

## СИСТЕМНЕ УЯВЛЕННЯ ЩОДО РЕГУЛЯТОРНОГО МИТНОГО РЕЖИМУ В УМОВАХ ГЛОБАЛІЗАЦІЇ ЗОВНІШНЬОЕКОНОМІЧНОЇ ДІЯЛЬНОСТІ

### 1. Вступ.

Після проголошення незалежності Україна стала на новий шлях розвитку — побудови демократичної правової держави. Лібералізація зовнішньоекономічної діяльності (ЗЕД), скасування монополії зовнішньої торгівлі зумовили необхідність формування нової державної політики в цій сфері. Пріоритети сучасної зовнішньоекономічної політики призвели до необхідності реформування засад здійснення ЗЕД. Запорукою якісного проведення реформи в сфері ЗЕД є належне її державне регулювання. Саме органи державної влади мають забезпечити втілення в життя зовнішньоекономічної політики держави, ефективність якої є однією з умов утвердження країни в міжнародній економічній системі.

Здійснення зовнішньоекономічної діяльності забезпечується за допомогою її державного регулювання, що реалізується державними органами з різним правовим статусом та повноваженнями. Досі не створені досконалі режими та механізми взаємодії цих органів державного регулювання зовнішньої торгівлі, що послаблює позиції держави на шляху інтеграції в міжнародну систему господарських зв'язків.

Оскільки Україна посідає одне з перших місць у світі за показником відношення обсягу зовнішньоторговельного обороту до ВВП, то позаекономічна діяльність України привертає до себе підвищену увагу. Зовнішньоторговельний оборот України практично збігається з її ВВП, а це означає, що вагома частка українського бізнесу так чи інакше пов'язана із зовнішньоекономічними операціями. Тим часом коефіцієнт покриття імпорту експортом, за статистичними даними Державного комітету статистики України, у 2006 р. дорівнював 1,12, а потім став від'ємним. У зв'язку із цим виникає необхідність удосконалення ЗЕД у напрямі перетворення зовнішньоекономічних зв'язків на активний чинник поглиблення ринкових реформ і включення України в міжнародний поділ праці і світогосподарські інтеграційні процеси з тим, щоб у перспективі в Україні превалювала експортоорієнтована економіка. А це, у свою чергу, можливо лише при проведенні багатовекторного розвитку економіки [1, с. 69].

Незважаючи на раціональність саме такого підходу, у політичному й науковому середовищі явно переважають дві протилежні точки зору щодо подальшого розвитку економіки України. Перша — інтеграція України з Росією, участь України в проєкті Єдиного економічного простору, який з самого початку його ініціації викликав і продовжує викликати неоднозначні, іноді діаметрально протилежні оцінки його економічних цілей, природи, параметрів здійснення і можливих наслідків. Друга — інтеграція України в Європейський простір, здобуття повноправного членства в Європейському Союзі і підпорядкування цій меті всіх інших напрямів зовнішньоекономічної політики, включаючи

відносини з Росією. Незважаючи на суперечність цих напрямів, і в першому, і в другому випадку ми маємо справу з економічною інтеграцією.

А. Кредисов, В. Колесов, М. Колосовський, С. Максименко, А. Філіпенко та інші вчені-економісти тривалий час вивчають проблеми економічної інтеграції. А. Філіна приділила увагу окремо питанням формуванням відповідним ринковим вимогам України методам регулювання зовнішньоекономічної діяльності [2]. До теперішнього часу в науковій літературі не приділяли уваги питанням багатовекторної інтеграційної взаємодії, дослідженню варіантів розвитку інтеграційної системи відносин країн. Ця проблема не була розглянута комплексно майже в жодному джерелі літератури. Можна констатувати, що ще не складалася теорія багатовекторної економічної інтеграції в епоху глобалізаційних процесів. Саме глобалізація є каталізатором розвитку світової економіки.

Процес глобалізації розгортається в певних, властивих лише їй формах, які дедалі чіткіше виявляються у збільшенні обсягів та диверсифікації структури зовнішньоекономічної діяльності; у міжнародних інвестиціях (як прямих, так і портфельних), у міграціях робочої сили в межах світової господарської площини; у зростанні використання технологій, інновацій, ноу-хау, знань, менеджменту, маркетингу тощо [3, с. 89]. Процес розвитку економічної інтеграції складний і суперечливий. Він викликаний не тільки економічними, а й політичними причинами. Хоча основною причиною інтеграції є вимоги високорозвинутих продуктивних сил, що переросли межі національних господарств, історично цей процес складався таким чином, що співвідношення політичних і економічних чинників на окремих етапах змінювалося [4, с. 15].

### 2. Завдання.

Метою статті є аналіз поняття режиму та визначення змісту регуляторного митного режиму в умовах поширення інтеграційних тенденцій та глобалізації. Розробка механізму формування регуляторного режиму зовнішньоекономічної діяльності. Вдосконалення класифікації митних режимів з врахуванням компонентів механізму регуляторного режиму зовнішньоекономічної діяльності.

### 3. Результати досліджень.

Економічна інтеграція розвивається також і в регіональному аспекті й виявляється в кількох формах. У розвинутих країнах — це міждержавна інтеграція та інтеграція на мікрорівні або інтеграція, підкріплювана приватними іноземними інвестиціями. Міждержавні інтеграційні об'єднання виникають як зона вільної торгівлі, ставлять за мету ліквідувати перешкоди у взаємній торгівлі країн-учасниць, митні союзи яких, крім згаданої мети, прагнуть захистити свій внутрішній ринок від конкуренції третіх країн за допомогою митних і податкових засобів [5, с. 58].

Інтеграція країн з перехідною економікою у світове господарство зумовила необхідність розвитку валют-

ного ринку цих країн, забезпечення конвертування національної грошової одиниці, формування офіційних золотовалютних резервів, підтримання стабільного курсу національної валюти, лібералізації зовнішньоекономічної діяльності, а також зменшення дефіциту платіжного балансу. В умовах поглиблення інтеграційних процесів зовнішньоекономічна політика країни повинна відповідати не тільки національним інтересам, а й формуватися під впливом регіонального, національного та наднаціонального факторів [6, с. 37].

Регіональна міжнародна економічна інтеграція тлумачиться, з одного боку, як специфічний процес формування системи взаємозалежності та взаємодоповнюваності національних господарств, що супроводжується комплексною координацією економічного й соціального розвитку, а з іншого — як специфічний тип взаємодії між господарськими суб'єктами в межах окремих регіонів країни [7; 8, с. 21]. З моменту проголошення незалежності в 1991 році Україна посідає особливе місце для Заходу як «ключова держава» з невизначеним майбутнім. Проведення трьох президентських виборів підтвердило демократичний розвиток держави. За сімнадцять років незалежності Україна досягнула певних успіхів у пошуках належного їй місця у більш широкому європейському контексті. Протягом цього часу Україна була і є важливим учасником розбудови політичних структур та структур безпеки в Європі.

Попри багатовекторну політику, Україна постійно виявляла намір ще у 1993 році інтегруватися в Європу. Але Європейський Союз не є і міжнародним приватним клубом. Це організація, членство в якій розглядається як гарантія успіху та процвітання. Це союз європейських держав, які також добровільно відмовилися від значної частки свого суверенітету. ЄС перебуває у постійному розвитку, на кожному етапі розширення правила Європейського Союзу треба було пристосовувати до нової ситуації, а тому ніхто не знає, яким буде ЄС через 10 років.

Україна та інші держави усвідомлюють, що насамперед ЄС, а не НАТО вирішує, чи бути їм у Європі, чи в європейській «сірій зоні». Вони також розуміють, що при прийнятті рішень ЄС керуватиметься міркуваннями не зовнішньої, а внутрішньої політики; вони розуміють, що «європейський вибір» означає участь Європи в їх внутрішніх справах. Стратегічний характер партнерства між ЄС та Україною підтверджує той факт, що ЄС залишається найбільшим фінансовим донором України. Концептуально, спільна стратегія ЄС щодо України базується на аналізі, який визначає підтримку верховенства права та зміцнення демократії як основу майбутніх відносин між Євросоюзом та Україною. Політичний підтекст не викликає сумнівів: демократична Україна є стратегічним партнером Союзу, і значення цього партнерства постійно зростає. Втім, існують два різні образи України.

Перший — це імідж України на міжнародній арені. Україна стала першою з колишніх країн Радянського Союзу, яка налагодила партнерство з ЄС та підписала Хартію з НАТО в 1997 р. Україна здійснила кроки, спрямовані на відмову від ядерної зброї, послала миротворців на Балкани, є членом Ради Європи та Ради Безпеки ООН, виступила гарантом миру в Молдові, засудила збройний конфлікт між Грузією та Росією, який розгорнувся в серпні 2008 року.

Але існує й інша Україна, яка вкрай потребує внутрішніх реформ. Контраст між зовнішніми успіхами України та її внутрішніми потребами є реальністю. Політична структура України є нестабільною, їй бракує повноцінного, сформованого громадянського суспільства, вона потребує поліпшення системи управління, їй не вистачає поваги до закону. Залишаються проблеми, які потребують негайного вирішення, особливо — пов'язані із постійними політичними кризами та енергетичною залежністю від Росії.

Дуже важливо, насамперед, забезпечити виконання взятих на себе зобов'язань за Угодою про партнерство та співробітництво між Україною та ЄС (УПС). Послідовне виконання УПС, вирішення ряду проблемних питань з ЄС у сфері доступу до ринку, активізація процесу європейської інтеграції дозволить Україні збільшити надходження до бюджету за рахунок відміни дискримінаційних акцизних ставок на лікєро-горілчані вироби та сигарети, а також відміни заборони ввезення в Україну транспортних засобів, які на момент ввезення були виготовлені 5 і більше років тому, дати потенційним інвесторам з країн — членів ЄС чіткий сигнал щодо покращення інвестиційного клімату в Україні, що сприятиме збільшенню інвестицій, ефективніше відстоювати свої інтереси в антидемпінгових розслідуваннях, створити зону вільної торгівлі з ЄС, створити умови для виконання критеріїв повного членства в ЄС. Звичайно, зараз дуже важко дати вичерпні відповіді на поставлені проблеми. Ці всі поставлені питання вказують на те, що ми маємо справу з досить неоднозначним процесом, який поєднує в собі як позитивні, так і негативні для України аспекти.

Позитивний вплив вступу нових країн — членів ЄС полягає, по-перше, в тому, що він однозначно призвів до істотного зміцнення та підвищення потенціалу торгівлі між Україною та новими країнами-членами ЄС. Але головною проблемою зовнішньоекономічної діяльності України залишається низька конкурентоспроможність в тих секторах міжнародного ринку продукції та послуг, які розвиваються найбільш динамічно і визначають майбутнє світової економіки. Основу українського експорту складають товари, по яких на міжнародних ринках відбуваються суттєві коливання попиту і надзвичайно жорстка цінова конкуренція. По-друге, головні експортно-орієнтовані галузі України залишаються надзвичайно енергоємними, що робить їх критично залежними від імпортованих енергоносіїв.

Проблеми конкурентоспроможності підприємств загострює недосконалість діючих схем фінансування експорту. Високі процентні ставки на кредитному ринку України (для українських експортерів фінансові ресурси в 3–4 рази дорожчі, ніж для їх конкурентів з розвинутих країн), обмежений доступ до схем довгострокового кредитування перешкоджають модернізації виробництва та управління, впровадженню сучасних схем міжнародного маркетингу. Проблеми низької конкурентоспроможності українських експортерів полягають і в тому, що на перспективних і найбільш динамічних сегментах світового ринку конкурують потужні транснаціональні корпорації (ТНК) країн Заходу, що сьогодні здійснюють 60 % світового торгового обороту [7, с. 99].

Для України характерною є слабкість інститутів банківської і страхової системи. Нерозвинутими є меха-

нізми надання гарантій та страхування експортних поставок — це підвищує ризики зовнішньої економічної діяльності. Недостатньо відпрацьованим залишається механізм відшкодування експортерам податку на додану вартість (ПДВ), внаслідок чого заборгованість державного бюджету перед виробниками (в першу чергу, експортерами) постійно збільшується або залишається сталою. Політика захисту вітчизняного виробника здійснюється в Україні в спотворених формах, що порушує умови конкуренції.

Головна проблема чинного зовнішньоторговельного режиму полягає для українських експортерів у відсутності вагомих стимулів та наявності істотних прихованих (неявних) обмежень на експорт — це так звані операційні або нетарифні витрати при здійсненні зовнішньої торговельної діяльності. В Україні операційні витрати становлять близько 40 % від прибутку (в розвинутих країнах 3–5 %). Такі значні витрати пов'язані з недосконалою податковою системою, бюрократичним втручанням, нестабільним законодавством, низькою якістю послуг митної служби, а також бар'єрами, що створюються внаслідок недоліків у роботі банківської сфери.

Головними зовнішніми чинниками, що ускладнюють роботу українських експортерів, є: значне посилення міжнародної конкуренції протягом останніх 10 років, що є характерною рисою нового етапу розвитку світової економіки; стрімке підвищення вимог споживачів до технологічного рівня та якості товарів зумовлене науково-технічним прогресом і новими можливостями інформаційного обміну між країнами; перехід від простих до більш витончених форм протекціонізму, активне використання впливовими країнами механізмів політичної підтримки своїх експортерів; неефективність політики України в напрямку міжнародної економічної інтеграції.

Стратегічні цілі зовнішньої торговельної політики України полягають насамперед в тому, щоб розвинути експортний потенціал, виходячи з таких орієнтирів міжнародної спеціалізації національної економіки, які б органічно поєднувались з вигідними для України напрямами структурних змін в економіці; перебудувати структуру експорту, наблизити її до пропорцій, властивих розвиненим країнам світу, надати пріоритету секторам, які визначають майбутнє світової економіки.

Стратегічною метою України і надалі повинна бути зовнішня торговельна політика, зорієнтована на нарощування експорту. Однак модель такої політики потребує істотних змін. Безперспективним є продовження нинішньої політики, за якої збільшення експорту відбувається внаслідок «виштовхування» за кордон продукції, що не має збуту на внутрішньому ринку (через обмежений платоспроможний попит), тим більше, коли це автоматично призводить до зростання імпорту енергоресурсів. Стратегія України в зовнішньоекономічній діяльності має визначатися з урахуванням наступних складових: 1) більш активне застосування політичних, дипломатичних та інших інструментів подолання бар'єрів на шляху виходу українських експортерів на іноземні товарні ринки; 2) протидія дискримінаційним заходам з боку торговельних партнерів України шляхом вдосконалення нормативно-правової бази і механізмів надання консультаційної, інформаційної, юридичної та іншої державної підтримки експортерам.

По-друге, запровадження в нових країнах — членах ЄС єдиного торговельного режиму призвело до зниження рівнів імпортних тарифів у нових членах ЄС, тому що останні повинні були запровадити в себе єдині європейські ставки митного тарифу. Крім того, країни запровадили у себе чинну в ЄС Загальну систему преференцій.

По-третє, інтеграція до ЄС призвела до запровадження в країнах-нових членах Євросоюзу більш розвинених інститутів ринкового регулювання, які сприяють розширенню торгівлі. Поширення на ці країни європейського права, безперечно, полегшило умови комерційної діяльності українських експортерів та імпортерів на їх ринках, зменшило витрати на укладення зовнішньоторговельних угод. З іншого боку, запровадження більш чіткого порядку регулювання призвело до певного зменшення обсягів контрабандних торговельних операцій, нелегальної міграції та інших форм тіньових операцій — це має позитивний вплив на державний бюджет України.

В Україні роль ринкових інститутів у регулюванні зовнішньоекономічної діяльності залишається слабкою. Органи державного управління, які зберігають вагомий вплив на умови зовнішньої торговельної діяльності, поки що не змогли створити повноцінних умов, які б сприяли підвищенню конкурентоспроможності національного бізнесу загалом.

По-четверте, інтеграція України до ЄС з єдиною валютною системою сприятиме зростанню обсягів використання євро в зовнішньоекономічних відносинах України, а отже, і деякому послабленню залежності української гривні від долара США. Більш активне використання євро на території України може стати фактором, що забезпечить більшу передбачуваність валютної політики України, зменшення валютних ризиків для українських компаній, які торгують з країнами ЄС. Має місце нестабільність і непередбачуваність змін валютного курсу гривні щодо долара США. Так, спостерігалася в першій половині 2008 року раптова ревальвація, а наприкінці року обвальне падіння гривні щодо долара США. Це створює додаткові валютні ризики для учасників експортно-імпортних операцій, особливо це стримує експорт.

По-п'яте, зважаючи на більш тісні політичні відносини України зі своїми сусідами, порівняно з більшістю інших нових членів ЄС, вона може досягнути більшого впливу на процеси прийняття сприятливих для себе рішень в ЄС. Йдеться, зокрема, про оцінку виконання Україною зобов'язань (передбачених Угодою про партнерство та співробітництво) та полегшення доступу України до європейських фондів.

Разом з тим інтеграція України із Європейським Союзом матиме й певні негативні наслідки для економіки України. Серед них можна передбачити наступні.

На нових членів ЄС вже поширилися норми регулювання ЄС щодо окремих «чутливих» секторів економіки — це металургія, текстильна галузь, де зараз використовуються квоти, а також сільське господарство з його розвиненим арсеналом протекціонізму та колективного субсидювання. Отже, має місце певне підвищення рівня нетарифного протекціонізму. Однак вплив цих заходів на економіку України є обмеженим з наступних причин: а) через загальну тенденцію лібералізації імпортного регулювання в ЄС в результаті реалізації заходів в рамках СОТ, тобто забезпечення виконання зобов'язань,

передбачених чинною Угодою про партнерство та співробітництво між Україною та ЄС і лише після цього стане можливим утворення зони вільної торгівлі та набуття Україною статусу асоційованого члена Європейського Союзу; б) через тенденцію розширення чинних європейських квот, з перспективою вже в 2010 р. мати на ринку ЄС значно більш ліберальний режим торгівлі металами та текстилем.

ЄС підвищує конкурентоспроможність його нових країн-членів відносно українських постачальників на окремих ринках ЄС, таких, як ринок металів (Польща, Словаччина), текстиль (практично всі нові країни-члени ЄС), сільгосппродукція (Угорщина), продукти харчування (Польща, Угорщина, Болгарія), напої (практично всі нові країни — члени ЄС). Крім того, зважаючи на значно більш високі темпи реструктуризації сектору машин і устаткування в Польщі, Угорщині, Чехії та Словенії, перспективи виходу України на відповідні ринки країн ЄС можуть істотно погіршитись, якщо тільки не будуть вжиті заходи щодо налагодження кооперації з новими країнами — членами ЄС.

В нових країнах-членах ЄС діють єдині європейські стандарти та норми безпеки споживання. Це, безперечно, ускладнює умови поставок Україною машин, устаткування, взагалі — будь-якої технічно складної продукції. На нових членів ЄС поширилися чинні правила та практика застосування антидемпінгових заходів, що означає розширення сфери антидемпінгових розслідувань та обмежень стосовно України. Запровадження в нових країнах-членах ЄС візового режиму стосовно громадян України вже обмежує кількість приватних ділових поїздок між країнами, збільшує витрати на здійснення зовнішньоекономічних угод, що негативно позначається на обсягах взаємної торгівлі та інвестицій. Разом з тим український експорт у його нинішній структурі навряд чи істотно постраждає від цього, адже він сконцентрований на тих позиціях, які становлять критичний імпорт наших зарубіжних партнерів.

Із створенням ЄС його нові країни-члени взяли на себе зобов'язання щодо застосування до країн, що розвиваються, пільг за Загальною системою преференцій, чинною в Європейському Союзі. Країни, що розвиваються, отримують полегшений доступ на ці ринки, що підвищить їх конкурентні позиції. Враховуючи, що обсяги таких пільг будуть вищими, ніж може використовувати Україна, загальним результатом може стати певне послаблення конкурентних позицій українських постачальників. Після вступу до ЄС нових членів пов'язана з цим лібералізація їх інвестиційних режимів зумовила підвищення до них уваги з боку іноземних інвесторів і певну переорієнтацію прямих іноземних інвестицій з України на економіки нових країн — членів ЄС. Враховуючи наслідки вступу нових країн-членів до ЄС, для України є назрілим питанням розвиток механізмів сприяння вітчизняним експортерам. Тому надзвичайної актуальності набуває визначення системи фінансово-кредитних установ, які сприятимуть діяльності експортерів.

Функціонування та стабільний розвиток зовнішньоекономічної діяльності не можливо без застосування митних режимів. Митні режими закріплені інституційними нормами та забезпечені сукупністю легальних нормативних засобів. Дані режими визначають порядок

регулювання, який виражений в комплексі засобів, що характеризують сполучення взаємозв'язку між можливостями і заборонами та забезпечують нормальне функціонування суспільних відносин, пов'язаних з зовнішньоекономічною діяльністю. Поняття режим найбільш точно розкривається в кібернетиці. Тому що саме в кібернетичних системах певним чином комбінуються стимули та обмеження.

Взагалі регуляторні режими мають такі ознаки: 1) вони встановлюються органами державної влади та місцевого самоврядування та забезпечуються ними; 2) мають мету специфічним чином регламентувати конкретні галузі суспільних відносин; 3) це порядок регулювання, який складається з сукупності економічних та організаційно-розпорядчих засобів та характеризуються певним їх співвідношенням; 4) створюють конкретний ступінь сприятливих та несприятливих умов щодо задоволення інтересів суб'єктів та їх поєднання [9]. Митні режими, як складову загально регуляторних режимів, можна охарактеризувати таким чином: вони встановлюються державними органами влади; мають мету регулювати зовнішньоекономічну діяльність; створюють сприятливі та несприятливі умови для зовнішньоекономічної діяльності. Застосування митних режимів здійснюється з метою захисту кордонів та забезпечення безпеки держави.

Захист вітчизняних товаровиробників здійснюється за допомогою тарифного та нетарифного регулювання, які набувають практичного втілення в митних режимах.

В Україні в період 2004—2007 років спостерігалась тенденція збільшення зовнішньоекономічних операцій (рис. 1). Але 2008 рік став рубіжною точкою, а з вересня місяця кількість зовнішньоекономічних операцій зменшилась майже вдвічі. Причиною цього явища є світова фінансова криза. В грудні державою розпочалися антикризові заходи в напрямку збільшення ввізного мита та квотування імпорту. Тому доцільно виділити крім існуючих в теорії та практиці політик протекціонізму та вільної торгівлі ще й антикризову зовнішньоекономічну політику чи політику в умовах кризи.

Питанням аналізу та вдосконаленню митного регулювання займалось багато вітчизняних та зарубіжних вчених-економістів.

О. Гребельник з метою вдосконалення застосування режимів експорту та імпорту запропонував алгоритм планування митних надходжень до Державного бюджету. Критерієм оптимальності визначеного рівня оподаткування зовнішньоекономічних відносин встановлено відповідність прогнозованого та фактичного рівня доходів до Державного бюджету країни в результаті оподаткування зовнішньоекономічних операцій [10].

Підґрунтям планування митних платежів є побудова економетричної моделі прогнозування, яка передбачає відстеження певного взаємозв'язку між змінами в митному і податковому законодавстві відносно оподаткування зовнішньоекономічних операцій та надходженнями до Державного бюджету. О. Гребельник запропонував формування моделей митних процедур у контексті адаптованості до нових умов господарювання, а також рекомендував критерії й важелі підвищення ефективності застосування митних режимів. Класифікував митні режими на п'ять груп з метою їх уніфікації та аналізу застосування. До першої віднесені режими, які викори-

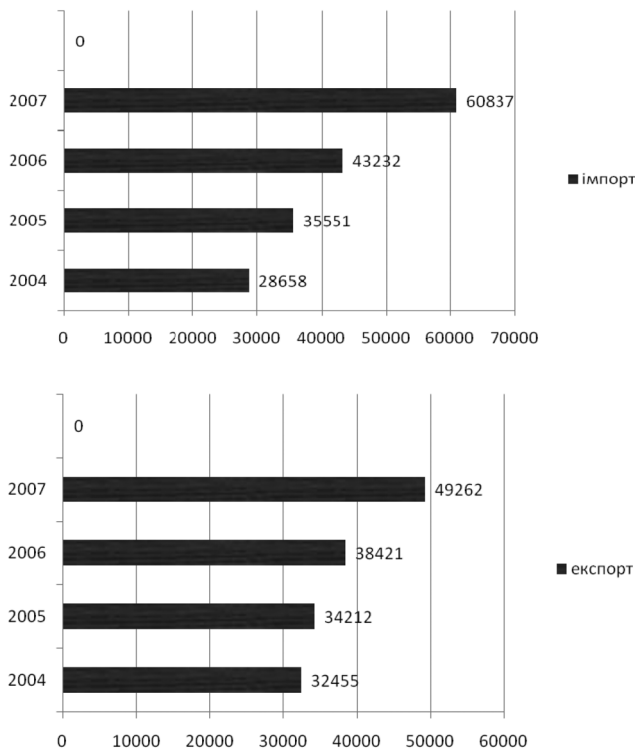


Рис. 1. Тенденція зростання експорту та імпорту в Україні, млн. дол. США

стовуються при здійсненні основного обсягу зовнішньоторговельних операцій, що пов'язані з проданими українськими суб'єктами зовнішньоекономічної діяльності товарами до інших країн і закупівлею товарів для потреб вітчизняного виробника. Це експорт, реекспорт, тимчасове ввезення (вивезення), імпорт, реімпорт. Особливе місце в даній групі посідають режими — спеціальна митна зона та вільний склад [10].

До другої групи включено митні режими, за яких переміщення товарів через кордон, поєднується із здійсненням митними органами конкретних операцій в інтересах відповідних організацій або осіб з наданням для них певних послуг. Це режими митного складу, магазину безмитної торгівлі.

До третьої групи віднесено митні режими, в рамках яких товари переміщуються через кордон у зв'язку з їх переробкою в іншій країні. До даної групи варто віднести режими: переробка на митній території, переробка під митним контролем, переробка за межами митної території.

Четверта група об'єднує режими, які використовуються при припиненні зовнішньоекономічних операцій (у зв'язку з неможливістю або неефективністю реалізації транзиту на ринку України). Це такі як відмова на користь держави та знищення або руйнування [10].

Як самостійний виділено митний режим — транзит. У даному випадку товари не купуються і не реалізуються суб'єктами зовнішньоекономічної діяльності України, а переміщуються через територію України з метою доставки з однієї іноземної країни до іншої [9]. Але дієвого механізму застосування митних режимів з точки зору задоволення інтересу підприємців не було відпрацьовано.

Аналізом ефективності використання митних режимів та їх відповідності міжнародним вимогам займа-

лися В. Науменко, П. Пашко, В. Русков, С. Терещенко [11; 12]. Ці вчені розглянули юридичні аспекти застосування митних режимів. Проаналізували законодавчо-нормативну базу регулювання зовнішньоекономічної діяльності. Визначили переваги та недоліки існуючої системи митного оподаткування.

В. Васенко ґрунтовно розкрив механізм застосування режиму спеціальна митна зона. Надав механізм розвитку спеціальних економічних зон [13]. М. Поважна запропонувала логістичну схему вдосконалення митних взаємовідносин. Надала ієрархічну схему логістичної системи митної переробки вантажів, що можна віднести до режимів митний склад, експорт, імпорт, транзит. І. Смирнов надав логістичні характеристики митних режимів. Він розкрив структуру митної логістики. Надав класифікацію та логістичну характеристику митних режимів згідно з Митним кодексом України в зовнішньоторговельному контексті. І. Смирнов класифікував митні режими за ознаками: залежно від використання заходів економічної політики, від накладання мита та митних зборів, від необхідності ліцензування учасників митних режимів, від характеру зовнішньоторговельних операцій. І Смирнов розкрив поділ та логістичні операції митних складів [14].

Є. Додін визначив режим створення сприяння окремим підприємцям резидентам та визначив критерії застосування даного режиму і його правові аспекти. Але даний режим не можна віднести до числа основних митних режимів [15].

Б. Росінський та М. Шестакова внесли вагомий вклад в юридичному застосуванні митних режимів у Російській Федерації. При цьому було проаналізовано можливість застосування існуючих митних режимів (випуск щодо зовнішнього споживання, експорт, міжнародний митний транзит, переробка на митній території, тимчасовий ввіз, митний склад тощо) та розроблено шляхи щодо вдосконалення правової бази у відповідності до міжнародних стандартів [16; 17].

О. Лукьяненко запропонувала моделювати наслідки скорочення експортного мита у межах виконання торговельних угод та митно-тарифних реформ в Україні. Розробила рекомендації щодо вдосконалення податкової та митної політики. Вона визначила особливості митного регулювання в Україні та проаналізувала рекомендації міжнародних фінансових організацій щодо реформування митної системи України. Але окремо інших режимів крім експорту та імпорту в роботі не було проаналізовано [18]. Кожний з даних вчених вніс вагому лепту в питання вдосконалення застосування регуляторного режиму. Але за певні часи не було відпрацьовано систематизованого та ефективного механізму застосування митних режимів як комбінації стимулів та обмежень.

У відповідності до Митного кодексу України митний режим визначається як сукупність норм, що встановлені законами з питань митної справи й залежно від заявленої мети переміщення товарів і транспортних засобів через митний кордон України визначають порядок такого переміщення та обсяг митних процедур, які при цьому здійснюються [9].

А. Яцушко зазначає, що митний режим являє собою комплекс правових норм, які встановлюють правовий статус товарів, транспортних засобів, предметів, які не є товарами; правовий статус осіб, які мають відношення до

володіння, користування, розпорядження ними; порядок переміщення товарів через митний кордон на митну територію; порядок знаходження (перебування) на ній і вивезення за її межі залежно від країни походження товарів, їх виду тощо [19]. В. Ляшенко визначив поняття режиму як певної сукупності стимулів та обмежень, зазначивши значущість митних режимів для здійснення ефективного державного впливу на економіку [20].

Приєднуючись до класичного підходу наданого вченими та у чинному законодавстві змісту поняття митний режим, слід зазначити, що даний режим є дієвим інструментом реалізації митної політики, який являє сукупність стимулів та обмежень щодо здійснення зовнішньоекономічної діяльності.

У відповідності до існуючого законодавства в Україні передбачено тринадцять митних режимів: імпорт; експорт; реімпорт; реекспорт; транзит; тимчасове ввезення (вивезення); митний склад; спеціальна митна зона; магазин безмитної торгівлі; переробка на митній території України; знищення або руйнування; відмова на користь держави. Юридично є можливість застосовувати всі тринадцять режимів в процесі здійснення зовнішньоекономічної діяльності.

В роботі [26] підкреслюється, що як свідчить практика звернень громадян до Міністерства юстиції, однією з проблем при тимчасовому в'їзді нерезидентів на територію України, наприклад, з метою відпочинку, є проблема тимчасового ввезення транспортних засобів, що перебувають на постійному обліку у відповідних реєстраційних органах іноземних держав. Під терміном «нерезидент» законодавець має на увазі не тільки громадян інших держав (іноземців), а її громадян України та осіб без громадянства, які мають постійне місце проживання за межами України, у тому числі тих, які тимчасово перебувають на території України (ст. 1 Закону України «Про порядок ввезення (пересилання) в Україну, митного оформлення й оподаткування особистих речей, товарів та транспортних засобів, що ввозяться (пересилаються) громадянами на митну територію України»).

При цьому існує практика застосування судами України адміністративного стягнення, передбаченого ст. 336 Митного кодексу України у вигляді конфіскації в дохід держави транспортних засобів як безпосередніх об'єктів порушення митних правил за здійснення операцій з транспортними засобами, що перебувають під митним контролем, а саме зміна їх стану, користування та розпорядження ними без дозволу митного органу. Для того, щоб не потрапити у вищезгадану ситуацію, слід пам'ятати, що незнання законів не звільняє від юридичної відповідальності, а тому перед тим, як в'їжджати в Україну на автомобілі, необхідно ознайомитись з порядком перетинання державного кордону України та з умовами тимчасового ввезення транспортних засобів на митну територію України.

Основними законодавчими актами, що регулюють порядок ввезення на митну територію України громадянами особистих речей та транспортних засобів, зокрема, є Конвенція про тимчасове ввезення, до якої Україна приєдналася згідно з Законом України від 24 березня 2004 р. № 1661, Митний кодекс України, Закон України «Про порядок ввезення (пересилання) в Україну, митного оформлення й оподаткування особистих речей, товарів та транспортних засобів, що ввозяться (пересилаються) громадянами на митну територію України».

Отже, згідно: ч. 1 ст. 186, ст. 187 Митного кодексу України (далі — Кодекс) декларант самостійно визначає митний режим товарів і транспортних засобів, які переміщуються через митний кордон України, відповідно до мети їх переміщення та на підставі документів, що подаються митному органу для здійснення митного контролю та митного оформлення.

Питання, пов'язані із здійсненням митного контролю відповідно до заявленого митного режиму, регулюються спеціально уповноваженим центральним органом виконавчої влади в галузі митної справи, який визначає порядок здійснення такого контролю та надає роз'яснення щодо застосування відповідних митних процедур. Питання митного режиму тимчасового ввезення врегульовані гл. 34 Кодексу. Так, згідно зі статтями 204–206 цієї глави Кодексу тимчасове ввезення (вивезення) - митний режим, відповідно до якого товари можуть ввозитися на митну територію України чи вивозитися за межі митної території України з обов'язковим наступним поверненням цих товарів без будь-яких змін, крім природного зношення чи втрат за нормальних умов транспортування.

Переміщення товарів у режимі тимчасового ввезення (вивезення) передбачає:

1) подання митному органу документів на такі товари з обґрунтуванням підстав їх тимчасового ввезення на митну територію України (вивезення за межі митної території України);

2) надання митному органу, що здійснює митне оформлення товарів, які тимчасово ввозяться (вивозяться), зобов'язання про їх зворотне вивезення (вивезення) у строки, що обумовлені метою тимчасового ввезення (вивезення), але не перевищують строків, установлених цим Кодексом;

3) подання митному органу, що здійснює митне оформлення товарів, які тимчасово ввозяться (вивозяться), дозволу відповідного компетентного органу на тимчасове ввезення (вивезення) товарів, якщо отримання такого дозволу передбачено законом.

Дозвіл на тимчасове ввезення на митну територію України (тимчасове вивезення за межі митної території України) під зобов'язання про зворотне вивезення допускається, зокрема щодо транспортних засобів, що використовуються виключно для перевезення пасажирів і товарів через митний кордон України.

Рішення про допущення товарів до переміщення через митний кордон України в режимі тимчасового ввезення (вивезення) приймається митним органом у порядку, що визначається Кабінетом Міністрів України (ч. 1 ст. 207 Кодексу).

Порядок ввезення, митного оформлення п оподаткування транспортних засобів, що ввозяться громадянами на митну територію України, встановлює, зокрема, Закон України «Про порядок ввезення (пересилання) в Україну, митного оформлення й оподаткування особистих речей, товарів та транспортних засобів, що ввозяться (пересилаються) громадянами на митну територію України».

Відповідно до частин 2–5 ст. 11 зазначеного Закону, тимчасове ввезення транспортних засобів дозволяється громадянам-нерезидентам для власних потреб терміном до одного року. Цей термін може бути продовжено Державною митною службою України або уповноваженими Державною митною службою України митними органами з урахуван-

ням гуманітарної, наукової, господарської та інших видів діяльності громадян, які ввезли такі транспортні засоби.

Транспортні засоби, тимчасово ввезені під письмове зобов'язання про зворотне вивезення, не можуть бути передані у володіння або користування іншим особам. Такі транспортні засоби можуть бути оформлені для постійного користування після сплати відповідних податків та зборів, передбачених законодавством при ввезенні транспортних засобів для вільного використання.

Тимчасове ввезення транспортних засобів дозволяється за наявності документа, що підтверджує їх реєстрацію за межами України. У разі невиконання цієї умови зазначені транспортні засоби підлягають митному оформленню для постійного користування.

Транспортні засоби, тимчасово ввезені громадянами-перезидентами на митну територію України для власного користування на термін, що перевищує два місяці, підлягають реєстрації в органах Державної автомобільної інспекції Міністерства внутрішніх справ України, крім випадків, визначених Кабінетом Міністрів України.

Також спільним наказом Державної прикордонної служби України та Державної митної служби України від 24 листопада 2003 р. № 297/793, зареєстрованим у Міністерстві юстиції 9 грудня 2003 р. за № 1 133/8454, затверджено Технологію прикордонного та митного контролю у пунктах пропуску через державний кордон (далі — Технологія). Відповідно до пункту 4.2 Технології, транспортний засіб зупиняється один раз на лінії паспортного контролю.

Після проведення посадовою особою Державної прикордонної служби України перевірки документів посадова особа митного органу інформує громадянина-нерезидента, який ввозить на територію України транспортний засіб особистого користування, що перебуває на постійному обліку в реєстраційних органах іноземних держав, про необхідність ознайомлення з умовами тимчасового ввезення транспортних засобів на митну територію України, відомості про що розміщені на інформаційних стендах, наявність яких перед зоною митного контролю та безпосередньо у цій зоні передбачена п. 9.6 цієї Технології, а також з відомостями на таких стендах, зокрема про:

— необхідність обов'язкової реєстрації транспортних засобів в органах Державної автомобільної інспекції Міністерства внутрішніх справ України (для транспортних засобів за кодами 87.01–87.05 Української класифікації товарів зовнішньоекономічної діяльності, якщо строк їх тимчасового ввезення для власного користування перевищуватиме два місяці);

— необхідність обов'язкового вивезення транспортного засобу за межі України в строк, визначений законодавством, або оформлення цього транспортного засобу з метою вільного обігу на митній території України в порядку, встановленому законодавством України;

— відповідальність за порушення визначених законодавством умов тимчасового ввезення на митну територію України транспортних засобів особистого користування, що перебувають на постійному обліку в реєстраційних органах іноземних держав, передбачену Митним кодексом України.

Громадянин-нерезидент, який тимчасово ввозить транспортний засіб особистого користування, що перебуває на постійному обліку в реєстраційних органах іноземних держав, не надає письмового зобов'язання про зворотне вивезення транспортного засобу.

Недотримання громадянами-нерезидентами визначених законодавством умов увезення на митну територію України транспортних засобів особистого користування, що перебувають на постійному обліку в реєстраційних органах іноземних держав, тягне за собою відповідальність, передбачену Митним кодексом України.

Митний контроль здійснюється посадовою особою митного органу шляхом візуального огляду транспортного засобу, перевірки документів, що підтверджують право власності на транспортний засіб (або користування ним), реєстраційних (технічних) документів, а також документів, що підтверджують постійне місце проживання особи.

Облік транспортних засобів особистого користування, що ввозяться громадянами чи-нерезидентами та перебувають на постійному обліку в реєстраційних органах іноземних держав, здійснюється посадовими особами митного органу в електронному вигляді на підставі окремого Протоколу до Угоди про інформаційний обмін між Адміністрацією Державної прикордонної служби України та Державною митною службою України.

Пунктом 9.6 Технології, зокрема, визначено, що інформаційні матеріали, які розміщуються у пункті пропуску та ведуться контрольними службами, в обов'язковому порядку повинні містити інформацію, потрібну для перетинання державного кордону України громадянами та особами без громадянства, зокрема щодо їх прав та обов'язків під час перебування у пункті пропуску та проходження того чи іншого видів контролю. Інформаційні стенди щодо порядку перетинання державного кордону України в спрощеному порядку мають бути викладені державною мовою, мовою суміжної держави та англійською мовою.

Інформаційні стенди з інформацією про митні правила, потрібну громадянам-нерезидентам для тимчасового ввезення транспортних засобів, що перебувають на постійному обліку в реєстраційних органах іноземних держав, розміщуються перед зоною митного контролю та безпосередньо в цій зоні й повинні містити, зокрема, попередження про відповідальність за порушення митних правил.

Разом з тим у 2004 р. Україна приєдналася до Конвенції про тимчасове ввезення — міжнародно-правового документа, який встановлює уніфіковані положення щодо тимчасового ввезення.

Так, згідно з п. 2 ст. 2 та ст. 15 цієї Конвенції режим тимчасового ввезення надається із загальним умовним звільненням під ввізного мита і податків та без застосування ввізних обмежень чи заборон економічного характеру.

Кожна з Договірних Сторін зводить до мінімуму митні формальності, які стосуються пільг, передбачених цією Конвенцією.

Користуються правом на тимчасове ввезення відповідно до ст. 2 цієї Конвенції, зокрема, транспортні засоби комерційного чи приватного використання (п. «а» ст. 2 Додатка щодо транспортних засобів до зазначеної Конвенції (Додаток С)).

При цьому «комерційне використання» означає платне перевезення осіб або промислове чи комерційне платне або безоплатне перевезення вантажів; «приватне використання» означає перевезення особою виключно для особистих потреб, за винятком будь-якого комерційного використання (пункти «b» та «c» ст. 1 Додатка С до Конвенції).

На пальне, що міститься в стандартних баках тимчасово ввезених транспортних засобів, а також мастильні матеріали, призначені для звичайних потреб зазначених транспортних засобів, надаватиметься звільнення від ввізного мита та податків і не застосовуватимуться заборони та обмеження на ввезення (п. 1 ст. 4 Додатка С до Конвенції).

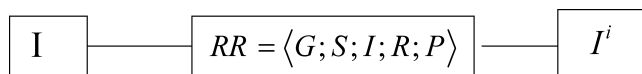
У той же час, пунктом «в» ст. 5, ст. 6 та п. «в» ст. 7 Додатка С до Конвенції встановлено, що для того, щоб можна було скористатись правами на пільги, які надаються цим Додатком, транспортні засоби приватного використання повинні бути зареєстрованими на території, яка не є територією тимчасового ввезення, па ім'я особи, яка зареєстрована або постійно проживає за межами території тимчасового ввезення, і ввозитись та використовуватись особами, які постійно проживають па такій території. Згода на тимчасове ввезення транспортних засобів надається без вимагання митного документа або гарантії.

Незважаючи на положення ст. 5 цього Додатка, транспортні засоби приватного використання можуть використовуватись третіми особами, які мають належний дозвіл користувача права на тимчасове ввезення. Кожна Договірна Сторона може дозволити таке використання особою, яка постійно проживає на її території, зокрема якщо вона використовує його від імені і згідно з інструкціями користувача права на тимчасове ввезення.

У разі, якщо за рішенням сулу транспортний засіб — предмет порушення митних правил конфісковано в дохід держави, варто пам'ятати, що відповідно до частин 1, 8 ст. 393 Митного кодексу України постанова у справі про порушення митних правил може бути оскаржена особою, стосовно якої вона винесена, або представником такої особи. Порядок оскарження постанови суду (судді) у справі про порушення митних правил та внесення подання прокурором на постанову визначається Кодексом України про адміністративні правопорушення та іншими законами.

Так, ст. 290 Кодексу України про адміністративні правопорушення передбачено, що постанову по справі про адміністративне правопорушення може бути опротестовано прокурором. При цьому відповідно до ч. 2 ст. 291 вищезазначеного Кодексу принесення прокурором протесту зупиняє виконання постанови до розгляду протесту. Також згідно із положеннями ч. 1 ст. 291 цього Кодексу постанову судді у справах про адміністративні правопорушення може бути скасовано або змінено за протестом прокурора самим суддею, а також незалежно від наявності протесту прокурора — головою вищестоящого суду, його першим заступником або заступниками.

В. Ляшенко запропонував використовувати при аналізі впливу регуляторних режимів на підприємницький інтерес схему, аналогічну марксистській щодо метаморфозу товару. Дана схема має такий вигляд: «інтерес — режим — інтерес» [20]. У конкретизованому стані вона має вигляд:



$RR$  — регуляторний режим, як система; де:  $G$  — множина цілей, які декларуються досягти при введенні даного режиму;  $S$  — множина суб'єктів, на які розповсюджується дія даного режиму;  $I$  — множина норм, правил, обмежень та умов (необхідних та достатніх), які

необхідні для досягнення цілей, що декларуються, тому що саме правила визначають характер «гри», встановлюють засіб взаємозв'язку між суб'єктами та впровадження обмеження на використання ресурсів та стратегій в боротьбі за досягнення економічних цілей чи затвердження економічної влади на ринку. Дана складова являє собою найбільш складний та в більшості визначений компонент, який формує економічний режим. Системно він визначається таким чином:

$$I = \langle O; U; H; R_n; R_i; R_s; R_a; R_{at}; R_l; R_{vk}; R_k \rangle$$

де  $O$  — множина обмежень, які стосуються суб'єктів, що задіяні в процесі формування режимів;  $U$  — сукупність умов необхідних та достатніх для задоволення суб'єктів;  $H$  — множина санкцій та штрафів, які застосовуються до порушників інституційних обмежень;  $R_n$  — відповідно загальний, спеціальний та пільговий податковий режим;  $R_s$  — відповідно загальний, пільговий та спеціальний режим сертифікації;  $R_i$  — відповідно загальний, пільговий та спеціальний режим ліцензування підприємницької діяльності;  $R_r$  — відповідно загальний, пільговий та спеціальний режим реєстрації підприємницької діяльності;  $R_a$  — відповідно загальний, пільговий та спеціальний режим в сфері акредитації;  $R_{at}$  — відповідно загальний, пільговий та спеціальний режим в сфері атестації;  $R_l$  — відповідно загальний, пільговий та спеціальний митний режим;  $R_{vk}$  — відповідно загальний, пільговий та спеціальний режим валютного курсу;  $R_k$  — відповідно загальний, пільговий та спеціальний режим кредитування;  $R$  — множина ресурсів, які задіяні в процесі реалізації даного режиму;  $P$  — множина політик чи стратегій, які націлені на досягнення та реалізацію об'єктивних цілей.

Дану схему («інтерес — режим — інтерес») доцільно розглянути для застосування безпосередньо в зовнішньоекономічній діяльності. В даному випадку при зміні митної політики «вихідний інтерес» буде також змінюватися. Слід зазначити, що на «вихідний інтерес» діє також певна множина елементів.

Яскравим прикладом маневрування регуляторним митним режимом є газовий конфлікт між урядом держави та компанією RosUkrEnergO AG. Зміст даного конфлікту полягає в заміні режиму транзиту, в якому був задекларований газ компанії, на режим імпорту та переведення на баланс компанії НАК «Нафтогаз України» [21]. Метою уряду в даному випадку було задекларовано необхідність зменшення ціни газу для населення за рахунок газу «доньки Газпрому» компанії RosUkrEnergO AG, а метою компанії — транзит газу до Європи. Конфлікт інтересів призвів до ситуації зміни режимів, до якого вдався певний митний орган, що відстоював інтереси Кабміну. На даний момент інформація про конфлікт має не дуже прозорий характер, тому що не надано достатньо офіційних даних, які містять згідно укладеної угоди між «Нафтогазом» та «Газпромом» підстави щодо переведення газу з режиму транзиту до режиму імпорту. Аналізуючи дані, що містяться в пресі формується наступне уявлення про даний конфлікт [21].

Конфлікт розпочався в грудні 2008 року. Компанія RosUkrEnergO AG мала деякі кредитні зобов'язання перед ВАТ «Газпром» та ВАТ «Газпром експорт». Першим етапом легалізації передачі газу RosUkrEnergO AG на ба-



ланс Нафтогазу стало підписання угоди щодо передачі ВАТ «Газпром» та ВАТ «Газпром експорт» права вимоги цього газу НАКу «Нафтогаз України». При цьому в домовленості обговорювалося, що Нафтогаз зобов'язаний використовувати отримані авансом від Газпрому грошові кошти на викуп НАКом 11 млрд. кубометрів газу в рахунок погашення його боргів RosUkrEnergo AG. Зміст другого етапу полягає в легалізації газу RosUkrEnergo AG, а третього — в зарахуванні його на баланс НАКу [21].

НАК «Нафтогаз України» та ВАТ «Газпром» підписали дві типових угоди щодо продажу Газпрому 11 мільярдів кубометрів газу та одночасно покупки того ж обсягу газу. Один з даних контрактів щодо покупки газу і став підставою для переведення газу з газових сховищ після відповідних грошових трансакцій з режиму транзиту до режиму імпорту. Оскільки в газових сховищах зберігався газ не тільки RosUkrEnergo AG, а й Газпрому, була оформлена певним чином декларація щодо імпорту та газ був поставлений на баланс НАКу. Але ПДВ у повному обсязі так і не було сплачено, що суперечить українському законодавству [21].

Дана схема маневрування митними режимами свідчить про недосконалість українського законодавства, і має ознаки порушення норм міжнародного законодавства та прав власності. Тому у подальшому доцільно вдосконалювати стратегії держави, чинні норми в напрямку задоволення як підприємницького так й державного інтересу та неможливості незаконного нехтування інтересами кожної із сторін. Тому доцільно проаналізувати вплив кожного з елементів на «вихідний інтерес».

З показника І (множина норм, правил, обмежень та умов), якій наданий в формулі метаморфози інтересу, доцільно виділити окремо митний режим та розглянути дію й вплив тринадцяти митних режимів, вплив на задоволення інтересу суб'єктів зовнішньоекономічної діяльності та реалізацію державної політики. При цьому доцільно розглянути кожну зі складових митних режимів окремо: державна політика в напрямку зовнішньоекономічної діяльності, власні цілі підприємств, ресурси, норми та правила.

Першою складовою слід зазначити **безліч політик та стратегій, які направлені на досягнення та реалізацію об'єктивних цілей**, тобто в формулі це **Р**. Серед головних митних політик зазначаємо протекціонізм та політику вільної торгівлі. При цьому протекціонізм спрямований на захист економічних інтересів держави, жорсткий митний контроль. Метод вільної торгівлі є протилежним протекціонізму та передбачає зменшення митних процедур, митних ставок та створення атмосфери найбільшого сприяння торгівлі.

Поряд із звичайним, спеціальними (пільговими та обмежувальними). окремо необхідно виділити тимчасовий кризовий режим, при якому можуть бути збільшені мито та розмір квот щодо ввезення товарів тощо. Другою складовою виступає **множина цілей, які декларуються досягти при введенні даного режиму (G)**. Цілями фізичних та юридичних осіб, які займаються зовнішньоекономічною діяльністю можуть бути: ввезення товарів з меншою митною вартістю; збільшення доходу від вільного ввозу та вільного вивозу товарів; зменшення митних платежів; зменшення трансакційних витрат шляхом спрощення митних процедур; транзит; участь у виставках; ввіз у пільговому режимі; знищення та руйнування тощо.

Держава має цілі, які в деяких випадках збігаються з цілями підприємств, а в деяких мають протилежний

характер. Серед цілей держави можна визначити: зменшення контрабанди та контрафактної продукції; захист державних інтересів; обмеження ввозу товарів з метою захисту вітчизняного товаровиробника; максимізація отримання митних платежів тощо.

До **множини суб'єктів, на які розповсюджується дія даного режиму** відносяться підприємства та фізичні особи, які здійснюють зовнішньоекономічні операції. Також до цієї групи відносяться державні органи влади, які регулюють зовнішньоекономічну діяльність (Державна митна служба України, прикордонні служби, Кабінет Міністрів України).

**Норми, правила, обмеження та умови (необхідні та достатні)**, які потрібні для досягнення цілей, що декларуються включають в себе: Митну конвенцію про міжнародні перевезення вантажів із застосуванням книжки МДП; Міжнародну конвенцію про спрощення та гармонізацію митних процедур (Київська конвенція), Митний кодекс України; Цивільний кодекс України, Господарський кодекс України, закони України «Про зовнішньоекономічну діяльність», «Про Митний тариф України», «Про єдиний митний тариф», «Про податок на додану вартість», «Про єдиний збір, який справляється у пунктах пропуску через державний кордон України», «Про операції з давальницькою сировиною в зовнішньоекономічних відносинах», «Про регулювання товарообмінних (бартерних) операцій у галузі зовнішньоекономічної діяльності», «Про порядок здійснення взаєморозрахунків в іноземній валюті», Декрет Кабінету Міністрів України «Про стандартизацію та сертифікацію», Постанови Кабінету Міністрів України «Про затвердження Порядку справляння єдиного збору у пунктах пропуску через державний кордон», «Про затвердження переліку транзиту підакцизних товарів через територію України та пункти на митному кордоні, через які здійснюється ввезення і вивезення цих товарів, та граничні терміни транзиту підакцизних товарів автомобільним і залізничним транспортом через територію України» тощо.

До **множини ресурсів, які задіяні в процесі реалізації даного режиму** відносяться товари та послуги, сировина, гроші, митні платежі, Державна митна служба України, митні склади, митний кордон, прикордонні служби, заводи щодо здійснення митного контролю тощо.

При цьому ресурси можуть змінюватися в залежності від державних інтересів чи інтересів підприємств. У випадку, коли держава прийняла рішення щодо проведення антикризової митної політики (збільшення мита та квотування щодо ввезення деяких товарів) доцільно зробити більш жорсткий митний контроль, додаткові перевірки щодо вилучення контрабанди. Державні органи влади надають нові законодавчі акти. Збільшаться митні платежі та активізуються вітчизняні товаровиробники. Тож розглянемо з точки зору запропонованого концептуального підходу режими імпорту та експорту (табл. 1).

Ефективного фінансово-кредитного забезпечення експортерів вітчизняної продукції можна досягти шляхом створення комплексної системи фінансово-кредитних інститутів на базі наявних інструментів системи експортного фінансування, яка включала б: 1) кредитну експортну інфраструктуру, призначену для обслуговування вітчизняних експортерів; 2) механізм гарантування і страхування експортних кредитів. Щодо кредитної експортної інфраструктури, то вона повинна передбачати комплекс фінансово-

## Системні складові регуляторного митного режиму

Митні режими	Множина цілей, які декларуються при введенні режиму, <i>G</i>	Множина суб'єктів, на які розповсюджується дія даного режиму, <i>S</i>	Множина норм, правил, обмежень та умов (необхідних та достатніх), <i>I</i>	Множина ресурсів, які задіяні в процесі реалізації даного режиму, <i>R</i>	Множина політик чи стратегій, які націлені на досягнення та реалізацію об'єктивних цілей, <i>P</i>	Характеристика
Імпорт	Ввезення товарів з меншим митом, вільний ввіз товарів, обмеження ввозу товару з метою захисту державних інтересів, зменшення контрабанди	Фізичні та юридичні особи, що займаються зовнішньоекономічною діяльністю, держава	Митна конвенція про міжнародні перевезення вантажів із застосуванням книжки МДП; Міжнародна конвенція про спрощення та гармонізацію митних процедур (Киотська конвенція), Митний кодекс України; Цивільний кодекс України, Господарський кодекс України, закони України «Про зовнішньоекономічну діяльність», «Про Митний тариф України», «Про єдиний митний тариф», «Про податок на додану вартість», «Про єдиний збір, який справляється у пунктах пропуску через державний кордон України», «Про регулювання товарообмінних (бартерних) операцій у галузі зовнішньоекономічної діяльності», «Про порядок здійснення взаєморозрахунків в іноземній валюті», Декрет Кабінету Міністрів України «Про стандартизацію та сертифікацію» тощо	Товари, послуги, митні платежі, гроші, засоби щодо митного огляду, сертифікати, вантажна митна декларація, документи, які дають інформацію щодо вартості товарів	Політика вільної торгівлі, політика протекціонізму, антикризова митна політика»	З допомогою величини мита можуть стимулюватися чи обмежуватися здійснення послуг. Обмежування та стимулювання може здійснюватися зміною величини акцизу, введення ПДВ та квотування товарів. Скасування та зменшення податків навпаки буде сприяти активізації імпорتنих операцій.
Експорт	Експорт товарів з найменшим оподаткуванням, зменшення контрабанди	Фізичні та юридичні особи, що займаються зовнішньоекономічною діяльністю, держава	Митна конвенція про міжнародні перевезення вантажів із застосуванням книжки МДП; Міжнародна конвенція про спрощення та гармонізацію митних процедур (Киотська конвенція), Митний кодекс України; Цивільний кодекс України, Господарський кодекс України, закони України «Про зовнішньоекономічну діяльність», «Про Митний тариф України», «Про єдиний митний тариф», «Про податок на додану вартість», «Про єдиний збір, який справляється у пунктах пропуску через державний кордон України», «Про регулювання товарообмінних (бартерних) операцій у галузі зовнішньоекономічної діяльності», «Про порядок здійснення взаєморозрахунків в іноземній валюті», Декрет Кабінету Міністрів України «Про стандартизацію та сертифікацію» тощо	Товари, послуги, митні платежі, гроші, засоби щодо митного огляду, сертифікати, вантажна митна декларація, документи, які дають інформацію щодо вартості товарів	Політика вільної торгівлі, політика протекціонізму, антикризова митна політика	З допомогою величини мита можуть стимулюватися чи обмежуватися експорт товарів та здійснення послуг. Обмежування та стимулювання може здійснюватися зміною величини акцизу, введення ПДВ. Скасування та зменшення податків навпаки буде сприяти активізації всіх експортних операцій.

кредитних установ з різною організаційною будовою, об'єднаних спільною метою кредитного забезпечення вітчизняних експортерів. До неї мають увійти державний комерцій-

ний банк, який має сталі зв'язки з першокласними зарубіжними банками та досвід надання експортних кредитів, спеціальний фонд експортного кредитування.

В Україні поки що не створена концепція діяльності спеціальних структур, які б виконували функцію страхування та гарантування експортних кредитів. У більшості країн світу надання гарантій та страхування експортних кредитів здійснюють спеціалізовані інститути, джерелами фінансування яких є кошти державного бюджету. Крім поручительства, гарантії третьої сторони для забезпечення експортних кредитів позичальникам практично не використовуються.

У зв'язку з цим в літературі пропонується створити Агентство страхування експорту, яке може фінансуватися із можливих джерел залучення коштів, які планувалося спрямувати на кредитування експортерів. Дане Агентство безпосередньо займалось би питаннями гарантування та страхування експортних кредитів, здійсненням операцій форфейтингу [7, с. 101]. Основними напрямками діяльності Агентства страхування експорту могли б стати страхування: гарантії банків, які надають пільгові кредити виробникам-експортерам; гарантії у галузі виробництва та реалізації експортоорієнтованої продукції; гарантії підтвердження акредитивів, пов'язані з експортним контрактом; експортні контракти від ризику зміни курсу валют; коштів на пошук іноземних ринків збуту.

Що стосується режиму імпорту, то множиною цілей, які декларуються при введенні даного режиму будуть: ввезення товарів з меншим митом, вільний ввіз товарів, обмеження ввозу товару з метою захисту державних інтересів, зменшення контрабанди.

Множина суб'єктів, на які розповсюджується дія даного режиму: фізичні та юридичні особи, що займаються зовнішньоекономічною діяльністю, держава. Множина норм, правил, обмежень та умов: митна конвенція про міжнародні перевезення вантажів із застосуванням книжки МДП; Міжнародна конвенція про спрощення та гармонізацію митних процедур (Київська конвенція), Митний кодекс України; Цивільний кодекс України, Господарський кодекс України, закони України «Про зовнішньоекономічну діяльність», «Про Митний тариф України», «Про єдиний митний тариф», «Про податок на додану вартість», «Про єдиний збір, який справляється у пунктах пропуску через державний кордон України», «Про регулювання товарообмінних (бартерних) операцій у галузі зовнішньоекономічної діяльності», «Про порядок здійснення взаєморозрахунків в іноземній валюті», Декрет Кабінету Міністрів України «Про стандартизацію та сертифікацію» тощ

До множини ресурсів, які задіяні в процесі реалізації даного режиму відносяться: товари, послуги, митні платежі, гроші, засоби щодо митного огляду, сертифікати, вантажна митна декларація, документи, які дають інформацію щодо вартості товарів. Множина політик чи стратегій, які націлені на досягнення та реалізацію об'єктивних цілей при імпорті — це політика вільної торгівлі, політика протекціонізму, антикризова митна політика.

З допомогою величини мита можуть стимулюватися чи обмежуватися ввіз товарів та здійснення послуг. Обмежування та стимулювання може здійснюватися зміною величини акцизу, введенням ПДВ та квотуванням товарів. Скасування та зменшення податків навпаки буде сприяти активізації імпорتنних операцій.

#### Висновки

Вплив інтеграційних процесів має двоєке значення для економіки України. Для держави в цілому інтеграційні процеси будуть відігравати позитивне значення, оскільки

ки буде існувати єдиний торговельний режим, безмитна торгівля, полегшаться умови комерційної діяльності українських експортерів та імпортерів на зовнішніх ринках, можливо і єдина валюта, що забезпечить більшу передбачуваність валютної політики України, існуватиме спільний ринок капіталу. В Україні з'являться можливості безперешкодно із державами-партнерами здійснювати зовнішню торгівлю товарами та послугами.

Проте існує й негативна сторона інтеграційних процесів. Вона полягає у підвищенні конкурентоспроможності нових країн — членів ЄС відносно українських постачальників на окремих зовнішніх ринках, встановленні єдиних європейських стандартів та норм безпеки споживання, які Україна поки що не може досягнути, падінні добробуту населення, збільшенні безробіття, стагнації окремих чутливих дотаційних галузей економіки України. Крім того, будуть застосовуватися до України новими країнами — членами ЄС нетарифні заходи при здійсненні зовнішньоекономічної діяльності.

До напрямків подальшого дослідження розвитку регуляторних режимів та механізмів державного регулювання зовнішньоекономічної діяльності можна віднести: подальше удосконалення загальних та спеціальних механізмів державного регулювання економіки у сфері зовнішньоекономічної діяльності, визначення загальноєкономічних пріоритетів держави, обґрунтування напрямів інноваційного розвитку країни, створення сприятливих умов для активізації діяльності експортерів на зовнішніх ринках, створення різноманітних аналітичних систем забезпечення діяльності суб'єктів господарювання у сфері зовнішньоекономічної діяльності, підвищення ефективності моніторингу держави за динамікою зовнішньоекономічної кон'юнктури.

Зміна кожного зі складових регуляторного режиму буде сприяти коливанню величини «задоволеного інтересу». Так введення антикризової політики призводить до зміни норм та правил і в свою чергу до збільшення податків. Як наслідок, зменшення обсягу імпорتنних операцій та активізації вітчизняного товаровиробника. Зміна валютного курсу, яка призведе до зниження собівартості товарів, до активізації експортерів. Слід зазначити, що головною складовою в «метаморфозі інтересу» буде множна політик. Інші компоненти є інструментом здійснення політик, але неточне формування компоненту може привести до негативного результату. Тобто такого результату, який не відповідає державній політиці регулювання зовнішньоекономічної діяльності.

#### Література

1. Терещенко С. С. Нетарифне регулювання зовнішньоекономічної діяльності в Україні / С. С. Терещенко // Зовнішня торгівля. — 2007. — №23. — С. 67–77.
2. Филина А. И. Методы государственного регулирования внешнеэкономической деятельности Украины / А. И. Филина // Вісник Харківського національного університету ім. В. Н. Каразіна. Економічна серія. — 2000. — № 482. — С 164–168.
3. Porter, M. «Competitive advantage, agglomeration economies and regional policy» / M. Porter // International regional science review 19, nos. 1&2, 2001. — P. 78–89.
4. Hamilton C. B. European Community External Protectional and Voluntary Export Restraints/ C. B. Hamilton // European Economic Review. — 1996. — № 35. — P. 35–41.

5. Портной М. Кризисные циклы экономики стран Запада и попытки преодолеть их / М. Портной // Проблемы теории и практики управления. — 2007. — № 4. — С. 57–61.
6. Сатановська О. Роль держави в регулюванні економічних відносин / О. Сатановська // Економіка України. — 1999. — №11. — С. 36–44.
7. Коліжук О. О. Світові інтеграційні процеси та їх вплив на державне регулювання зовнішньоекономічної діяльності України / О. О. Коліжук // Економіка та держава. — 2008. — № 12. — С. 98–101.
8. Панасюк Б. Державне регулювання економіки // Економіка України. — 2004. — №1. — С 19–30.
9. Митний кодекс України // customs.gov.ua
10. Гребельник О. Митна політика в умовах трансформації економічної системи / О. Гребельник // Вісн. Акад. митн. служби України. — 1999. — №4. — с. 74–80
11. Науменко В. П. Митне регулювання зовнішньоекономічної діяльності в Україні / В. П. Науменко, П. В. Пашко, В. А. Русаков. — К.: Знання, 2006. — 394 с.
12. Руссков В. А. Новий Митний кодекс України й боротьба з порушеннями митних правил: узвичаєне та нове законодавство // Юридичний журнал. — 2003. — № 1 (7). — С. 26–31.
13. Васенко В. К. Вільні економічні зони — важливі складові підвищення конкурентоспроможності підприємств АПК України / В. К. Масенко // Науові праці Полтавської державної аграрної академії. — 2004. — № 3. — С. 11–16.
14. Смирнов І. Г. Логістична характеристика митних режимів в Україні (зовнішньотрогівельний контекст) / І. Г. Смирнов // Зовнішня торгівля: право та економіка. — 2007. — №2 (31). — С. 26–31.
15. Додин Е. Новый вид режима в таможенном деле Украины / Е. Додин // Закон. — 2006. — № 6. — С. 59–62.
16. Россинский Б. В. Таможенные режимы по российскому законодательству. Обзор и опеределение / Б. В. Россинский // Закон. — 2006. — № 6. — С. 5–12
17. Шестакова М. О таможенных режимах / М. Шестакова // Право и экономика. — 2006. — № 9. — С. 79–88
18. Лукьяненко Е. В. Налоговое регулирование международной торговли товарами / Е. В. Лукьяненко. — Донецк: ИЭП НАН Украины, 2008. — 112 с.
19. Яцушко А. Н. О понятии и классификации таможенных режимов / А. Н. Яцушко // Экономические и правовые проблемы таможенной деятельности: Сб. науч. тр.: В 2-х ч. — Ч. 1. — М., 1999. — С. 210–212.
20. Ляшенко В. И. Регулирование развития малого предпринимательства в Украине: проблемы и пути решения / В. Ляшенко. — Донецк: ИЭП НАН Украины, 2007. — 452 с.
21. Наєм М. Юлія Тимошенко VS RosUkrEnergo: принуждение к продаже [Електронний ресурс] / М. Наєм. Режим доступу: <http://www.pravda.com.ua/news/2009/2/19/89969.htm>
22. Міжнародна конвенція про спрощення та гармонізацію митних процедур (Київська конвенція) //kmi.gov.ua
23. Закон України від 16.04.91 № 959-ХІІ «Про зовнішньоекономічну діяльність» // customs.gov.ua
24. Закон України від 05.04.2001 № 2371 –ІІІ «Про митний тариф України» // customs.gov.ua
25. Постанова Кабінету Міністрів України від 13.12.2002 «Про встановлення граничних термінів проходного митного транзиту товарів» // customs.gov.ua
26. Мандра Г. А. Проблемні питання користування транспортними засобами, що ввозяться громадянами-нерезидентами на митну територію України в митному режимі тимчасового ввезення // Бюлетень Міністерства юстиції України. — 2008. — № 5. — С. 118–121.