в проміжному споживанні підприємствами легкої промисловості, а також вартість устаткування. Таким чином, фактичний вступ України до СОТ у 2008 році не вплинув на зміну митних тарифів.

Далі висвітлимо особливості державної політики щодо хімічної промисловості внаслідок членства в СОТ. Вступ України до СОТ кардинально не змінив позиції вітчизняних хімічних компаній на світовому та внутрішньому ринках. Суттєвого зниження ввізних мит на продукцію хімічної промисловості не відбулося, оскільки всі значні зміни Митного тарифу для цієї продукції вже було запроваджено у 2005 році.

Приєднання України до секторальної ініціативи з хімічної продукції також мало незначний вплив на рівень ввізних мит, оскільки це одна з небагатьох ініціатив, де зв'язування тарифів відбувається на ненульовому рівні. Зокрема, ця ініціатива передбачає уніфіковані зв'язані ввізні мита на певні категорії товарів хімічної галузі для всіх країн, які підписали відповідну ініціативу, на рівні де ставки становлять 5,5% та 6,5%. Для України наслідком стало зниження середньозважених зв'язаних імпорتنих тарифів на хімічну продукцію з 6,39% до 5,73%, що перевищувало середньозважене ввізне мито на момент вступу.

Переважає більшість секторальних домовленостей охоплює комплектуючі та сировину для виробництва технологічної продукції, а не товари споживчого вжитку [42].

Хімічна промисловість України ще до вступу в СОТ переважно працювала в умовах СОТ, оскільки взяті в рамках переговорів секторальні зобов'язання загалом відповідали чинному законодавству. Зв'язані ставки в рамках секторальної ініціативи з хімічної продукції були вищими за середньозважені ставки. Тому вимоги щодо лібералізації доступу до внутрішнього ринку не мали впливу на галузь.

У 2005-2006 роках відбулося суттєве зменшення імпорتنих тарифів на металургійну продукцію в рамках підготовки до вступу в СОТ (див. Рис.2.11). Так, середній тариф на всю металургійну продукцію зменшився на 4,2% до 2,0%. Середній тариф на залізо, сталь та продукти з них зменшився з 5,8% до 1,9%. У 2004 році існував лише один неадвалорний тариф (на замки з недорогоцінних металів), який був замінений адвалерним у 2005 році. Найбільшим було зменшення тарифів на вежі й решітчасті щогли із заліза або сталі, двері та вікна та їхні рами, пороги для дверей із чавуну або сталі, які зменшилися з 20% до 0% у 2005 році.

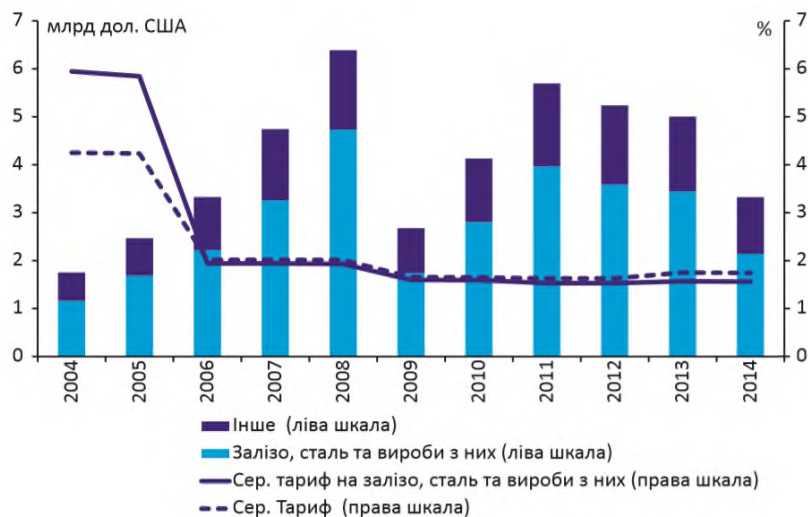


Рисунок 2.11 – Середній імпорتنий тариф на продукцію металургії та відповідні обсяги імпорту

Джерело: [43]

У 2008 році відбулося незначне зменшення середнього тарифу на металургійну продукцію з 2,0% до 1,7%. Це не вплинуло на імпорт, оскільки з початком фінансової кризи імпорт у 2009 році скоротився на 63,3%. Станом на 2014 рік із 1065 товарних позицій, що стосуються металургії, 708 (66,5%) мають нульові ставки. Жоден із тарифів не перевищує зв'язану ставку. Більше того, при зв'язаній середній ставці на металургійні товари в 1,9%, середній імпорتنий тариф України становить 1,7% (0,6% для чавуну та сталі та 2,5%

для виробів із чавуну та сталі). Як і в інших секторах, відбувся перехід від специфічних до адвалерних ставок ввізного мита та зменшення середнього рівня тарифного захисту. Окрім цього, було зменшено експортний тариф на експорт металобрухту.

Наступним елементом є розкриття митного регулювання щодо машинобудування внаслідок членства в СОТ (рис. 2.12). У результаті вступу України до СОТ було знижено ввізні мита на продукцію машинобудування. Найбільш разючі зміни стосувались імпорту автомобілів: у 2008 році було знижено ввізне мито на легкові автомобілі з 25% до 10%. Крім того, уряд взяв зобов'язання в 2009 році знизити мито на автомобілі з 10% до 9% і поступово зменшити його до 5% у 2013 році. Відповідно до цих зобов'язань Законом №4234 у 2012 році було зменшено ставки ввізного мита на окремі легкові автомобілі товарної позиції 8703 УКТ ЗЕД та на човни, катери моторні, морські товарної позиції 8903 УКТ ЗЕД. У 2013 р. відбулося зниження ставок ввізного мита на окремі легкові автомобілі — з 6% до 5% - та човни, катери моторні, морські — з 8 до 7,5%. Водночас, ставка мита для легкових автомобілів із двигунами об'ємом до трьох літрів становить 10%.



Рисунок 2.12 – Середньозважені імпорнтні тарифи на продукцію машинобудування

Джерело: [40]

У рамках своїх зобов'язань після вступу до СОТ Україна скасувала заборону на ввезення автомобілів віком понад 8 років, що, як очікувалось, повинно було знизити ціни на імпортні автомобілі. Але цього не сталося, оскільки за новими правилами оформлення автомобіля старше 8-ми років стало набагато дорожчим через підвищення ставок відповідних податків та зборів. Зокрема, йдеться про необхідність сплатити за митне оформлення, акцизний збір, податок на додану вартість, плату за технічні специфікації, екологічний контроль, ставки яких було збільшено.⁶² Розмір податків та зборів залежить від віку та об'єму двигуна автомобіля. Також залишились чинними обмеження у вигляді екологічних стандартів, яким повинні відповідати імпортні автомобілі. Такі заходи є виправданими з боку положень Угоди про санітарні та фітосанітарні заходи та Угоди про технічні бар'єри в торгівлі СОТ, оскільки мають за мету захистити здоров'я людей та навколишнє середовище [42]. У 2009 році під час кризи, щоб підтримати вітчизняне виробництво таких товарів як автомобілі та холодильники, було запроваджено 13% тимчасову надбавку до ставки ввізного мита, які були до того знижені завдяки вступу до СОТ [44]. Надбавку було скасовано у вересні того ж року через тиск із боку СОТ.

Зниження ввізних мит на продукцію машинобудування, за оцінкою, мало привести до збільшення доступності імпортних інвестиційних товарів – оснащення та устаткування. Але через економічну кризу в 2008-2009 років імпорту товарів машинобудування суттєво скоротився, що стало наслідком зниження купівельної спроможності домогосподарств та погіршення фінансових результатів компаній на фоні дорогого й обмеженого кредитування. З 2010 року імпорту продукції машинобудування почав зростати (у середньому на 33,2% в 2010 році та 37,5% в 2011 році в еквіваленті дол. США). Але в результаті погіршення економічної ситуації в країні імпорту залишився сталим у 2012 році та скорочувався протягом 2013-2015 років.

2.3 Проблеми та недоліки митного регулювання зовнішньої торгівлі

Визначення перспектив подальшого удосконалення митного регулювання ЗЕД України з урахуванням його інструментарію, в роботі було сформовано систему статистичних показників, за допомогою яких можна проаналізувати та оцінити стан економічного розвитку України у сфері митного регулювання. Дана система формувалась на основі проведених досліджень українського вченого-економіста Мартинюка В. П. [20; 21] та авторських наукових напрацювань.

При цьому слід зазначити, що такі показники як, митне навантаження на імпорт та експорт, а також митне навантаження на зовнішньоторговельний оборот доречно розраховувати як в цілому по країні так і за географічним спрямуванням. Саме такі розрахунки дозволять зробити більш глибокий економічний аналіз та дати обґрунтовану оцінку ефективності здійснення зовнішньоекономічної діяльності з окремими країнами світу з урахуванням особливостей митного регулювання.

Статистичні дані, які використовувалися для розрахунків зазначених показників та результати таких розрахунків представлено в таблиці 2.4 та на рис. 2.13 та 2.14. Як показують результати розрахунків показників митного навантаження, то за аналізований період їх динаміка характеризується хвилеподібними змінами. Тобто не спостерігається суттєвих коливань. У 2015 році дані показники зросли відносно інших періодів, це пояснюється перш за все, введенням додаткового імпортного збору в обсязі 5% для непродовольчих товарів і 10% – для продуктів. Такий збір був уведений на початку 2015 року на 12 місяців через погіршення платіжного балансу країни.

Таблиця 2.4 – Статистичні показники економічного розвитку України у сфері митного регулювання

Роки	Номінальний ВВП ¹ , млрд. дол.	Населення України ² , млн. чол.	Експорт ³ , млрд. дол.	Імпорт ⁴ , млрд. дол.	Митні платежі ⁵ , млрд. дол.	Імпортне мито ⁶ , млрд. дол.
2007	142,7	46,3	49,8	60,4	10,7167	1,956
2008	180,1	46	67,7	84,7	18,235	2,302
2009	117,2	45,7	40,4	45,1	10,668	0,861
2010	137,9	45,4	52,2	60,9	10,826	1,115
2011	162,9	45,1	69,4	85,7	14,410	1,477
2012	180,2	44,9	70,2	89,7	15,659	1,650
2013	134,9	44,6	59,1	80,9	15,094	1,669
2014	134,9	44,3	53,9	54,4	11,522	1,061
2015	90,1	44,4	35,5	38,9	10,870	1,845
2016	87,2	44,2	34	38,3	9,293	0,797

Джерело: побудовано автором на основі [35,37,45]

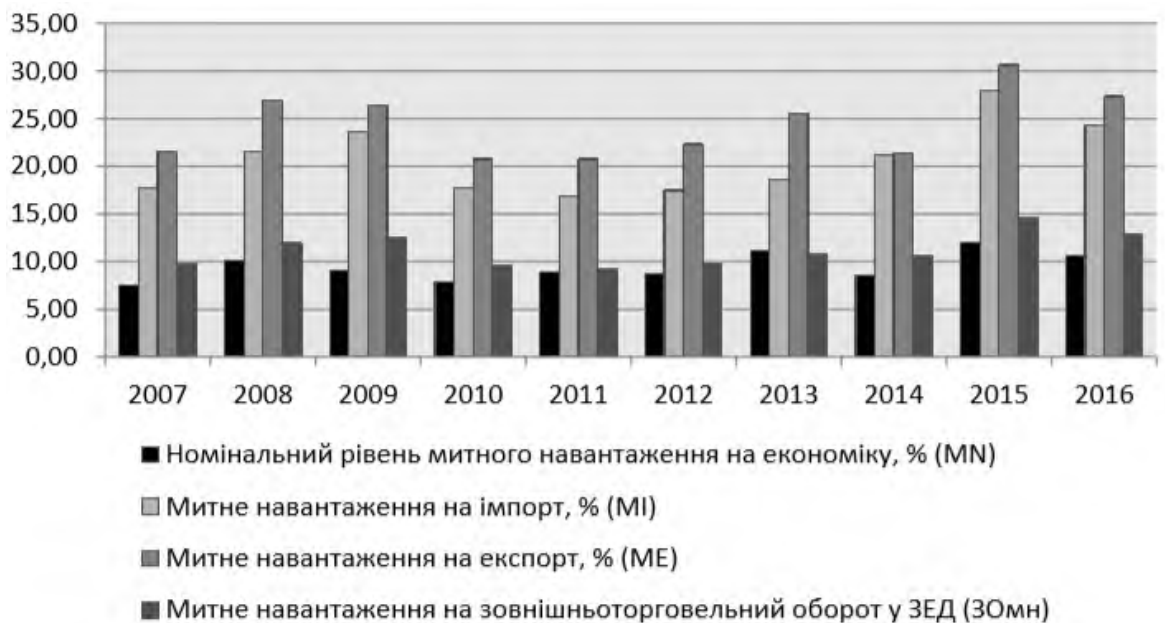


Рисунок 2.13 – Динаміка митного навантаження за період з 2007 по 2016 рр.

Джерело: побудовано автором на основі [37]



Рисунок 2.14 – Динаміка коефіцієнта справляння мита та митного навантаження на одного громадянина України за період з 2007 по 2016 рр.

Джерело: побудовано автором на основі [37]

Він стягувався з усіх імпорتنих товарів, крім критичних, які зазначені в Законі України «Про стабілізацію платіжного балансу України». Саме додатковий імпорتنий збір суттєво збільшив митні надходження до Державного бюджету України, тим самим підвищив рівень митного навантаження, про що і свідчать результати розрахунків на рис. 2 та 3. Але Законом України №912-VIII від 24.12.2015 «Про заходи щодо стимулювання зовнішньоекономічної діяльності», було скасовано додатковий імпорتنий збір [46].

Аналіз таблиці 2.4 показує, що у 2008 році порівняно з 2007 роком суттєво виріс відсоток надходжень митних платежів до Державного бюджету України майже на 71% (або 7,5183 млрд. дол.). Позитивна динаміка митних надходжень, на думку авторів, обумовлена декількома чинниками – високий рівень інфляції, удосконаленням діяльності органів доходів та зборів України, покращення адміністрування сплати митних платежів, боротьба із

контрабандою. Але, у 2009 році відбулося різке зниження відрахування митних платежів до Державного бюджету, що пояснюється впливом фінансово-економічної кризи у світі, яка не оминула і Україну, у порівнянні з 2008 роком митні платежі знизилися на 7,567 млрд. дол. (або на 71%). Незважаючи на лібералізацію зовнішньоекономічної діяльності, яка покладена в основу створення СОТ та вступу України до неї у 2008 році, стягнення митних платежів починаючи з 2010 року поступово зростає, аж до 2013 року [46]. Але в 2014 році із-зі нестабільної економічної ситуації та політичної кризи надходження від сплати митних платежів суттєво скоротилися та в 2016 році мали рекордно малий рівень у порівнянні з аналізованими роками. Таким чином, якщо порівнювати митне регулювання ЗЕД на початку становлення України як самостійної держави з сучасним, то можна з упевненістю сказати, що на сьогодні Україна має розвинуту систему митного регулювання, але воно потребує подальшого удосконалення, адже результати розрахунків представлених показників за останні роки підтверджують погіршення економічного стану держави.

Як свідчить аналіз показників держбюджету, митні платежі становлять його істотну частину, у зв'язку з чим на органи доходів і зборів покладається обов'язок щодо виконання фіскальної функції, реалізуючи яку, органи доходів і зборів повинні забезпечити виконання індикативних показників, установлених Міністерством фінансів України, зокрема шляхом використання внутрішніх баз цінової інформації, митних оформлень, витребування додаткових документів, автоматизованої системи управління ризиками тощо [47].

Надходження податкових платежів до загального фонду державного бюджету у 2016 р. становили 283,0 млрд грн, що на 66,8 млрд грн, або на 30,9% більше порівняно з 2015 р. Митних же платежів надійшло 235,3 млрд грн, що на 33,0 млрд грн, або на 16,3% більше, ніж у 2015 р. та на 115,0 млрд грн, або 95,6% більше ніж у 2014 р. Індикативні показники Міністерства фінансів

України на 2016 р. виконано на 100,7% в цілому або відповідно на 95,0 та 108,4% [48–49].

Фіскальна домінанта, що зберігається в роботі органів доходів і зборів, та прагнення до мінімізації витрат суб'єктами зовнішньоекономічної діяльності при проведенні митного оформлення товарів є причинами невизначеності, взаємної недовіри, зловживань як з однієї, так і з другої сторони, приводом для корупції та протиправних маніпуляцій. Після п'ятирічної “фіскалізації” митниця України втратила своє основне призначення у сфері стягнення митних платежів – контроль бази оподаткування [50].

Водночас, безумовно, слушною є позиція, згідно з якою при оцінюванні виконання економічної функції основним критерієм має стати не кількість стягнутих митних платежів, а повнота їх сплати, а при оцінюванні правоохоронної функції – не кількість заведених справ про контрабанду та порушення митних правил, а недопущення незафіксованих випадків митних правопорушень. Зокрема, втрати від контрабанди і так званого “сірого” імпорту (недостовірне декларування) становлять близько 30% від коштів, які надходять до бюджету саме від митниці. За даними порівняння фіскального ефекту схем ухилення від оподаткування, приблизні втрати від контрабандних схем та порушення митних правил оцінені у 25–70 млрд грн на рік. Для об'єктивної оцінки ситуації необхідно аналітику внутрішнього ринку імпортованих товарів порівняти з даними митної статистики. Різниця і становитиме тіньову базу оподаткування. Так, за результатами аналізу дзеркальної статистики у торгівлі України та п'яти сусідніх країн рівень контрабанди за 2015 р. можна оцінити приблизно в 2 млрд дол. при загальному товарообігу із цими країнами у 11,8 млрд дол. Але 5 сусідніх країн забезпечують лише 15,66% від зовнішньої торгівлі України в 2015 р. Якщо екстраполювати усереднений рівень контрабанди на дані по всіх країнах, то обсяг тіньової торгівлі становитиме приблизно 12,9 млрд дол. При цьому акцентується увага на тому, що ці дані за 2015 р. – рік максимального обвалу

зовнішньої торгівлі України. Наголосимо, що митниця є передусім правоохоронним органом, діяльність якого спрямована на гарантування митної безпеки та забезпечення національних митних інтересів держави. Саме тому в забезпеченні оптимального балансу між фіскальною та правоохоронною функціями митниці і митного контролю зокрема вбачаємо актуальне завдання і вектор подальшого інституційного розвитку державної митної справи в Україні.

Безумовно, фіскальна та правоохоронна функції митниці нерозривно пов'язані. Однак фіскальна складова має бути логічним наслідком правоохоронної, а не головною метою діяльності митних органів, яка визначає пріоритети митної політики держави. Лише така розстановка пріоритетів, на наш погляд, дасть змогу уникнути конфліктності та збалансувати суперечливість завдань і функцій митних органів [52].

За результатами аналізу можна зробити висновок, що частка надходжень митних податків і зборів до державного бюджету дуже вагома. Так, упродовж останніх років питома вага митних платежів у загальному обсязі доходів бюджету становила в середньому 35 %. Відповідний відсоток у європейських країнах значно менший, адже фіскальна функція їхніх митних адміністрацій не найголовніша. Протягом попередніх років вже були здійснені значні позитивні зрушення в системі митного регулювання міжнародної торгівлі: – по-перше, активізувалася взаємодія контролюючих органів із суб'єктами господарювання, що здійснюють зовнішньоекономічну діяльність. Це дало змогу збільшити додаткові надходження до Державного бюджету України від коригування митної вартості товарів; – по-друге, активізувалася робота з приведення законодавства України у сфері захисту прав інтелектуальної власності до рівня світових стандартів із метою посилення протидії незаконному переміщенню товарів, що містять об'єкти права інтелектуальної власності; – також, була налагоджена ефективна взаємодія з фіскальними службами сусідніх держав та країн - найбільших торговельних партнерів України з метою виявлення корупційних тіньових схем у

зовнішньоекономічній діяльності та організованих угруповань, що ведуть злочинну діяльність у зовнішньоекономічній сфері та займаються легалізацією (відмиванням) кримінальних коштів. Проте, незважаючи на проведення вище зазначених заходів, в системі митно-тарифного регулювання все ще існує ряд проблем та недоліків. Про недосконалість сучасної митної політики України свідчать наступні факти (рис. 2.15). Одна з найважливіших проблем, яку необхідно розв'язати у митно-тарифному регулюванні в найближчій перспективі – це впровадження міжнародних норм і правил, що дасть змогу перейти до застосування єдиних стандартів у галузі митної справи і вирішити питання, пов'язані з приєднанням до міжнародних конвенцій із гармонізації й спрощення митних процедур, та питання процедури спільного транзиту, а також допоможе здійснити поетапне наближення митного законодавства і митних процедур, які застосовуються в Україні, до країн Євросоюзу [53,с.107].



Рисунок 2.15 – Недоліки сучасної митної системи України

Джерело: побудовано автором на основі [53]

На жаль, сьогодні, існуюче регулювання не відповідає стандартам ГАТТ/СОТ. Перш за все, – це відставання митного контролю від сучасних потреб пропускну здатності та світових стандартів контролю товарів. На сучасному етапі розвитку ринкової економіки митне регулювання України не в повній мірі виконує свої функції, в першу чергу, захисні і регулюючі. Традиційно головним завданням митної політики було своєчасний збір митних платежів до державного бюджету, тобто основна роль митного тарифу бути фіскальним інструментом. Інші завдання, такі як, сприяння прискоренню розвитку зовнішньої торгівлі, підвищення ефективності функціонування механізму митного регулювання зовнішньоекономічної діяльності, застосування митних тарифів в якості захисних заходів від недобросовісної конкуренції – відійшли на другий план. Це призводить до відставання в розвитку регулюючої і захисної функцій митного механізму, що не створює сприятливих умов для розширення зовнішньої торгівлі. Необхідність вдосконалення митного тарифу зумовлено такими причинами як:



Рисунок 2.16 – Причини, які зумовлюють необхідність вдосконалення митного тарифу

Джерело: побудовано автором

Темпи росту потенційної контрабанди між Україною та суміжними державами зростає на 10% швидше, ніж офіційний товарообіг [54]. Порівняння статистичних даних Державної служби статистики України та національних статистичних установ держав-сусідів дає можливість зробити висновок, що “обсяги потенційної контрабанди за 2018 рік складають 7 млрд

66 млн доларів. Для довідки - за 2017 рік по тих же державах той самий показник був 5 млрд 200 млн.

Зовсім недавно з боку Президента було звернено особливу увагу на питання боротьби з контрабандою. Відмітимо, що лише легальний зовнішньоторговельний оборот України в 2018 році склав \$104,5 млрд, що еквівалентно 80% ВВП України; паралельно ж тіньовий імпорт – традиційно коливається в діапазоні 10% ВВП.

Для розуміння всієї важливості ефективного контролю над митницею, хочемо зазначити, що доходи бюджету від зовнішньої торгівлі формуються не лише з митних зборів (27,1 млрд гривень або 3% доходів державного бюджету в 2018 р), а й імпортного ПДВ, що генерує для України, країни з однією з найбільш відкритих економік у світі, левову частку надходжень до бюджету. Так, в 2018 р з 374 млрд гривень надходжень податку на додану вартість, — 295,4 млрд гривень або 79% було сформовано саме за рахунок імпортного ПДВ. Спільно з митними зборами та імпортним акцизом — це 40,2%, або майже половина доходів держбюджету [55-56].

Контрабанда — це фактично звільнення імпортних товарів від будь-яких податків і зборів на території України. Імпортер, отримавши відшкодування ПДВ в середньому на рівні 20% при вивезенні продукції з країни походження та сплативши близько 5%, в якості трансакційних витрат на нелегальну доставку продукції в Україну, автоматично набуває непомірної конкурентної переваги над вітчизняним виробником. Таким чином, український бізнес, навіть якщо знаходиться в абсолютній тіні, все одно поступається контрабандному імпорту.

Базуючись на побудованій регресії “обсяги імпорту України – ВВП” та “контрабандні поставки – ВВП”, Кукуруза Г., Ніколаєнко С., Лесик М. розрахували прогнозні обсяги контрабандних поставок в Україну у 2018-2021 роках [55-56].

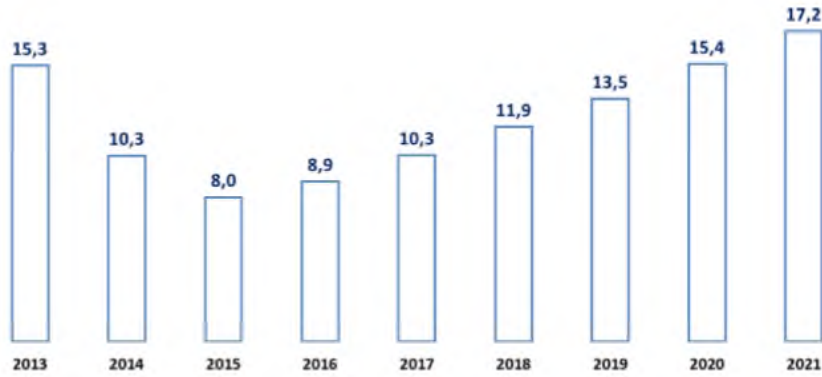


Рисунок 2.17 – Обсяги контрабандних поставок в Україну (млрд дол, 2013-2021)

Джерело: [55-56]

Відповідно, розраховані обсяги контрабандних поставок в Україну за період 2013-2017 років в середньому складають \$10,6 млрд на рік, або 8,7% ВВП.

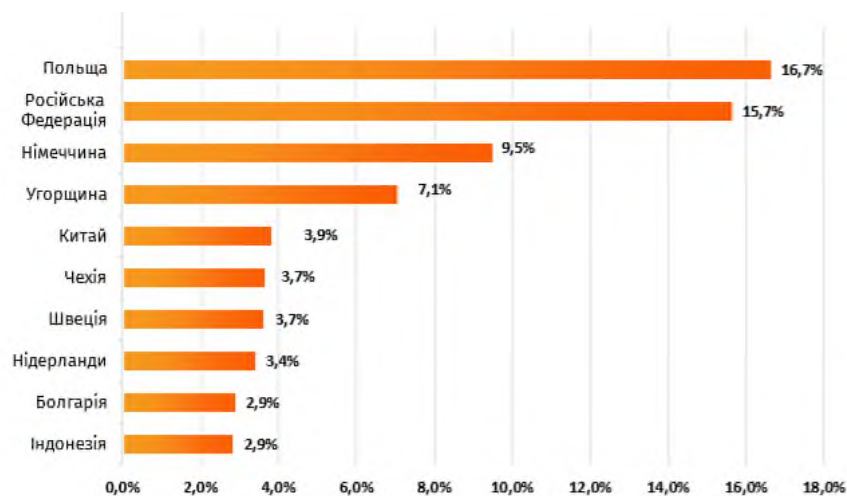


Рисунок 2.18 – Основні країни-джерела контрабандних поставок в Україну станом на 2017 рік, %

Джерело: [55-56]

Якщо акцентувати увагу на географічному розподілі, то найбільші порушення у торгівлі спостерігаються з «сусідами» України по сухопутному кордону та найбільшими торгово-економічними партнерами в зовнішніх

відносинах: Польща (16,7%), Російська Федерація (15,7%), Німеччина (9,5%), Угорщина (7,1%) та Китай (3,9%). Окремо важливо відмітити, що оцінка питомої ваги Китаю в контрабандних потоках є дещо заниженою порівняно із фактичною, що пов'язано із згаданими вище “чорними” поставками. Так, рівень тіньової економіки в Китаї складає в середньому 12,1%, що еквівалентно \$1,5 трлн; значна частка експорту відвантажується в тіньовому режимі та не відображається у торговій статистиці КНР.

Чи втрачають від цього звичайні громадяни? Купуючи контрабандний товар і отримуючи короткострокову вигоду, вітчизняний споживач запускає мультиплікатор зниження внутрішнього попиту і, відповідно, згортання виробництва. Як наслідок, підприємства починають скорочувати персонал та фонди заробітних плат. Відповідно, реальним платником за існування контрабандних схем в підсумку виступають саме звичайні громадяни.

Оцінка втрат ВВП та інших макроекономічних наслідків від існування контрабандних схем може бути представлена у вигляді схеми:



Рисунок 2.19 – Макроекономічні наслідки існування контрабанди в поточних масштабах: ВВП та робочі місця

Джерело: [56]

Макроекономічні наслідки існування контрабанди становлять 10,8 млрд. дол. (рис. 2.20).



Рисунок 2.20 – Макроекономічні наслідки існування контрабанди

Джерело: [55-56]

Основні схеми контрабандного імпорту наступні (рис. 2.21):

1. «Зеленка». Переміщення товарів поза пунктами пропуску на кордоні: товари без документів ввозяться так званою «зеленкою» (полями, лісами, підземними тунелями, по річках, на літаках і т. п.).
2. «Порожняки». Оформлення транспортних засобів з товарами (в т. ч. мікроавтобусів) як таких, що переміщуються «порожніми».
3. Схеми під час переміщення товарів: «перерваний» транзит (товари під час ввезення в Україну заявляються як «транзитні» з подальшим їх вивантаженням на території України та формальним закриттям «транзиту»); підміна товарів після їх ввезення на митну територію України на шляху слідування у внутрішню митницю призначення; зникнення товарів, які не випущені у вільний обіг та знаходяться під митним контролем, з міст їх зберігання (складів та місць тимчасового зберігання, територій портів та аеропортів).
4. «Піджаки» — зловживання пільгами, які надає законодавство для ввезення товарів громадянами (товари на суму 500 євро — авто, 1000 євро — авіа): подрібнення товарних партій товарів, формування бригад із фізичних

осіб (так звані «мурахи»), якими в межах норми «до 500 євро, до 50 кг» здійснюється переміщення товарів без оподаткування.

Контрабанда в Україні: основні схеми та їх масштаби



Рисунок 2.21 – Основні схеми контрабанди в Україні та їх масштаби

Джерело: [55]

5. «Поштова контрабанда» — окремий напрямок схем із нормами безоподаткованого імпорту (товари на суму не більше 150 євро в одному відправленні): надання товарним комерційним партіям вигляду малих поштових відправлень, їх подрібнення під норму до 150 євро з подальшим ввезенням на підставних фізичних осіб.

6. Недостовірне декларування: заниження ваги (враховуючи, що умовною одиницею індикативів по митній вартості є долар США/кг нетто, заниження ваги нетто дозволяє зменшити митні платежі); заниження митної вартості (приховування фактичної вартості товарів та підлаштування митної вартості під граничні індикативи); декларування товарів не своїм товарним кодом (декларування товарів в товарних підкатегоріях з меншою ставкою

ввізного мита); декларування товарів не своїм найменуванням, використання товарів групи «прикриття» (високовартісний товар декларується як низьковартісний; повна підміна найменувань, наприклад, замість побутової техніки декларується плитка керамічна; недостовірне декларування кількісних та якісних характеристик товарів, приховування торгових марок та виробника товарів

7.«Майданчики» («модні фірми»): створення фірм-імпортерів, які отримують від митниці «особливі умови» (тарифи, «гра» з вагою та кодами тощо) для масштабного ввезення імпортованих високоліквідних товарів, що ставить легальний бізнес у неконкурентне середовище.

Отже, на перший план повинна вийти регулююча функція митного тарифу, що характерно в даний час для всіх розвинених країн. Пошук оптимального співвідношення функцій митного тарифу як інструменту регулювання імпорту та експорту, є сьогодні найбільш актуальним питанням у діяльності митних органів України. Вирішення цієї проблеми дасть змогу зробити більш прозорою зовнішню торгівлю України, усунути економічні перешкоди, що сприяють криміналізації імпорту товарів, корупції в митних органах, а також посилити протекціоністську функцію митного тарифу по відношенню до вітчизняних товарів. Дуже важливою проблемою також є те, що митний огляд та період очікування визначення митної вартості займають досить тривалий час. Розраховуючи митну вартість, що є базою оподаткування імпортованих товарів, іноді виникають розбіжності митних органів та інтересів учасників міжнародної торгівлі. За даними Державної фіскальної служби, зберігаються тенденції до заниження митної вартості при імпорті досить широкого асортименту товарів. Такі тенденції актуалізують для України посилення ефективності механізмів моніторингу та визначення справжньої вартості товарів, достовірності їхнього декларування [57].

Таким чином, митно-тарифна політика є важливою складовою державного регулювання зовнішньоекономічних зв'язків країни та має

великий вплив на її економіку. На сьогодні в митно-тарифному регулюванні України існують певні недоліки, які гальмують ефективне проведення міжнародної торгівлі та зовнішньоекономічної діяльності в цілому. Для їх усунення потрібно провести ряд заходів та перетворень в митній справі України. Зокрема, для подолання недоліків митнотарифного регулювання необхідно здійснювати постійний моніторинг з метою врегулювання проблемних аспектів впливу митних та податкових важелів на розвиток зовнішньоекономічної діяльності. Крім того, потрібно удосконалити механізм митного регулювання через гнучке застосування митного тарифу і методів визначення митної вартості для різних режимів ЗЕД, а також забезпечити прозорість митних процедур та інформування учасників зовнішньоекономічної діяльності про правила митного регулювання зовнішньої торгівлі.

Висновки до розділу 2

Автором досліджено сучасні економічні відносини України в сфері зовнішньої торгівлі за допомогою системного підходу із застосуванням кількісного та описового методів. Аналізуючи товарну структуру експорту в динаміці необхідно зазначити, що основними напрямками продаж є сировина та агропромислова продукція. Щодо структури експорту товарів з більшою доданою вартістю, слід виділити експорт машин, обладнання та механізмів, зокрема ядерних реакторів та електричних машин. Наразі в загальному обсязі імпорту товарів до України найбільша частка належить імпорту продукції інвестиційної направленості. Найбільше у 2019 році збільшився експорт легкових автомобілів, транзисторів, електрогенераторних установок, нафтопродуктів. В структурі імпорту товарів поступово збільшується частка країн ЄС, обсяг імпорту з яких склав у 2019 році 41,6% загального обсягу

імпорту України. Географічні й товарні структурні зрушення у зовнішній торгівлі України в цілому мають позитивний характер.

Розглянуто як змінилася митна політика України після вступу до СОТ та які наслідки це мало для галузей економіки, зокрема вже в період 2010-2013 рр.:

- зміни у митній політиці щодо сільського господарства. Для агропродовольчого сектору вступ України до СОТ мав три основні наслідки. Перехід від специфічних ставок ввізних мит до адвалерних та відповідне зменшення середньозваженого тарифу призвели до зростання імпорту – передусім, м'яса, риби та фруктів. Згідно з результатами дослідження зменшення імпортних тарифів привело до збільшення конкуренції та здешевлення товарів-додатків.

- зміни у митній політиці, що відбулись унаслідок членства в СОТ для легкої промисловості. Фактичне набуття членства Україною в СОТ у 2008 році не вплинуло на зміни ставок ввізних мит на відповідну продукцію.

- особливості державної політики щодо хімічної промисловості. Вступ України до СОТ кардинально не змінив позиції вітчизняних хімічних компаній на світовому та внутрішньому ринках. Суттєвого зниження ввізних мит на продукцію хімічної промисловості не відбулося, оскільки всі значні зміни Митного тарифу для цієї продукції вже було запроваджено у 2005 році.

- митне регулювання щодо машинобудування внаслідок членства в СОТ. У результаті вступу України до СОТ було знижено ввізні мита на продукцію машинобудування. Зниження ввізних мит на продукцію машинобудування, за оцінкою, мало привести до збільшення доступності імпортних інвестиційних товарів – оснащення та устаткування.

Вивлено проблеми та недоліки митного регулювання зовнішньої торгівлі. Проаналізовано митне навантаження на імпорт та експорт, а також митне навантаження на зовнішньоторговельний оборот. У 2008 році порівняно з 2007 роком суттєво виріс відсоток надходжень митних платежів до Державного бюджету України майже на 71% (або 7,5183 млрд. дол.).

Позитивна динаміка митних надходжень, обумовлена декількома чинниками – високий рівень інфляції, удосконаленням діяльності органів доходів та зборів України, покращення адміністрування сплати митних платежів, боротьба із контрабандою. Але, у 2009 році відбулося різке зниження відрахування митних платежів до Державного бюджету, що пояснюється впливом фінансово-економічної кризи у світі, яка не оминула і Україну, у порівнянні з 2008 роком митні платежі знизилися на 7,567 млрд. дол. (або на 71%). Незважаючи на лібералізацію зовнішньоекономічної діяльності, яка покладена в основу створення СОТ та вступу України до неї у 2008 році, стягнення митних платежів починаючи з 2010 року поступово зростає, аж до 2013 року. Але в 2014 році із-зі нестабільної економічної ситуації та політичної кризи надходження від сплати митних платежів суттєво скоротилися та в 2016 році мали рекордно малий рівень у порівнянні з аналізованими роками.

Фіскальна домінанта, що зберігається в роботі митних органів, та прагнення до мінімізації витрат суб'єктами зовнішньоекономічної діяльності при проведенні митного оформлення товарів є причинами невизначеності, взаємної недовіри, зловживань як з однієї, так і з другої сторони, приводом для корупції та протиправних маніпуляцій. При оцінюванні виконання економічної функції митних органів основним критерієм має стати не кількість стягнутих митних платежів, а повнота їх сплати, а при оцінюванні правоохоронної функції – не кількість заведених справ про контрабанду та порушення митних правил, а недопущення незафіксованих випадків митних правопорушень. Зокрема, втрати від контрабанди і так званого “сірого” імпорту (недостовірне декларування) становлять близько 30% від коштів, які надходять до бюджету саме від митниці. Безумовно, фіскальна та правоохоронна функції митниці нерозривно пов'язані. Однак фіскальна складова має бути логічним наслідком правоохоронної, а не головною метою діяльності митних органів, яка визначає пріоритети митної політики держави.

Про недосконалість сучасної митної політики України свідчать наступні факти: складність проходження митного контролю, невідповідність митного

контролю сучасним стандартам; здійснення правопорушень, значний обсяг тінізації та контрабанди; значна диференціація у розмірах ставок ввізного мита на однорідні товари.

Необхідність вдосконалення митного тарифу зумовлено такими причинами: недосконалість митного тарифу, зловживання, що пов'язані з неправильним декларуванням імпортованих товарів, низька якість митного адміністрування.

Проаналізовано темпи росту контрабанди між Україною та суміжними державами. Обсяги контрабандних поставок в Україну за період 2013-2017 років в середньому складають \$10,6 млрд на рік, або 8,7% ВВП. Якщо акцентувати увагу на географічному розподілі, то найбільші порушення у торгівлі спостерігаються з «сусідами» України по сухопутному кордону та найбільшими торгово-економічними партнерами в зовнішніх відносинах: Польща (16,7%), Російська Федерація (15,7%), Німеччина (9,5%), Угорщина (7,1%) та Китай (3,9%). Основні схеми контрабандного імпорту наступні: «зеленка», «порожняки», «перерваний» транзит, «піджаки», «поштова контрабанда», недостовірне декларування, «майданчики».

РОЗДІЛ 3 НАПРЯМИ УДОСКОНАЛЕННЯ МИТНОГО РЕГУЛЮВАННЯ В НАЦІОНАЛЬНІЙ ЕКОНОМІЦІ

3.1 Стратегічні напрями конвергенції в митній справі згідно Асоціації з ЄС

На сучасному етапі інтенсивного входження в зовнішньоекономічний простір у європейському напрямі важлива роль належить максимальному наближенню до європейських стандартів митної безпеки України. Нині основні пріоритети зовнішньоекономічної діяльності України визначаються економічними, політичними та соціальними змінами, значною мірою це пов'язано із членством у Євросоюзі. В умовах політичної та економічної нестабільності в країні особливої актуальності набувають питання державного регулювання різних видів господарської діяльності, зокрема зовнішньоекономічної, оскільки її обсяги впродовж останнього десятиліття дещо перевищують обсяги сукупного виробленого резидентами продукту.

Характерною рисою сучасної митної політики України – є цілеспрямовані заходи приведення законодавчої бази України у відповідності до міжнародних стандартів, приєднуючись до міжнародних конвенцій, які суттєво впливають на діяльність митниць та визначають загальні положення митно-правового регулювання. Україна, на сьогодні, є активним учасником великої кількості міжнародних угод, які, в свою чергу, впливають на реформування чинного законодавства в митній справі. Також, Україна може долучитись до різних європейських структур, що пов'язані з культурою, спортом, наукою, освітою та технологіями.

Варто зазначити, що 1 січня 2016 року вступив у силу Розділ IV Угоди про асоціацію між Україною та ЄС (надалі – Угода), що спрямований на лібералізацію торгівлі між Україною та ЄС, яким передбачено поступове

зменшення або скасування ввізного мита на товари походженням з ЄС, включаючи вантажні та легкові автомобілі, а також деталі до них. Також Угодою передбачено:

– скасування або зниження ставки ввізного мита Україною, що буде відбуватися, як правило, поступово протягом перехідного періоду, максимальна тривалість якого становить 10 років для певних товарних позицій [58, с. 127];

– «асиметричне» скасування ввізних мит на користь України. На відміну від ЄС, український ринок не так швидко відкриває свої двері, оскільки тільки невелика частина тарифних ліній буде лібералізована Україною протягом першого року.

В основному перехідний період для України сягає від трьох до десяти років, а, наприклад, для автомобільного сектору – п'ятнадцять років. Водночас ЄС повинен досягти повної лібералізації тарифів протягом семи років. Це дасть змогу українським підприємствам поступово адаптуватись до нових конкурентних умов. Загалом забезпечення митної безпеки пов'язане з виявленням, попередженням та нейтралізацією зовнішніх і внутрішніх загроз національній безпеці.

Тому діяльність митних органів з метою створення сприятливих зовнішньоекономічних умов для забезпечення сталого розвитку України полягає у проведенні певних заходів у відповідних сферах суспільного життя [59, с. 54–55; 60]:

1) у сфері державної безпеки – відпрацювання ефективної системи контролю за поставками продукції і технологій оборонного призначення і подвійного використання; участь у міжнародному співробітництві з метою боротьби з міжнародною злочинністю, тероризмом, нелегальною міграцією;

2) у сфері безпеки державного кордону України – поглиблення транскордонного співробітництва з суміжними державами;

3) в економічній сфері – підвищення конкурентоспроможності національної економіки; забезпечення умов для сталого економічного

зростання; посилення участі України у міжнародному поділі праці; захист внутрішнього ринку від недоброякісного імпорту – поставок продукції, яка може завдавати шкоди національним виробникам, здоров'ю людей та навколишньому природному середовищу; розвиток експортного потенціалу країни; поглиблення інтеграції у європейську і світову економічну систему та активізація участі в міжнародних економічних і фінансових організаціях;

4) в екологічній сфері – недопущення неконтрольованого ввезення в Україну екологічно небезпечних технологій, речовин і матеріалів, збудників хвороб, небезпечних для людей, тварин, рослин, організмів тощо [1].

Саме із підписанням Угоди про асоціацію з ЄС виникла необхідність оцінки зміни впливу митного регулювання на зовнішньоекономічну діяльність України, оскільки регулювання ЗЕД в Україні загалом здійснюється з метою:

- забезпечення збалансованості економіки та рівноваги внутрішнього ринку України;
- стимулювання прогресивних структурних змін в економіці, в тому числі зовнішньоекономічних зв'язків суб'єктів ЗЕД України;
- створення найбільш сприятливих умов для залучення економіки України в систему світового поділу праці та її наближення до ринкових структур розвинених зарубіжних країн [1, с. 22; 4].

Для подальшого вдосконалення митної політики України та з метою виконання вимог ЄС до митного законодавства і митних процедур у лютому 2015 року було створено Дорожню карту євроінтеграційних реформ, які визначають і реформування митної справи [61].

У подальшому реформи митної політики повинні бути спрямовані на послаблення фіскальної функції митної системи та підвищення ролі таких функцій, як спрощення процедур міжнародної торгівлі; уніфікація митних процедур на національному та міжнародному рівнях; контроль заходів тарифного і нетарифного регулювання; захист прав інтелектуальної власності; інтегроване управління кордонами; міжнародне митне співробітництво на всіх рівнях; контроль транзитних перевезень; експортний контроль тощо [62].

Раніше головною метою митної політики був збір митних платежів, для поповнення державного бюджету, але наразі митна політика зазнає змін та потребує комплексного підходу при визначенні ролі та завдання митних органів України. Митна політика України, також, має забезпечувати єдність по всій території України щодо таких видів політики, як гуманітарної, економічної (зовнішньоекономічної), торговельної, фінансової, науково-технічної, інвестиційної, природоохоронної та інших видів політики. Основними напрямками реалізації митної політики на сьогодні повинні бути:

- 1) створення митного середовища для імпорту товарів (робіт, послуг) на митну територію України;
- 2) налагодження комунікації між митними органами та суб'єктами ЗЕД;
- 3) боротьба щодо зменшення ввезення обсягів неякісних товарів на територію України;
- 4) імплементація інноваційних технологій для автоматизації рутинних процесів та покращення митних послуг [63].

У глобальній політиці, а отже, внутрішній і зовнішній політиці розвинених країн конвергенція набуває основного значення багатьох процесів. Ефективній конвергенції сприяє правозастосовча, нормотворча діяльність міжнародних організацій, які вважаються центром узгодження національних інтересів із зовнішніми. Конвергенція як правове явище локалізується і конкретизується саме в діяльності міжнародних організацій. Це процес сприйняття національними правовими системами загальних принципів, норм і стандартів міжнародного права, їх екстраполяція або адаптація і реалізація відповідно до регіональних вимог та відносин [64].

Безумовне наближення до єдиних міжнародних норм, стандартів діяльності, розбудови та стратегічного розвитку відповідно до світових інноваційних тенденцій передбачає концептуальний підхід до процесів конвергентності в митній сфері.

Конвергенція в питаннях митної діяльності формується через функціонування міжнародних організацій, до компетенції яких належить

формування принципів, що регулюють правила та умови переміщення товарів через митний кордон, але в межах, що не суперечать національному митному законодавству та формуванню національної митної політики [65].

Україна на абсолютно рівних умовах та правах з іншими членами організації бере безпосередню участь у формуванні оновлених правил міжнародної торгівлі у рамках поточного раунду багатосторонніх торговельних переговорів з метою максимального врахування національних інтересів нашої держави в торговельно-економічній сфері. Основний стратегічний пріоритет вектора розвитку України – інтеграція в митну спільноту ЄС передбачає, насамперед, здатність взяти на себе зобов'язання членства в ЄС у контексті відповідності цілям Договору про Європейський Союз та виконання домовленостей, передбачених Угодою про асоціацію з Європейським Союзом, що створює умови поглиблення процесів конвергенції за напрямками, передбаченими цією угодою. Саме членство України в СОТ створило необхідні передумови для підписання Угоди про асоціацію з Європейським Союзом та створення зони вільної торгівлі між Україною та Європейським Союзом. Основу спільних інтересів ЄС становить митний союз та функціонування єдиного ринку.

Митні адміністрації ЄС мають схожі з Україною проблеми, стикаються з питаннями, що потребують оперативного втручання та вирішення стосовно процесів у зовнішній торгівлі. Забезпечення безперешкодного товарообігу і водночас застосування необхідних заходів митного контролю для забезпечення охорони здоров'я і безпеки громадян ЄС потребують досягнення доцільного балансу між цими вимогами, митними процедурами та формами Спрощення процедур торгівлі є одним із ключових чинників митної політики та принципом здійснення державної митної справи.

Впровадження в митній діяльності загальноправових основ пов'язане з міжнародно-правовим статусом ЄС, основою якого є компетенція ЄС. Важливість цієї компетенції полягає в тому, що саме завдяки їй у ЄС виникає легітимна можливість впливати на процеси, що відбуваються в міжнародному

глобальному просторі, вступати в міжнародні правовідносини з іншими суб'єктами, приймати обов'язкові для виконання акти тощо. Правові засади та межі компетенції ЄС визначені його установчими договорами та рішеннями Суду ЄС. Це виявляється в закріпленні в положеннях установчих договорів різних категорій компетенції, правових інструментів її реалізації і процедур їх ухвалення.

Повноваження співтовариства у сфері зовнішніх зносин виникають не тільки з явно виражених зобов'язань установчого договору щодо угод з тарифів та торгівлі, а також стосовно угод про асоціацію, але й можуть впливати з інших положень установчого договору та правових заходів, прийнятих у межах цих положень інститутами ЄС. З боку держав-членів Європейський Союз наділений компетенцією, яка дозволяє йому регулювати інтеграційні процеси в межах ЄС та брати активну участь у міжнародних відносинах [66].

Саме на цих засадах підписана Угода про асоціацію між Україною та ЄС. Передбачені угодою зобов'язання сторін у митній сфері врегульовують питання: – сприяння торгівлі та співробітництва в митній сфері; – домовленості про взаємну адміністративну допомогу у сфері боротьби з митними правопорушеннями; – правил визначення походження товарів; – прав інтелектуальної власності, у тому числі географічних назв; – гармонізації митних процедур; – митно-тарифного регулювання, пов'язаного з поетапним зниженням ставок мита; – створення гармонізованого правового поля в митній сфері.

Конвергенція митних принципів і стандартів в умовах інтеграції України з митним законодавством ЄС відбувається шляхом Імплементатії актів ЄС в Україні. За умовами угоди передбачено імплементатію Конвенції про спрощення формальностей у торгівлі товарами від 20 травня 1987 р. та Конвенції про єдиний режим транзиту від 20 травня 1987 р. [67], Регламенту (ЄС) № 952/2013 Європейського Парламенту та Ради від 9 жовтня 2013 р., яким встановлюється Митний кодекс Союзу, Регламенту Ради (ЄС) №

1186/2009, що встановлює систему Співтовариства для звільнення від сплати мит, Директиви Ради (ЄС) № 2007/74 про звільнення від податку на додану вартість і акцизів на товари, що ввозяться особами, які подорожують з третіх країн, Регламенту (ЄС) № 608/2013 Європейського Парламенту та Ради від 12 червня 2013 р. про митний контроль за дотриманням прав інтелектуальної власності, Регламенту Комісії (ЄС) № 1352/2013 від 4 грудня 2013 р., яким встановлюються форми документів, передбачені Регламентом (ЄС) № 608/2013 Європейського Парламенту та Ради про митний контроль за дотриманням прав інтелектуальної власності [68].

Всесвітня митна організація регулює торговельні потоки через приєднання країн до конвенцій. Запровадження єдиних стандартів у митній сфері відображено в Конвенції про створення Ради митного співробітництва, Конвенції про гармонізовану систему опису та кодування товарів, Міжнародній конвенції про спрощення і гармонізацію митних процедур (оновлена Кіотська конвенція), Міжнародній конвенції про взаємну адміністративну допомогу у відверненні, розслідуванні та припиненні порушень митного законодавства (Найробійська конвенція) та багатьох інших. Чи не найскладнішою процедурою у світовій митній практиці та безумовною складовою частиною митної взаємодії країн та стратегії національної митної політики є питання митної вартості товарів, що переміщують через митний кордон країни. Сутність та методи визначення митної вартості товарів задекларовані в Угоді про застосування статті VII ГАТТ «Оцінка товарів для митних цілей», підписаної в Токійському раунді.

Угодою про асоціацію передбачено наближення до норм Митного кодексу Європейського Союзу, приєднання до Конвенції про спрощення формальностей у торгівлі товарами та Конвенції про єдиний режим транзиту, імплементацію європейських норм щодо звільнення від сплати мит та митного контролю за дотриманням прав інтелектуальної власності. У 2018 році було ухвалено Дорожню карту приєднання України до спільної транзитної процедури ЄС/ЄАВТ, яка включає етапи та необхідні кроки для повної

імплементатії правил спільного транзиту, в тому числі застосування Нової комп'ютеризованої транзитної системи (NCTS). Досягнуто попередню домовленість про можливість закупівлі Європейською стороною для потреб Державної фіскальної служби України програмного забезпечення «Minimum Common Core», яке розроблене Єврокомісією для NCTS. Восени 2018 року із прийняттям Верховною Радою Закону України «Про внесення змін до Митного кодексу України та деяких інших законів України щодо запровадження механізму «єдиного вікна» та оптимізації здійснення контрольних процедур при переміщенні товарів через митний кордон України» (№ 2530-VIII) було здійснено перший важливий крок для приведення транзитних процедур України у відповідність до умов Конвенції про єдиний режим транзиту. Законом запроваджуються нові типи митних декларацій, що є аналогічними до тих, які використовуються в ЄС для процедури спільного транзиту. Крім того, механізм «єдиного вікна» оптимізує здійснення контрольних процедур, надаючи можливість подання документів та інформації в електронному вигляді через єдиний інформаційний веб-портал [69].



Рисунок 3.1 – Прогрес імплементатії положень Угоди про асоціацію між Україною та ЄС на 2019 рік

Джерело: [69]

Розкриємо вигоди виконання Угоди про Асоціацію з точки зору митної справи. Імплементация положень Угоди про асоціацію між Україною та ЄС (далі – УА) у сфері митної справи відіграє ключову роль у процесі економічної інтеграції України до внутрішнього ринку ЄС. Результатом цієї імплементації має стати суттєве спрощення митних процедур, зменшення витрат підприємств при здійсненні міжнародних торговельних операцій та поступове зростання обсягів товарообігу України та ЄС.

Зокрема, Угода про асоціацію передбачає: впровадження в Україні інституту уповноважених (або авторизованих – «authorized») економічних операторів (далі УЕО¹) та визнання їх з боку ЄС (ст.76,1 (к) та ст.80 (i) УА); впровадження в Україні та визнання з боку ЄС єдиного адміністративного документу (ЄАД) та приєднання України до спільної транзитної системи ЄС, які є взаємопов'язаними процесами (ст.76,1 (с) та 76,4 (b) та Додаток XV до УА).

Впровадження УЕО допоможе зменшити кількість митних процедур та час проходження митної очистки для надійних компаній, що підвищить конкурентоспроможність українських підприємств на зовнішніх ринках. Однією з важливих переваг має стати взаємне визнання Україною та ЄС компаній із статусом УЕО. Для приватного сектору це, насамперед, економія часових, грошових та організаційних ресурсів, прозорість і передбачуваність процедур, а також покращення потенційних можливостей бізнесу.

Впровадження в Україні ЄАД означає запровадження митних декларацій, що відповідатимуть деклараціям ЄС і зможуть використовуватися для будь-якої процедури імпорту чи експорту, а також для процедури спільного транзиту при торгівлі товарами між Україною та сторонами

¹ Тут і далі використовується термін УЕО – уповноважений економічний оператор, відповідно до діючої термінології Митного кодексу України. Водночас, у статті 38 Митного Кодексу ЄС використовується термін «authorized economic operator» – тобто авторизований економічний оператор. Хоча, в багатьох перекладах українською мовою цей термін перекладають саме як «уповноважений» оператор. Водночас, в останньому законопроекті № 7473, яким пропонується врегулювати інститут уповноваженого економічного оператора, його вже названо саме як «авторизований» економічний оператор.

Конвенції про єдиний режим транзиту та Конвенції про спрощення формальностей у торгівлі товарами від 20 травні 1987 року (далі - Конвенції) незалежно від виду та походження цих товарів [70-72].

Участь України у спільній транзитній системі ЄС створить низку переваг, головними з яких будуть суттєве прискорення та здешевлення руху товарів для всіх учасників (експортерів, перевізників, імпортерів), а також відсутність необхідності декларування експортних товарів на кордоні ЄС (при експорті це буде здійснюватися в Україні).

Імплементація Україною цих та інших положень УА у митній сфері передбачає, серед іншого, автоматизацію певних процедур, запровадження постмитного аудиту, покращення систем ризикорієнтованого контролю. процедури спільного транзиту тощо. Реалізація всіх цих заходів у комплексі дозволить зробити процедури на митниці більш чесними та прозорими, зменшити корупційні ризики, обсяги контрабанди та “сірого імпорту”.

Статус УЕО, який може отримати підприємство, надає певний перелік пільг та спрощень при проходженні митних процедур. Це найвищий ступінь довіри митниці до підприємства. Для отримання статусу УЕО підприємство має відповідати певним критеріям.

Формально, в Україні інститут УЕО запроваджено Митним кодексом з 2012 року. Але чинні норми не працюють і містять суттєві невідповідності міжнародній практиці. Зокрема, критерії для отримання статусу УЕО та спрощення, які передбачені при отриманні відповідного сертифіката, не відповідають самим видам сертифікатів; неможливе надання сертифікату УЕО окремим суб'єктам (брокерам, експедиторам, перевізникам); непередбачений моніторинг за діяльністю УЕО тощо. Отже, для впровадження в Україні інституту УЕО необхідно прийняти закон, який внесе відповідні зміни до Митного Кодексу України.

Для приєднання України до єдиної транзитної системи ЄС та впровадження єдиного адміністративного документу необхідно прийняти законодавство щодо впровадження в країні окремих типів митних декларацій,

аналогічних тим, що використовуються у ЄС для процедури спільного транзиту. Також потрібно розробити та запровадити відповідну інформаційно-телекомунікаційну систему, засновану на європейських технологіях.

Проте у державі досі відсутня єдина митна політика. Незважаючи на наявність значного обсягу міжнародних угод, ратифікованих Україною у цій сфері, відсутнє комплексне, системне бачення першочергових кроків, спрямованих на спрощення процедур торгівлі в Україні [73].

Положення УА та Угоди СОТ про спрощення процедур торгівлі визначають достатньо чіткі кроки, необхідні для покращення митних процедур [74]. Але реальні дії Уряду та Парламенту тут несуть хаотичний та безсистемний характер. Значна кількість неузгоджених між собою актів негативно впливає на їх сприйняття та розуміння тими, хто має їх застосовувати. Проекти змін до чинних нормативно-правових актів досить часто неузгоджені між собою та дублюють один одного. Це штучно затягує прийняття важливих та необхідних рішень.

Покращення та певну систему має внести ухвалене 19 червня 2019 року Кабінетом Міністрів України розпорядження № 444, яким було затверджено План заходів з імплементації положень Угоди СОТ про спрощення процедур торгівлі. Цей План встановлює конкретні заходи, строки та перелік відповідальних за розробку та супроводження проектів законодавчих актів, забезпечення відповідного програмного та комп'ютерного оснащення тощо. Але поки що зарано оцінювати реальний якісний вплив цього рішення.

Однією з причин такої ситуації є де-факто відсутність органу державної влади, який би реалізовував державну політику у митній сфері. Станом на сьогодні, розробкою митної політики займається Міністерство фінансів України, а її реалізація була покладена на Державну фіскальну службу України, яка наразі знаходиться у стані ліквідації. Новим органом, який мав стати відповідальним за її реалізацію є Державна митна служба. Незважаючи на прийняті Урядом у грудні 2018 року концептуальні напрямки реформування системи органів, що реалізують державну податкову та митну

політику, реалізація практичних кроків у митній сфері була заблокована до кінця червня 2019 р. через призупинення конкурсу на посаду голови Державної митної служби [75]. Через невизначеність із керівництвом Митної служби значна частина функцій митниці не виконувалася. Фактично, митниця стала заручником інтересів різних груп впливу, які намагаються встановити свій контроль над таким важливим державним органом.

Для впровадження інституту УЕО, у 2016 році Уряд подав до Парламенту України законопроект № 477732, підготовлений за участю профільних неурядових організацій та експертів. Його було широко презентовано громадськості на різноманітних публічних заходах. Водночас, у Парламенті він був розкритикований і у березні 2018 року повернутий ініціатору внесення на доопрацювання. Найімовірніше, причиною його повернення була суперечливість критеріїв для надання статусу УЕО, що викликало спротив окремих гравців, які лобюють інтереси потенційних «отримувачів» такого статусу.

Для приєднання України до єдиної транзитної системи ЄС ще в кінці грудня 2016 року Кабінет Міністрів України подав до Верховної Ради України законопроект № 562733. Після 18 місяців знаходження у Парламенті, у травні 2018 року, він був відхилений депутатами (не набрав потрібної кількості голосів) із незрозумілих причин.

Ще до офіційного повернення законопроекту № 4777 та відхилення законопроекту №5627, у грудні 2017 року у Верховній Раді був зареєстрований новий урядовий проект закону №7473 щодо внесення змін до Митного кодексу [76]. Цей законопроект спрямований одночасно на імплементацію інституту авторизованого економічного оператора (УЕО) та на спрощення транзитних процедур в Україні. Фактично, він замінив собою законопроекти № 4777 та окремі положення законопроекту №5627. 28 лютого 2019 року законопроект №7473 було прийнято у першому читанні.

Порівняно з попередніми законопроектами, зміст більшості норм у законопроекті №7473 фактично не змінився. Із нововведень щодо УЕО

привертає увагу зміна термінології: «уповноважений» на «авторизований» оператор, що не змінило суті, але наблизило до європейського аналогу. Водночас, перехідні положення нового законопроекту скоротили можливу максимальну кількість виданих сертифікатів УЕО протягом перших трьох років його дії (у попередньому законопроекті такі обмеження були відсутні). Також запропоновано протягом трьох років з дня набрання чинності Закону розглядати заявки на видачу сертифіката “на спрощення митних процедур” виключно від підприємств, що є одночасно виробниками та експортерами або імпортерами продукції (це також було відсутнє у попередньому законопроекті). Крім цього, у порівнянні з попереднім проектом зменшили кількість спеціальних спрощень для власника сертифікату про надійність і безпеку.

З огляду на складнощі з ухваленням цих законопроектів, окремі точкові зміни для імплементації в Україні ЄАД були внесені у зовсім інший законопроект, який стосувався покращення функціонування механізму «єдиного вікна» на митниці і був ухвалений Верховною Радою України 6 вересня 2018 року [77]. Ці зміни дозволяють до набрання чинності для України Конвенцією про єдиний режим транзиту використовувати митні декларації, які відповідають цій Конвенції. Водночас, залишається питання щодо практичного впровадження відповідної інформаційно-телекомунікаційної системи і фактична можливість використання зазначених видів митних декларацій.

4 лютого 2019 року до Верховної Ради України було подано урядовий законопроект № 9532 «Про режим спільного транзиту». Метою законопроекту прямо визначено імплементацію до національного законодавства України положень Конвенції про процедуру спільного транзиту і Конвенції про спрощення формальностей у торгівлі товарами. Фактично, законопроект пропонує запровадити в Україні окремий режим спільного транзиту, який буде паралельно діяти з іншим митним режимом «транзит», передбаченим Митним кодексом України. Вже 25 квітня 2019 року цей законопроект було прийнято

у першому читанні. Його остаточне ухвалення сформує законодавчу основу для створення масиву підзаконних нормативно-правових актів, необхідних для повноцінної реалізації процедури спільного транзиту.

Оскільки наведені законопроекти в тому чи іншому вигляді вже мали б бути прийняті три роки тому, можна констатувати, що протягом трьох років прогрес в імplementації положень щодо УЕО, єдиного адміністративного документа та приєднання України до спільної транзитної системи був майже відсутній. Водночас, протягом першого півріччя 2019 року спостерігається активізація діяльності у цьому напрямку, що дозволяє зробити обережні припущення щодо можливості ухвалення відповідних змін до кінця 2019 року.

Важливою умовою для цього прогресу є єдине бачення уряду і парламенту щодо ролі та місця митної служби в системі державних органів. УА не містить вимог щодо самостійності митних органів в Україні, а європейська практика тут не є єдиною. Отже, це приклад того, як інституційне питання, не охоплене УА, нап'яму впливає на динаміку виконання її положень щодо регуляторного наближення. 18 грудня 2018 року Кабінет Міністрів України прийняв рішення про реорганізацію Державної фіскальної служби України та створення Державної податкової служби (до складу якої входитимуть підрозділи податкової міліції) і Державної митної служби [78]. Ці служби утворюються як окремі центральні органи виконавчої влади, діяльність яких спрямовуватиметься та координуватиметься Кабінетом Міністрів через Міністра фінансів України. Конкурс на керівників зазначених служб мали провести протягом трьох місяців після затвердження цієї постанови. Також Уряд прийняв рішення про утворення міжвідомчої робочої групи з питань реформування системи органів, що реалізують державну податкову та митну політику. У березні 2019 року постановою № 227 Уряд затвердив положення про Державну податкову службу України та Державну митну службу України.

Лібералізація міждержавних економічних зв'язків що супроводжується інтеграцією до країн Європейського Союзу, стає каталізатором перебудови в

економічних процесах національної економіки та реалізацією митної політики. При цьому важливого значення набувають наступні заходи:

- 1) усунення фізичних перешкод на шляху руху всіх факторів виробництва;
- 2) гармонізація технічних стандартів та норм;
- 3) лібералізація ринків державних замовлень;
- 4) зменшення податкових бар'єрів.

Нерозмитнені заходи мають усувати наступні перепони – прикордонні формальності, заходи контролю за імпортом, лібералізація імпортних обмежень, правила огляду товару та транспортних засобів, переведення статистичної звітності до єдиного стандарту, єдині технічні стандарти, санітарні та ветеринарні норми. Складовими розвитку митної політики можуть стати наступні напрями: адаптація митних відносин до нових економічних процесів зокрема в напрямку інформатизації; розвиток мережі тренінгових центрів для підвищення кваліфікації кадрів митної служби; залучення закордонного досвіду в управлінні персоналом, особлива увага має приділятися дослідженню досвіду країн-партнерів; об'єднання зусиль з іншими країнами в боротьбі з контрабандою [79]. Перепони для загальної інтеграції інформаційних технологій в митну систему полягають у наявності технологічних та технічних проблем, однак їх вирішення надасть можливість використовувати такі сучасні заходи митної політики як: систему контролю за імпортом та експортом товарів (робіт, послуг); транзитна система; систему реєстрації та ідентифікації економічних операторів; систему уповноважених економічних операторів. Для України є вкрай важливим здійснення модернізації інфраструктури, що є важливим аргументом в тісній співпраці з країнами-членами Євросоюзу.

Іншим напрямком розвитку митних відносин є реалізація «Електронної митниці», що пов'язані із суб'єктами зовнішньоекономічної діяльності. Використання даного інструменту в митній політиці є забезпечення ефективної комунікації між суб'єктами зовнішньоекономічної діяльності та

митними органами, а також каналом зв'язку з підрозділами уряду держави. Одним з сучасних заходів митної політики є запровадження системи електронного декларування: декларування товарів і транспортних засобів; митний контроль та оформлення товарів і транспортних засобів. Важливим етапом реалізації Єдиного електронного простору митниці стає безпаперове середовище для митниці та міжнародної торгівлі [80].

Державна митна служба планує запровадити нові електронні сервіси та автоматизувати низку процесів під час перетину вантажами кордону України. Відповідні зміни містяться у затвердженому урядом законопроекті, який ще має схвалити Верховна Рада [81].

Зокрема, законопроектом передбачено, що ДМС перетвориться на єдину юридичну особу. Наразі ж всі її підрозділи є окремими юридичними особами, що ускладнює управління митною службою. Також очікується, що у разі ухвалення законопроекту, на митниці можна буде запровадити більше електронних сервісів.

Державна митна служба буде піддана цифровій трансформації, в результаті якої суспільству відкриється доступ до знеособленої митної інформації, і по кожній експортно-імпортній угоді можна буде отримати дані за публічним веб-посиланням. У Державної митної служби буде створена стратегія з цифрової трансформації, оскільки на митниці майже все пов'язано з обробкою інформації. Серед усіх державних органів митниця якраз один з тих, де інформаційні потоки визначають якість роботи як всередині, так і для бізнесу і громадян, які користуються послугами митниці.

Взагалі у 2019 році розпочалося активне реформування митниці. У найближчі майбутні два роки будуть впроваджені заходи по таким напрямкам [82]:

- 1) Електронна митниця. Це максимальна електронізація митних процесів, яка знижує корупцію. При перевірці на кордоні менше вирішуватиме настрої інспектора, більше – факти й документи. З іншого боку, е-митниця

значно полегшує роботу інспекторів і прискорює митні процедури, що не може не радувати всі сторони процесу.

Також у митних процедурах з'явиться автоматизований ризик-менеджмент. Це означає, що потенційних порушників митних правил шукатиме система за визначеними індикаторами, а не митний інспектор за інтуїцією. За схожою схемою вже успішно працює система ризик-індикаторів DOZORRO, яка виявляє підозрілі закупівлі. Щоб ця система працювала якісніше, потрібна, у тому числі, інтеграція з базами даних інших органів.

2) Кадри. Із часом митників планують перевести на строкові контракти, збільшити зарплати до ринкового рівня в регіонах, де базується персонал, і запровадити страхування професійної відповідальності. Окрім того, організують навчання та активну внутрішню комунікацію між співробітниками. Таким чином, більш професійні працівники митниці = кращий сервіс.

3) «Ідеальний» та інноваційний митний пост. Щоб кожен пункт став таким – без черг і з кращим сервісом й умовами роботи – бракує камер із дистанційним керуванням, сканерів, автоматичного вагового контролю та розпізнавання номерів автомобілів. Кошти на це планують брати за рахунок державно-приватного партнерства та донорів.

4) Митна спільнота ЄС. Аби інтегруватися до цієї спільноти з користю, Україна має наблизити частину правових норм до міжнародних стандартів та оновити митний кодекс. Тоді спільний контроль на кордоні, обмін митною інформацією та транскордонне співробітництво працюватимуть злагоджено.

5) Зміна функціоналу. Йдеться про реорганізацію структури Державної митної служби, відкриту довідкову базу для бізнесу та аудит завершених митних перевірок. Що відбуватиметься, а що, навпаки, затягуватиметься із запланованих реформ – будемо розповідати на сторінках ТІ Україна.

На основі аналізу процесів конвергенції пропонуємо для України:

1. Внести зміни до Митного кодексу для імплементації інституту авторизованого економічного оператора (УЕО) та спрощення транзитних

процедур в Україні (законопроекти №7473 та №9532, що наразі перебувають на розгляді Верховної Ради).

2. Систематизувати зусилля, спрямовані на імплементацію УА у митній сфері та спрощення процедур торгівлі. При цьому слід поєднувати ці зусилля з інститутами громадянського суспільства, зокрема бізнес-асоціаціями, які можуть реально допомогти у впровадженні змін.

3. Забезпечити системні механізми урядового та громадського контролю за діяльністю нового окремого державного органу – Державної митної служби.

Проте ЄС також має бути долучений до цього шляхом

1. Сприяння становленню нової Державної митної служби України, зокрема через реалізацію проектів технічної допомоги, спрямованих на оснащення митниць, підвищення кваліфікації персоналу та здійснення громадського контролю за діяльністю митниці.

2. Надання політичного імпульсу щодо готовності приєднати Україну до єдиної транзитної системи ЄС та визнати авторизованих економічних операторів (УЕО), у разі відповідності впроваджених в Україні процедур нормам права ЄС.

3.2 Шляхи вирішення проблем незаконного переміщення товарів через митний кордон

Як показав аналіз в пункті 2.3 наслідок ігнорування проблеми контрабанди, наразі цілий ряд роздрібних мереж, користуючись аутсорсинговими послугами компаній, що спеціалізуються на даній схемі, імпортують до 60-80% обсягів свого асортименту. Відповідно, боротьба з подібними роздробленими джерелами контрабанди повинна, виконуючи правоохоронну та економічну функцію, враховувати і соціальний аспект. Оскільки сьогодні контрабандист - «піджак» сприймає будь-які зусилля по

наведенню порядку на кордоні – виключно як спробу позбавити його заробітку. І таке невдоволення «піджаків» вміло використовується основними бенефіціарами, які шляхом тонкого маніпулювання рівнем соціальної напруги успішно тиснуть на органи влади для збереження статус-кво.

При цьому, протидія “піджачній” схемі не вимагає виділення значних ресурсів із бюджету та зводиться до забезпечення повноцінного інформаційного обміну між базами даних митниці та прикордонної служби, а також дотриманні вимог діючого закону про право безмитного ввезення товарів лише при знаходженні за кордоном більше 24 годин і в’їзді не частіше одного разу на 72 години [54-56]. При виконанні даних вимог — затратить “піджачних” схем зросте до рівня, який ліквідує їх, або трансформує у виключно кримінальні схеми контрабанди сигарет, алкоголю та інших високоакцизних груп з високою маржинальністю.

В той же час, згадуючи про “поштову” / “піджачну” схеми контрабанди та звинувачуючи населення в їх функціонуванні, важливо згадати і про основне джерело контрабанди, від якого часто намагаються відвернути увагу. А саме, заниженнях при визначенні митної вартості, пересортовуванні товарів та аналогічних грубих порушеннях. Очевидно, всі подібні зловживання можливі лише при відповідній корупції на митниці та прикордонній службі.

В основному така корупція базується на розриві в інформаційних потоках з країнами-торговельними партнерами України. В усьому розвиненому світі митні органи в онлайн-режимі обмінюються даними про вхідні / вихідні партії товару і супроводжуваними митними деклараціями.

Наприклад, при підготовці на експорт контейнера з Польщі в США, лише заповнивши митну декларацію — митник в США вже бачить Вашу компанію як суб’єкта ЗЕД або імпортера в США, який повинен отримати цей вантаж. Тобто, існує подвійний контроль торгових потоків.

Відповідно, в Україні існує дві основні проблеми, що забезпечують життєздатність контрабанди:

1. Існуючі прогалини в законодавстві, які формують проблему відсутності інструментів боротьби з порушенням митних правил. Наприклад, законодавством не передбачено обов'язкове пломбування транспортних засобів і 80% вантажів, що переміщуються по території України, не гарантуються імпортером. В результаті вантаж можна просто підмінити чи «втопити». Аналогічно, контроль переміщення посилок від кордону до місць сортування (так звана «поштова контрабанда») — не передбачений на нормативно-правовому рівні. Таким чином, на шляху проходження відправлень можливі будь-які махінації з вантажем.

2. Недотримання норм діючого законодавства, інакше кажучи — корупція на митниці та у прикордонній службі. З одного боку, як показують нам успішні кейси «Нафтогазу» і «Аграрного Фонду» — часткове вирішення проблеми лежить в рівні заробітних плат співробітників цих відомств та імплементації західних корпоративних стандартів. З іншого, важливі і відповідальність держслужбовців в даних відомствах з невідворотністю покарання.

Що стосується макроекономічного ефекту, то реальна проблема контрабанди полягає не у втратах бюджету, а спотворенні внутрішнього ринку та принципів конкуренції від чого страждає, в першу чергу, легальний бізнес. Відповідно, враховуючи значимість проблеми контрабанди, очевидно, що підхід до її вирішення має бути комплексним. Тобто, складатися не лише з посилення / покращення контролю на митниці і кордоні, а й включати в себе закриття прогалин на внутрішньому ринку, що дають життя контрабандним схемам. Одна з таких прогалин — це право суб'єктів спрощеної системи оподаткування реалізовувати товари без будь-якої первинної документації на них. Тобто, без документів, що пояснюють походження товарів. Звичайно, контрабандний товар можна реалізовувати і «купивши» необхідні документи в ГФС, але така схема вже кримінально карається, є набагато більш ризиковою і дорогою. Паралельно, масовий «продаж» фальшивих первинних документів з боку фіскальної служби неможливий в поточних інституційних рамках;

НАБУ, НАЗК, антикорупційна прокуратура та журналісти-розслідувачі істотно знизили можливість такого маневру.

Відсутність у «спрошенців» обов'язку мати прибуткові документи на товар в комплексі з можливістю продавати його без касового апарату породжує можливість збувати будь-яку кількість нелегально ввезеного товару. Відповідно, поки збут контрабанди буде можливий через зловживання спрощеною схемою оподаткування — вся «спрошенка» постійно буде під часто невиправданим тиском фіскальних / контролюючих органів та зрозумілою критикою зі сторони “білого” бізнесу на загальній системі оподаткування.

Паралельно, важливо відмітити, що на практиці – боротьба із можливістю реалізовувати контрабандні товари на внутрішньому ринку через ССО може мати більшу віддачу ніж нові програми бо боротьбі із корупцією на митниці / прикордонній службі. Оскільки, існуючий масштаб службових зловживань неможливий без підтримки відповідними політичними партіями, що “отримали” митницю в результаті міжфракційних домовленостей. Відповідно, дії Уряду по реальній протидії контрабанді – наштовхнуться на відповідну критику бенефіціарів контрабанди, медіа-атаки та блокування через судову систему будь-яких рішень, як це наразі відбувається із конкурсом на голову митної служби. В той же час, перехід до обов'язкового зберігання первинних документів, пояснюючих походження товару як не зашкодить добропорядним учасникам ССО, так і не буде сприйнята основними бенефіціарами контрабанди, як пряма загроза “бізнесу”.

Основні рекомендації по боротьбі з контрабандними схемами:

1.«Зеленка». Проблема незаконного перетину кордону стоїть в Україні на доволі високому рівні у зв'язку з довготривалою бездіяльністю центральних органів влади щодо даної лазівки. Корінь проблеми полягає в тому, що в прикордонних районах роками вибудовувалась ієрархічний розподіл влади за сферами впливу за тими чи іншими ділянками «кордону». Місцеве населення повністю інтегроване в налагоджені контрабандні схеми і

для це один з основних «легких» способів заробітку, в результаті чого про співпрацю з державними службами для боротьби з контрабандою мова не йде. Для ілюстрації загострення ситуації варто згадати лише про скандал із так званим «приватним кордоном» на Закарпатті, коли прикордонна земля продавалась місцевою владою приватним особам під сільськогосподарське використання. Пізніше ці ділянки просто перетворились на перевалочні пункти контрабандистів, які захищені від прикордонників законодавством про приватну власність. А очікувати ордерів на обшук немає сенсу так, як контрабандного товару там уже не буде. Для боротьби з такою складною і інтегрованою системою ми пропонуємо запуск наступних кроків дій:

Підвищення матеріального забезпечення прикордонників, в першу чергу оплати праці — для зменшення корупційних чинників, так як результативність боротьби з цією схемою контрабанди майже повністю залежить від людського фактору.

Обладнання «проблемних» зон кордону системою прихованого цілодобового спостереження, що дозволить швидко реагувати у випадках порушення законодавства. Кількість таких ділянок насправді незначна і вони добре відомі. Також необхідно ліквідувати ділянки «приватного кордону», де частина кордону знаходиться в приватній власності.

Посилення забезпечення силових структур прикордонних органів, як технічного характеру (транспорт, зброя, прилади спостереження і т.д.) так і професійної підготовки кадрів.

Також, важливо виділити інші види «зеленої» контрабанди в Україні, зокрема — морську. До прикладу, коли вантажний корабель заходить в територіальні води України, робить зупинку під час якої розвантажуються невеличкими катери на 80-90% — і лише тоді заходить в порт. Така ситуація зумовлена тим, що на даний момент повноваження митних органів обмежуються лише портовою територією і поки судно не зайшло в порт — вони не можуть без особливих підозр взяти на контроль і провести перевірку.

Для вирішення цієї проблеми ми пропонуємо наступне:

Посилений патруль територіальних вод. Розширити зону впливу митних служб на усі територіальні води України, з правом перевірки всіх суден на предмет достовірності документації на транспортуючий товар.

Можливість приставляти на підозрілі судна інспектора / спостерігача з митної служби, який контролюватиме подальший рух судна в порт.

2. «Порожняки». Дана схема контрабандного ввезення товарів на даний момент зав'язана на людському факторі, оскільки перевірка наявності та характеристики вантажу у транспортному засобі здійснюється працівниками митниці без будь якого зовнішнього контролю.

Для вирішення цієї проблеми необхідно продовжити обладнання усіх митних пунктів спеціальними сканерами, що перевірятимуть завантаженість транспортних засобів та вноситимуть відповідну інформацію в спеціальну єдину інформаційну систему, а також звірятимуть фактичну характеристику товару із тою, що декларується перевізником / імпортером. При прибутті ТЗ на регіональну митницю для розвантаження відбудуватиметься повторна процедура сканування і перевірка чи не було зроблено підміни вантажу чи його відвантаження «в дорозі». Така база даних і принцип її функціонування — не дозволить працівникові митниці в односторонньому порядку сфабрикувати результати сканування та їх звірення з транспортними документами. А такому випадку митник та особа, що перетинає кордон не мають особистого контакту і той же час митник односторонньому порядку не може ввести зміни в базу даних про результати сканування вантажу.

3. Перерваний транзит:

- Приєднання України до спільної транзитної процедури ЄС/ЄАВТ, використання загальноєвропейської електронної транзитної системи (NCTS) та інших сучасних технологій контролю за доставкою товарів;
- Впровадження обов'язкового пломбування транспортних засобів та гарантування забезпечення сплати митних платежів під час переміщення товарів митною територією України;

- Впровадження системи спеціальних транзитних спрощень: загальна фінансова гарантія; самостійне накладення пломб спеціального типу; авторизований вантажовідправник; авторизований вантажоодержувач;

- Запровадження обміну митною інформацією на момент митного оформлення товарів та використання її для розширення можливостей системи аналізу ризиків: аналіз операції на предмет їх ризикованості ще до прибуття товарів в Україну, обґрунтоване визначення форм митного контролю.

4. «Піджаки». Перш за все, однорідність товару в транспортному засобі є підставою для визнання товару, що ввозиться – комерційним імпортом.

Наступними кроками для покращення існуючої системи мають бути:

- збереження норм, відповідно до яких, якщо фізична особа була відсутня в Україні менше ніж 24 години або в'їжджає в Україну частіше одного разу протягом 72 годин, то неоподаткований мінімум становить 50 євро;

- вдосконалення організації та забезпечення практичної реалізації обміну інформацією між базами даних Держприкордонслужби та ДФС (Держмитслужби) щодо контролю частоти переміщення громадян, з метою забезпечення ефективного виконання зазначених вище норм.

5. «Поштова контрабанда».

1. Посилити контроль за переміщенням міжнародних поштових та експрес-відправлень від пункту пропуску на кордоні до сортувальної станції або місця міжнародного поштового обміну шляхом впровадження:

- подання електронного документа контролю доставки;
- запровадження обов'язкового гарантування доставки;
- пломбування транспортних засобів.

2. Запровадити такі додаткові критерії (умови) для отримання статусу експрес-перевізника та поштового оператора як:

- надання митниці попередньої інформації про посилки (найменування, кількість, вартість товарів, інформація про одержувача тощо);

- автоматизація процесів накопичення даних про посилки (реєстри, ідентифікація, онлайн-доступ до інформації), переведення всіх процесів виключно в електронну форму.

3. Закріпити базові положення, якими запроваджуються використання виключно електронних реєстрів міжнародних поштових та експрес-відправлень, ідентифікація отримувачів, спрощення процедур декларування та сплати митних платежів, у тому шляхом використання веб-сервісів, надання експрес-перевізникам та поштовим операторам статусу податкових агентів.

4. Створення на центральному рівні програмно-інформаційного комплексу, з використанням якого здійснюється адміністрування посилок та накопичення відповідної інформації, а також здійснюється автоматизоване нарахування та сплата митних платежів тощо.

6. Недостовірне декларування. Держава повинна забезпечити умови та заключити договори з, хоча б, основними торговими партнерами та країнами із спільним кордоном на прикладі грузинського досвіду, про 100% обмін інформацією з країнами звідки імпортується, і куди експортуються товари (поки по даних питанню немає жодних успіхів через недовіру до нашої конфіденційності інформації) Це дозволить чітко бачити маску товарів, що мають прибути до нас в Україну та ефективно боротись з неправдивим декларуванням товарів, що переміщуються через митний кордон. Одночасно з цим мають працювати попередньо відмічені сканери для перевірки вантажу. За результатами сканування, якщо митник не може чітко зрозуміти який саме товар транспортується, відбуватиметься огляд вантажу самими митниками, для запобігання незаконного перевезення однотипних товарів.

Отже, митно-тарифне регулювання є тим захисним механізмом, який так потрібен для українського товаровиробника в умовах посиленої міжнародної конкуренції. Проведене дослідження висвітлює коло проблем у митній сфері України та шляхів їх вирішення, а саме:

- інституційного характеру – побудова цілісної та узгодженої системи митних органів, ефективної територіальної структури;

- кадрового характеру – окреслення кола повноважень, підвищення кваліфікації і професійної підготовки працівників митних органів;

- функціонального характеру – підвищення ефективності їхньої діяльності шляхом автоматизації роботи, спрощення митних процедур та забезпечення їхньої прозорості, удосконалення матеріально-технічної бази, оснащення тощо;

- тарифного характеру – гармонізація ставок мита і наближення до вимог європейської спільноти. Загалом запровадження перелічених вище заходів цілком узгоджується з потребами національної безпеки і сприятиме зміцненню митної та зовнішньоекономічної безпеки.

Реформування митного тарифу є більш делікатним завданням та потребує оцінки впливу цих реформ на бюджетно-податкову безпеку. Сукупність цих реформ дасть змогу забезпечити безпеку національних інтересів у митній сфері та сприятиме процесу євроінтеграції, підвищенню конкурентоспроможності економіки України та її позицій у світовому рейтингу ведення бізнесу завдяки створенню сприятливіших умов для міжнародної торгівлі. У подальшому реалізувати на практиці вимоги ЄС до України та досягти успіху в реформуванні основних напрямів митної політики можливо лише за умови вироблення чіткого бачення формату й умов діяльності митних органів із подальшим узгодженням процесу їх реструктуризації. Це дасть змогу підвищити рівень системності та координувати дії митних органів.

Висновки до розділу 3

Характерною рисою сучасної митної політики України – є цілеспрямовані заходи приведення законодавчої бази України у відповідності до міжнародних стандартів, приєднуючись до міжнародних конвенцій, які

суттєво впливають на діяльність митниць та визначають загальні положення митно-правового регулювання. 1 січня 2016 року вступив у силу Розділ IV Угоди про асоціацію між Україною та ЄС (надалі – Угода), що спрямований на лібералізацію торгівлі між Україною та ЄС, яким передбачено поступове зменшення або скасування ввізного мита на товари походженням з ЄС.

Для приєднання України до єдиної транзитної системи ЄС та впровадження єдиного адміністративного документу необхідно прийняти законодавство щодо впровадження в країні окремих типів митних декларацій, аналогічних тим, що використовуються у ЄС для процедури спільного транзиту. Також потрібно розробити та запровадити відповідну інформаційно-телекомунікаційну систему, засновану на європейських технологіях.

Участь України у спільній транзитній системі ЄС створить низку переваг, головними з яких будуть суттєве прискорення та здешевлення руху товарів для всіх учасників (експортерів, перевізників, імпортерів), а також відсутність необхідності декларування експортних товарів на кордоні ЄС (при експорті це буде здійснюватися в Україні).

На основі аналізу процесів конвергенції пропонуємо для України:

1. Внести зміни до Митного кодексу для імплементації інституту авторизованого економічного оператора (УЕО) та спрощення транзитних процедур в Україні (законопроекти №7473 та №9532, що наразі перебувають на розгляді Верховної Ради).

2. Систематизувати зусилля, спрямовані на імплементацію УА у митній сфері та спрощення процедур торгівлі. При цьому слід поєднувати ці зусилля з інститутами громадянського суспільства, зокрема бізнес-асоціаціями, які можуть реально допомогти у впровадженні змін.

3. Забезпечити системні механізми урядового та громадського контролю за діяльністю нового окремого державного органу – Державної митної служби.

Проте ЄС також має бути долучений до цього шляхом

1. Сприяння становленню нової Державної митної служби України, зокрема через реалізацію проектів технічної допомоги, спрямованих на

оснащення митниць, підвищення кваліфікації персоналу та здійснення громадського контролю за діяльністю митниці.

2. Надання політичного імпульсу щодо готовності приєднати Україну до єдиної транзитної системи ЄС та визнати авторизованих економічних операторів (УЕО), у разі відповідності впроваджених в Україні процедур нормам права ЄС.

Також автором запропоновано шляхи вирішення проблем незаконного переміщення товарів через митний кордон. Відповідно, в Україні існує дві основні проблеми, що забезпечують життєздатність контрабанди: 1) існуючі прогалини в законодавстві, які формують проблему відсутності інструментів боротьби з порушенням митних правил; 2) недотримання норм діючого законодавства, інакше кажучи — корупція на митниці та у прикордонній службі. Що стосується макроекономічного ефекту, то реальна проблема контрабанди полягає не у втратах бюджету, а спотворенні внутрішнього ринку та принципів конкуренції від чого страждає, в першу чергу, легальний бізнес.

Проведене дослідження висвітлює коло проблем у митній сфері України та шляхів їх вирішення, а саме:

- інституційного характеру – побудова цілісної та узгодженої системи митних органів, ефективної територіальної структури;

- кадрового характеру – окреслення кола повноважень, підвищення кваліфікації і професійної підготовки працівників митних органів;

- функціонального характеру – підвищення ефективності їхньої діяльності шляхом автоматизації роботи, спрощення митних процедур та забезпечення їхньої прозорості, удосконалення матеріально-технічної бази, оснащення тощо;

- тарифного характеру – гармонізація ставок мита і наближення до вимог європейської спільноти. Загалом запровадження перелічених вище заходів цілком узгоджується з потребами національної безпеки і сприятиме зміцненню митної та зовнішньоекономічної безпеки.

ВИСНОВКИ

В магістерській роботі розкрито сутність зовнішньої торгівлі країни та митного регулювання. Зовнішня торгівля товарами і послугами є частиною міжнародної торгівлі та являє собою специфічну форму обміну товарами і послугами між продавцями та покупцями різних країн. Митне регулювання – це регулювання питань, пов'язаних із встановленням мит та інших податків, що справляються при переміщенні товарів через митний кордон України, процедурами митного контролю, організацією діяльності органів митного контролю України.

Окреслено необхідність та напрями міжнародного митного співробітництва. Міжнародна торгівля передбачає переміщення через митні кордони, що регулюються нормами міжнародного права, а саме міжнародного митного права та права Світової організації торгівлі. Всесвітня митна організація є незалежним міждержавним органом, діяльність якого на сьогодні зосереджена в таких сферах: вирішення питань безпеки та поліпшення світової торгівлі, розвиток потенціалу національних митних служб, боротьба з підробками та контрафактом.

Здійснено оцінку показників української зовнішньої торгівлі. Аналізуючи товарну структуру експорту в динаміці необхідно зазначити, що основними напрямками продаж є сировина та агропромислова продукція. Щодо структури експорту товарів з більшою доданою вартістю, слід виділити експорт машин, обладнання та механізмів, зокрема ядерних реакторів та електричних машин. Найбільше у 2019 році збільшився експорт легкових автомобілів, транзисторів, електрогенераторних установок, нафтопродуктів. В структурі імпорту товарів поступово збільшується частка країн ЄС, обсяг імпорту з яких склав у 2019 році 41,6% загального обсягу імпорту України. Географічні й товарні структурні зрушення у зовнішній торгівлі України в цілому мають позитивний характер.

Розкрито вплив зміни імпорتنих та експортних тарифів на галузі національної економіки в умовах глобалізації. Зокрема, розглянуто як змінилася митна політика України після вступу до СОТ та які наслідки це мало для галузей економіки, зокрема вже в період 2010-2013 рр.; 1) для агропродовольчого сектору перехід від специфічних ставок ввізних мит до адвалерних та відповідне зменшення середньозваженого тарифу призвели до зростання імпорту – передусім, м'яса, риби та фруктів; 2) для легкої та хімічної промисловості фактичне набуття членства Україною в СОТ не вплинуло на зміни ставок ввізних мит на відповідну продукцію; 3) машинобудування - зниження ввізних мит на продукцію машинобудування, за оцінкою, мало привести до збільшення доступності імпорتنих інвестиційних товарів – оснащення та устаткування.

Виявлено проблеми та недоліки митного регулювання зовнішньої торгівлі. Про недосконалість сучасної митної політики України свідчать наступні факти: складність проходження митного контролю, невідповідність митного контролю сучасним стандартам; здійснення правопорушень, значний обсяг тінізації та контрабанди; значна диференціація у розмірах ставок ввізного мита на однорідні товари. Необхідність вдосконалення митного тарифу зумовлено такими причинами: недосконалість митного тарифу, зловживання, що пов'язані з неправильним декларуванням імпорتنих товарів, низька якість митного адміністрування.

Проаналізовано темпи росту контрабанди між Україною та суміжними державами. Обсяги контрабандних поставок в Україну за період 2013-2017 років в середньому складають \$10,6 млрд на рік, або 8,7% ВВП. Якщо акцентувати увагу на географічному розподілі, то найбільші порушення у торгівлі спостерігаються з «сусідами» України по сухопутному кордону та найбільшими торгово-економічними партнерами в зовнішніх відносинах: Польща (16,7%), Російська Федерація (15,7%), Німеччина (9,5%), Угорщина (7,1%) та Китай (3,9%). Основні схеми контрабандного імпорту наступні:

«зеленка», «порожняки», «перерваний» транзит, «піджаки», «поштова контрабанда», недостовірне декларування, «майданчики».

Висвітлено напрями процесів конвергенції в митній справі згідно Асоціації з ЄС. Пропонується: 1. Внести зміни до Митного кодексу для імплементації інституту авторизованого економічного оператора (УЕО) та спрощення транзитних процедур в Україні (законопроекти №7473 та №9532, що наразі перебувають на розгляді Верховної Ради). 2. Систематизувати зусилля, спрямовані на імплементацію УА у митній сфері та спрощення процедур торгівлі. При цьому слід поєднувати ці зусилля з інститутами громадянського суспільства, зокрема бізнес-асоціаціями, які можуть реально допомогти у впровадженні змін. 3. Забезпечити системні механізми урядового та громадського контролю за діяльністю нового окремого державного органу – Державної митної служби.

Обґрунтовано шляхи вирішення проблем незаконного переміщення товарів через митний кордон. В Україні існує дві основні проблеми, що забезпечують життєздатність контрабанди: 1) існуючі прогалини в законодавстві, які формують проблему відсутності інструментів боротьби з порушенням митних правил; 2) недотримання норм діючого законодавства, інакше кажучи — корупція на митниці та у прикордонній службі.

Отже, з метою удосконалення митного регулювання в Україні необхідно здійснити заходи: інституційного характеру – побудова цілісної та узгодженої системи митних органів, ефективної територіальної структури; кадрового характеру – окреслення кола повноважень, підвищення кваліфікації і професійної підготовки працівників митних органів; функціонального характеру – підвищення ефективності їхньої діяльності шляхом автоматизації роботи, спрощення митних процедур та забезпечення їхньої прозорості, удосконалення матеріально-технічної бази, оснащення тощо; тарифного характеру – гармонізація ставок мита і наближення до вимог європейської спільноти.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Задоя А.О. Зовнішня торгівля України: сучасні масштаби, структура і тенденції. URL: <http://acadrev.duan.edu.ua/images/stories/files/2016-2/15.pdf> (дата звернення: 02.12.2019).
2. Григорова-Беренда Л. І. Теорія і практика зовнішньої торгівлі : навчальний посібник. Харків : Харківський національний університет імені В. Н. Каразіна, 2016. 136 с.
3. Максименко С.Ю. Географічна структура зовнішньої торгівлі підприємств регіонів Українських Карпат. URL: http://www.re.gov.ua/re200904/re200904_188_MaksymenkoSYu.pdf (дата звернення: 02.12.2019).
4. Гринишин Г. М. Методика аналізу зовнішньоекономічної діяльності підприємств. *Проблеми теорії та методології бухгалтерського обліку, контролю і аналізу*. Сер. : Бухгалтерський облік, контроль і аналіз. 2014. Вип. 1. С. 63–73. URL: http://nbuv.gov.ua/UJRN/ptmbo_2014_1_8. (дата звернення: 02.12.2019).
5. Вічевич А. М. Аналіз зовнішньоекономічної діяльності : навч. посібник. Львів : Афіша, 2004. 140 с.
6. Циганкова Т. М., Петрашко Л. П., Кальченко Т. В. Ці Міжнародна торгівля: Навч. посібник. К.: КНЕУ, 2001. 488 с.
7. Маслак О.О. Облік, аналіз та аудит проведення зовнішньоекономічної діяльності : навч. посібник / О.О.Маслак, В. Й. Жежуха. К. : Каравела, 2011. 400 с.
8. Гребельник О.П. Основи зовнішньоекономічної діяльності : підручник. К. : Центр навч. л-ри, 2004. 384 с.
9. Ярчук Т.М. Перспективні напрями реалізації зовнішньоторговельних інтересів суб'єктів господарювання на світовому

ринку цукру. *Журнал «Наукові праці національного університету харчових технологій»*. Київ, 2013. № 52. С.211–218

10. Калюжна Н. Зовнішня торгівля Ккраїни: методологія дослідження. *Зовнішня торгівля: економіка, фінанси, право*. 2017. № 1 С. 16-31.

11. Митне регулювання зовнішньоекономічної діяльності: навчальний посібник / К.Ю. Величко, В.О. Козуб, Л.Л. Носач, Л.О. Чернишова, О.І. Печенка. Харків: Видавництво «Форт», 2017. 221 с.

12. Гребельник О. П. Митно-тарифна політика за умов трансформації економічної системи : монографія. Київ: Знання, 2001. С. 26-27.

13. Суворов В. В. Методологічне забезпечення митного регулювання ЗЕД: аналіз категорій та дефініцій. *Вісник Академії митної служби України. Сер. : Економіка*. 2009. № 1. С. 106-112.

14. Таможенное право: ученик для вузов / М. М. Рассолов, Н. Д. Еріашвілі, В.Н. Галузо и др. 2-е узд., перераб. и доп. Москва: ЮНИТИ-ДИАНА, 2006. 384 с.

15. Свиных В. Г. Таможенно-тарифное регулирование внешнеэкономической деятельности: учеб. пособ. Москва: Экономистъ, 2004. 155 с.

16. Прокопенко В. В. О применении комбинированной ставки ввозной таможенной пошлины. *Митна справа*. №3 (87). 2013. С. 36-40.

17. Єгоров О. Б. Митна економіка (Україна – СОТ – ЄС) : посібник. Одеса, 2005. С. 214.

18. Тимошенко И. В. Таможенное регулирование ВЭД. Москва, 2003. С. 25–26.

19. Бережнюк І. Г. Митне регулювання України: національні та міжнародні аспекти: монографія. Дніпропетровськ : Академія митної служби України, 2009. 543 с.

20. Енциклопедичний словник з державного управління / уклад. : Ю. П. Сурмін, В. Д. Бакуменко, А. М. Михненко та ін. ; за ред. Ю. В. Ковбасюка, В. П. Трощинського, Ю. П. Сурміна. Київ : НАДУ, 2010. 820 с.

21. Энциклопедический словарь экономики и права. URL: http://www.dic.academic.ru/dic_economic_law/1579/ (дата звернення: 02.12.2019).
22. Таможенный кодекс таможенного Союза URL : http://www.consultant.ru/popular/custom_eaes/112_10.html#p815 (дата звернення: 02.12.2019).
23. Таможенный кодекс Европейского Сообщества Регламент Совета № 450\2008 URL: <http://pravo.ua/article.php?id=100095781> (дата звернення: 02.12.2019).
24. Войцешук А. Д. Митне регулювання в умовах глобалізації. *Вісник Академії митної служби України. Серія: Державне управління.* 2010. №2. С. 57–61.
25. Дубініна А. А. Митна справа: Підручник. Київ: Центр учбової літератури, 2010. 320 с.
26. Закон України «Про зовнішньоекономічну діяльність» від 16 квітня 1991 р. № 959–XII URL: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/959-12> (дата звернення: 02.12.2019).
27. Шишка Р. Б. Митне право України: підручник. Київ: Центр навчальної літератури, 2008. 320 с.
28. Гуменюк О. Г. До питання про основні принципи митного регулювання зовнішньоекономічної діяльності. *Науковий вісник Херсонського державного університету.* Сер. : Економічні науки. 2016. Вип. 16(4). С. 113-116. URL: [http://nbuv.gov.ua/UJRN/Nvkhdu_en_2016_16\(4\)_29](http://nbuv.gov.ua/UJRN/Nvkhdu_en_2016_16(4)_29).
29. World Trade Organization URL: <https://www.wto.org/> (дата звернення: 10.12.2019).
30. World Customs Organization URL: <http://www.wcoomd.org/> (дата звернення: 10.12.2019).
31. WCO Mission Statement URL: http://www.wcoomd.org/en/about-us/what-is-the-wco/mission_statement.aspx (дата звернення: 10.12.2019).

32. Васильківський Д. М., Попель С. А. Проблемні питання імплементації міжнародних стандартів до вітчизняного митного законодавства в частині визначення, контролю та коригування митної вартості URL: <http://ndi-fp.nusta.edu.ua/thesis/498/> (дата звернення: 10.12.2019).

33. Ватагович М. І. Сучасні теоретичні засади митного регулювання в контексті державного регулювання національної економіки: міжнародні аспекти. *Ефективна економіка*. № 8. 2017. URL: <http://www.economy.nauka.com.ua/?op=1&z=6933> (дата звернення: 10.12.2019).

34. Алавердян М., Романенко О. В. Сучасні реалії та перспективи розвитку зовнішньої торгівлі України з іншими країнами світу. URL : <http://www.economy.nauka.com.ua/?op=1&z=7005> (дата звернення: 29.12.2019).

35. Державна служба статистики України. URL : <http://ukrstat.gov.ua> (дата звернення: 02.12.2019).

36. Міністерство економічного розвитку та торгівлі України. URL: <http://www.me.gov.ua/Documents/List?lang=uk-UA&id=e3c3c882-4b68-4f23-8e25-388526eb71c3&tag=TendentsiiEksportuInfografika-eksport-> (дата звернення: 10.11.2019).

37. Митна статистика зовнішньої торгівлі товарами. Стан зовнішньої торгівлі товарами у січні-листопаді 2019 року . Державна фіскальна служба України URL: http://sfs.gov.ua/mytna_statystyka/express-dovidky/305638.html (дата звернення: 10.12.2019).

38. Імпорт товарів України. URL: <http://www.me.gov.ua/Documents/List?lang=uk-UA&id=7e82c6e6-e65b-44ae-8a9a-48b6851f6d47&tag=Infografika-import-> (дата звернення: 10.10.2019)

39. Галузевий вплив членства України в СОТ. 2015. Київ: Інститут економічних досліджень і політичних консультацій. URL: http://www.ier.com.ua/files/publications/Books/WTO_industry.pdf (дата звернення: 20.12.2019)

40. Market Access Map. Середній показник враховує адвалерні ставки ввізного мита та специфічні ставки в адвалерному еквіваленті. URL: <http://www.masmap.org/> (дата звернення: 20.12.2019)

41. Закон України «Про внесення змін до Митного тарифу України» № 2715-IV, від 23.06.2005, URL: <http://zakon1.rada.gov.ua/laws/show/2715-15> (дата звернення: 20.12.2019)

42. Кобута І., Жигadlo В., Лужанська Т. Другий рік України в СОТ: тенденції у зовнішній торгівлі товарами та аналіз виконання зобов'язань/ За ред.. Марчіна Свенціцькі. Київ : Аналітично-дорадчий центр Блакитної стрічки, 2010. 80 с.

43. UN Comtrade, WTO URL: <https://comtrade.un.org/> (дата звернення: 20.12.2019)

44. Закон №923-VI від 4 лютого 2009 р. «Про внесення змін у деякі Закони України з метою поліпшення стану платіжного балансу України у зв'язку зі світовою фінансовою кризою» URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/923-17> (дата звернення: 20.12.2019)

45. Державна казначейська служба України. URL: <http://www.treasury.gov.ua> (дата звернення: 10.12.2019).

46. Котиш О. М. Митне регулювання зовнішньоекономічної діяльності в Україні: сучасний стан, проблеми та перспективи розвитку. Coastal regions: problems and paradigms of socio-economic development: Collective monograph / under the editorship of T. Derkach, Doctor of Economic Sciences. Riga, Latvia: Publishing House "Baltija Publishing", 2018. P. 206-233.

47. Прус Л. Р. Застосування першого методу при визначенні митної вартості імпортованих товарів. Фіскальна політика в умовах макроекономічної стабілізації : матеріали інтернет-семінару, 21–31 травня 2016 р., Ірпінь. Ірпінь : НДІ фіск. політики Ун-ту ДФС України, 2016. С. 43–44.

48. Звіт про виконання Плану роботи Державної фіскальної служби України на 2015 рік. Держ. фіск. служба України. URL:

<http://sfs.gov.ua/diyalnist-/plani-ta-zvitiroboti-/237691.html> (дата звернення: 10.12.2019).

49. Звіт про виконання Плану роботи Державної фіскальної служби України на 2016 рік. Держ. фіск. служба України. URL: <http://sfs.gov.ua/diyalnist-/plani-ta-zvitiroboti-/237691.html> (дата звернення: 10.12.2019).

50. Борисенко О. П., Квелиашвили И. Н. Усовершенствование фискальной составляющей таможенного дела – этап на пути реализации таможенных реформ. *Тамож. науч. журн. “Таможня”*. 2016. № 2 (6). С. 165–177.

51. Макаренко А. В. Митниця, якої не існує, або дуже голі цифри URL: <http://glavcom.ua/publications/mitnitsya-yakoji-ne-isnuje-abo-duzhe-goli-cifri-429777.html> (дата звернення: 10.12.2019).

52. Комаров О. В. Удосконалення фіскальної політики в галузі державної митної справи. *Вісник Національної академії державного управління при Президентіві України*. Серія : Державне управління. - 2017. - № 4. С. 62-67. URL: http://nbuv.gov.ua/UJRN/Vnadu_2017_4_10. (дата звернення: 30.12.2019).

53. Гуцу С. Ф. Проблеми митного регулювання в Україні в умовах євроінтеграції. *Гуманітарний часопис*. 2013. № 4. С. 105-109

54. Контрабанда України зростає на 10% швидше, ніж офіційний товарообіг — експерт URL: <https://ti-ukraine.org/news/5-pravyl-retseptu-prozoroj-mytynitsi-vid-maksyma-nefodova/> (дата звернення: 30.12.2019).

55. Кукуруза Г., Ніколаєнко С., Лесик М. Аналіз обсягів контрабанди в Україні: масштаби, прямі / непрямі втрати бюджету та економіки. *Economic Outlook*. URL: <https://www.ukrinform.ua/rubric-economy/2817409-kontrabanda-ukraini-zrostaє-na-10-svidse-niz-oficijnij-tovaroobig-ekspert.html> (дата звернення: 30.12.2019).

56. Special Report. Аналіз обсягів контрабанди в Україні: масштаби, прямі / непрямі втрати бюджету та економіки. Незалежна група з

макроекономічного аналізу та прогнозу (Київ, Україна) 6 червня 2019 року.
URL: <http://ua-outlook.com.ua/ru/> (дата звернення: 30.12.2019).

57. Савош Л. В. Аналіз митно-тарифного регулювання міжнародної торгівлі України. *Економічні науки. Серія : Облік і фінанси*. 2015. Вип. 12(1). - С. 274-283. URL: [http://nbuv.gov.ua/UJRN/ecnof_2015_12\(1\)__37](http://nbuv.gov.ua/UJRN/ecnof_2015_12(1)__37). (дата звернення: 30.12.2019).

58. Панько Т. Особливості митно-тарифного захисту в умовах асоціації України з ЄС. Збірник тез доповідей VIII Всеукраїнської науково-практичної студентської конференції «Фіскальна політика України в умовах євроінтеграційних процесів». 2016. URL: http://dspace.tneu.edu.ua/bitstream/316497/10622/1/%...%D0%BD__2016.pdf. – С. 126–128. (дата звернення: 30.12.2019).

59. Левко М.М. Митно-тарифне регулювання в системі забезпечення економічної безпеки держави, – дис..на здобуття наук. ст. к.е.н., Львів 2016. URL: http://www2.lvduvs.edu.ua/documents_pdf/naukova%20diyalnist/dorobok_zdobuvachiv/Levko_d.pdf. (дата звернення: 30.12.2019).

60. Сторожук О.В., Свириденко Г.М. Митно-тарифне регулювання як фактор забезпечення зовнішньоекономічної безпеки держави в умовах євроінтеграції. *Глобальні та національні проблеми економіки*. Випуск 17. 2017 С. 95-98. URL: <http://global-national.in.ua/archive/17-2017/22.pdf> (дата звернення: 30.12.2019).

61. Дорожня карта євроінтеграційних реформ: завдання на 2015 рік для Верховної Ради України. *Європейська правда: Міжнародна безпека та євроінтеграція України*. 2015 URL: <http://www.eurointegration.com.ua/files/4/6/467f9d3-euroreforms-road-map-2-.pdf>. (дата звернення: 30.12.2019).

62. Думка МВФ чи українські маніпуляції? *Економічна правда*. 2015. 23 серпня URL: http://www.epravda.com.ua/columns/2015/08/23/556337/view_print/. (дата звернення: 30.12.2019).

63. Мужев О. О Імплементация сучасних заходів митної політики в Україні. *Науковий вісник Ужгородського національного університету*. С. С165-169. URL: http://www.visnyk-econom.uzhnu.uz.ua/archive/18_1_2018ua/36.pdf (дата звернення: 30.12.2019).

64. Третьякова О. Д. Стратегія правотворчості: юридична конвергенція на регіональному і глобальному рівнях правового регулювання. *Юридична техніка*. 2015. № 9. С. 76 – 81.

65. Квеліашвілі І.М. Конвергенція митних принципів і стандартів в умовах євроінтеграції України: державноуправлінський аспект. *Публічне адміністрування: теорія та практика*. 2019. вип. 1(21). С. 1-14 URL:[http://www.dridu.dp.ua/zbirnik/2019-01\(21\)/3.pdf](http://www.dridu.dp.ua/zbirnik/2019-01(21)/3.pdf) (дата звернення: 30.12.2019).

66. Медвідь Ф. М. Національно-державні інтереси та геополітичні пріоритети України в контексті глобалізації та євроінтеграції. *Вісн. Київ. нац. ун-ту ім. Т. Шевченка. Філософія. Політологія*. 2004. Вип. 70 – 72. С. 52 – 54.

67. Конвенція про спрощення формальностей у торгівлі товарами : конвенція від 20 трав. 1987 р. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/987_012. (дата звернення: 30.12.2019).

68. Перелік актів законодавства ЄС у сфері оподаткування, митних питань та сприяння торгівлі, імплементация яких здійснюється згідно із схваленими планами : дод. до розпорядження Кабінету Міністрів України від 22 квіт. 2015 р. № 391-р «Про схвалення розроблених Міністерством фінансів планів імплементации деяких актів законодавства ЄС у сфері оподаткування, митних питань та сприяння торгівлі». URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/391-2015-%D1%80>. (дата звернення: 30.12.2019).

69. Звіт про виконання угоди про асоціацію між Україною та Європейським союзом у 2018 році. Київ. 2019. URL: <https://eu-ua.org/sites/default/files/inline/files/association-agreement-implementation-report-2018.pdf> (дата звернення: 30.12.2019).

70. Convention on a Common transit procedure. URL: <https://eur-lex.europa.eu/eli/convention/1987/415/2017-12-05> (дата звернення: 30.12.2019).

71. Convention between the European Economic Community, the Republic of Austria, the Republic of Finland, the Republic of Iceland, the Kingdom of Norway, the Kingdom of Sweden and the Swiss Confederation on the simplification of formalities in trade in goods. URL: <https://eur-lex.europa.eu/eli/convention/1987/267/oj>, (дата звернення: 30.12.2019)

72. Конвенція про спрощення формальностей у торгівлі товарами. URL: український переклад тексту Конвенції: http://zakon.rada.gov.ua/laws/show/987_012 (дата звернення: 30.12.2019).

73. Інтеграція у рамках Асоціації: динаміка виконання угоди між Україною і ЄС. Київ червень 2019. URL: https://www.civic-synergy.org.ua/wp-content/uploads/2018/04/Integratsiya-u-ramkah-asotsiatsiyi_dynamika-vykonannya-Ugody-mizh-Ukrayinoyu-i-YES.pdf (дата звернення: 30.12.2019).

74. Україна приєдналась до неї у 2015 році. URL: http://zakon.rada.gov.ua/laws/show/981_053 (дата звернення: 30.12.2019).

75. Розпорядження Кабінету Міністрів України від 27.12.2018 року № 1101 «Про схвалення концептуальних напрямів реформування системи органів, що реалізують державну податкову та митну політику» URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1101-2018-%D1%80>. (дата звернення: 30.12.2019).

76. Проект Закону №7473 «Про внесення змін до Митного кодексу України (щодо деяких питань виконання Глави 5 Розділу IV Угоди про асоціацію між Україною, з однієї сторони, та Європейським Союзом, Європейським співтовариством з атомної енергії і їхніми державами-членами, з іншої сторони» від 29.12.2017 р.: URL: http://w1.c1.rada.gov.ua/pls/zweb2/webproc4_1?pf3511=63291 (дата звернення: 30.12.2019).

77. Закон України «Про внесення змін до Митного кодексу України та деяких інших законів України щодо запровадження механізму «єдиного вікна»

та оптимізації здійснення контрольних процедур при переміщенні товарів через митний кордон України» № 2530 від 06.09.2018, URL: <http://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2530-19> (дата звернення: 30.12.2019).

78. Постанова Кабінету Міністрів України від 18.12.2018 року № 1200 “Про утворення Державної податкової служби України та Державної митної служби України” <https://www.kmu.gov.ua/ua/npras/pro-utvorennya-derzhavnoyi-podatkovoyi-sluzhbi-ukrayini-ta-derzhavnoyi-mitnoyi-sluzhbi-ukrayini> (дата звернення: 30.12.2019).

79. Зайцев В.Є. Митна політика України в контексті євроінтеграційних відносин. *Вісник економічної науки України*. 2017. № 2(33). С. 43–47.

80. Дорош М.М. Розвиток співпраці митних органів України з митними органами держав-учасниць Європейського Союзу. 2017. URL: <http://science.lpnu.ua/sites/default/files/journalpaper/2017/may/2456/vnulpurn20158136.pdf> (дата звернення: 30.12.2019).

81. Державна митна служба планує запровадити нові електронні сервіси та автоматизувати низку процесів під час перетину вантажами кордону України. URL: <https://www.epravda.com.ua/news/2019/10/29/653088/> (дата звернення: 30.12.2019).

82. 5 правил «рецепту» прозорості митниці від Максима Нефьодова. 2019. URL: <https://ti-ukraine.org/news/5-pravyl-retseptu-prozoroyi-mytnytsi-vid-maksyma-nefodova/> (дата звернення: 30.12.2019).

ДЕКЛАРАЦІЯ
АКАДЕМІЧНОЇ ДОБРОЧЕСНОСТІ
ЗДОБУВАЧА ВИЩОЇ ОСВІТИ ЗНУ

Я, Лисенко Анатолій Валерійович, студент 2 курсу, форми навчання денної, факультету економічного, спеціальності міжнародна економіка, адреса електронної пошти anatoliylysenko22@gmail.com, підтверджую, що написана мною кваліфікаційна робота на тему «Митне регулювання зовнішньої торгівлі України в умовах глобалізації» відповідає вимогам академічної доброчесності та не містить порушень, що визначені у ст. 42 Закону України «Про освіту», зі змістом яких ознайомлений;

- заявляю, що надана мною для перевірки електронна версія роботи є ідентичною її друкованій версії;

- згодний на перевірку моєї роботи на відповідність критеріям академічної доброчесності у будь-який спосіб, у тому числі за допомогою Інтернет-системи, а також на архівування роботи в базі даних цієї системи.

Дата_____ Підпис_____ студент Лисенко А.В.

Дата_____ Підпис_____ науковий керівник к.е.н., доц Колобердянко І.І.

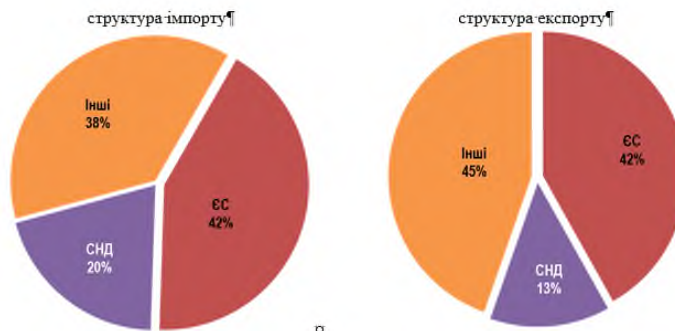
ДОДАТКИ

Додаток А

Стан зовнішньої торгівлі товарами у січні-листопаді 2019 року
(відносно січня-листопада 2018 року)

мільйонів доларів США

Країни	2018				2019				Зміни до попереднього періоду		
	Товарообіг, млн.\$	Експорт, млн.\$	Імпорт, млн.\$	Сальдо, млн.\$	Товарообіг, млн.\$	Експорт, млн.\$	Імпорт, млн.\$	Сальдо, млн.\$	товарообіг	експорт	імпорт
Всього	95 027	43 235	51 792	-8 557	100 176	45 962	54 214	-8 253	5%	6%	5%
ЄС	40 521	18 408	22 113	-3 705	41 988	19 206	22 782	-3 577	4%	4%	3%
СНД	18 670	6 425	12 245	-5 820	17 122	6 229	10 893	-4 664	-8%	-3%	-11%
Інші	35 835	18 402	17 434	968	41 066	20 527	20 539	-12	15%	12%	18%



мільйонів доларів США

Код та найменування	2018				2019				Зміни до попереднього періоду		
	Товарообіг	Експорт	Імпорт	Сальдо	Товарообіг	Експорт	Імпорт	Сальдо	Товарообіг	Експорт	Імпорт
Всього	95 027	43 235	51 792	-8 557	100 176	45 962	54 214	-8 253	5%	6%	5%
1-24 Продовольчі товари та с/г продукція	21 330	16 806	4 524	12 282	25 099	20 061	5 038	15 023	18%	19%	11%
25-26 Мінеральні продукти	3 909	3 177	732	2 445	4 503	3 742	760	2 982	15%	18%	4%
27 Паливно-енергетичні товари	13 136	793	12 343	-11 550	11 220	786	10 434	-9 647	-15%	-1%	-15%
28-40 Продукція хімічної промисловості, каучук	12 064	2 329	9 735	-7 406	12 526	2 421	10 105	-7 684	4%	4%	4%
41-43 Шкірсировина, хутро, та вироби з них	416	150	266	-116	393	135	259	-124	-5%	-10%	-3%
44-49 Деревина та целюлозно-паперові вироби	3 195	1 915	1 280	635	2 918	1 720	1 198	522	-9%	-10%	-6%
50-67 Текстиль, текстильні вироби, взуття	3 151	970	2 182	-1 212	3 555	958	2 597	-1 639	13%	-1%	19%
68-70 Вироби із каміння, скла, кераміка	1 087	376	711	-334	1 103	387	716	-329	1%	3%	1%
72-83 Метали та вироби з них	14 044	10 749	3 295	7 454	12 981	9 607	3 374	6 233	-8%	-11%	2%
84-90 Машини, устаткування та транспорт	20 766	5 010	15 756	-10 746	23 683	5 056	18 627	-13 571	14%	1%	18%
Інші товари	1 930	960	970	-10	2 194	1 088	1 107	-19	14%	13%	14%

Джерело: [37]