

розроблені та діють директиви, що регулюють міграційні процеси (у т.ч. щодо нелегальних мігрантів), безліч наявних викликів залишаються без відповіді: як оптимально розподілити квоти між країнами – членами ЄС щодо прийому біженців? як належно забезпечити права людини в контексті фінансово-економічних складнощів та нерівномірного розвитку? як інтегрувати біженців у нове середовище та забезпечити їм елементарні умови проживання? яким чином забезпечити їх роботою, не зашкодивши інтересам власних громадян?

Особливо негативну реакцію на нелегальних мігрантів викликали теракти в Парижі у листопаді 2015 р., що спричинило до прийняття посиленних заходів безпеки країн – членів ЄС (перекриття кордонів, жорсткіша міграційна політика), ускладнення процедур отримання Шенген-візи для громадян з країн – не членів ЄС, відміну багатьох масових заходів (зокрема, у Брюсселі). Неоднозначне ставлення до мігрантів не лише серед окремих країн ЄС, але й у межах окремих держав (наприклад, Західна та Східна Німеччина) спричиняє конфлікт інтересів в контексті реалізації ефективної міграційної політики.

За таких умов високорозвинені країни Європи намагаються мінімізувати міграційну кризу різноманітними способами, часто досить неординарними. Так, на початку 2016 р. вдалося досягти домовленостей із Туреччиною стосовно повернення нелегальних мігрантів в обмін на обіцянки безвізового режиму для громадян Туреччини та фінансової допомоги у розмірі 3 млрд. євро. ЄС і Туреччина мають намір імплементувати угоду, згідно якої Туреччина прийматиме усіх нелегальних мігрантів, які прибувають на грецькі острови незалежно від їхнього громадянства, а також забирати усіх мігрантів, що вже потрапили у Європу з її території і не отримали там притулку. Натомість, за кожного сирийця, якого прийме Туреччина із грецьких островів, ЄС має приймати сирийця з таборів для біженців. Як передбачають розробники цієї системи, вона позбавить біженців бажання потрапити у Європу нелегально.

Таким чином, фінансово-економічні негаразди, пов'язані з напливом мігрантів, тісно переплітаються із соціально-політичними проблемами їх інтеграції у суспільне життя країн-реципієнтів. А це в ЄС вважають набагато більшою проблемою, ніж фінансові витрати, пов'язані із переміщенням біженців до інших країн (зокрема, Туреччини).

Володимир ДМИТРІВ

Тернопільський національний економічний університет

РОЛЬ ПОДАТКІВ В ІСНУВАННІ УКРАЇНСЬКОГО АВТОПРОМУ

Протягом років незалежності України вітчизняний уряд підтримує вітчизняного автовиробника. Дана економічна політика уряду привела до зубожіння та неплатоспроможності українського народу, при цьому збагативши автодилерів і автоімпортерів. Які заробляють від 20 до 40 % вартості завезеного автомобіля, тоді як за кордоном це не більше ніж 5-10 %. Дана ситуація пов'язана з високим оподаткуванням при розмитненні автомобілів, а саме акцизного податку, який у 6-22 рази вищий, ніж на нові авто. Це призводить до значного підвищення цін як на нові авто, так і на б/у порівняно з країнами Євросоюзу чи Східної Європи. Тому середній вік автомобілів в Україні дорівнює 20 рокам, і спостерігається тенденція лише до його зростання. За цим показником наша держава посідає «почесне» друге місце в світі після Куби, і якщо для острівної країни це зумовлено зовнішнім фактором – торговельним ембарго, то для України це виключно внутрішній фактор.

У 2016 році конвеєр ЗАЗ припинив складання нових автомобілів, а справді народним автомобілем можна лише частково вважати «Таврію». Автомобілі даного заводу не витримали конкуренції як за технічними характеристиками, так і за ціною. Замість пошуку та впровадження інновацій у виробництво, модернізацію потужностей заводу весь прибуток, і

вільні кошти від несплати бюджетоутворюючих податків (ПДВ та податку на прибуток) йшли на збагачення власників заводів.

Щоб підтримати вітчизняний автопром у Верховній Раді України прийнято низку законів та підзаконних актів, які захищають автодилерів та автоімпортерів в Україні. Причому дані дії завжди трактуються як протекціонізм вітчизняного виробника. Якого ми втратили протягом дії такої політики уряду, і тим самим збагативши власників українських корпорацій.

На сьогодні, сума яку повинен сплатити покупець легкового автомобіля при його ввезенні в Україну включає такі складові:

- ввізне мито (близько 10 % від митної вартості автомобіля);
- акцизний податок;
- ПДВ (20 % від суми митної вартості, ввізного мита та акцизного податку) [1].

Практика нарахування ввізного мита та ПДВ існує в більшості країн світу і є простою і зрозумілою. Однак, саме акцизний податок становить левову частку суми розмитнення і є її основною складовою розмитнення як процесу. Введений з метою протекціонізму вітчизняного виробника, який нічого не виробляє, він спричинив перешкоди здоровій конкуренції на ринку. При якій завжди виграє споживач продукції. Тому в Україні існує ситуація коли для офіційного розмитнення б/у автомобіля необхідно сплатити від 25 до 50 % від його вартості саме акцизного податку. При цьому загальна ціна розмитненого авто складаються з 10 % ввізного мита та 20 % ПДВ. Отже, вартість розмитнення авто наближається до подвійної ціни його при купівлі.

За таких умов не вигідно офіційно розмитнювати авто. Усе це підштовхує ринок до нелегальних схем (оформлення на інваліда, завезення авто частинами, ввезення під документи). При цьому кошти від такого «розмитнення» втрачає державний бюджет.

Таким чином, держава повинна підтримувати автовиробників, що займаються як складанням автомобілів на території України з нуля, так і великовузловим складанням (створюючи робочі місця і сплачуючи мита до держскарбниці). Однак, такі автомобілі мають продаватись для українців із значною знижкою порівняно з імпортованими. Прикладом розумної економічної політики в цій сфері є авторинки Індії та Китаю. В цих країнах виробник пропонує населенню автомобілі за низькою ціною від 3-4 тис. дол. [2]. При цьому допускаючи на свій ринок автовиробників країна змушує їх впроваджувати технології, які потім використовуються для власного виробництва.

Тому необхідно частково знизити ставку мита при імпорті авто, залишити ПДВ при розмитненні. Це б дозволило наповнювати держскарбницю при збільшенні імпортних операцій населенням. На нашу думку, доречніше скасувати непрозорі акцизи, спецмита та утилізаційні збори при імпорті авто. Можливо краще запровадити фіксовану суму, яку необхідно сплатити при розмитненні авто залежно від класу автомобіля.

Література:

1. Податковий кодекс України від 01.02.2016 р. № 2755-17 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon5.rada.gov.ua/laws/show/2755-17>
2. найдорожчі авто для найдбіднішої країни Європи [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://gazeta.dt.ua/#central_bottom_newspaper_content.

Олена ЗАПОРОЖЕЦЬ
Одеська митниця ДФС, м. Одеса

ВІДОМОСТІ З АВТЕНТИЧНИХ ДОКУМЕНТІВ – ДІЄВИЙ ІНСТРУМЕНТАРІЙ МЕХАНІЗМУ МИТНОГО АДМІНІСТРУВАННЯ

Ознакою сучасного етапу економічних перетворень у динаміці глобалізаційних і трансформаційних процесів є активізація зовнішньоекономічної діяльності (далі – ЗЕД), що суттєво впливає як на специфіку функціонування національних суб'єктів господарювання,