

Література

1. Гусарев С. Д. Юридична діяльність: методологічні та теоретичні аспекти : монографія / за ред. С. Д. Гусарева. – Київ : Знання, 2005. – 375 с.
2. Бандурка О. М. Фінансове право : підручник / за ред. О. М. Бандурки. – Харків : Екограф, 2015. – 496 с.

УДК 339

Войцешин В. П.,

Тернопільський національний економічний університет

ЕКСПОРТНИЙ ПОТЕНЦІАЛ УКРАЇНИ ЗА ІСНУЮЧОЇ ЕКОНОМІЧНОЇ КОН'ЮНКТУРИ

Трансформація світової економіки в ХХІ ст. сприяла підвищеному розвитку міжнародної торгівлі, що виявилось і в рості експорту, що є одним із основних її елементів.

Якщо розглядати суть експорту, то варто зазначити, що під ним слід розуміти товари та послуги, що продаються закордонній країні чи країнам [1].

Експорт є важливим індикатором розвитку не лише виробництва продукції, але і її якості та загальноновизнаності при міжнародній співпраці держав. Не виключенням є і Україна, де експорт, особливо при перебігу інтеграційних процесів (вступ в Світову Організацію Торгівлі (СОТ) у 2008 р. та початок входження в Європейський Союз (ЄС) з 2014 р.), є об'єктом постійного аналізу та фактором економічного зростання.

Якщо говорити про показникове вираження експорту, то воно стосується: по-перше, – його поточного розвитку, що втілюється в фактичній вартості експорту за певний період (рік); по-друге, – зміні в майбутньому, зокрема через використання для прогнозування кількох минулих проміжків часу, що виражає експортний потенціал через порівняння його прогнозних та фактичних значень за допомогою різноманітних методів математичного моделювання.

Експортний потенціал, як агрегований індикатор розвитку експорту в державі, є коефіцієнтом, що ілюструє відношення прогнозованого експортного потоку ($\sum E_{II}$) до фактичного його рівня ($\sum E$) за певний період часу (кілька років, десятиріч тощо) [2, с. 166-167]:

$$IEП = \frac{\sum E_{II}}{\sum E} \quad (1).$$

У формулі (1), запропонованій в роботі науковців Вахіда А. та Аббаса Ш., експортним потоком будемо вважати вартість експорту товарів, прогнозний та фактичний рівень якої в Україні, що відображений за результатом існуючої економічної кон'юнктури (вступу до СОТ у 2008 р., фінансово-економічної кризи 2008-2010 рр., військово-економічної кризи, що почалася з кінця 2013 р.,

першого етапу вступу в ЄС у 2014 р.), порівняємо з використанням методу ковзаючого середнього для прогнозування певного явища на кілька кроків вперед:

Таблиця 1

Оцінка експортного потенціалу України за 2007-2017 рр.

Роки	Фактична вартість експорту товарів (E), млн. дол. США	Прогнозна вартість експорту товарів (E_{II}), млн. дол. США
2007	49248,06	60124,36
2008	66954,43	58662,33
2009	39702,88	57200,31
2010	51430,52	55738,28
2011	68394,20	54276,25
2012	68809,81	52814,23
2013	63312,02	51352,20
2014	52901,69	49890,18
2015	38127,15	48428,15
2016	36361,71	46966,13
2017	43266,60	45504,10
Сума, млн. дол. США	578509,07	580956,51
Індекс експортного потенціалу ($IEII$)	1,004230596	

Примітка: складено автором самостійно на основі даних [3].

Дані, наведені в табл. 1, ілюструють, що за період 2007-2017 рр., при існуючій економічній ситуації, фактична вартість експорту в Україні була меншою за прогнозовану (578 509,07 та 580 956,51 млн. дол. США відповідно). Крім того, за досліджуваний проміжок часу, фактичний та прогнозний експортні потоки знизилися на 5 981,46 та 14 620,26 млн. дол. США відповідно з певними коливаннями, що стало закономірним наслідком негативного впливу кризи 2008-2010 рр. фінансового характеру, яка відобразилася в зниженні росту експорту в світі загалом за 2008-2009 рр. (з 19926138,30 у 2008 р. до 15920452,10 млн. дол. США в 2009 р. [4], тобто на 20,00%), та кризи військово-економічного плану, що почалася в 2013 р. Індекс експортного потенціалу становив 1,004230596, що свідчить про його недовикористання, і також відповідає кризовій ситуації в економіці.

Таким чином, зважаючи на невикористання вітчизняного експортного потенціалу за існуючої економічної кон'юнктури, можна стверджувати, що вона істотно впливала та продовжує впливати на нього, і лише її зміна в позитивному напрямі (наприклад, закінчення війни на Сході України та остаточна адаптація виробництва української продукції) допоможе покращити його рівень.

Література

1. Collins Dictionary [Electronic resource]. (n.d.). Access mode: <https://www.collinsdictionary.com> (дата звернення: 09.03.2018).

2. Abdul Waheed, Shujaat Abbas. Potential Export Markets for Bahrain: A Panel Data Analysis. *International Journal of Trade*. 2015. Vol. 6, № 3. P. 165-169.

3. Державна служба статистики України [Електронний ресурс]: офіційний веб-сайт. (н.д.). Режим доступу: <http://www.ukrstat.gov.ua/> (дата звернення: 09.03.2018). Назва з титульного екрану.

4. The World Bank Group [Електронний ресурс]: IBRD·IDA. (n.d.). Access mode: <http://data.worldbank.org/> (дата звернення: 09.03.2018).

УДК 336.02

Герчаківський С. Д.,

Тернопільський національний економічний університет

ПРОБЛЕМНІ АСПЕКТИ ВВЕЗЕННЯ ТРАНСПОРТНИХ ЗАСОБІВ НА МИТНУ ТЕРИТОРІЮ УКРАЇНИ ТА ВЕКТОРИ ЇХ ВИРІШЕННЯ

*... «nemo ex suo delicto meliorem suam condicionem facere potest» -
ніхто не може внаслідок делікту покращити своє особисте
майнове становище (Римське право).*

Активна участь України у світових економічних процесах обумовлює необхідність ефективного застосування законодавства з питань державної митної справи, в рамках якого, зокрема, реалізується механізм ввезення транспортних засобів на митну територію країни.

Середній вік авто в Україні становить близько 18,2 роки, в той час в Європі – 8,6 роки. Згідно з даними Асоціації автомобільних виробників України, в нашій державі реалізується лише 30-40 тисяч нових автомобілів щорічно, а отже автопарк практично не оновлюється і з кожним роком все більше старіє. Протягом 2017 року українські підприємства випустили 1 443 легкових автомобілів, що явно не перекриває відповідний попит в Україні, крім того, ці автомобілі значно поступаються автомобілям іноземного виробництва, а що найголовніше, їх ціна не є значно меншою, ніж вартість вживаного автомобіля іноземного виробництва, технічні і якісні показники якого, не зважаючи на його вживаність, будуть значно вищими, ніж у авто, вироблених українськими підприємствами.

Основною проблемою є неможливість імпортувати в Україну вживаних автомобілів за доступними ставками митних платежів, доведеним фактом є те, що вживані автомобілі в Україні – одні з найдорожчих в світі. Внаслідок цього особливої гостроти набуває проблематика ввезення та розмитнення автомобілів, що іменуються в Україні як «євробляхи», причому сутність митних процедур, які використовуються при такому ввезенні мають деліктний характер та впливають на розвиток податкової культури в державі. Так, якщо громадянин України хоче тимчасово ввезти транспортний засіб, то він може це