

надських регіонів Ватерлоо і Гамільтон.

Активізація внешнеекономічної діяльності, в свою чергу, викликала значительне оживлення ділового туризму (встрічі з закордонними партнерами, участь в міжнародних виставках, презентаціях і т.п.). По тому, безумовно, цілесобразним було створення при Запорізькій ТПП туристичного бюро. Його послугами, прежде всего, користуються суб'єкти ЗЕД - члени Палати. Вони отримують повний комплекс обслуговування: від інформації про профільні виставочні заходи в усіх країнах світу до отримання віз і квитків. За півроку існування туристичного бюро вже укладено 12 угод про співпрацю з провідними туристичними операторами України. Початок послуг з страхування туристів і оформлення закордонних паспортів.

Роль і місце ТПП в інтеграційних процесах проявляється ще і в тому, що саме тут проходило останнє слухання «Регіональне вимірювання європейської і євроатлантичної інтеграції України». Запорізькі підприємці мали можливість зустрітися з дипломатичним корпусом країн ЄС в рамках Дня Європи.

### Істочники і література

1. <http://www.ucci.org.ua>
2. Менеджмент внешнеекономічної діяльності: Учеб. посіб./ Під ред. І.І. Дахна. - К.: ЦНЛ, 2006.- 304с.
3. <http://proxy0.spbccr.ru/structure/>
4. <http://www.zoda.gov.ua>
5. День Європи в Запоріжжя «Содружество» №6(43)'2006, С.4-5.
6. <http://www.cci.zp.ua>
7. Україна-Словаччина: співпрацю посилює «Содружество» №11(48)'2006, С.6-7.
8. Українсько-німецький коопераційний офіс «Содружество» №11(48)'2006, С.8-9.

**Куредка Н. М., Пучинська А. В., Гусєв Є. А.**

## **ПРОБЛЕМИ ПРОТЕКЦІОНІЗМУ І КОНКУРЕНЦІЇ В ОПОДАТКУВАННІ ІМПОРТУ В УКРАЇНІ**

Методологія оподаткування традиційно виділяє наступні цілі в оподаткуванні бізнесу – фінансову, регулюючу, що стимулює чи здержує діяльність. Щодо зовнішньоекономічної діяльності, то регулююча функція державних законодавчих органів виходить з мотивів:

- протекціонізму (захисту національних виробників від якісного імпорту, збільшуючи ввізні митні платежі, тим самим ціну імпортованого товару, в результаті чого знижується його цінова конкурентоспроможність);

- з логіки створення рівних умов для національних і зарубіжних виробників товарів. В цьому випадку митні податки знижуються і тим самим стимулюють імпорт в Україну, одночасно сприяють посиленню конкуренції вітчизняних і імпортованих товарів, послуг.

В загально економічній літературі проблеми оподаткування на автомобільному ринку України досліджуються з позицій констанції та аналізу змін законодавства, або статистичного аналізу пропозицій автомобілів різних видів (легкових, вантажних та ін.) різних класів, різних виробників, в тому числі вітчизняних та зарубіжних.[1, 2]

В спеціалізованій літературі (в журналах «Клаксон», «Авторинк», «UA Service», «Motor News», «Motor Shop», «За рулем», «Сигнал» та ін.) здійснюється повний, включаючи зміни, аналіз пропозицій авто, однак з точки зору технічних та експлуатаційних характеристик. [3, 4, 5]

Разом з тим господарський механізм суттєво впливає на національний галузевий ринок, а також на позицію на ньому імпорту. Тому в основі дослідження статті покладено специфіку державного регулювання автомобільного ринку в Україні через оподаткування і виявлення наслідків для розвитку цього ринку.

Особливо показовим в плані результативності є дії податкового законодавства України щодо регулювання імпорту автомобілів. Закон України від 18.03.2004 №1624 – IV «Про розвиток автомобільної промисловості України» визначає «автомобіль» як наземний транспортний засіб, що класифікується у відповідності з Українською класифікацією товарів зовнішньоекономічної діяльності за товарними позиціями 8702, 8703, 8704.[6, с.66]

В 90-і роки українське законодавство щодо імпортованих транспортних засобів та стимулювання діяльності національних виробників неодноразово змінювалось. Насамперед, це Закон України від 19.09 1997р. №535/97-ВР «Про стимулювання виробництва автомобілів України», Закон України від 07.12. 2000р. №2134-III «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо державної політики автомобілебудівної промисловості України», Закон України від 18.03.2004р. №1624- IV Про розвиток автомобільної промисловості України», Закон України від 06.07.2005р. №2740- IV «Про внесення змін до Закону України Про розвиток автомобільної промисловості України». Крім того, низка Постанов Кабінету Міністрів України, серед яких: «Про програму автомобілебудування» від 15.09.1993р. №732, «Про затвердження Порядку звільнення від обкладення акцизним зором оборотів з реалізації легкових, вантажно-пасажирських автомобілів, мотоциклів, що виробляються українськими підприємствами усіх форм власності» від 16.02.1998р.

№155, „Про внесення змін до Інвестиційної програми виробництва вантажних автомобілів і автобусів відкритим акціонерним товариством „Луцький автомобільний завод” від 18.01.2005р. №56 та ін.

Формування нормативно-правової бази автомобілебудування, існування її як об'єкту державного регулювання, разом з іншими інвестиційними, податковими, пільговими заходами, дозволили Україні за сім років, з 1998 по 2004 р., збільшити обсяги виробництва автомобільної техніки у 5, 6 разів. Це був період істотного покращення стану у галузі у 2004 р.. Однак, відставання вітчизняного попиту легкових автомобілів від зарубіжного все-таки зберігається. Так, кількість легкових автомобілів на 1000 осіб населення України складає 123 одиниці, а в Німеччині цей показник досяг 546 одиниць, у Південній Кореї – 294, у Польщі – 344.[6, с.66]

Законодавчими і нормативно-правовими актами України передбачені тимчасові (до 01.01.2008р.) пільги для підприємств із затвердженими Кабінетом Міністрів України до 01.01. 2004 р. інвестиційними програмами і інвестиціями виключно у грошовій формі, що зареєстровані у встановленому порядку і складають на день внесення таких інвестицій до статутного фонду суми, які еквівалентні:

- не менше 150 млн. доларів при виробництві легкових автомобілів;
- не менше 30 млн. доларів при виробництві вантажних автомобілів та автобусів;
- не менше 10 млн. доларів при виробництві комплектуючих виробів.

При дотриманні таких умов автомобілебудівне підприємство отримує преференції, які передбачають: звільнення від податку на додану вартість операцій з ввезення на митну територію України товарів (в тому числі машинокомплектів), що використовуються; звільнення від податку на додану вартість операцій з продажу автомобілів, автобусів та комплектуючих до них власного виробництва; звільнення від податку на землю; звільнення від митних зборів операцій з ввезення на митну територію України товарів (в тому числі машинокомплектів), що використовуються для будування і виробничої діяльності.

Автовиробництва, в розвиток яких інвестовано не менше, ніж \$150 млн, вже з 1997 р., могли користуватися багатьма пільгами, які були передбачені Законом України „Про стимулювання виробництва автомобілей в Україні” (щодо оподаткування прибутку, який був реінвестований в виробництво, податок на землю, ПДВ та т.п.). А з 2001 р. ці пільги були поширені і на підприємства, в котрі було вкладено \$30 млн, якщо вони випускають вантажні авто. Натомість автомобілебудівні підприємства повинні були за 10 років вийти на 70%-ву локалізацію підприємства (частку вітчизняних комплектуючих). Попит на продукцію українських підприємств, які взмозі випускати автомобільні вузли та агрегати, забезпечені на довгі роки. Але в 2001 р., як вимогало ЄС, термін „локалізація” та норми, які його стосувалися вилучені із Закону. Тому після прийняття Бюджета-2005 автовиробників позбавили більшої частки пільг. Посилення податкового навантаження при незавершеності технічного переозброювання виробництв призвело до подорожання продукції автомобільних заводів та до зниження їх конкурентоспроможності. В цей час було введено нульові ставки ввізного мита на автокомплектуючі і цим скористалися зарубіжні автомобільні заводи. Виробники вітчизняних комплектуючих виявилися в гіршій ситуації. Справа в тому, що в перелік компонентів, які складаються нулевим мито, потрапила і та імпортована продукція, яка вже випускається в Україні. Вітчизняні виробники деталей були вимушені вступити в конкурентну боротьбу з зарубіжними компаніями. А після того, як в 2005 році Верховна Рада відмінила ще і вимогу про використання не менше, ніж половини українських комплектуючих для того, щоб автомобіль вважався виробленим в Україні і щоб його можна було б поставляти на експорт та зборочні підприємства, завдання про локалізацію вже не ставляться.

З метою стимулювання виробництва автомобілів в Україні до 01.01.2007 року звільнені від виплати акцизних зборів обороти від реалізації легкових та вантажопасажирських автомобілів, а також мотоциклів, що випускаються українськими підприємствами, за умови щорічного випуску такої техніки в кількості не менш 1 тис. штук.

У відповідності до Закону України від 18.03.2004 року „Про розвиток автомобільної промисловості України” збільшені ставки митних зборів на імпорт легкових автомобілів. Одночасно, з метою стимулювання виробництва в Україні автомобілів, автобусів, вузлів, агрегатів, комплектуючих виробів та запчастин, що відповідають вимогам у державі походження товару, збільшені ставки ввізного мита на нові кузови та двигуни для промислового складання.[6, с.66] 21 лютого 2006 року рішенням колегії Мінпромполітики затверджена „Концепція розвитку автомобільної промисловості і регулювання ринку автомобілів в Україні до 2015 року”. Головними напрямками розвитку автопрому, згідно документу, повинні стати збільшення виробництва легкових автомобілів малого класу, відновлення автобусного парку і розвиток виробництва автомобільних комплектуючих. Передбачається, що до 2015 р. в Україні буде щорічно виробляється до 500 тисяч легкових автомобілів, до 20 тисяч автобусів і до 45 тисяч вантажівок. Поки що в Україні збирають набагато менше автотехніки (в 2005 р. легкових автомобілів випустили приблизно 200 тис. од.). Заплановані на 2015 році обсяги виробництва можуть стати реальністю лише в тому випадку, якщо високі темпи зростання в автопромі (від 19% до 20%) зберігатимуться протягом всього десятиліття. Але це можливо лише при збереженні нинішніх темпів збільшення експорту автомобілів. [7, с.98]

Щоб виконати вимоги СОТ про ввізне мито на автомобілі та убезпечити себе, автоімпортери та виробники підготували законопроект, який збільшує транспортний збір при первічній реєстрації автомобіля в 340 разів. Мотивом до прийняття такого Закону є екологічна обстановка в країні.

Оскільки національне машинобудування вважається стратегічною галуззю, то більшість країн світу також застосовує протекціоністські заходи. Так, наприклад США у сферу виробництва автомобілів, включаючи суміжні галузі, залучений кожен шостий із працюючих у промисловості, у Японії саме на цю галузь припадає 12% загального обсягу виробництва промисловості, у Німеччині, Італії, Франції автомобілебуду-

вання забезпечує 8-10% загального обсягу виробництва. Розвиток автомобілебудування зумовлює процес інтенсивного економічного росту держави.

В Японії захист національної автомобільної промисловості був розпочатий з наданням державних субсидій на покриття затрат по оновленню основних фондів, прийняттю законів про пільгове оподаткування та введення 50%-ної ставки амортизації. До автомобільних розробок були залучені державні науково-дослідницькі структури. Імпорт обладнання та технологій не обкладався митом. Зате до 1968р. ввізне мито на автомобілі складало 40% (табл.1.).[8, с.99]

В Кореї імпорт авто, деталей та комплектуючих взагалі був заборонений. Дозволялось ввозити тільки складні технічні деталі, до тих пір, поки їх виробництво не буде налажено в країні. Легкові автомобілі з Північної Америки та Європи забороняли ввозити до 1988 р., а з Японії – до 1999-го. До 1994 р. мито на автомобілі складало 50% (табл.1.).

З допомогою високих ввізних мит захищав свій автомобільний ринок і Китай, поступово знижуючи їх з 200% до 30%. В перший рік роботи авто підприємства 40% комплектуючі повинні були бути китайського походження, через три роки – не менше, ніж 80% (табл.1.). За 15 років в Китаї з'явилося 400 моделей вітчизняних автомобілів (також було багато підприємств по збору авто світових брендів). Середньороковий обсяг прямих зарубіжних інвестицій в автомобільну галузь Китаю складає приблизно \$5 млрд. Для прикладу: в українське автомобілебудування, по даним Держкомстата, за 2005 р. складало \$585 млн. зарубіжних інвестицій.[14, с.109] Країні вдалося зайняти третє місце після США та Японії серед автовиробників в світі.

**Таблиця 1.** Стимулювання розвитку автопрома на етапі становлення в деяких країнах[8, с.100]

Країна	Ставка ввізного мита на імпортовані автомобілі, %	Необхідний рівень локалізації виробництва, %
Японія	40	90
Корея	50	95
Китай	200	80

В інших країнах, які прагнуть до розвитку автомобілебудування ввізне мито більше, ніж на Україні(25%), наприклад в Туреччині – 80%, у Кореї – 90% та в Індії – 100% від вартості автомобіля. [2, с.20]

Інші країни світу вибрали іншу тактику щодо імпорту в національну автомобільну галузь. Це – досвід Бразилії, де в розвиток автомобільного ринку ставки були зроблені на допуск в країну міжнародних автоконцернів, та досвід Індії, в котрій держава не втручалася в риночний механізм (один раз визначивши високий рівень імпортного мита на авто).

Як наслідок, 01.01.2005 року Кабінет Міністрів України затвердив інвестиційні програми СП „АвтоЗАЗ-ДЕУ” (ЗАТ „ЗАЗ”, ЗАО „ЛАЗ”, ОАО „ЛуАЗ, ЗАО „КрАСЗ” та ТОВ „Енергоавтоматика”. До статутних фондів цих підприємств внесено інвестиції на загальну суму 270 млн. доларів. Враховуючи те, що вказані підприємства є найбільш розвинутими у сфері українського машинобудування, їх частка виробництва автотранспортних засобів в державі за період з 2001 по 2004 роки склала 67, 79, 88 і 93% відповідно.[6, с.67]

Разом з результатами ринкового впливу на український авторинок вітчизняне законодавство щодо оподаткування (включаючи митне) визначили розвиток наступних тенденцій на автомобільному ринку. В практиці регулювання розвитку національних автомобільних ринків уряди більшості країн світу активно використовують протекціоністські заходи, що виражаються зокрема в посиленні митного оподаткування імпорту авто.

Недивлячись на ріст митного оподаткування імпортованих авто, український споживач вже співставляє якість і ціну. В зв'язку з цим обсяги реалізації легкових авто зростають, включаючи імпорт. Ввезення на територію України автомобілей роками більше ніж п'ять років призведе до погіршення екологічної ситуації в Україні.[9, с.106]

З 1 січня 2007 року вступає в закон силу заборона на реєстрацію вантажних, легкових чи комерційних автомобілів, які не будуть відповідати вимогам екологічних норм „Євро-2”. На цю подію український ринок відреагував ростом автопродаж. Так, за осінній один місяць 2006 р. продажі іномарок УАЗ, ЗІЛ, ПАЗ (Росія) зросли в середньому на 30% (табл.2). [5, с.21]

**Таблиця 2.** Кількість нових легкових автомобілів, поставлених на облік в першій половині 2006 р., од.[11, с.108]

Марка	Всього за 6 місяців	Питома вага,%
ВАЗ	53186	44
ЗАЗ	15083	13
Daewoo Lanos	15016	13
Chevrolet	14778	13
ЗАЗ Daewoo Sens	8802	7
Skoda	7993	6
Toyota	5243	4

Протекціоністський вплив митних податків щодо імпорту породжує нелегальне ввезення автопродукції в Україну. Так, питома вага „сірого” (нелегального) імпорту на вітчизняному ринку складає 30-35%, в той час як на європейському – в середньому приблизно 10%. [10, с.120] Хоча ефективним інструментом в боро-

тьбі з „сірістю” виявляється формування дилерської мережі та служб автосервісу по стандарту постачальника. Як тільки виробник починає оперативно поставляти на ринок нову продукцію, розширює модельний ряд автомобілів, забезпечує належний обсяг постачань та сервіс, то нелегальний імпорту скорочується..

Розвиток дистрибуторської мережі на авторинку України знижує ризики контрабанди і впливає на її скорочення. Так, кількість офіціальних імпортерів, які оперують на внутрішньому ринку, досягає шістьдесяти, однак приблизно 90% обсягів продажу нових автомобілів приватного використання контролюють п'ять імпортерів: групи „УкрАвто” (52%) та „Автоінвестрой” (17%), холдингова корпорація „Укrapромінвест” (14%), „Atol Holding-Eurocar Group” (3,5%) та „Niko Trade House” (25%).[12, с.6]

Ріст пропозиції автомобілів на українському ринку – вітчизняних, імпортованих, спільного збирання іноземних авто на заводах України – привели до значного зростання конкуренції на цьому ринку.

На українському авторинку здійснюється концептуальне об'єднання автовиробників. Сьогодні асоціація Укравтопром об'єднує 30 підприємств та організацій по створенню автотранспортної техніки, вузлових частин, агрегатів та запчастин. Їх частка випуску продукції автомобілебудування в Україні складає 85%. Асоціація сприяє формуванню засад політики у сфері автомобілебудування, координує господарську діяльність своїх підприємств, забезпечує захист прав та представляє їх інтереси у державних та інших структурах, в тому числі і міжнародних. До сфери її повноважень слід віднести ініціювання і активну участь в розробці та узгодженні текстів законодавчих та інших нормативно-правових актів, щодо державної і правової підтримки розвитку автомобілебудівної галузі держави та захисту вітчизняного авторинку.

Український авторинку активно інтегрується зі світовими виробниками. Міжнародні коопераційні зв'язки мають наступні українські автовиробники:

- „УкрАвтоЗА3-GM-DAT” (м.Запоріжжя), який випускає автомобілі Daewoo (Nubira, Lanos, Legansa), Chevrolet (Lacetti, Tacuma, Aveo), Opel Astra, ЗА3-Таврія та Славута.

- „Укrapромінвест” (м. Луцьк), який випускає ВА3 21073, ВА3 21043, ВА3 21099, ВА3 21213, ВА3 21093, УАЗ та ЛуАЗ 1302.

- „Автоінвестрой” (м. Кременчуг, колишній „КременчугАвтоГАЗ), який випускає ГАЗ 3110, УАЗ, ВА3 2106 та Іж.

- „Сврокар Закорпаття” (м. Ужгород), який випускає Skoda Octavia, Skoda Fabia, Skoda Superb.

„УкрАвто” одержала право займатися дистрибуцією та зборкою китайських автомобілів Chery.[11, с.93]

Даний час обговорюються наміри корпорації „УкрАвто” придбати автомобільний DWAR (Daewoo Automobile Romania) в Румунії. Це пояснюється тим, що це підприємство – один з основних постачальників комплектуючих для автозаводів, які є структурними підрозділами „УкрАвто”.

### Джерела та література

1. Яремчик В. Кондуктор, не жми на тормаз.-2006.-№31.-с.106-109.
2. Шпичук Н.П., Шкрамада В.И. Влияние налоговой политики государства на рынок импорта автомобилей// Экономика.Финанси.Право.-2005.-№4.-с.19-20.
3. Садисов Г. В компанії с провинциалом”// За рулем.-2006.-№11 (905).- с.13-17.
4. Автокаталог// Motor News.-2006.-№11.-с.56-59.
5. Перминова О. Введение стандартов „Евро-2”//UA Service.-2006.-жовтень.-с.21.
6. Пиріжкова Ю. В. Автомобілебудування як об'єкт адміністративно-правового регулювання і основні тенденції розвитку у світлі сучасних державотворчих процесів// Митна справа.-2006.-№5(47).-с.63-68.
7. Яремчик В. Концепт Car// Бізнес. – 2006. -№9, с. 98.
8. Кондратева Н. Цеховики// Бізнес.-2006.-№29.-с.97-100.
9. Гашаєв А. Кукиш в кармане// Бізнес.-2006.-№38.-с.106-107.
10. Гашаєв А. В поддавке// Бізнес.-2006.-№24.-с.120-123.
11. Бардакова А. В. Рынок легковых автомобилей Украины//Діловий Вісник України.-2005.-№12.-с.6.
12. Кондратева Н. «Чери» на ровном месте// Бізнес.-2006.-№35.-с.93.
13. Кондратева Н. Облегчение китайцев//Бизнес.-2006.-№22.-с.109-110.

### Михайлик Д.П., Цвілій С.М.

### НАПРАВЛЕНІСТЬ СУЧАСНОЇ ІНТЕГРАЦІЙНОЇ ПОЛІТИКИ УКРАЇНИ

**І. Вступ.** Згідно з теорією економічної інтеграції та міжнародної торгівлі можна чекати значного зростання економічного потенціалу країни зі вступом до ЕС [1,4,7]. Але деякі теоретичні аспекти мають бути проаналізовані більш ретельно для відображення більш об'єктивної картини.

Згідно офіційної статистичної інформації, у 2006 році у зовнішній торгівлі між Україною та країнами-членами ЕС відбулося збільшення обсягів експорту товарів з України, а також імпорту з Європейського Союзу, водночас зріс обсяг торгівлі послугами та відбулося збільшення обсягу іноземних інвестицій [3,6,8]. Беручи до уваги тарифну модель країн ЕС, можна очікувати збільшення обсягів торгівлі, однак, з огляду на досвід країн, які приєдналися до Євроспільноти в останнє розширення, можна стверджувати, що теза про миттєве зростання економіки країни виявляється не такою безперечною [19].

Саме тому, аналіз ситуації, що склалася в країнах, які нещодавно увійшли до складу ЕС, дозволить виробити життєспроможну стратегію спілкування з Європейським Союзом, а також виявити слабкі сторони,