

оподаткування частини заробітної плати, за рахунок якої фінансуються витрати на забезпечення найнеобхідніших потреб (транспортні послуги, харчування, придбання товарів першої необхідності тощо). Також беручи до уваги загалом низький рівень доходів більшості наших співвітчизників, вважаємо за доцільне при оподаткуванні доходів фізичних осіб застосовувати прогресивну шкалу оподаткування.

Таким чином, в Україні доходи малозабезпечених верств населення після оподаткування ПДФО, навіть за умови використання податкової соціальної пільги, не завжди відповідають прожитковому рівню. Відтак держава не здатна гарантувати своїм громадянам належного рівня життя, вилучаючи частину їхніх доходів, необхідних для задоволення найнагальніших потреб.

### **Література:**

1. Податковий кодекс України від 2 грудня 2010 року № 2755-VI (із змінами і доповненнями). URL: <http://zakon.rada.gov.ua> (дата звернення 11.10.2018).

2. Штефан Л.Б., Ткач Д.О. Регулююча роль податкових пільг при оподаткуванні доходів фізичних осіб. *Економіка і суспільство*. 2016. Вип. 2. С. 638-641.

**Шуклінов Роман Анатолійович**

аспірант кафедри податків та фіскальної політики, ТНЕУ

*Науковий керівник – д.е.н., доцент Сидорович О. Ю.*

## **НАПРЯМКИ ФІСКАЛЬНОГО РЕГУЛЮВАННЯ РОЗВИТКУ РИНКУ ЕЛЕКТРОМОБІЛІВ В УКРАЇНІ**

Теоретичні дослідження основних напрямків розвитку світової економіки та структурні зміни в ній свідчать про домінування концепції сталого економічного розвитку. Ця концепція включає в себе три основних складових: економічну, соціальну, екологічну. Крім цього в науковій практиці виокремлюють четверту складову: інституційну [1; с. 73]. Концепція передбачає стале довгострокове економічне зростання, що тісно пов'язане з ефективною соціальною та екологічною політикою.

В Україні концепцію сталого розвитку взято за основу при визначенні вектору розвитку національної економіки, внаслідок чого у 2015 році згідно Указу Президента України схвалено «Стратегію сталого розвитку «Україна 2020» (далі Стратегія). Стратегія включає в себе 4 вектори (вектор розвитку, вектор безпеки, вектор відповідальності, вектор

гордості) та 162 реформ та програм розвитку держави [2]. Так, «Вектор розвитку» передбачає забезпечення стійкого економічного зростання, з врахуванням екологічних та соціальних цілей Стратегії.

Досвід Японії, Німеччини, США, Південної Кореї свідчать про важливість автомобільної промисловості при формуванні валового національного доходу країни, а також про необхідність застосування інструментів фіскального регулювання економіки. Світова стратегія розвитку автомобільного ринку спрямована на максимізацію частки електромобілів у структурі ринку автомобілів. Таким чином, розвиток ринку електромобілів в Україні може позитивно вплинути на реалізацію Стратегії. Однак, при розробці національного плану розвитку ринку електромобілів необхідно враховувати низку факторів. А саме: вектори розвитку Стратегії, попередній досвід національної підтримки автомобільної промисловості в Україні, тенденції розвитку національного та світового ринків автомобілів. Беручи до уваги вище перелічені фактори впливу необхідно провести детальний аналіз напрямків застосування фіскальних інструментів розвитку ринку електромобілів.

В залежності від впливу фіскальних інструментів на попит чи пропозицію продукції в науковій практиці прийнято виділяти стимулювання попиту та стимулювання пропозиції на ринку електромобілів.

Стимулювання пропозиції: фінансова підтримка, інформаційна підтримка.

Фінансова підтримка [3, с. 4]:

- фінансування загальних та спеціальних досліджень;
- субсидювання витрат підприємств;
- податкові преференції;
- фінансування освіти та підготовки фахівців;
- фінансова підтримка формування статутного капіталу.

Світовий досвід розвитку ринку електромобілів свідчить про наявність даного важелю фіскального регулювання в усіх провідних країнах-виробниках (Німеччина, США, Південна Корея, Китай та інші.) Однак, напрямки фінансування залежать від ряду факторів. Насамперед це кон'юнктура світового ринку, рівень розвитку національної економіки, безпосередньо автомобільної промисловості та наявність державної форми власності у машинобудівній та суміжних галузях промисловості, рівень розвитку паливно-енергетичного комплексу в країні та інші. Так, в Китаї на початку 2000 року розвиток електромобілів та акумуляторів до них було обрано головним вектором розвитку індустрії. Відсутність, на даний період власних розробок технологій виробництва електромобілів зумовила Уряд Китаю здійснювати, насамперед, фінансування загальних та спеціальних досліджень. Поряд з цим, програма розвитку

електромобілів в Китаї включала в себе широкий обсяг інструментів фіскального регулювання. Таких як, субсидіювання, податкові пільги і т.д. Інформаційна підтримка [3; с.4]:

- забезпечення умов для обміну інформацією між розробниками;
- створення асоціацій, організацій виробників електромобілів для координації зусиль.

З метою координації діяльності між розробниками, скорочення витрат на розробку продукції та швидшого досягнення стратегічних цілей урядів світу та автовиробників інструменти фіскального регулювання спрямовуються на інформаційну підтримку розвитку ринку. Прикладом такої підтримки може слугувати досвід Німеччини. Так, у 2009 році засновано «Національну платформу електромобілів» (нім «Nationale Plattform Elektromobilität») 03.10.2010 [4]. Це організація метою діяльності якої є координація спільних дій державного та приватного секторів та надання практичних рекомендацій сформованих на основі статистичних даних з метою реалізації програми розвитку ринку електромобілів Німеччини до 2020 року.

Інструменти стимулювання попиту: регулюючі норми, заходи стимулювання попиту. Регулюючі норми: встановлення норм та стандартів експлуатації та використання автомобільної техніки. Заходи стимулювання попиту [3; с.5]:

- стимулювання попиту на інноваційну автомобільну продукцію серед населення;

- стимулювання попиту на інноваційну продукцію серед підприємств усіх форм власності.

Стимулювання попиту серед населення з боку держави здійснюється шляхом застосування наступних заходів фіскального регулювання: надання субсидій для населення при купівлі електромобіля, кредитування, лізинг.

Стимулювання попиту на продукцію серед підприємств може здійснюватися шляхом надання державних кредитів на закупівлю інноваційних транспортних засобів, державних закупівель.

Ринок електромобілів це складний соціально-економічний механізм, який включає в себе розробку, виробництво, реалізацію, експлуатацію електромобілів. Фіскальне регулювання розвитку ринку з позиції формування доданої вартості на інноваційний продукт включає наступні етапи формування доданої вартості електромобіля [4]:

- сировина; матеріали; постачання та переробка сировини та матеріалів;

- компоненти готового виробу; утилізація; підготовка працівників; виробничі потужності;

- готова продукція; організація збуту;

- електроенергія; мережа транспортування;
- інфраструктура: мережа електрозаправних станцій, підготовка кваліфікованого персоналу
- модель управління підприємством;

Впровадження електромобілів на ринок складний процес, що потребує вирішення низки проблем, які зумовлені специфікою галузі електромобілебудування та цілями Стратегії. Оскільки, соціальний та екологічний ефект можливо досягнути лише за умови використання альтернативних джерел енергії.

В Україні в продовж останніх років вжито ряд заходів в фіскальній політиці спрямованих на зростання попиту електромобілів, що працюють виключно від енергії електродвигуна. Однак для досягнення цілей Стратегії сталого розвитку «Україна 2020» шляхом розвитку внутрішнього ринку електромобілів необхідно розробити комплексний план дій, що базуватиметься на чотирьох векторах Стратегії та узгоджена з реформами та програмами Стратегії. В першу чергу необхідно реалізувати реформи в податковій системі. А саме необхідно вирішити наступні проблеми: нечіткість пріоритетів економічної докторини країни, неузгодженість окремих елементів в податковій політиці, домінування фіскальних орієнтирів можуть унеможливити ефективну реалізацію Стратегії [5; с. 23].

Проаналізовані напрямки фіскального регулювання ринку електромобілів з позиції попиту та пропозиції на інноваційну продукцію автомобільної промисловості та формування доданої вартості доводять складність механізму фіскального регулювання ринку електромобілів та потребують детального аналізу з метою визначення придатності та доцільності їх застосування в Україні.

### **Література:**

1. Карінцева О.І. Структура національної економіки в контексті концепції сталого розвитку. *Economics*. 2018. № 35. С.72.

2. Про Стратегію сталого розвитку «Україна- 2020»: Указ Президента України від 12.01.2015 № 5/2015. URL: <http://zakon.rada.gov.ua/laws/show/5/2015> (дата звернення:20.10.2018)

3. Suggested Citation: Fan, Cheng; Reiß, Thomas; Thielmann, Axel (2014): "Challenge-led"-Innovation in China: Das Beispiel Elektromobilität, Fraunhofer ISI Discussion Papers Innovation Systems and Policy Analysis, No. 44, Fraunhofer ISI, Karlsruhe. URL: <http://nbn-resolving.de/urn:nbn:de:0011-n-3092511> (дата звернення 25.10.2018)

4. Nationale Plattform Elektromobilität. URL: <http://nationale-plattform-elektromobilitaet.de/en/background/the-vision-for-2020/#tabs> (дата звернення: 26.10.2018)