

1. Встановити розмір неоподаткованого мінімуму доходів громадян на рівні прожиткового мінімуму, що дасть змогу незаможним верствам населення забезпечувати себе хоча б мінімальним кошиком суспільних благ.

2. Мінімальна ставка податку у розмірі 10% повинна бути встановлена також до доходу, що не перевищує 1500 грн. за місяць, якщо такий дохід отриманий не за основним місцем роботи.

3. При застосуванні ставки податку у розмірі 20 % необхідно враховувати, по-перше, частку доходів найбільш заможних платників у ВВП, а по-друге, зв'язок цих доходів з їх трудовими зусиллями.

4. Сприяти позитивним тенденціям у сфері детінізації праці. Перший крок у цьому напрямі зроблений також проектом Концепції, яким передбачено зниження податкового навантаження на фонд оплати праці шляхом зниження єдиного соціального внеску із середнього показника у розмірі 36,7 % до 15%. Проектом також пропонується обмежити кількість робітників, що можуть працювати на підприємстві на неповній ставці. Вважаємо, що додатково до цієї пропозиції доцільно розглянути можливість встановлення на підприємствах найнижчої межі заробітної плати з урахуванням показників рентабельності галузі протягом попереднього звітного періоду. Крім того, необхідно посилити контроль за обігом готівки на підприємствах, оскільки нелегальну заробітну плату працівники, як правило, отримують в готівковій формі.

Реалізація запропонованих заходів матиме позитивний ефект, оскільки вони базуються на фундаментальних принципах прибуткового оподаткування, що довели свою ефективність, як в контексті удосконалення податкової системи, так і з позиції посилення регулюючого впливу інституцій регіональної фіскальної політики.

Олексій КУШНІР

Тернопільський національний економічний університет

УТИЛІЗАЦІЙНИЙ ЗБІР В УКРАЇНІ: ДОДАТКОВЕ ДЖЕРЕЛО НАПОВНЕННЯ ДЕРЖАВНОГО БЮДЖЕТУ ЧИ ПОЛІТИЧНИЙ ХІД

Постановою Уряду Російської Федерації від 30.08.2012 р. № 870 «Про утилізаційний збір щодо колісних транспортних засобів» затверджено порядок стягнення, нарахування і сплати утилізаційного збору з колісних транспортних засобів і порядок повернення сплачених сум цього збору. Документом визначено умови, при дотриманні яких утилізаційний збір не сплачується з колісних транспортних засобів, що ввозяться в Російську Федерацію з території країн – членів Митного союзу і мають статус товарів Митного союзу. Україна не включена до переліку держав, які звільнені від сплати утилізаційного збору на автомобільну та іншу колісну техніку, що ввозиться на територію Російської Федерації, оскільки вона не входить до Митного союзу. Тому до ціни українських легкових автомобілів на російському ринку додаватиметься 20-45 тис. руб. (близько 600-1350 дол. США) залежно від об'єму двигуна, а до ціни вантажних автомобілів – 150-400 тис. руб. (4500-12000 дол. США) [1].

Російський ринок для автомобільної промисловості України є стратегічно важливим. Тому запровадження Росією утилізаційного збору може стати відчутним ударом по галузі і економіці нашої країни в цілому. З огляду на це, можна вважати закономірним прийняття 3 вересня 2012 р. Кабінетом Міністрів України постанови № 843 «Деякі питання заготівлі та утилізації відходів, що утворюються внаслідок втрати транспортними засобами своїх споживчих властивостей». Згідно з цією постановою юридичні та фізичні особи, які імпортують для вільного використання транспортні засоби та кузови для транспортних засобів походженням з Російської Федерації, зобов'язані забезпечити подальшу утилізацію відходів, що утворюються внаслідок втрати цими товарами своїх споживчих властивостей. Крім того, постановою затверджено граничні ціни за послуги з організації заготівлі та утилізації непридатних для використання транспортних засобів і кузовів до них. Таким чином, кожний ввезений на територію України з Російської Федерації новий

автомобіль буде коштувати українському покупцю дорожче на 4730-30250 грн. (залежно від об'єму двигуна) [2].

Отже, Україна була втягнута в чергову «торгівельну війну» з Російською Федерацією. Але оскільки жодна зі сторін не була зацікавлена в радикальних заходах щодо іншої, то відразу розпочалися двосторонні переговори щодо врегулювання цього питання. Вже 12 листопада 2012 р. Міністерство економічного розвитку і торгівлі України повідомило про досягнення домовленості щодо взаємного незастосування утилізаційного збору при постачанні автомобілів і початок роботи щодо підготовки відповідної угоди.

Враховуючи сьогоденний критичний стан вітчизняної економіки, яка знаходиться на порозі нової хвилі світової фінансової кризи, ідея запровадження нового джерела наповнення Державного бюджету України має право на існування, проте вона вимагає відповідного наукового обґрунтування.

Якщо ж аналізувати факт запровадження утилізаційного збору, то, на нашу думку, більш ефективним і справедливим було б прийняти рішення про запровадження податку на розкіш і, зокрема, на дорогі автомобілі, передбачивши при цьому чіткий та прозорий механізм стягнення цього податку. У такому випадку, бюджетні моделі автомобілів залишаться такими ж доступними як і до цього часу, а певний відсоток вартості більш дорогих і потужніших автомобілів став би додатковим джерелом наповнення бюджету. Зазначений сценарій матиме подвійний фіскальний ефект. По-перше, надходження від збору за першу реєстрацію транспортного засобу залишаться на попередньому рівні, по-друге, з'явиться нове джерело наповнення Державного бюджету України у вигляді податку на розкіш.

Література

1. *Постановление Правительства Российской Федерации от 30.08.2012 г. № 870 «Об утилизационном сборе в отношении колесных транспортных средств» [Електр. ресурс]. – Режим доступу: <http://www.rg.ru/2012/08/31/utillsbor-dok.html>.*
2. *Постанова Кабінету Міністрів України від 03.09.2012 р. № 843 «Деякі питання заготівлі та утилізації відходів, що утворюються внаслідок втрати транспортними засобами своїх споживчих властивостей» [Електр. ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/843-2012-n>.*

Галина ЛАЦИК

Тернопільський національний економічний університет

ТЕХНОЛОГІЇ ФІНАНСОВОГО МАРКЕТИНГУ У СФЕРІ ІПОТЕЧНОГО КРЕДИТУВАННЯ

Трансформація суспільства та посилення конкуренції на іпотечних ринках потребують модифікації економічних відносин, удосконалення механізмів надання іпотечних кредитів та посилення системи управління іпотечними кредитними відносинами для залучення нових і подальшої співпраці з уже існуючими клієнтами. Крім того, виникає необхідність розробки нових методик і технологій просування продуктів іпотечного ринку з метою забезпечення більшої привабливості умов іпотечного кредитування і, відповідно, сприяння підвищенню попиту на іпотечні кредити.

Досягненню зазначених цілей у сфері іпотечного кредитування сприяє використання технологій фінансового маркетингу, у результаті застосування якої та із врахуванням обставин, що змінюються, суб'єктами іпотечного ринку здійснюється «послідовне регулювання і коригування усієї діяльності, включаючи управління виробництвом та наданням послуг, транспортуванням, збутом, реклами, технічного, сервісного і гарантійного обслуговування, інші послуги у рамках заходів щодо розвитку іпотечного житлового кредитування» [1, с. 410].