МІНІСТЕРСТВО ФІНАНСІВ УКРАЇНИ

ДЕРЖАВНИЙ ПОДАТКОВИЙ УНІВЕРСИТЕТ

НАВЧАЛЬНО-НАУКОВИЙ ІНСТИТУТ ЕКОНОМІЧНОЇ БЕЗПЕКИ ТА МИТНОЇ СПРАВИ

КАФЕДРА МИТНОЇ СПРАВИ ТА ТОВАРОЗНАВСТВА

КВАЛІФІКАЦІЙНА РОБОТА (ПРОЄКТ)

на тему: «МИТНА ПОЛІТИКА УКРАЇНИ ЩОДО ВВЕЗЕННЯ ТА ВИВЕЗЕННЯ СУЧАСНОГО АСОРТИМЕНТУ ТРАНСПОРТНИХ ЗАСОБІВ»

Здобувача вищої освіти *бакалаврського* рівня, *4* курсу, групи *ММБ-20-1*

спеціальності *073 Менеджмент*

освітня програма *Менеджмент митної справи*

_____ **Яненко Катерини Юріївни**
(підпис)

Науковий керівник _____ **Гребельник О. П.,** *д.е.н., професор*
(підпис)

Гарант освітньо-професійної
програми _____ **Мельник О.В.,** *к.е.н., доцент*
(підпис)

Допущено до захисту за рішенням кафедри митної справи та товарознавства
протокол від «29» 05 2024 № 13

Завідувач
кафедри _____ **Зубрицький А.І.,** *к.е.н.*
(підпис)

Ірпінь – 2024

Реєстрація № 7 11.05.2024

(дата) (підпис відповідальної особи)

Результати перевірки до захисту 11.05.2024

(дата) (підпис) (до захисту, на доопрацювання)

Результат захисту (відмінно) 15.05.2024

(оцінка) (дата) (підпис)

Голова комісії: Дійченко А.В.

(підпис) (ініціали, прізвище)

Члени комісії: Хабинська О.І.

(підпис) (ініціали, прізвище)

Лавська О.Я.

(підпис) (ініціали, прізвище)

Матвєєва Т.П.

(підпис) (ініціали, прізвище)

БЛАНК ОЦІНЮВАННЯ КВАЛІФІКАЦІЙНОЇ РОБОТИ

Об'єкти контролю	Діапазон оцінки в балах	Фактична кількість балів	Примітки	Дата, П.І.П.: голови комісії членів комісії, секретаря, (підписи)
ОЦІНЮВАННЯ КВАЛІФІКАЦІЙНОЇ РОБОТИ КОМІСІЄЮ ПО ЗАХИСТУ				
1. Доповідь	Від 0 до 10			
2. Роздатковий матеріал	Від 0 до 5			
3. Знання теоретичного та практичного матеріалу, вміння відповідати на запитання	Від 0 до 25			
4. Апробація (участь у конференціях)	Від 0 до 10			
РАЗОМ БАЛІВ	Від 0 до 50			
ЗАГАЛЬНА КІЛЬКІСТЬ БАЛІВ	Від 0 до 100	92		

ПЕРЕВЕДЕННЯ ОЦІНКИ ЗА 100-БАЛЬНОЮ ШКАЛОЮ ДО НАЦІОНАЛЬНОЇ ШКАЛИ ТА ШКАЛИ ЄКТС

Оцінка за 100-бальною шкалою	Оцінка за шкалою ЄКТС	Оцінка за національною шкалою	Дата	П. І. П.: голови, членів комісії, секретаря, (підпис)
92	A	5	13.06.2024	

Правила переведення оцінок до національної шкали та шкали ЕКТС

Оцінка за 100-бальною шкалою	Оцінка за шкалою ЄКТС	Оцінка за національною шкалою
90-100	A	5 (відмінно)
80-89	B	4 (добре)
70-79	C	
60-69	D	3 (задовільно)
50-59	E	
35-49	ЄХ	2 (незадовільно)

Факультет/навчально-науковий інститут економічної безпеки та митної справи
Кафедра митної справи та товарознавства
Спеціальність 073 Менеджмент
Освітня програма Менеджмент митної справи

Затверджую

Завідувач кафедри **Гребельник О.П.**

«_____»_____2023 р.

Завдання на кваліфікаційну роботу (проєкт)
здобувачу вищої освіти
Яненко Катерини Юріївни

(прізвище, ім'я, по батькові)

1. Тема кваліфікаційної роботи (проєкту)

Митна політика України щодо ввезення та вивезення сучасного асортименту транспортних засобів

Затверджена наказом ректора від «24» 10 2023 р. № 1429

2. Строк здачі закінченої роботи_____

3. Мета роботи – аналіз митної політики України щодо ввезення та вивезення транспортних засобів та визначення шляхів її вдосконалення.

Об'єкт дослідження – митна політика України щодо ввезення та вивезення транспортних засобів

Предмет дослідження – теоретичні та практичні аспекти митного регулювання ввезення та вивезення транспортних засобів в Україні.

Орієнтовна база дослідження – Державна митна служба України.

4. Вихідні дані до роботи навчальні посібники, підручники, монографії, наукові статті, методичні матеріали із питань методики реалізації митної політики. У якості інформаційного забезпечення використано матеріали періодичних видань, статистичні дані Державної митної служби України, мережа Інтернет, тощо.

5. Перелік графічного матеріалу: 9 таблиць, 10 рисунків.

6. Зміст випускної кваліфікації (дипломної) роботи

Сутність митної політики та її роль для розвитку експортно-імпортних операцій транспортних засобів.

Класифікація ТЗ як товару при здійсненні експортно-імпортних операцій відповідно до УКТ ЗЕД.

Оцінка експортно-імпортних операцій наземних ТЗ на ринку.

Аналіз стану надходжень митних платежів при експортно-імпортних операціях легкових автомобілів.

Досвід зарубіжних країн у реалізації митної політики при ввезенні та вивезенні транспортних засобів та впровадження його в Україну.

Пріоритетні напрями удосконалення управління митної політики при експо
імпортних операціях автомобільних транспортних засобів.

7. Календарний план виконання роботи

№ п/п	Назва етапів випускної кваліфікаційної (дипломної) роботи	Строк виконання етапів робот	
		За планом	Фактично
1	Вибір теми, вивчення літературних джерел, постановка проблеми та складання плану кваліфікаційної роботи	02.10.2023	02.10.2023
2	Вибір та вивчення навчальної, наукової та методичної літератури за темою	20.10.2023	20.10.2023
3	Видача завдання науковим керівником	06.11.2023	06.11.2023
4	Підготовка першого розділу роботи та подання її науковому керівнику	06.02.2024	06.02.2024
5	Підготовка другого розділу роботи та подання її науковому керівнику	02.03.2024	02.03.2024
6	Підготовка третього розділу роботи та подання її науковому керівнику	03.04.2024	03.04.2024
7	Доопрацювання роботи з урахуванням зауважень наукового керівника	23.04.2024	23.04.2024
8	Подання роботи для перевірки на наявність плагіату	02.05.2024	02.05.2024
9	Попередній захист роботи	14.05.2024	14.05.2024
10	Отримання відгуку керівника роботи	27.05.2024	27.05.2024
11	Допуск роботи зав. кафедрою до захисту	31.05.2024	31.05.2024
12	Отримання зовнішньої рецензії	05.06.2024	05.06.2024
13	Захист роботи	10-13. 06. 2024	10-13. 06. 202

8. Дата видачі завдання «06» листопада 2023 р.

9. Науковий керівник кваліфікаційної роботи(проєкту) _____ **Гребельник О.П.**
(підпис) (прізвище,ініціали)

10. Гарант освітньо-професійної програми _____ **Мельник О.В.**
(підпис) (прізвище, ініціали)

11. Завдання до виконання отримав здобувач вищої освіти _____ **Яненко К.Ю.**
(підпис) (прізвище, ініціали)

РЕЦЕНЗІЯ

на кваліфікаційну роботу
студентки 4 курсу
спеціальність 073 Менеджмент
кафедри митної справи та товарознавства
Навчально-наукового інституту економічної безпеки
та митної справи Державного податкового університету
Яненко Катерини Юріївни
«Митна політика України щодо ввезення та
вивезення сучасного асортименту транспортних засобів»

Актуальність теми дослідження зумовлена тим, що зростає роль транспортних засобів у сучасному світі, а також відбуваються зміни в структурі та обсягах міжнародної торгівлі транспортними засобами. Отже, питання митної політики щодо ввезення та вивезення транспортних засобів є актуальним.

Наукова новизна. Кваліфікаційна робота має як теоретичну, так і практичну цінність. Дослідження спрямоване на обґрунтування рекомендацій щодо митної політики України при ввезенні та вивезенні сучасного асортименту транспортних засобів.

Обґрунтованість пропозицій і висновків та їх практична цінність у роботі підприємства, установи, організації. Автором за допомогою запропонованого методичного підходу обґрунтована доцільність використання різних інструментів митної політики України щодо ввезення та вивезення сучасного асортименту транспортних засобів.

Дослідження Яненко К. Ю. структуровано згідно з поставленою метою. Аналіз кваліфікаційної роботи дозволяє стверджувати, що студенткою для виконання дослідження використані різноманітні джерела інформації, запропоновані практичні напрямки удосконалення.

Вступ кваліфікаційної роботи включає необхідні елементи, обумовлені вимогами: актуальність теми, визначення об'єкта і предмета дослідження, формування мети та завдань роботи, опис методів дослідження. Студентка у достатній мірі обґрунтувала вибір об'єкту та предмету дослідження.

Структура кваліфікаційної роботи відображає основні аспекти досліджуваної проблеми. Назви розділів відповідають основним завданням дослідження. Фактичний матеріал викладений послідовно у трьох розділах. Прикінцеві висновки, що містяться в кваліфікаційній роботі, достовірні і конкретні.

Отже, робота Яненко К. Ю. за критеріями є самостійним і завершеним дослідженням, відповідає вимогам, що висуваються до такого виду робіт.

Рецензована кваліфікаційна робота Яненко Катерини Юріївни на тему: «Митна політика України щодо ввезення та вивезення сучасного асортименту транспортних засобів» рекомендується до захисту та заслуговує позитивної оцінки за умов успішного захисту.

К.е.н., доцент, доцент кафедри економіки
та міжнародних економічних відносин
Полтавського державного аграрного університету,
36003, Україна, м. Полтава, вул. Сковороди, 1/3,
oleksandr.kalinichenko@pdaa.edu.ua

Олександр КАЛІНІЧЕНКО

ЗАВІРЯЮ
Заступник начальника відділу кадрів
Полтавського державного аграрного
університету
Олена ПІХУЛЯ

ННІ економічної безпеки та митної справи

Кафедра митної справи та товарознавства

ДОВІДКА

про перевірку курсової/випускної кваліфікаційної (дипломної) роботи на академічний плагіат

П. І. Б. автора роботи

Яненко Катерина Юріївна

Курс/група _____ММБ-20-1_____

Тема кваліфікаційної роботи:

Митна політика України щодо ввезення та вивезення сучасного асортименту транспортних засобів.

П. І. Б. наукового керівника

Гребельник Олександр Петрович

Дата захисту:

За результатом перевірки оригінальний текст у роботі становить 100,00% Відсоток схожості (складається з правомірних запозичень – посилання, цитування; і неправомірних запозичень – пояснення щодо відсотку тексту, який не є оригінальним (н/д, стаття або інші роботи автора, які є у базі, але вони не зазначені в літературних джерелах) 0,00%, цитат 12,10%.

Відповідальна особа за перевірку на кафедрі М. Іщук

Відгук наукового керівника кваліфікаційної роботи (проєкту)

Кваліфікаційна (дипломна) робота студентки Яненко Катерини Юріївни є змістовним і комплексним дослідженням, яке присвячено актуальній темі митної політики щодо ввезення та вивезення сучасного асортименту транспортних засобів.

Структура дипломної роботи відповідає назві. В логічній послідовності досліджені питання плану. У роботі було проаналізовано митну політику України щодо ввезення та вивезення транспортних засобів та визначення шляхів її вдосконалення.

В першому розділі досліджуються теоретико-методологічні засади реалізації митної політики України при експортно-імпортних операціях транспортних засобів

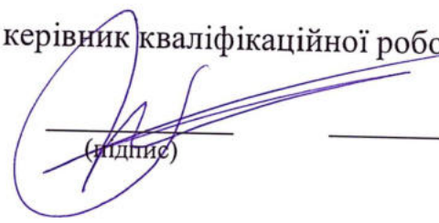
Другий розділ бакалаврської роботи присвячено аналізу стану та тенденції реалізації митної політики України при ввезенні та вивезенні транспортних засобів

У третьому розділі бакалаврської роботи обгрунтовано шляхи удосконалення митної політики України під час ввезення та вивезення транспортних засобів

Виконана робота за змістом і структурою відповідає завданню та методичним рекомендаціям. Результати дослідження обумовлюють практичну значущість роботи, що визначається можливістю використання запропонованих механізмів покращення митної політики України при ввезенні та вивезенні транспортних засобів

Випускна кваліфікаційна робота може бути допущена до захисту та заслуговує на позитивну оцінку.

Науковий керівник кваліфікаційної роботи (проєкту)



(підпис) (дата)

Висновок кафедри про кваліфікаційну роботу (проєкт)

Кваліфікаційна робота (проєкт) здобувача вищої освіти

Яненко К.Ю.

(прізвище, ініціали)

Після попереднього захисту розглянута на засіданні кафедри, протокол від «28» 05 2024 №13 допущена/не допущена до захисту на екзаменаційній комісії.

Завідувач кафедри _____ **Зубрицький А.І.**

(підпис) *(прізвище, ініціали)*

«____»_____202_р

АНОТАЦІЯ

«Митна політика України щодо ввезення та вивезення сучасного асортименту транспортних засобів»

Мета кваліфікаційної роботи полягає в аналізі митної політики України щодо ввезення та вивезення транспортних засобів та визначення шляхів її вдосконалення.

Завданнями кваліфікаційної роботи є визначити сутність митної політики України та її роль для розвитку експортно-імпортних операцій транспортних засобів; узагальнити класифікацію транспортних засобів при експортно-імпортних операціях; оцінити експортно-імпортні операції автомобільного транспорту на ринку; аналізувати стан надходжень митних платежів при експортно-імпортних операціях транспортних засобів; розробити пріоритетні напрямки удосконалення управління митної політики при експортно-імпортних операціях автомобільних транспортних засобів.

Предметом дослідження є теоретичні та практичні аспекти митного регулювання ввезення та вивезення транспортних засобів в Україні.

Об'єктом дослідження є митна політика України щодо ввезення та вивезення транспортних засобів.

Базою дослідження виступає Державна митна служба України та автомобільний ринок України.

За результатами дослідження сформульовані висновки та рекомендації щодо здійснення митної політики щодо ввезення та вивезення сучасного асортименту транспортних засобів.

Одержані результати можуть бути використані для вдосконалення митної політики України щодо ввезення та вивезення транспортних засобів, підвищення ефективності митного оформлення транспортних засобів, стимулювання розвитку вітчизняного виробництва транспортних засобів.

Кваліфікаційна робота містить 70 сторінок, 9 таблиць, 10 рисунків, список використаних джерел 41 найменування, 3 додатки.

Ключові слова: автомобіль, експорт, експортно-імпортні операції, імпорт, митна політика, транспортний засіб.

Рік виконання кваліфікаційної роботи – 2024.

Рік захисту роботи – 2024.

ABSTRACT

"Customs policy of Ukraine regarding the import and export of a mode assortment of vehicles"

The purpose of the qualification work is to analyze the customs policy of Ukrain regarding the import and export of vehicles and to determine the ways of its improvement.

The tasks of the qualification work are to determine the essence of the customs p of Ukraine and its role for the development of export-import operations of vehic generalize the classification of vehicles during export-import operations; evaluat export-import operations of road transport on the market; analyze the state of rec of customs payments during export-import operations of vehicles; to develop pri directions for improving customs policy management in export-import operation motor vehicles.

The subject of the research is the theoretical and practical aspects of customs regulation of import and export of vehicles in Ukraine.

The object of the research is the customs policy of Ukraine regarding import and export of vehicles.

The basis of the research is the State Customs Service of Ukraine and the autom market of Ukraine.

Based on the results of the research, conclusions and recommendations regardin implementation of the customs policy regarding the import and export of a mode range of vehicles were formulated.

The obtained results can be used to improve the customs policy of Ukraine regar the import and export of vehicles, increase the efficiency of customs clearance o vehicles, and stimulate the development of domestic vehicle production.

The qualification work contains 70 pages, 9 tables, 10 figures, a list of used sou 41 titles, 3 appendices.

Key words: car, export, export-import operations, import, customs policy, vehic

The year of completion of the qualification work is 2024.

The year of job protection is 2024.

ЗМІСТ

ВСТУП **2**

РОЗДІЛ 1. ТЕОРЕТИЧНО-МЕТОДИЧНІ ЗАСАДИ РЕАЛІЗАЦІЇ МИТНОЇ ПОЛІТИКИ УКРАЇНИ ПРИ ЕКСПОРТНО-ІМПОРТНИХ ОПЕРАЦІЯХ ТРАНСПОРТНИХ ЗАСОБІВ **4**

1.1 Сутність митної політики України та її роль для розвитку експортно-імпортних операцій транспортних засобів. 4

1.2 Класифікація транспортних засобів як товару при здійсненні експортно-імпортних операцій відповідно до УКТ ЗЕД. 11

РОЗДІЛ 2. ПРАКТИЧНІ АСПЕКТИ РЕАЛІЗАЦІЇ МИТНОЇ ПОЛІТИКИ УКРАЇНИ ЩОДО ВВЕЗЕННЯ ТА ВИВЕЗЕННЯ ТРАНСПОРТНИХ ЗАСОБІВ **18**

2.1 Оцінка експортно-імпортних операцій наземних транспортних засобів на ринку. 18

2.2 Аналіз стану надходжень митних платежів при експортно-імпортних операціях легкових автомобілів. 26

РОЗДІЛ 3. ШЛЯХИ УДОСКОНАЛЕННЯ МИТНОЇ ПОЛІТИКИ УКРАЇНИ ПІД ЧАС ВВЕЗЕННЯ ТА ВИВЕЗЕННЯ ТРАНСПОРТНИХ ЗАСОБІВ **38**

3.1 Досвід зарубіжних країн у реалізації митної політики при ввезенні та вивезенні транспортних засобів та впровадження його в Україні. 38

3.2 Пріоритетні напрямки удосконалення управління митної політики при експортно-імпортних операціях автомобільних транспортних засобів. 44

ВИСНОВОК **50**

СПИСОК ВИКОРИСТАНОЇ ЛІТЕРАТУРИ **52**

ДОДАТКИ **57**

ВСТУП

Актуальність теми кваліфікаційної роботи обумовлюється низкою факторів: зростанням ролі транспортних засобів у сучасному світі, змінами в структурі та обсягах міжнародної торгівлі транспортними засобами, необхідністю гармонізації митної політики України з правилами та нормами Світової торгівельної організації (СОТ), потребою у стимулюванні розвитку вітчизняного виробництва транспортних засобів. Сучасний асортимент транспортних засобів характеризується значною динамічністю та різноманіттям. З'являються нові типи транспортних засобів, удосконалюються існуючі, змінюються екологічні стандарти. Це потребує постійного оновлення митної політики та адаптації її до нових умов.

Митна політика України щодо ввезення та вивезення транспортних засобів є важливою складовою економічної політики країни. Вона має значний вплив на розвиток транспортної галузі, зовнішню торгівлю, а також на рівень життя населення. З огляду на постійне зростання обсягів перевезень та оновлення модельного ряду транспортних засобів, питання митного регулювання цієї сфери стає все більш актуальним.

Розглядом питання митної політики та її аналізом займалось багато як українських, так і зарубіжних науковців. Одними з яких були К.К. Сандровський, І.Г. Бережнюк, Б.М. Габричидзе, О.П. Гребельник, Д.В. Приймаченко та інші науковці.

Метою кваліфікаційної роботи є аналіз митної політики України щодо ввезення та вивезення транспортних засобів та визначення шляхів її вдосконалення.

Для досягнення поставленої мети основну увагу було приділено вирішенню таких **завдань**:

- визначення сутності митної політики України та її роль для розвитку експортно-імпортних операцій транспортних засобів;

- узагальнити класифікацію транспортних засобів при експортно-імпортних операціях;
- оцінити експортно-імпо0ртні операції автомобільного транспорту на ринку;
- аналізувати стан надходжень митних платежів при експортно-імпортних операціях транспортних засобів;
- розробити пріоритетні напрямки удосконалення управління митної політики при експортно-імпортних операціях автомобільних транспортних засобів.

Об'єктом дослідження є митна політика України щодо ввезення та вивезення транспортних засобів.

Предметом дослідження є економічні відносини, що виникають у процесі митного оформлення транспортних засобів.

Для досягнення мети та завдань дослідження використовувалися такі **методи** як аналіз наукової літератури, систематизація та узагальнення нормативно-правових актів, статистичний аналіз, експертні оцінки.

Інформаційною базою дослідження виступають законодавчі акти, учбові та наукові матеріали, періодичні видання, присвячені актуальним питанням регулювання митної політики України.

Практичне значення кваліфікаційної роботи полягає в тому, що його результати можуть бути використані для вдосконалення митної політики України щодо ввезення та вивезення транспортних засобів, підвищення ефективності митного оформлення транспортних засобів, стимулювання розвитку вітчизняного виробництва транспортних засобів.

Кваліфікаційна робота складається з вступу, трьох розділів, висновків, списку використаних джерел та додатків.

РОЗДІЛ 1. ТЕОРЕТИЧНО-МЕТОДИЧНІ ЗАСАДИ РЕАЛІЗАЦІЇ МИТНОЇ ПОЛІТИКИ УКРАЇНИ ПРИ ЕКСПОРТНО-ІМПОРТНИХ ОПЕРАЦІЯХ ТРАНСПОРТНИХ ЗАСОБІВ

1.1 Сутність митної політики України та її роль для розвитку експортно-імпортних операцій транспортних засобів.

Митна політика є ключовою складовою фінансової політики України, яка має значний вплив на фінансову стабільність країни, збір податків, регулювання зовнішньої торгівлі та загальний економічний розвиток. Ця політика визначає ставки мита, порядок ввезення та вивезення товарів, контроль за митними операціями та інші аспекти митної справи.

Митна політика має важливе значення для національної безпеки держави, оскільки контроль за рухом товарів через кордони допомагає запобігти незаконній торгівлі та потенційним загрозам для безпеки громадян. Крім того, митна політика впливає на економічний розвиток країни, сприяючи імпорту та експорту товарів і послуг. За допомогою митних тарифів та інших митних заходів, країна може регулювати зовнішню торгівлю та внутрішній ринок.

На сучасному етапі розвитку Української держави складна економічна ситуація, що виникла внаслідок пандемії та військового вторгнення Росії на територію України, суттєво впливає на всі аспекти життя українського суспільства, зокрема на митну політику. Ця ситуація вимагає більшої уваги до розвитку та вдосконалення митної політики в Україні, яка має бути активно регульована державою.

Поняття митної політики є багатогранним та охоплює велику кількість процесів, які відбуваються у митній справі, а саме в зовнішньоекономічній діяльності. Поняття державної митної політики визначається законодавчо, воно закріплене у Митному кодексі України, наведено у табл. 1.1 [21]. У МКУ дане поняття визначається досить в загальному вигляді не описуючи детально моменти, які насправді регулюється митною політикою, а також у законодавстві дане поняття пов’язане саме із діяльністю держави щодо

інтересів країни. Але у літературі існують й інші думки, щодо визначення поняття митна політика (табл. 1.1).

Таблиця 1.1

Визначення поняття митна політика

Автор	Визначення
1	2
Митний кодекс України	«система принципів та напрямів діяльності держави у сфері захисту митних інтересів та забезпечення митної безпеки України, регулювання зовнішньої торгівлі, захисту внутрішнього ринку, розвитку економіки України та її інтеграції до світової економіки. Державна митна політика є складовою частиною державної економічної політики» [21].
І.Г.Бережнюк	«система поглядів ідей та переконань, що формує основні правові та економічно організаційні принципи митної справи» [2].
Д. Приймаченко	«політико-правова категорія, яка формалізується в конкретних правових нормах і реалізується в процесі діяльності органів державної влади та інших суб'єктів» [32].
О. Гребельник	«комплексна система заходів, спрямованих на забезпечення економічного суверенітету країни, охорону державних кордонів, реалізації зовнішньоекономічної стратегії через сферу митних відносин» [5].
К. Сандровський	«система заходів, спрямованих на забезпечення охорони державних кордонів і виконання зовнішньоекономічної програми держави в міжнародному спілкуванні через засоби митного регулювання, тобто державного впливу на сферу митних відносин» [34, с. 47].
О. М. Козирін	«цілеспрямована діяльність держави щодо регулювання зовнішнього торгівельного обміну через установлення відповідного митного режиму переміщення товарів, транспортних засобів через митний кордон» [17].
Тлумачний	«митне регулювання шляхом зміни порядку стягування державою

словник	грошових зборів через мережу митних установ із товарів, майна і цінностей під час перетину ними кордон країни» [8].
Є. Курасова	«діяльність політичних інститутів суспільства щодо виявлення, узгодження і координації політичних, економічних, правоохоронних, соціальних та інших інтересів за допомогою митної справи» [19].
С. В. Ківалов; Б. А. Кормич	«складова внутрішньої та зовнішньої політики, яка визначає зміст діяльності держави та її компетентних органів у сфері регулювання зовнішньоекономічних відносин і організації митної системи та має на меті захист національних інтересів, національної безпеки й економічного суверенітету держави» [15].
І. А. Гуцул	«система принципів і напрямків діяльності держави у сфері забезпечення своїх економічних інтересів та безпеки за допомогою митного тарифних і нетарифних заходів регулювання зовнішньої торгівлі» [6].

Джерело: складено автором

Отже, проаналізувавши таблицю 1.1 можна дійти короткого висновку, що визначення поняття «митна політика» є аналогічним у багатьох авторів та доповнюють один одного.

Сутність митної політики України полягає в регулюванні та контролі за переміщенням товарів через митний кордон країни з метою захисту національних інтересів, забезпечення фінансових потоків та сприяння зовнішньоекономічному обороту. Основні аспекти сутності митної політики України включають:

1. Тарифне регулювання: Встановлення митних ставок на імпортні та експортні товари для збору митних платежів та захисту внутрішнього ринку від дешевих імпортних товарів.

2. Контроль за обмеженнями та заборонами: Установлення обмежень та заборон на імпорт та експорт певних товарів для забезпечення національної безпеки, охорони здоров'я, збереження природних ресурсів тощо.

3. Формування та розвиток митної інфраструктури: Розроблення та вдосконалення митної інфраструктури для забезпечення ефективного функціонування митних органів, зручності та прозорості для суб'єктів зовнішньоекономічної діяльності.

4. Захист від митних порушень та контрабанди: Забезпечення контролю за виконанням митних правил та запобігання митним порушенням, контрабанді та незаконному переміщенню товарів через митний кордон.

5. Міжнародне співробітництво: Участь в міжнародних митних організаціях та укладення міжнародних договорів з метою спільного регулювання зовнішньої торгівлі та сприяння міжнародній економічній співпраці.

Сутність митної політики України визначається потребами країни у забезпеченні національних інтересів, захисті економічної безпеки та розвитку зовнішньоекономічних відносин.

Митна політика - це невід'ємний елемент державної політики, що охоплює як процес свого створення, так і практичне втілення. Вона розробляється з урахуванням думки всіх зацікавлених сторін і реалізується виключно державними органами.

Основні принципи митної політики:

• забезпечення та захист прав і законних інтересів громадян, суб'єктів господарювання та держави.

• розвиток в напрямку гармонізації та уніфікації з загальноприйнятими міжнародними стандартами.

Функції митної політики:

• фіскальна: наповнення державного бюджету за рахунок митних платежів.

• регулятивна: вплив на зовнішньоекономічні відносини з метою захисту національних інтересів, товаровиробників та виконання міжнародних зобов'язань.

• захисна: захист держави від зовнішніх загроз.

Митна політика - це система принципів та засобів, що регулює соціальні, економічні та політичні питання, пов'язані з митною справою. Вона визначає порядок та організацію митної справи в країні. Важливість митної політики:

•економічна: впливає на розвиток зовнішньої торгівлі, конкурентоспроможність вітчизняних товарів і наповнення бюджету.

• соціальна: захищає національний ринок від неякісних та небезпечних товарів, а також сприяє створенню нових робочих місць.

•політична: забезпечує економічну безпеку країни та сприяє її інтеграції до світового економічного простору.

Для того, щоб визначити зміст і структуру митної політики потрібно розглянути основні поняття, які зображені у табл. 1.2.

Таблиця 1.2

Основні поняття для визначення митної політики

Митні операції	«окремі дії щодо товарів і транспортних засобів, що вчиняються особами при митному оформленні» [14].
Митні процедури	«сукупність положень, що передбачають порядок здійснення митних операцій і визначають статус товарів для цілей митного регулювання» [14].
Митний тариф і нетарифні заходи регулювання зовнішньої торгівлі	«інститут торгової політики і механізм державного регулювання внутрішнього ринку в його взаємозв’язку зі світовим ринком» [14].
Митна статистика	«комплексна інформація про тенденції розвитку зовнішньої торгівлі, кон’юнктуру на світовому ринку, стан митної справи та управління митними процесами» [14].

Джерело: складено автором на основі [14].

Митна політика має важливе значення для досягнення зовнішньоекономічних цілей держави. Вона повинна бути поміркованою, урівноваженою і стабільною, сприяючи виходу економіки з кризи та її подальшому зміцненню. Така політика сприяє розвитку експортного потенціалу, інтеграції у світову економічну систему та участі в міжнародних організаціях.

Митна політика у наш час в умовах воєнного стану повинна пріоритетно спрямовуватися на забезпечення національної безпеки та підтримку економічного розвитку країни. Основні завдання в цьому контексті включають:

1. Забезпечення безпеки державного кордону, включаючи надійний контроль за переміщенням людей та товарів.
2. Контроль за переміщенням товарів, які можуть бути використані для військових цілей, таких як зброя, транспортні засоби тощо.
3. Підтримка потреб національної економіки, зокрема захист українського виробництва та стимулювання експорту.
4. Захист інтересів військових шляхом контролю за переміщенням військових товарів та підтримки військових, які перетинають кордон.
5. Забезпечення доступу до гуманітарної допомоги через державний кордон.
6. Забезпечення фіскальних інтересів держави, включаючи збирання митних платежів як джерело фінансування видатків уряду.

Митна політика грає ключову роль у розвитку експортно-імпортних операцій транспортних засобів. Це включає в себе встановлення митних тарифів, регулювання митних процедур, а також визначення умов і правил ввезення та вивезення транспортних засобів через кордон. Правильна митна політика сприяє зниженню бар'єрів для міжнародної торгівлі транспортними засобами, створює умови для збільшення обсягів експорту та імпорту таких товарів, а також сприяє розвитку транспортної інфраструктури та підвищенню конкурентоспроможності транспортних підприємств. Митна політика впливає

на експортно-імпортні операції транспортних засобів шляхом встановлення митних тарифів, квотування та контролю. Це означає, що мито збільшує ціну імпортних транспортних засобів, а квотування обмежує їхній обсяг.

SWOT-аналіз допомагає визначити потенційні можливості та загрози, а також сильні та слабкі сторони митної політики при експортно-імпортних операціях транспортних засобів (табл. 1.3).

Таблиця 1.3

SWOT-аналіз митної політики при експортно-імпортних операціях транспортних засобів

Сильні сторони	**Слабкі сторони**
Ефективність інспекцій та контролю	Складні процедури митного оформлення
Розвинена митна інфраструктура	Високі митні збори та мита
Швидкий розклад перевезень через митний контроль	Бюрократичні обмеження
Підтримка міжнародних торгових угод	Недостатня інформаційна підтримка для учасників торгівлі
Можливості	**Загрози**
Збільшення обсягів міжнародної торгівлі	Зміни в міжнародних торговельних угодах
Застосування сучасних технологій для оптимізації митного контролю	Зростання контрабанди та нелегальних операцій
Поліпшення логістики та транспортних послуг	Міжнародні конфлікти та політичні напруги
Впровадження електронних систем митного оформлення	Зміни в міжнародних стандартах та правилах

Джерело: складено автором

Отже, для забезпечення позитивного впливу митної політики України у контексті експорту та імпорту транспортних засобів необхідно постійно удосконалювати організаційно-методичні аспекти формування та реалізації цієї політики. Вдосконалення організаційно-методичних аспектів формування та реалізації митної політики України є актуальним завданням у зв'язку зі складністю сучасного глобального економічного середовища та потребою у впровадженні ефективних стратегій. «Організаційні аспекти охоплюють створення оптимальної структури митниць та розподіл завдань та функцій між ними для досягнення більшої координації та ефективності митного контролю. Методичні аспекти включають в себе розробку стандартів та процедур, які допомагають уніфікувати підходи до митного оформлення та контролю та забезпечують їх відповідність міжнародним стандартам» [25, с. 1071]. Митна політика також регулює ввезення та вивезення транспортних засобів під час воєнного стану, звільнюючи деякі категорії товарів від сплати мита. Крім того, митний контроль призначений для забезпечення дотримання митних правил та обмежень у межах зони митного контролю. Таким чином, митна політика має суттєвий вплив на експортно-імпортні операції транспортних засобів, регулюючи їхні обсяги, ціни та умови перетину кордону.

Митна політика виступає як ключовий інструмент для економічного розвитку та захисту національних інтересів. Вона вимагає уважного планування та адаптації до змін у світовій економіці для сприяння економічному зростанню країни.

1.2 Класифікація транспортних засобів як товару при здійсненні експортно-імпортних операцій відповідно до УКТ ЗЕД.

Транспортні засоби є важливою складовою міжнародної торгівлі, відіграючи ключову роль у переміщенні товарів між країнами. Класифікація цих засобів є необхідною для визначення правил оподаткування, тарифів, а

також для забезпечення безпеки та регулювання міжнародного транспортного руху.

Протягом останніх років в Україні спостерігається зростання обсягів продажу як нових, так і вживаних транспортних засобів, що призводить до збільшення їх імпорту. Фахівці Інституту досліджень автомобільного ринку виокремлюють основні причини цього зростання:

1. Створення умов для легального імпорту вживаних транспортних засобів, що сприяє збільшенню їх обсягу.

2. Наявність дефіциту транспортних засобів в Україні, що підтримує стабільний ріст продажів. За розрахунками експертів, для досягнення європейського рівня автомобілізації необхідно подвоїти український автопарк.

3. Збільшений попит на транспортні засоби доступного сегмента, оскільки більше 60% продажів автомобілів в Україні припадає на транспортні засоби вартістю до 10 000 доларів. Недостатня кількість пропозицій на внутрішньому ринку не може задовольнити потреби населення.

4. Зростання української економіки сприяє збільшенню продажів транспортних засобів.

Згідно з Конвенцією Про Тимчасове Ввезення (стамбульська Конвенція) транспортні засоби – це «будь-яке судно (у тому числі ліхтери, баржі та шаланди, навіть якщо вони перевозяться на борту судна, і судна на підводних крилах), апарати на повітряній подушці, літальні апарати, наземні транспортні засоби (у тому числі велосипеди з двигунами, причепи, напівпричепи і поєднання транспортних засобів), і рухомий склад залізничного транспорту; а також їхні звичайні запасні частини, додаткові пристосування та обладнання, які перевозяться на борту транспортних засобів (включаючи спеціальне обладнання, що використовується для завантаження, розвантаження, обробки та захисту вантажів)» [18].

Відповідно до Митного кодексу України транспортні засоби – це «транспортні засоби комерційного призначення, транспортні засоби особистого

користування, трубопроводи та лінії електропередачі» [21]. Зважаючи на це транспортні засоби комерційного призначення - це «будь-яке судно (у тому числі самохідні та несамохідні ліхтери та баржі, а також судна на підводних крилах), судно на повітряній подушці, повітряне судно, автотранспортний засіб (моторні транспортні засоби, причепи, напівпричепи) чи рухомий склад залізниці, що використовуються в міжнародних перевезеннях для платного транспортування осіб або для платного чи безоплатного промислового чи комерційного транспортування товарів разом з їхніми звичайними запасними частинами, приладдям та устаткуванням, а також мастилами та паливом, що містяться в їхніх звичайних баках упродовж їхнього транспортування разом із транспортними засобами комерційного призначення» [21], а «транспортні засоби особистого користування - це «наземні транспортні засоби товарних позицій 8702, 8703, 8704 (загальною масою до 3,5 тони), 8711 згідно з УКТ ЗЕД та причепи до них товарної позиції 8716 згідно з УКТ ЗЕД, плавучі засоби та повітряні судна, що зареєстровані на території відповідної країни, перебувають у власності або тимчасовому користуванні відповідного громадянина та ввозяться або вивозяться цим громадянином у кількості не більше однієї одиниці на кожну товарну позицію виключно для особистого користування, а не для промислового або комерційного транспортування товарів чи пасажирів за плату або безоплатно» [21].

Транспортні засоби – це «товари, що класифікуються за кодами 8701 - 8705, 8711, 8716 згідно з УКТЗЕД і номерні вузли до них» [24]. У таблиці 1.4 наведена класифікація транспортних засобів відповідно до Наказу Державної митної служби України.

Таблиця 1.4

Класифікація ТЗ відповідно до Наказу Держмитслужби України

8701	Трактори (за винятком тракторів товарної позиції 8709)
8702	Моторні транспортні засоби, призначені для перевезення 10 осіб

	і більше, включаючи водія
8703	Автомобілі легкові та інші моторні транспортні засоби, призначені головним чином для перевезення людей (крім моторних транспортних засобів товарної позиції 8702), включаючи вантажопасажирські автомобілі-фургони та гоночні автомобілі
8704	Моторні транспортні засоби для перевезення вантажів
8705	Моторні транспортні засоби спеціального призначення, крім призначених головним чином для перевезення людей або вантажів (наприклад евакуатори, автокрани, автомобілі пожежні, автобетономішалки, автомобілі прибиральні для доріг, автомобілі поливомийні, автомобілі-майстерні, радіологічні автомобілі)
8711	Мотоцикли (включаючи мопеди) та велосипеди з допоміжним двигуном, з колясками або без них; коляски
8716	Причепи та напівпричепи; інші несамохідні транспортні засоби; їх частини

Джерело: складено автором на основі [11].

При експортно-імпортних операціях ці засоби розглядаються як товари, які підлягають певному режиму класифікації:

- міжнародна класифікація транспортних засобів

Один з основних міжнародних стандартів класифікації транспортних засобів - це Гармонізована система опису та кодування товарів, яка використовується багатьма країнами у світі. Ця система базується на специфічних кодах, що визначаються з урахуванням різних характеристик транспортних засобів, таких як їхні технічні характеристики, призначення та інші параметри.

- класифікація за технічними характеристиками

Одним із способів класифікації транспортних засобів є врахування їхніх технічних характеристик. Наприклад, автомобілі можуть бути класифіковані за типом палива (бензинові, дизельні, електричні тощо), об'ємом двигуна, типом

кузова та іншими параметрами. Ця класифікація дозволяє краще оцінити потреби ринку та визначити специфічні вимоги до транспортних засобів.

- класифікація за призначенням

Інший аспект класифікації транспортних засобів - їхнє призначення. Наприклад, вантажні автомобілі можуть бути призначені для перевезення вантажів на короткі відстані в міських умовах або для дальніх перевезень на великі відстані. Класифікація за призначенням допомагає розробникам та виробникам пристосовувати транспортні засоби до конкретних потреб клієнтів.

Правильна класифікація транспортних засобів є важливою для забезпечення ефективного проведення експортно-імпортних операцій. Вона впливає на розмитнення, оподаткування, а також на дотримання міжнародних норм та стандартів безпеки. Неправильна класифікація може призвести до затримок у митному оформленні та інших проблем, що негативно вплинуть на процес торгівлі.

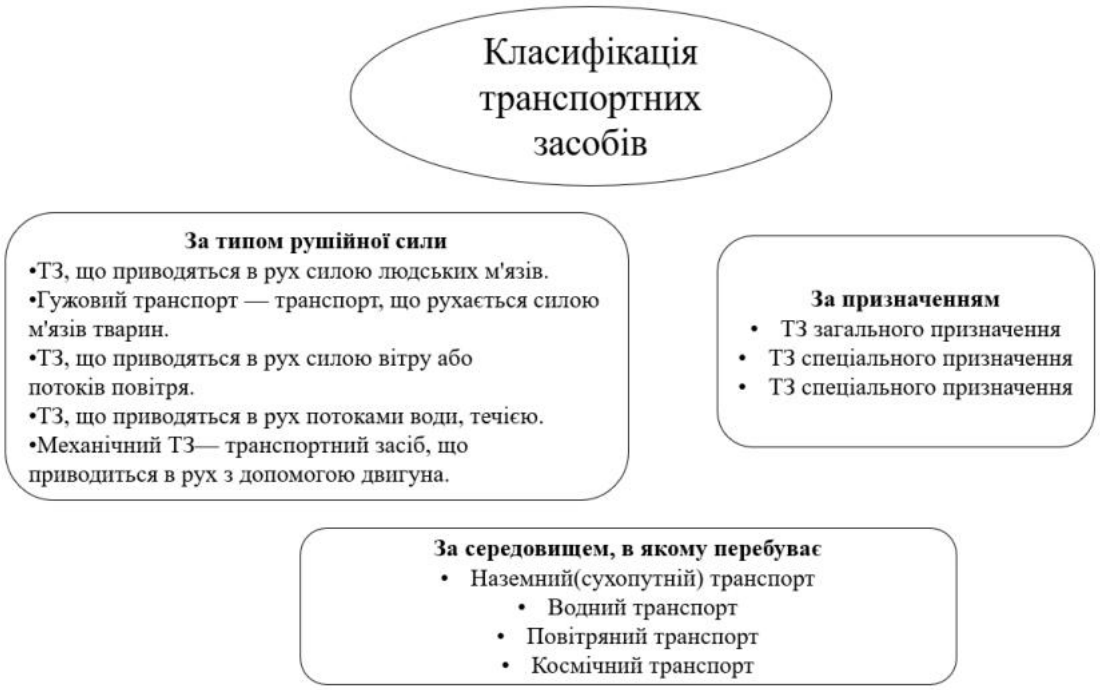


Рис. 1.2 – Класифікація транспортних засобів

Джерело: складено автором

Транспортні засоби включають в себе різноманітні види транспортних засобів, призначених для переміщення людей та вантажів. На рисунку 1.2

зображено класифікацію ТЗ відповідно до типу рушійної сили, призначення та середовища, в якому перебуває ТЗ.

Згідно з першою частиною статті 67 Митного кодексу України, українська класифікація товарів зовнішньоекономічної діяльності (УКТ ЗЕД) базується на Гармонізованій системі опису та кодування товарів. Вона затверджується законом про Митний тариф України. В УКТ ЗЕД товари упорядковано за розділами, групами, товарними позиціями, товарними підпозиціями, найменуваннями і цифровими кодами, які відповідають Гармонізованій системі опису та кодування товарів. Для більш детальної класифікації товарів використовуються сьомий, восьмий, дев'ятий та десятий знаки цифрового коду. Згідно з четвертою частиною статті 67 МКУ, структура десятизнакового цифрового коду товарів в УКТ ЗЕД включає код групи (перші два знаки), товарної позиції (перші чотири знаки), товарної підпозиції (перші шість знаків), товарної категорії (перші вісім знаків) і товарної підкатегорії (десятий знак).

Транспортні засоби також підлягають класифікації відповідно до УКТ ЗЕД. Вони можуть бути класифіковані за такими ознаками як тип (наприклад, легкові автомобілі, вантажні автомобілі, мотоцикли тощо), характеристики двигуна, розміри, призначення (особистий транспорт, комерційний транспорт, спеціальне обладнання тощо) та інші технічні параметри.

Для класифікації транспортних засобів за УКТ ЗЕД потрібно використовувати коди товарів, які відповідають їхнім характеристикам та призначенню. Для точної класифікації ТЗ використовуються технічна документація від виробника, сертифікати або еквівалентні документи, об'єм та тип двигуна, рік виготовлення і наявність реєстраційних документів. Відповідно до УКТ ЗЕД, транспортні засоби розглядаються у товарній групі 87 Засоби наземного транспорту, крім залізничного або трамвайного рухомого складу, їх частини та обладнання. У додатку А зображена класифікація та коди товарів групи 87 засобів наземного транспорту. Можемо побачити такий поділ:

«трактори; моторні транспортні засоби, призначені для перевезення 10 осіб і більше, включаючи водія; автомобілі легкові та інші моторні транспортні засоби, призначені головним чином для перевезення людей, включаючи вантажопасажирські автомобілі-фургони та гоночні автомобілі; моторні транспортні засоби для перевезення вантажів; моторні транспортні засоби спеціального призначення, крім призначених головним чином для перевезення людей або вантажів; шасі з установленими двигунами для моторних транспортних засобів товарних позицій 8701 – 8705; кузови для моторних транспортних засобів товарних позицій 8701 – 8705; частини та пристрої моторних транспортних засобів товарних позицій 8701 – 8705; транспортні засоби вантажні, самохідні без підіймальних або навантажувальних пристроїв, які використовуються на заводах, складах, у портах або в аеропортах для перевезення вантажів на короткі відстані; тягачі, що використовуються на залізничних платформах; частини зазначених вище транспортних засобів; танки та інші бойові самохідні броньовані транспортні засоби, з озброєнням чи без озброєння, та частини таких транспортних засобів; мотоцикли (включаючи мопеди) та велосипеди з допоміжним двигуном, з колясками або без них; коляски; велосипеди двоколісні та інші велосипеди (включаючи велосипеди триколісні для перевезення вантажів), без двигуна; коляски для людей, не здатних пересуватися самостійно, з двигуном або без двигуна чи з іншим механізмом для пересування; частини та пристрої для транспортних засобів товарних позицій 8711-8713; коляски дитячі та їх частини; причепи та напівпричепи; інші несамохідні транспортні засоби; їх частини» [11].

Класифікація товарів відповідно до УКТ ЗЕД є важливою для забезпечення правильного митного оформлення та статистичного обліку зовнішньоекономічних операцій.

РОЗДІЛ 2. ПРАКТИЧНІ АСПЕКТИ РЕАЛІЗАЦІЇ МИТНОЇ ПОЛІТИКИ УКРАЇНИ ЩОДО ВВЕЗЕННЯ ТА ВИВЕЗЕННЯ ТРАНСПОРТНИХ ЗАСОБІВ

2.1 Оцінка експортно-імпортних операцій наземних транспортних засобів на ринку.

Оцінка експортно-імпортних операцій транспортних засобів на ринку зазвичай включає в себе аналіз наступних аспектів:

1. Обсяг торгівлі: це включає в себе кількість транспортних засобів, що експортуються та імпортуються, як і кількість країн-партнерів, з якими відбувається обмін.

2. Вартість торгівлі: це оцінює обсяг грошей, які залучаються через експорт та імпорт транспортних засобів.

3. Тенденції розвитку: важливо аналізувати динаміку змін в обсягах та вартості торгівлі, оцінювати зміни у споживчих преференціях, технологічному розвитку, тарифній політиці тощо.

4. Ринки-партнери: визначення основних країн-партнерів в експорті та імпорті транспортних засобів, а також аналіз їхньої ролі в торгівлі.

5. Тарифи та торгові угоди: оцінка впливу митних тарифів, торгових обмежень та торгових угод на ринок транспортних засобів.

6. Конкурентний аналіз: аналіз конкуренції між виробниками та експортерами, а також вивчення їхньої конкурентоспроможності на ринку.

7. Ризики та перспективи: визначення потенційних ризиків, пов'язаних зі змінами в економіці, політиці, технологіях, а також ідентифікація можливостей для подальшого розвитку ринку.

У відповідності до названих вище згаданих аспектів для оцінки експортно-імпортних операцій потрібно провести аналіз щодо експорту та імпорту транспортних засобів. Розпочати можна з обсягів вивезених та ввезених ТЗ. У табл. 2.1 зображено обсяг експортованих товарів транспортних засобів закордон за період 2019-2022 рр.

Таблиця 2.1

Експорт транспортних засобів, од				
2019	2020	2021	2022	2023
5 758	4 177	4 685	4 618	1 803

Джерело: складено автором на основі [26].

Експорт транспортних засобів з України протягом 2019-2023 років загалом мав тенденцію до зростання. Найбільший приріст експорту був зафіксований у 2021 році, коли він зріс на 10,8% порівняно з 2020 роком. Проте у 2023 році експорт зменшився на 60,9% порівняно з 2022 роком. У зв’язку з війною та логістичними проблемами в Україні експорт транспортних засобів зменшується.

Що стосується географії експорту, то варто зазначити, що найбільше транспортних засобів з України експортують у Європу. На рисунку 2.1 зображені основні країни-партнери щодо експорту за 2023 рік.



Рис.2.1 – Країни-партнери щодо експорту наземних ТЗ.

Джерело: складено автором на основі [26].

З рис. 2.1 бачимо, що найбільше ТЗ експортується з України на першому місці в Польщу, на другому місці в Молдову і на третьому в Румунію.

Найбільше експортовано таких наземних ТЗ, які входять до групи 87 УКТ ЗЕД, як причепи та напівпричепи –638 од., мотоцикли – 407 од., трактори – 351 од., автомобілі легкові – 339 од. та інші.

Щодо імпорту товарів ТЗ, то в табл. 2.2 наведено обсяги імпортованих транспортних засобів за період 2019-2023 рр.

Таблиця 2.2

Імпорт транспортних засобів, од				
2019	2020	2021	2022	2023
820 970	805 286	984 840	607 188	315 320

Джерело: складено автором на основі [26].

Імпорт засобів наземного транспорту в Україні має тенденцію до зростання, але в 2022 та 2023 роках спостерігалося зниження показників через

війну і логістичні проблеми в країні. Найбільш сприятливим роком для імпорту засобів наземного транспорту був 2021 рік.



Рис.2.2 – Країни-партнери щодо імпорту наземних ТЗ.

Джерело: складено автором на основі [26].

Що стосується географії імпорту, то варто зазначити, що найбільше транспортних засобів імпортуються з Китаю, Європи, Японії та Туреччини. На рис. 2.2 зображені країни-партнери з яких імпортувалися наземні ТЗ за 2023 рік.

Найбільше імпортовано таких наземних ТЗ, що входять до групи 87 УКТ ЗЕД, як автомобілі легкові – 156 320 од., мотоцикли – 93 978 од., трактори – 37 161 од. та інші.

У структурі переміщуваних через митний кордон товарів особливе місце відводиться проблематиці імпорту транспортних засобів в Україну. Така актуальність пояснюється тим, що протягом останніх довоєнних років в Україні спостерігається масове ввезення ТЗ з країн Європейського Союзу, а під час воєнного стану й з Китаю та Японії. Підтвердженням цього є те, що обсяги переміщення та ввезення ТЗ в Україну до війни з кожним роком збільшувалися, проте після 24 лютого 2022 року відбувся спад імпорту, а також експорту.

Таблиця 2.3

Оцінка експортно-імпортних операцій з транспортними засобами в Україні протягом 2019-2023 рр.

Рік	Експорт, млн USD	Імпорт, млрд USD	Сальдо, млрд USD
2019	44,9	5,1	-5,09
2020	43,8	4,9	-4,82
2021	73,6	6,2	-6,17
2022	89,9	4,7	-4,59
2023	42,8	3,3	-3,26

Джерело: складено автором на основі [26].

Аналізуючи дані таблиці можна спостерігати зростаючу динаміку аналізованих показників до 2022 року, після початку повномасштабної війни як імпорт, так і експорт ТЗ зменшився. Слід відмітити, що кількість транспортних засобів, які були об’єктом зовнішньоекономічної діяльності, в останніх двох аналізованих роках мали тенденцію до скорочення за рахунок насамперед скорочення їх експорту. У 2023 році імпортовано транспортних засобів на 3,2 млрд USD, а експортовано на 42,8 млн USD, відповідно імпорт сягає 98,8%, у свою чергу експорт – 1,2% від загального обігу зовнішнього товарообігу транспортних засобів. Такі тренди можна пояснити скороченням обсягів зовнішньоекономічної діяльності загалом по країні, що пов’язано зі війною в Україні, а також зі змінами, які вносили всі країни-партнери у зв’язку із пандемією.

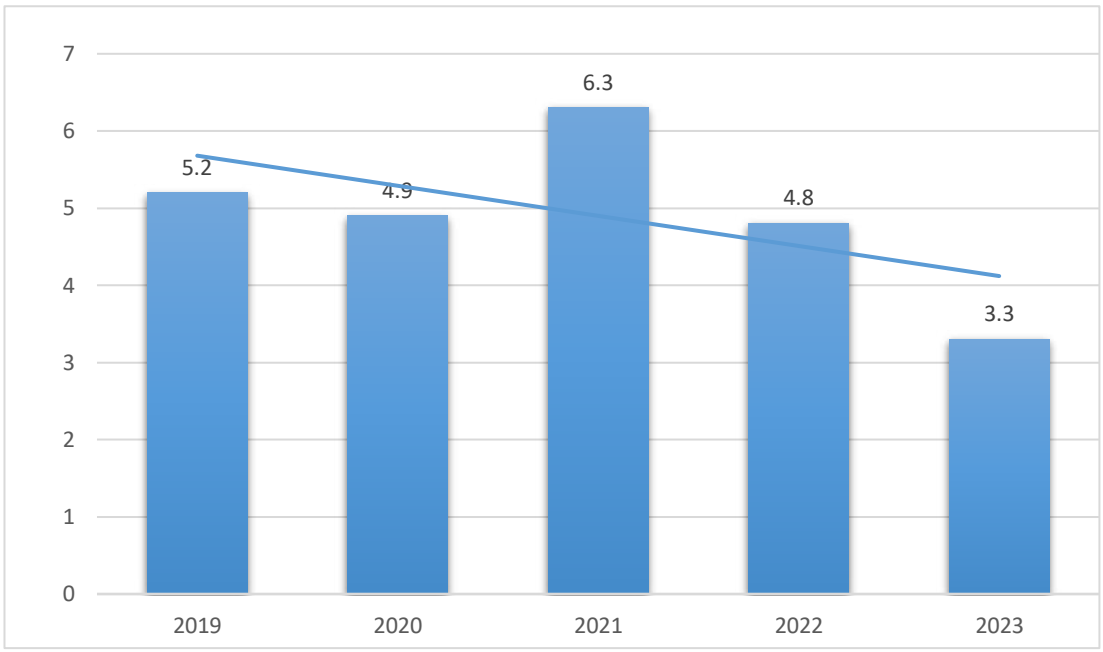


Рис. 2.3 – Динаміка товарообігу ТЗ в Україні протягом 2019-2023 рр., млрд USD

Джерело: складено автором на основі [26].

Дані наведеного рисунку підтверджують раніше зроблений висновок про те, що товарообіг в Україні зараз не є стабільним, у 2019-2020 рр. показник спадав у зв'язку з пандемією, а у 2022-2023 рр. спадав у зв'язку з повномасштабною війною. Найбільший показник товарообігу ТЗ спостерігається у 2021 році – 6,3 млрд USD, а найменший у 2023 році – 3,3 млрд USD.

Згідно з Законами України №1403-IX та №1402-IX, в Митному та Податковому кодексах запроваджено нову модель оподаткування та спрощено митне оформлення для:

1. Легкових автомобілів (код УКТ ЗЕД 8703), за винятком:

- Спеціальних транспортних засобів для пересування по снігу (код 8703 10)
- Електромобілів (код 8703 40)

2. Автомобілів для перевезення вантажів (код УКТ ЗЕД 8704) загальною масою до 3,5 тон.

Зміни стосуються транспортних засобів, які:

- Були у використанні та з року випуску яких минуло більше 5 років.

- Ввозяться в кількості не більше однієї одиниці на кожну товарну позицію (1 шт. – за кодом 8703 та 1 шт. – за кодом 8704).

Значним спрощенням є те, що митне оформлення можливе у будь-якому митному органі на території України. Замість множини документів використовується один бланк, що економить час та зусилля При оформленні в пункті пропуску через кордон України попередню декларацію подавати не потрібно. Форма декларації для транспортних засобів затверджена постановою Кабінету Міністрів України від 21 травня 2012 року №450 "Питання, пов'язані із застосуванням митних декларацій" [30].

Відповідно до статті 2 Закону України «Про деякі питання ввезення на митну територію України та реєстрації транспортних засобів» «митне оформлення з метою вільного обігу транспортних засобів за кодами товарних позицій 8701 20, 8702, 8704, 8705 нових і таких, що були в користуванні, а також нових транспортних засобів за кодом товарної позиції 8703 згідно з УКТ ЗЕД здійснюють за умови їх відповідності екологічним нормам не нижче рівня “ЄВРО - 5”; митне оформлення транспортних засобів за кодом товарної позиції 8703, що були в користуванні, – не нижче рівня “ЄВРО-2”» [12].

Документом для засвідчення відповідності транспортних засобів вимогам технічних регламентів є сертифікат або інший документ про підтвердження відповідності, що вказує, якому рівню екологічних норм відповідає за конструкцією транспортний засіб. Позначення рівня екологічних норм має бути зазначено у свідоцтві про реєстрацію транспортного засобу.

З 1 квітня до 1 липня 2022 року відповідно до Закону України № 2142-IX “Про внесення змін до Податкового кодексу України та інших законодавчих актів України щодо вдосконалення законодавства на період дії воєнного стану” «операції з ввезення фізичними особами на митну територію України транспортних засобів тимчасово звільнялися від оподаткування податком на додану вартість та акцизним податком [9]. За весь час даного митного оформлення ввезено майже 277 000 транспортних засобів.

Скасування митних платежів «на ввезення іноземних автомобілів задля пришвидшення перетину кордону волонтерами, які ввозити машини для потреб ЗСУ, спричинило чималі черги на кордонах чималий ажіотаж серед охочих ввезти «євробляху» без розмитнення. Тому у травні уряд вирішив розділити потоки автомобілів із гуманітарною допомогою, та автомобілів, які українці ввозять для потреб армії і власних потреб, та визначив лише три пункти пропуску, через які можна ввезти придбаний за кордоном автомобіль: «Устилуг» у Волинській області, «Грушів» у Львівській області та «Малий Березний» у Закарпатській області. Крім цього, «євробляхи» дозволили ввозити через морські порти» [38].

З 1 липня 2022 року набрав чинності Закон України № 2325-IX "Про внесення змін до Податкового кодексу України та інших законодавчих актів України щодо перегляду окремих пільг з оподаткування", відповідно до якого «імпорт товарів, що ввозяться фізичними особами-підприємцями та юридичними особами незалежно від системи оподаткування, знову обкладатиметься ввізним митом» [10]. Ці платежі розповсюджуються також на імпорт транспортних засобів – автомобілі легкові, кузови до них, причепи та напівпричепи, мотоцикли, транспортні засоби, призначені для перевезення 10 осіб і більше, транспортні засоби для перевезення вантажів.

На сьогодні митне оформлення транспортних засобів проводиться у порядку, встановленому законодавством, що діяло до скасування платежів, – сплачується ввізне мито, акцизний податок та ПДВ. Базою оподаткування цим платежем є вартість ТЗ, їхній розрахунок визначається із врахуванням параметрів транспортного засобу.

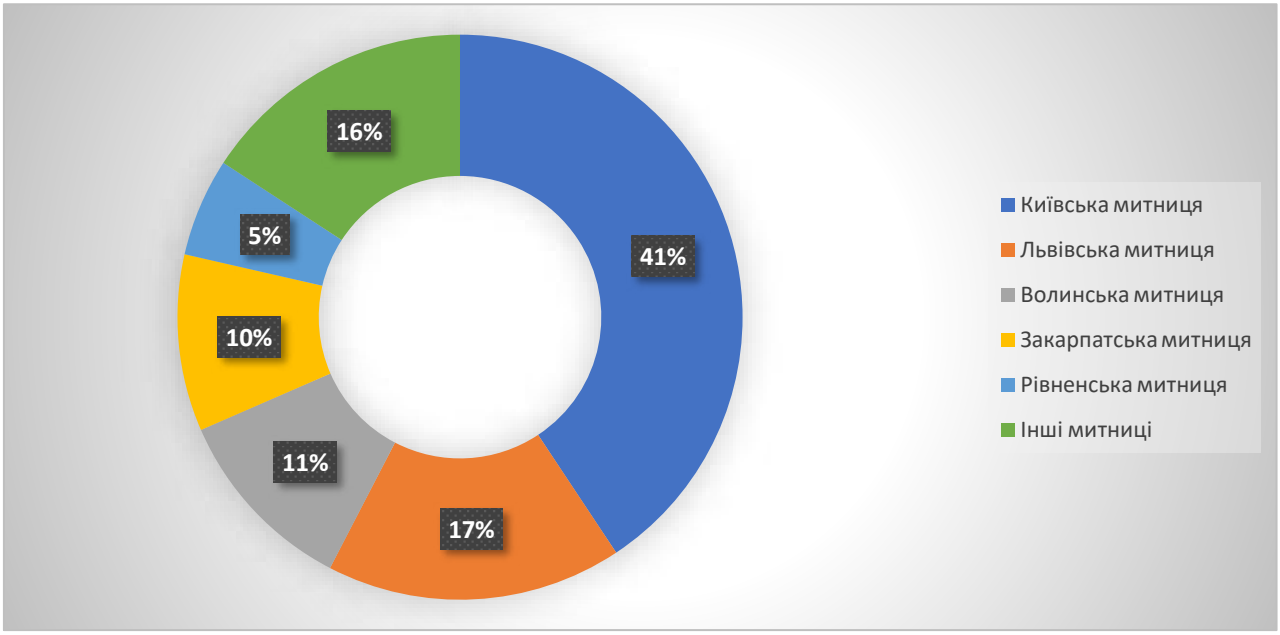


Рис. 2.4 – Частка оподаткованого імпорту ТЗ на найбільших митницях України у 2023 році (%)

Джерело: складено автором на основі [26].

Серед митниць в Україні найбільший обсяг оподаткованого імпорту транспортних засобів було здійснено Київською та Львівською митницями (рис. 2.4), що пояснюється ввезенням ТЗ з Європи та основним орієнтуванням на головну митницю країни.

Отже, аналіз показав, що умови пандемії та війни в Україні негативно впливають на експортно-імпортні операції з транспортними засобами, проте вони відіграють значну роль у наповненні державного бюджету України через сплату податків при їх переміщенні через митний кордон. У довоєнні роки це сприяло збільшенню доходів та фінансуванню різних галузей. Крім того, імпорт транспортних засобів збільшує конкуренцію на внутрішньому ринку транспортних засобів, що веде до підвищення доступності цих товарів для населення. Це може стимулювати розвиток та модернізацію транспортної індустрії в країні, сприяючи інноваціям та покращенню якості продукції.

2.2 Аналіз стану надходжень митних платежів при експортно-імпортних операціях легкових автомобілів.

Митні платежі є важливим джерелом доходів для державного бюджету України. Їх розмір та своєчасність надходження залежать від низки факторів, включаючи обсяги зовнішньої торгівлі, рівень митних ставок, ефективність роботи митних органів та загальний стан економіки.

Аналіз стану надходжень митних платежів при експортно-імпортних операціях легкових автомобілів може включати кілька ключових аспектів:

1. Обсяг торгівлі легковими автомобілями: Перш ніж проаналізувати митні платежі, важливо з'ясувати загальний обсяг експорту та імпорту легкових автомобілів. Це допоможе зрозуміти обсяг операцій, які підпадають під митні обов'язки.

2. Митні ставки: Аналіз митних ставок, застосованих до легкових автомобілів, які експортуються та імпортуються, є ключовим. Високі митні ставки можуть бути перешкодою для торгівлі, тоді як низькі ставки можуть стимулювати обсяги торгівлі.

3. Тенденції в цінах автомобілів: Аналіз змін у цінах легкових автомобілів на міжнародному ринку також важливий. Зміни в цінах можуть впливати на обсяги торгівлі та, отже, на митні надходження.

4. Тарифні бар'єри та торговельні угоди: Оцінка того, які тарифні бар'єри існують для легкових автомобілів у різних країнах, а також аналіз торговельних угод, може допомогти зрозуміти, які перешкоди існують для торгівлі.

5. Тенденції в обсягах та напрямках торгівлі: Важливо вивчити тенденції в обсягах торгівлі легковими автомобілями між різними країнами. Наприклад, зростання експорту з однієї країни та зменшення імпорту в іншій може впливати на митні надходження.

6. Митні перегони та митні шахрайства: Аналіз митних перегонів та шахрайства також може бути важливим. Це може включати оцінку рівня контрабанди або недекларованої торгівлі, яка може впливати на митні надходження.

Загалом, аналіз митних платежів при експортно-імпортних операціях легкових автомобілів вимагає комплексного підходу, що охоплює як макроекономічні, так і мікроекономічні чинники, які впливають на торгівлю цим видом товарів.

Тож, у відповідності до вище згаданих аспектів спочатку необхідно визначити обсяги легкових автомобілів, які експортовані та імпортовані. У таблиці 2.4 зазначені обсяг експорту та імпорту товарної позиції 8703 Автомобілі легкові та інші моторні транспортні засоби, призначені головним чином для перевезення людей (крім моторних транспортних засобів товарної позиції 8702), включаючи вантажопасажирські автомобілі-фургони та гоночні автомобілі.

Таблиця 2.4

Обсяги експорту та імпорту легкових автомобілів за період 2019-2023 рр., од

Роки	2019	2020	2021	2 022	2023
Експорт	250	217	756	849	339
Імпорт	544 226	490 879	670 576	412 928	156 320

Джерело: складено автором на основі [26].

Аналізуючи дані таблиці спостерігаємо, що експорт та імпорт легкових автомобілів є нестабільним за останні 5 років. Це пов’язано з складною ситуацією економіки країни під час війни та пандемії. Найбільша кількість імпортованих автомобілів у 2021 році, а найменша – у 2023 році.

Легкові автомобілі займають 49,6% у порівнянні з імпортованими транспортними засобами за 2023 рік та 18,8% у порівнянні з експортованими.

Основними країнами-партнерами щодо імпорту легкових автомобілів у 2023 році є Німеччина, США та Японія, а щодо експорту – Грузія, Німеччина та Молдова, Республіка. Значні обсяги імпорту транспортних засобів із цих країн

пояснюються тим, що вартість легкових автомобілів у них значно нижча, ніж в Україні.

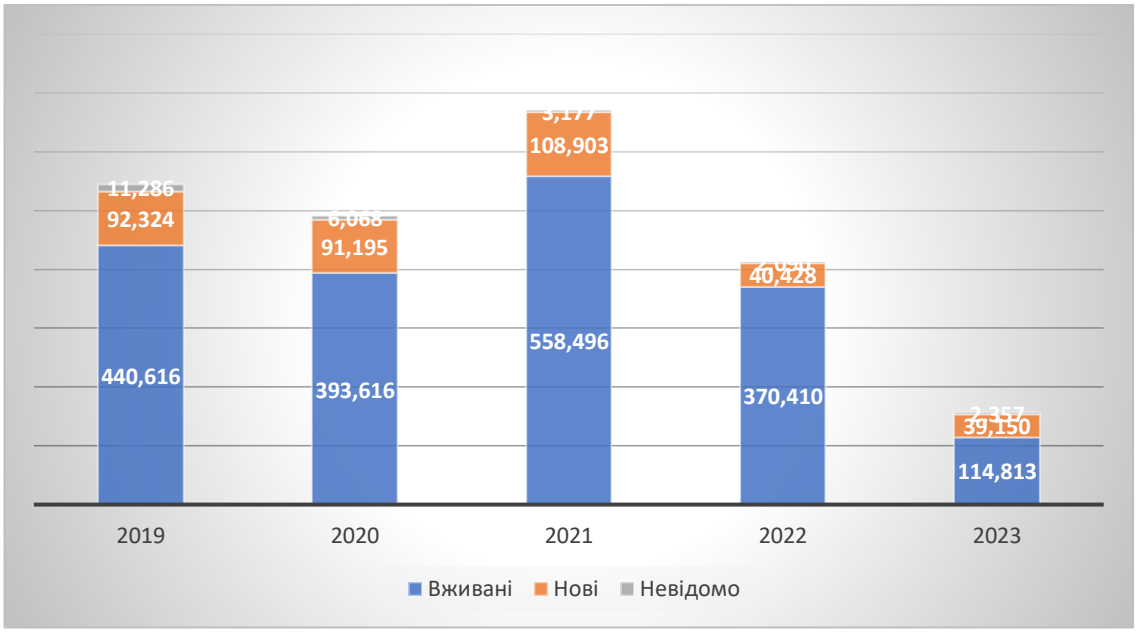


Рис.2.5 – Кількість імпортованих вживаних та нових автомобілів за 2019-2023 рр.

Джерело: складено автором на основі [26].

Середній вік ввезеного авто у 2023 році «становить 10 років. Ввезені машини помолодшали на 2 роки порівняно з 2022 року. Понад 50% автомобілів, які були імпортовані у 2023 році, мають 10 і більше років. Найстаршим легковим авто, ввезеним торік, стала Toyota Supra 1990 року» [28].

Щорічний перелік найпопулярніших моделей кардинально не змінюється. На рис. 2.6 зображено пропорційне співвідношення імпорту легкових автомобілів у 2023 році. Найпопулярнішою маркою авто серед усіх ввезених автомобілів у 2023 році став Volkswagen — 13,1%. На другому місці – Renault (9,2%), а п’ятірку лідерів завершують Skoda, Nissan та Audi. Серед моделей найпопулярніший — Volkswagen Golf (3,2%), за ним Skoda Octavia, Renault Megane, Volkswagen Passat, Renault Megane Scenic.

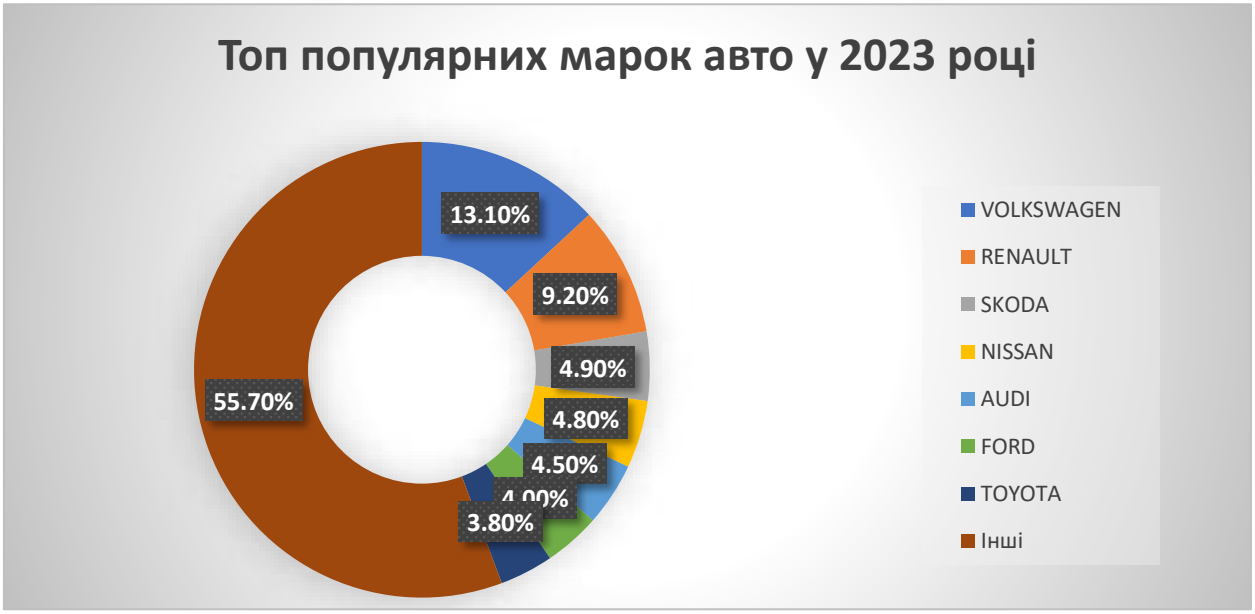


Рис. 2.6 – Популярні марки автомобілів у 2023 році

Джерело: складено автором на основі [27].

Протягом першого півріччя 2022 року імпорт автомобілів з-за кордону зазнав багато змін: повномасштабна війна, тимчасова зупинка роботи морських портів, запровадження та скасування “нульового розмитнення” транспортних засобів. Дані події значно вплинули на обсяг імпорту транспортних засобів та вибір країн, із яких здійснювався імпорт. У зв’язку з цим сплата митних платежів та нарахування їх до державного бюджету знизилися. Відповідно до Митного кодексу України товари товарна позиція яких є 8703 згідно з УКТ ЗЕД, що підлягають державній реєстрації незалежно від їх вартості, підлягають письмовому декларуванню та митному оформленню, з оподаткуванням ввізним митом за повними ставками Митного тарифу України, акцизним податком і податком на додану вартість за ставками, встановленими Податковим кодексом України. На рисунку 2.7 зображено основні митні платежі, які сплачено при імпорті легкових автомобілів за 2019-2023 рр.

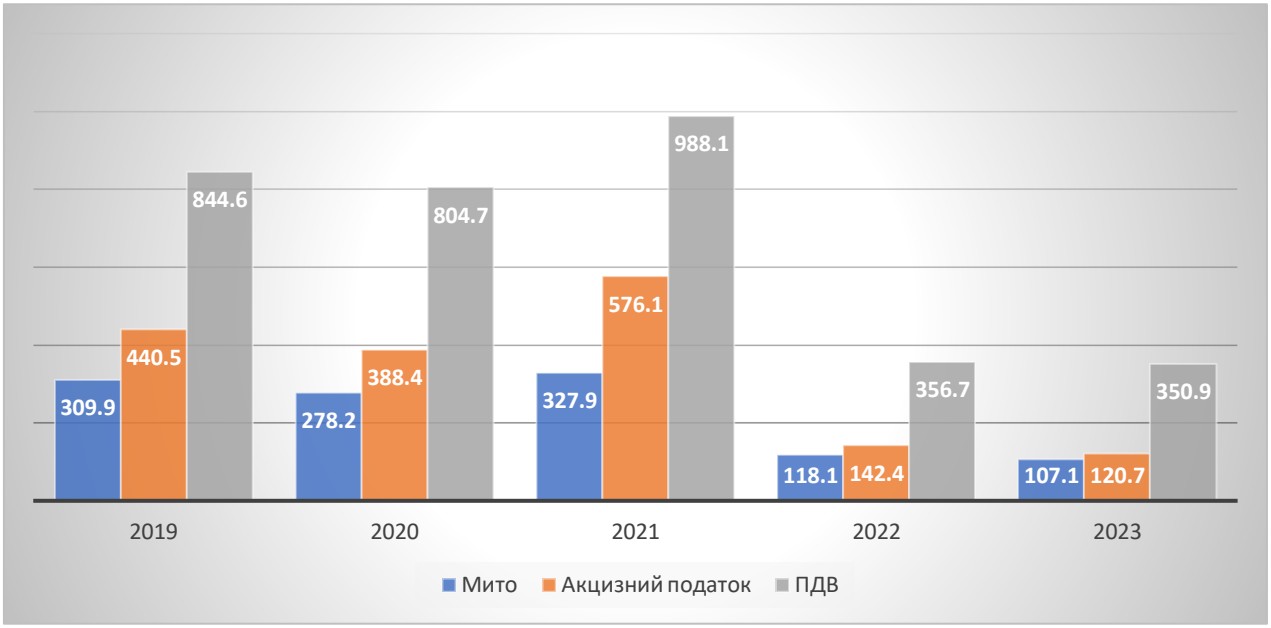


Рис. 2.7 – Динаміка митних платежів, сплачених при імпорті легкових автомобілів за період 2019-2023 рр.

Джерело: складено автором на основі [26].

З графіка бачимо, що найбільше митних платежів сплачено у 2021 році, а найменше – у 2023 році. Постійні обстріли країною-агресором портової інфраструктури дельти Дунаю, транспортно-логістичних вузлів та виробничих потужностей підприємств, що здійснюють зберігання та перевалку товарів, значно ускладнили логістику зовнішньої торгівлі, унеможливили своєчасну доставку вантажів транспортних засобів та негативно вплинули на рівень надходжень податків до бюджету.

Згідно з Законом України «Про Митний тариф України» ввізне мито становить 10% від суми митної вартості транспортного засобу, повні та пільгові ставки мита на легкові автомобілі зображені в додатку Б, винятком є транспортні засоби:

8703 10 11 00 - транспортні засоби спеціального призначення для переміщення по снігу, з поршневим двигуном внутрішнього згоряння із запалюванням від стиснення (дизелем або напівдизелем) або з поршневим двигуном внутрішнього згоряння з іскровим запалюванням, повна ставка мита для яких складає 12%

8703 80 10 10 - оснащені виключно електричними двигунами (одним чи декількома), повна ставка мита для яких складає 0%.

Відповідно до Податкового кодексу України «автомобілі легкові та інші моторні транспортні засоби, призначені головним чином для перевезення людей, що відповідають товарній позиції 8703 згідно з УКТ ЗЕД (крім моторних транспортних засобів, зазначених у товарній позиції 8702 згідно з УКТ ЗЕД), включаючи вантажопасажирські автомобілі-фургони, гоночні автомобілі, у тому числі автомобілі, які в установленому законодавством порядку подаються до органів, що здійснюють державну реєстрацію транспортних засобів, для реєстрації або перереєстрації у зв'язку із зміною моделі транспортного засобу, що до переобладнання під час ввезення відповідала товарній позиції 8704 згідно з УКТ ЗЕД, а після переобладнання відповідає товарній позиції 8703 згідно з УКТ ЗЕД:

ставка податку (Ставка) для відповідного транспортного засобу визначається за формулою:

$$Ставка = Ставка^{базова} \times К^{двигун} \times К^{вік} \quad (2.1),$$

де $Ставка^{базова}$ - ставка податку в євро за 1 штуку транспортного засобу:

з двигуном внутрішнього згоряння з іскровим запалюванням та кривошипно-шатунним механізмом з об'ємом циліндрів до 3000 куб. сантиметрів (включно) - 50,0;

з двигуном внутрішнього згоряння з іскровим запалюванням та кривошипно-шатунним механізмом з об'ємом циліндрів понад 3000 куб. сантиметрів - 100,0;

з двигуном внутрішнього згоряння із запалюванням від стиснення (дизелем або напівдизелем) з об'ємом циліндрів до 3500 куб. сантиметрів (включно) - 75,0;

з двигуном внутрішнього згоряння із запалюванням від стиснення (дизелем або напівдизелем) з об'ємом циліндрів понад 3500 куб. сантиметрів - 150,0» [29];

$К^{двигун}$ – «коефіцієнт, що визначається діленням об’єму циліндрів двигуна внутрішнього згоряння відповідного транспортного засобу в куб. сантиметрах на 1000 куб. сантиметрів» [29];

$К^{вік}$ – «коефіцієнт, що дорівнює кількості повних календарних років з року, наступного за роком виробництва відповідного транспортного засобу, до року визначення ставки податку (для нових транспортних засобів та транспортних засобів, що використовувалися до одного повного календарного року, коефіцієнт дорівнює 1, а для транспортних засобів, що використовувалися понад п’ятнадцять повних календарних років, коефіцієнт дорівнює 15)» [29].

Також варто зазначити, що «ставка податку для транспортних засобів, зазначених у товарних підкатегоріях 8703 80 10 10, 8703 80 90 10 згідно з УКТ ЗЕД, оснащених виключно електричними двигунами (одним чи кількома), встановлюється у розмірі 1 євро за 1 кіловат-годину ємності електричного акумулятора таких транспортних засобів. Ставка податку для транспортних засобів, зазначених у товарних підкатегоріях 8703 10 18 00 (для транспортних засобів, що приводяться в рух тільки електричним двигуном, одним або кількома), 8703 80 10 90, 8703 80 90 90, 8703 90 00 00 згідно з УКТ ЗЕД, встановлюється у розмірі 100 євро за 1 штуку» [29].

ПДВ становить 20% від суми вартості автомобіля, мита та акцизного податку.

Основним елементом, що характеризує експортно-імпортні операції з автомобілями, є їх митна вартість. У Митному кодексі зазначено, що це «є вартість товарів, що використовується для митних цілей, яка базується на ціні, що фактично сплачена або підлягає сплаті за ці товари» [МКУ]. Середня митна вартість легкових автомобілів, які імпортуються в Україну останні 5 років, має тенденцію зростання, це зображено на рисунку 2.8.



Рис. 2.8 – Динаміка середньої митної вартості імпортованих автомобілів за період 2019-2023 рр.

Джерело: складено автором на основі [26].

Аналізовані дані засвідчують, що протягом 2019-2023 рр., середня митна вартість легкових автомобілів ввезених на територію України зростає. У порівнянні довоєнних років та 2023 року, то середня вартість авто збільшилася на 37,5%, це свідчить про подорожання товарів за цей період.

У 2023 році найбільше імпортовано легкових автомобілів оснащених виключно електричними двигунами – 20 786 од., з них 15 724 од. є вживаними, а 5 062 од. – новими. Середня їхня митна вартість становить 25 274 USD, мінімальна митна вартість одиниці товару – 190 USD, а максимальна – 402 475,37 USD.

Згідно з правилами митного контролю та оформлення транспортних засобів, які перетинають кордон України, особа, що хоче ввезти на митну територію транспортний засіб для вільного обігу, повинен звернутися до митного органу у місці свого проживання для отримання попередньої декларації для громадян. Ця декларація дійсна протягом трьох місяців з моменту її оформлення. Якщо декларація не отримана, транспортний засіб може бути пропущений лише за умови застосування заходів для гарантування

його доставки до митниці. Контроль за ввезенням здійснюється за допомогою митної декларації або митної декларації у режимі транзиту, які оформлені відповідно до встановлених правил.

Для митного оформлення автомобіля потрібно: «рахунок-фактура або інший документ, який підтверджує вартість автомобіля; документ, який підтверджує право власності на машину (договір купівлі-продажу, дарування); реєстраційний документ на авто (технічний паспорт); документ, який підтверджує факт зняття машини з обліку в країні реєстрації; документ, який підтверджує екологічний стандарт транспортного засобу (митне оформлення нових автомобілів можливе за умови відповідності екологічним нормам не нижче рівня "ЄВРО-5" та для тих, що були в використанні не нижче "ЄВРО-2"» [26].

Придбане за кордоном авто необхідно зняти із реєстрації у країні придбання, оформити тимчасові номери, укласти договір страхування, а також оформити експортну декларацію, яка підтверджуватиме, що даний автомобіль продається за кордон. Для визначення року випуску, категорії за УКТ ЗЕД, митної вартості або порушення митних правил, посадовці митниці можуть вимагати: митні документи з країни купівлі авто, сервісну книжку, експертний висновок, фотографії, технічну документацію.

Після митного огляду та складання Акту про нього, при позитивному рішенні про пропуск авто, на оригіналах документів про право власності/користування (з правом розпорядження), реєстраційних, технічних та ДКД ставляться відмітки про митне забезпечення. Ви отримуєте: оригінали документів, що використовувались для митних процедур на кордоні, примірник ДКД, примірник квитанції МД-1 (якщо вносили заставу), завірену копію Акту митного огляду. Ці документи, а також сертифікат відповідності екологічним нормам (виготовлений в Україні уповноваженими органами), знадобляться для декларування та митного оформлення авто. Протягом 10 днів подайте вантажну

митну декларацію в митний орган. Після цього ви зможете звернутися до сервісного центру МВС для постановки авто на облік.

Отже, провівши аналіз можна зробити висновок, що наразі спостерігається спад імпорту та експорту транспортних засобів в Україні. Спад експортно-імпортних операцій з транспортними засобами в Україні у 2023 році має комплексні причини, які можна узагальнити наступним чином:

Вплив війни:

-Знищення інфраструктури: багато транспортних коридорів, портів та складів були пошкоджені або зруйновані внаслідок бойових дій, що значно ускладнило та здорожчало логістику.

-Зменшення попиту: через падіння економіки та невизначеність майбутнього, попит на транспортні засоби, як з боку приватних осіб, так і з боку бізнесу, суттєво знизився.

-Обмеження на експорт/імпорт: уряд впровадив певні обмеження на експорт та імпорт транспортних засобів з метою регулювання економіки та підтримки вітчизняного виробника.

Економічні фактори:

-Зростання цін: різке зростання цін на транспортні засоби, запчастини та паливо через порушення ланцюгів постачання та інфляцію робить їх менш доступними для українців.

-Зміна пріоритетів: в умовах війни, люди спрямовують свої кошти на задоволення першочергових потреб, а не на купівлю транспортних засобів.

-Нестача коштів: через втрату роботи та доходів, багато українців просто не мають коштів на купівлю транспортних засобів.

Інші фактори:

-Зміна структури імпорту: зростання імпорту вживаних транспортних засобів з Європи та США на тлі дефіциту нових авто.

-Переорієнтація логістичних маршрутів: пошук альтернативних маршрутів для експорту та імпорту через блокування Чорного моря.

Важливо зазначити, що вплив цих факторів на різні сегменти ринку транспортних засобів може відрізнятися. Наприклад, попит на комерційний транспорт може бути більш стійким, ніж на приватні авто.

Очікується, що ситуація з експортно-імпортними операціями транспортними засобами в Україні поступово покращуватиметься по мірі відновлення економіки та інфраструктури. Проте, остаточні темпи та масштаби цього відновлення залежатимуть від розвитку подій у війні та загальної економічної ситуації в країні.

РОЗДІЛ 3. ШЛЯХИ УДОСКОНАЛЕННЯ МИТНОЇ ПОЛІТИКИ УКРАЇНИ ПІД ЧАС ВВЕЗЕННЯ ТА ВИВЕЗЕННЯ ТРАНСПОРТНИХ ЗАСОБІВ

3.1 Досвід зарубіжних країн у реалізації митної політики при ввезенні та вивезенні транспортних засобів та впровадження його в Україні.

Сучасна митна політика України зорієнтована на реалізацію цілеспрямованих заходів приведення законодавчої бази у відповідності до міжнародних стандартів, приєднуючись до міжнародних конвенцій, які суттєво впливають на діяльність митниць та визначають загальні положення митно-правового регулювання. Адже саме нормативно-правове регулювання лежить в основі конструктивних змін, покликаних переформатовувати діяльність митних органів України відповідно до норм та стандартів європейського суспільства, забезпечуючи таким чином реалізацію євроінтеграційних прагнень української держави у митній сфері. Головним законодавчим актом, який врегульовує усі правовідносин в країні і, зокрема, у сфері здійснення митної політики, є Конституція України. Поряд із Основним законом країни базовим нормативно-правовим актом, покликаним врегульовувати відносини у митній сфері, є Митний кодекс України, відповідно до якого митна політика «повинна вирішувати такі завдання:

– захист економічних інтересів України, забезпечення виконання зобов'язань, які випливають із міжнародних договорів України стосовно митної справи;

– встановлення правових норм, які б забезпечували захист інтересів споживачів і додержання учасниками зовнішньоекономічних зав’язків державних інтересів на зовнішньому ринку;

– забезпечення організації та функціонування єдиної, узгодженої, стабільної митної системи, закріплення правових механізмів взаємодії всіх її елементів;

– визначення загальних принципів регулювання митних відносин; підвищення рівня організаційних і правових гарантій суб'єктів митних відносин, удосконалення системи їх відповідальності;

– створення умов для ефективної боротьби з контрабандою та порушеннями митних правил, контролю за валютними операціями» [МКУ].

У сучасному суспільстві все більше актуалізується питання діджиталізації процесів, які супроводжують реалізацію відносин в тій чи іншій сфері національного господарства. Тому розвиток митної політики потрібно розглядати через призму здійснення цифрових операцій, які полегшують роботу митних органів та підвищують їх ефективність. Саме на це має спрямовуватися модернізація інфраструктури, покликана удосконалити співпрацю України з країнами Євросоюзу у митній сфері. Цифровізація процесів на митниці дає змогу одержати низку переваг одночасно:

– спростити процедури декларування для бізнесу шляхом їх автоматизації;

– звести до мінімуму корупційні ризики за рахунок зменшення фізичного контакту між суб'єктами зовнішньоекономічної діяльності та органами публічної влади;

– спростити митний контроль під час митного оформлення тощо.

За даними «Всесвітньої митної організації в Європейському регіоні, загальна частка електронних митних декларацій перевищує 90%. Слід зазначити, що в країнах ЄС митне оформлення займає не більше п'яти хвилин у 63% випадків і перевищує одну годину у 9% випадків. Такі результати не можуть бути досягнуті без вагомого прогресу в діджиталізації митної справи та управлінні митними ризиками» [35].

Під час пандемії з 2020 року настала нестача автомобілів у світі через припинення виробництва нових машин. Щоб уникнути довгих очікувань на новий автомобіль, багато європейців почали обирати вживані автомобілі для миттєвої мобільності. Це призвело до підвищення цін на вживані авто за кордоном, зробивши їх менш доступними для українців. В Україні також спостерігається зростання продажів "майже нових" автомобілів віком до 3 років. З'явлення нового алгоритму перереєстрації автомобілів через мобільний

додаток "Дія" є першим кроком у цифровій трансформації автомобільного ринку. Також змінилося процедура експертного дослідження при зміні власника авто, що тепер можна провести в будь-якому регіоні. Незважаючи на всі труднощі минулих років, автомобільний ринок залишається активним, що важливо для збереження робочих місць та економічної стабільності.

Митна політика щодо ввезення та вивезення автомобільних транспортних засобів є важливим аспектом для багатьох країн, оскільки це впливає на торгівлю, автомобільну промисловість та споживачів. Досвід зарубіжних країн в цьому питанні може варіюватися залежно від їхніх економічних потреб, політичної ситуації та регулюючих органів.

Наприклад, країни Європейського Союзу (ЄС) мають спільну митну політику, яка визначає ставки мита для ввезення автомобілів з-за кордону. Ця політика спрощує торгівлю між країнами-членами ЄС, але може встановлювати високі митні ставки для автомобілів з інших країн.

У Сполучених Штатах митна політика також може бути різною в залежності від адміністрації. Зокрема, введення тарифів на імпортні автомобілі може бути частиною стратегії захисту внутрішнього ринку та промисловості.

У країнах з низьким рівнем розвитку, таких як деякі країни Африки чи Азії, митна політика може бути спрямована на заохочення імпорту вживаних автомобілів, оскільки це може бути дешевше для місцевого населення, але в той же час може завдати шкоди місцевому виробництву.

У країнах, де автомобільна промисловість є ключовою галуззю, таких як Німеччина, Японія чи Корея, митна політика може бути спрямована на захист внутрішнього виробництва та стимулювання експорту.

Загалом, митна політика щодо автомобільних транспортних засобів може бути дуже різноманітною та відображати економічні та політичні цілі кожної країни.

США є лідером у міжнародній торгівлі прикладом якісного та швидкого митного оформлення товарів і транспортних засобів, тому досвід законодавства та адміністрування митних режимів у США заслуговує на особливу увагу. США мають різні митні політики та процедури, що стосуються ввезення та вивезення автомобільних транспортних засобів. Ось кілька ключових аспектів:

1. Мита та митні тарифи: США застосовують мита на імпорт транспортних засобів з інших країн. Ці мита можуть варіюватися залежно від країни походження, типу автомобіля та інших факторів. Також існують спеціальні митні ставки для деяких категорій автомобілів, наприклад, для електромобілів.

2. Правила безпеки та екології: При ввезенні автомобілів в США необхідно відповідати стандартам безпеки та екології, встановленим владою, таким як Національне управління безпеки дорожнього руху (NHTSA) та Спеціальне агентство з охорони навколишнього середовища (EPA). Деякі автомобілі можуть потребувати модифікацій або переоснащення для відповідності цим стандартам.

3. Тарифи на експорт: У разі експорту автомобілів з США в інші країни також можуть застосовуватися мита та інші обмеження. Однак США мають угоди про вільну торгівлю з багатьма країнами, що може полегшити експорт автомобілів до цих країн.

4. Тарифи на автомобільні компоненти: Певні автомобільні компоненти, такі як двигуни, трансмісії та інші, можуть підпадати під окремі митні ставки або тарифи, які можуть впливати на вартість виробництва автомобілів в США та їх конкурентоспроможність на світовому ринку.

5. Адміністративні процедури: Ввезення та експорт автомобілів потребує виконання різних адміністративних процедур, таких як оформлення митних декларацій, документів про відповідність та інші документи, які можуть варіюватися залежно від країни та типу транспортного засобу.

У цілому, митна політика США становить важливий аспект міжнародної торгівлі автомобілями, і вона постійно піддається перегляду та адаптації з урахуванням змін в глобальній економіці та політиці.

Європейські країни мають різні підходи до митної політики при ввезенні та вивезенні транспортних засобів, але деякі загальні тенденції можна виділити.

1. Тарифи та мита: Багато європейських країн мають системи тарифів та мит, які застосовуються до імпорту та експорту транспортних засобів. Ці мита можуть варіюватися в залежності від типу транспортного засобу, країни походження та інших факторів.

2. Технічні стандарти: У багатьох європейських країнах існують строгі технічні стандарти, які повинні бути виконані транспортними засобами для ввезення на їхню територію. Це може включати випробування на безпеку, відповідність екологічним стандартам тощо.

3. Податки на викиди: У зусиллях боротьби з забрудненням повітря і зменшенням викидів вуглецю деякі країни застосовують податки на викиди для транспортних засобів, які ввозяться з-за кордону. Ці податки можуть бути залежними від рівня викидів та типу транспортного засобу.

4. Вимоги до вантажу та документація: Європейські країни можуть встановлювати вимоги щодо того, який вантаж може бути перевезений через їхні кордони, а також необхідну документацію для оформлення ввезення або вивезення транспортних засобів.

5. Процедури митного контролю: Для забезпечення дотримання митних правил та стандартів у багатьох європейських країнах існують процедури митного контролю, включаючи перевірки на кордоні та внутрішні митні огляди.

У кінцевому підсумку, хоча європейські країни мають різні підходи до митної політики щодо транспортних засобів, спільна мета полягає у забезпеченні безпеки, захисту навколишнього середовища та дотриманні митних правил і стандартів.

Японія має досить строгу та складну митну політику щодо імпорту та експорту транспортних засобів. Ось деякі ключові аспекти її реалізації:

1. Мита та податки: Японія встановлює мита та податки на імпортні транспортні засоби. Ці ставки можуть варіюватися в залежності від типу транспортного засобу, його віку, об'єму двигуна та інших характеристик.

2. Стандарти та вимоги безпеки: При ввезенні транспортних засобів до Японії, їх повинні відповідати місцевим стандартам безпеки та екологічним вимогам. Це може включати випробування та сертифікацію транспортних засобів перед їх ввезенням.

3. Ліцензування та реєстрація: Для ввезення транспортних засобів до Японії, може знадобитися отримання спеціальних ліцензій та реєстрація у відповідних органах. Це стосується як індивідуальних власників, так і компаній.

4. Відшкодування та повернення податків: Для деяких категорій транспортних засобів, які експортуються з Японії, може бути передбачена система відшкодування податків. Також існують певні процедури для повернення податків на пальне, якщо транспортний засіб експортується.

5. Митний контроль та інспекція: При ввезенні та вивезенні транспортних засобів з Японії може проводитися митний контроль та інспекція для перевірки відповідності всім необхідним вимогам.

Загалом, реалізація митної політики в Японії є складним процесом, який вимагає від учасників ринку дотримання різноманітних правил та вимог.

Зарубіжний досвід дозволяє зрозуміти, в якому напрямку має рухатися українська держава з огляду на уніфікацію внутрішньої митної політики. Тому, обравши шлях євроінтеграції, Україна стала на шлях розширення зовнішньоекономічних зв’язків і поглиблення співробітництва з європейськими державами. Відповідно до цього особливого значення набуває митна політика Української держави, основою якої є законодавче регулювання економічної,

соціальної та іншої політики, що базується на європейських стандартах і покликане регулювати правові відносини, що виникають між суб'єктами на митному кордоні.

3.2 Пріоритетні напрямки удосконалення управління митної політики при експортно-імпортних операціях автомобільних транспортних засобів.

Сучасна митна політика України значною мірою залежить від її економічного співробітництва з іншими країнами, зокрема в контексті організації та здійснення митної діяльності. Комунікація між країнами стосовно митної політики спрямована на вирішення економічних, організаційних та правових питань. Розуміння важливості такої комунікації для регулювання постійних відносин у сфері переміщення вантажів через митні кордони поширюється і на країни світу.

Одним із сучасних напрямків розвитку митної політики є тісна співпраця з Європейським союзом, що призводить до змін внутрішніх інституціональних засад. Робота в цьому напрямі продовжується, свідченням чого є ухвалення рішення про запрошення України до Конвенції про процедуру спільного транзиту (NCTS) та до Конвенції про спрощення формальностей у торгівлі товарами. Проте, в процесі реалізації митної політики та інтеграції до європейських стандартів важливо враховувати та відстоювати національні інтереси. Це особливо важливо через можливий негативний вплив на різні сфери України, включаючи торговельно-економічну, військово-технічну, транспортну, міграційну та гуманітарну, внаслідок прийняття норм, правил та процедур ЄС.

Початок російського вторгнення в Україну змусив людей дбати про своє життя і життя своїх рідних у першу чергу, а не про покупку нового автомобіля. Однак у такій ситуації мобільність залишалася дуже важливою, тому багато українців все одно придбали автомобілі, щоб вивезти себе та своїх близьких до безпечного місця. Угоди укладалися швидше, оскільки часу на вибір було мало, і люди купували будь-які авто, які працювали. Навіть з тимчасовим

припиненням роботи сервісних центрів понад мільйон автомобілів зникли з ринку, багато з них виїхали за кордон. Зупинка роботи морських портів призвела до зменшення кількості імпортованих автомобілів з Америки, але пізніше ситуація стабілізувалася, і нові логістичні шляхи через порти Європи були налагоджені. Ціни на автомобілі практично не змінилися, але для більшості українців вони стали менш доступними через зміну курсу валют, що спричинило зниження їхньої купівельної спроможності. Таким чином, за ті ж гроші українці тепер можуть придбати гірше авто в гривневому еквіваленті. Зокрема, важливо враховувати транспортні аспекти, такі як розвиток транспортної інфраструктури, забезпечення безпеки та ефективності митного контролю на митницях, а також забезпечення відповідності транспортних засобів стандартам безпеки та екології. Ці аспекти становлять важливу складову сучасної митної політики, яка впливає на зовнішньоторговельні відносини та національну економіку України.

Співпраця між Україною та ЄС у сфері митної політики набирає обертів і може призвести до того, що країни-члени ЄС стануть головними торговельними партнерами України. Це спричинено державною політикою, зокрема митною, яка розвивається внаслідок повноправного членства у СОТ. СОТ спрямована на забезпечення міжнародних торговельних зв'язків та лібералізацію міжнародної торгівлі. Членство України в СОТ відкрило для неї можливості розвитку своєї економіки, зокрема покращення торговельно-економічних відносин з країнами-членами ЄС, зокрема з Польщею. Митна служба Польщі постійно взаємодіє з ЄС, маючи функції фіскального регулювання міжнародної торгівлі, дотримання митних правил і контроль іноземної валюти. Таким чином, для України важливо вдосконалювати митний контроль шляхом внесення змін до міжнародного законодавства, зокрема щодо спільного прикордонного митного контролю на українсько-польському кордоні.

Сучасна митна діяльність України складається з комплексу заходів, спрямованих на реалізацію основних положень митної політики. Головними інструментами митної політики є тарифні митні процедури, такі як митний контроль та митне оформлення, а також нетарифні заходи, так і як ліцензування та митні обмеження. Державна митна служба України відповідає за виконання цієї функції, а ефективність її роботи залежить від компетентності персоналу на всіх рівнях посадової ієрархії. У контексті експортно-імпортних операцій транспортних засобів, митна політика також регулює перетин кордону таких транспортних засобів. Це включає контроль за вивезенням і ввезенням транспортних засобів, встановлення необхідних митних процедур і документації для їх перетину, а також застосування відповідних митних тарифів і обмежень у разі необхідності. Таким чином, митна політика України також враховує специфіку транспортних засобів у контексті зовнішньої торгівлі.

Раніше, основною метою митної політики було збирання митних платежів для фінансування державного бюджету. Проте на сьогоднішній день митна політика зазнає змін і потребує комплексного підходу у визначенні ролі та завдань митних органів України. Крім того, важливо, щоб митна політика забезпечувала єдність по всій території України у таких сферах, як гуманітарна, економічна (зовнішньоекономічна), торговельна, фінансова, науково-технічна, інвестиційна, природоохоронна та інші види політики. «Основними напрямами реалізації митної політики на сьогодні, є:

1) створення митного середовища для імпорту товарів (робіт, послуг) на митну територію України;

2) налагодження комунікації між митними органами та суб'єктами ЗЕД;

3) боротьба щодо зменшення ввезення обсягів неякісних товарів на територію України;

4) імплементація інноваційних технологій для автоматизації рутинних процесів та покращення митних послуг» [23].

Існують різні чинники, що можуть впливати на розвиток митних відносин. Це включає об'єднання ролі митниць у забезпеченні безпеки та сприянні торгівлі, гармонізацію митних систем, особливо для України у контексті її членства у Європейському Союзі, модернізацію управління митними органами з використанням нових електронних інструментів, покращення технічних засобів для більш ефективного митного контролю. Також, при формуванні митної політики для захисту національних економічних інтересів та інтеграції України у світову економіку, важливо враховувати розвиток нових ринкових відносин.

Наразі багато розвинених країн встановлюють нові обмеження на імпорт транспортного устаткування. Співробітництво між країнами та різними міжнародними організаціями відіграє важливу роль у інтеграції національних економік з Європейським союзом. Створення Митного союзу є основним напрямком Маастрихтського договору, що пріоритетизує митні відносини України та ЄС. Європейський союз в сучасному контексті виступає як митна система, яка регулює імпорт товарів та забезпечує їх вільне переміщення в межах Союзу.

Перешкоди для загальної інтеграції інформаційних технологій в митну систему включають технологічні та технічні проблеми. Проте їх вирішення дозволить використовувати сучасні заходи митної політики, такі як система контролю за імпортом та експортом товарів, транзитна система, система реєстрації та ідентифікації економічних операторів, і система уповноважених економічних операторів. Україні важливо здійснити модернізацію інфраструктури для співпраці з країнами-членами Євросоюзу. Реалізація "Електронної митниці" є ще одним напрямком розвитку митних відносин, який сприяє ефективній комунікації між суб'єктами зовнішньоекономічної діяльності, митними органами та урядовими підрозділами. Важливим

елементом є запровадження системи електронного декларування для товарів і транспортних засобів, митного контролю та оформлення. Реалізація Єдиного електронного простору митниці спрямована на створення безпаперового середовища для митниць та міжнародної торгівлі.

Одним з головних завдань митної політики України на сучасному етапі є сприяння розвитку конкурентоздатного середовища як в межах національної економіки, так і на міжнародному рівні. Це досягається збільшенням експортного потенціалу українських виробників, що має прямий вплив на рівень добробуту та багатства країни. Також важливим аспектом є розвиток конкурентоздатних галузей на міжнародному ринку. У цьому контексті, лібералізація митних відносин та застосування заходів за елементами протекціонізму є необхідними при інтеграції України у світовий економічний простір. Використання сучасних інструментів митної політики стає ключовим для досягнення цієї мети.

Внаслідок потрясінь політичної та фінансово-економічної ситуації в Україні, через військовий конфлікт та пандемію COVID-19 - погіршився стан митної політики держави. Тому потрібно доповнювати підходи до реалізації митної політики. Важливими кроками для покращення ситуації та вдосконалення митної політики стануть:

- стабілізація ситуації в країні;
- розвиток імпорто-замінювальних виробництв із подальшою їх орієнтацією на експорт з умовою повного забезпечення потреби внутрішнього ринку в цих товарах;
- модернізація прикордонної інфраструктури для забезпечення швидкого проходження митного кордону України та економії часу;
- залучення інвестицій для створення потужного експортного сектору;
- забезпечення максимальної державної підтримки, яка б проявлялась у державних гарантіях, кредитуванні і страхуванні експорту;
- аналіз конкурентних переваг України у сфері міжнародної торгівлі;

- сприяння інтеграції економіки в європейські і світові господарські об’єднання та організації;
- підвищення рівня професійної підготовки працівників органів митної служби України;
- формування позитивного іміджу товаровиробників України закордоном;
- покращення професійного рівня підготовки працівників органів митної служби України шляхом проведення навчальних тренінгів, семінарів та курсів підвищення кваліфікації;
- аналіз досвіду та напрацювань розвинених країн у сфері митного контролю, аудиту та регулювання.

Фокус митної політики України має бути на кількох аспектах. По-перше, важливо визначити перелік проблем, які виникають під час застосування митного законодавства. По-друге, слід використовувати закордонний досвід у митному регулюванні, адаптуючи його під наші економічні, соціальні та політичні умови. Нині також важливо змінити акценти контролю за митною вартістю товарів: з короткого терміну під час митного контролю на етап після їх випуску. Варто зауважити, що запровадження "єдиного вікна" в Україні, доводить, що наша інфраструктура, зокрема інформаційно-комунікаційна, відповідає вимогам сучасних електронних технологій. Також важливо використовувати інформаційні технології для ризикорієнтованого контролю товарів. Імплементація "єдиного вікна" потребує постійних змін у чинному законодавстві через швидке розвиток технологій порівняно з упровадженням стандартів. Це лише початок тісної співпраці з країнами Євросоюзу для усунення адміністративних бар’єрів та збільшення національної економіки.

ВИСНОВОК

Під час написання кваліфікаційної роботи мною було досліджено аналіз митної політики України щодо ввезення та вивезення транспортних засобів. Під час дослідження даної теми розглядалися аспекти сутності митної політики України, її основні принципи та функції, а також роль у розвитку експортно-імпортних операцій транспортних засобів. Проаналізувавши це, можна дійти висновку, що митна політика створює умови для зовнішньої економічної діяльності держави, враховуючи соціальні та політичні аспекти. Вона включає в себе застосування митних податків, проведення митних процедур і встановлення сприятливих режимів для суб'єктів господарювання з іноземних держав. Митна політика також формує преференційні режими і механізми безпеки для переміщення товарів через кордон. Державна митна служба виконує фіскальну, регулятивну і захисну функції для досягнення цих цілей. Один з важливих показників успішності митної політики - це надходження податків до бюджету. Митні органи відповідають за контроль за цими надходженнями. Таким чином, фінансове забезпечення бюджету виступає ключовим чинником для економічного зростання. Проте важливо зазначити, що прямого зв'язку між рівнем бюджетних надходжень та економічним зростанням не існує. Зміни в торговельній політиці, а також обмеження через пандемію

COVID-19 та війну в Україні, суттєво вплинули на роботу митниць та обсяги експортно-імпортних операцій товарів, а саме транспортних засобів. У кваліфікаційній роботі класифікація ТЗ здійснювалася за наказом Держмитслужби України.

Було оцінено експортно-імпортні операції транспортних засобів, саме: проаналізовано експорт та імпорт транспортних засобів за період 2019-2023 рр., а також основні країни-партнери. Щодо експорту ТЗ, то спостерігається тенденція зниження. Найбільше ТЗ у 2023 році експортують до країн Європи. Що стосується імпорту, то за 2022 і 2023 рр. спостерігається тенденція спаду, так як і експорту. Основними країнами-партнерами у 2023 році є Китай та країни Європи. Товарообіг ТЗ за аналізований період не є стабільним. Найбільший показник спостерігається у 2021 році - 6,3 млрд USD, а найменший у 2023 році - 3,3 млрд USD. Стрімке зниження показників товарообігу, експорту та імпорту ТЗ пов'язано з пандемією, повномасштабною війною та логістичними проблемами в країні. У зв'язку з відміною сплати митних платежів з 1 квітня по 1 липня 2022 року було ввезено майже 277 000 од. транспортних засобів.

Також проаналізовано стан надходжень митних платежів при експортно-імпортних операціях легкових автомобілів, що показує їх зменшення в зв'язку з складною ситуацією в країні. Імпорт легкових автомобілів займає 49,6% у порівнянні з транспортними засобами у 2023 році та 18,8% у порівнянні з експортом. Також проаналізовано стан надходжень митних платежів при експортно-імпортних операціях легкових автомобілів, що показує їх зменшення в зв'язку з складною ситуацією в країні. Імпорт легкових автомобілів займає 49,6% у порівнянні з транспортними засобами у 2023 році та 18,8% у порівнянні з експортом.

Торговельна політика стосовно імпорту та експорту автомобілів є ключовою для багатьох країн, оскільки вона має великий вплив на торгівлю, автомобільну промисловість і споживачів. Підходи зарубіжних держав до цього

питання можуть значно відрізнятися в залежності від їхніх економічних потреб, політичної ситуації та регулюючих органів.

Отже, для того, щоб удосконалити митну політику при експортно-імпортних операціях транспортних засобів, на мою думку, необхідно спершу стабілізувати ситуацію в країні; розвивати підприємства, які займаються виготовленням ТЗ, для повного забезпечення потреб внутрішнього ринку, а також подальшої їх орієнтації на експорт; модернізація прикордонної інфраструктури для забезпечення швидкого проходження митного кордону України та економії часу; сприяння інтеграції економіки в європейські і світові господарські об'єднання та організації; підвищення рівня професійної підготовки працівників органів митної служби України; аналіз досвіду і напрацювань розвинених країн у сфері митного контролю аудиту та регулювання транспортних засобів.

СПИСОК ВИКОРИСТАНОЇ ЛІТЕРАТУРИ

1. Актуальні питання фінансової теорії та практики: збірн. матер. Дев'ятої заоч.-дистанц. конф. студентів і молодих вчених. Ч. 2. Тернопіль: ЗУНУ, 2022. 163 с.
2. Бережнюк І. Теоретичні основи та сутність митної справи // Вісник Академії митної служби України. - 2002. - №3. - С. 3 - 13
3. Бороденко , Т. Сучасний стан адміністрування митних платежів в Україні. 2023. Grail of Science, (24), 84–90. URL: https://doi.org/10.36074/grail-of-science.17.02.2023.009.
4. Герчаківський С.Д. Митна справа: навчальний посібник. – Тернопіль: Видавництво «Економічна думка», 2020. – С.290.
5. Гребельник О.П. Основи митної справи: Навчальний посібник. - Київ: Центр навчальної літератури, 2003. - 600 с.
6. Гуцул І. А. Митна політика зарубіжних країн : навч. посіб. / І. А. Гуцул. - Тернопіль : ТНЕУ, 2018. - 198 с.

7. Державне управління в галузі митної служби в Україні // Держава і право: Зб. наук. праць. Вип. 11. Київ. 2020. - С.220-224.
8. Економіка: від А до Я: Понятійно-термінол. слов. / О.В. Кузнецов, М.А. Копнов, В П. Сладкевич та ін. К.: ДП «Видавничий дім «Персонал», 2008. 368 с.
9. Закон України № 2142 - IX "Про внесення змін до Податкового кодексу України та інших законодавчих актів України щодо вдосконалення законодавства на період дії воєнного стану". URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2142-20#Text.
10. Закон України № 2325 - IX "Про внесення змін до Податкового кодексу України та інших законодавчих актів України щодо перегляду окремих пільг з оподаткування". URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2325-20#Text.
11. Закон України № 2697-IX «Про Митний тариф України». URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2697-20#Text
12. Закону України № 2739−IV "Про деякі питання ввезення на митну територію України та реєстрації транспортних засобів". URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2739-15#Text
13. Іванова, Д., & Тищенко, В. Актуальність реформування діяльності митних органів України. Економіка та суспільство. 2023. URL: https://doi.org/10.32782/2524-0072/2023-48-40
14. Кийда Л. І., Шевченко Н. І. Особливості реалізації державної митної політики в Україні. Державне управління: удосконалення та розвиток. 2020. № 4.
15. Ківалов С. В. Митна політика України: підручник/ С.В. Ківалов, Б.А. Кормич. — Одеса: Юридична література, 2001. - 256 с.
16. Ковалевський Л. Г., Коровайченко Н. Ю. Світовий автомобільний ринок: сучасний стан, особливості та перспективи розвитку. Зовнішня торгівля: економіка, фінанси, право. Серія «Економічні науки». 2019. № 5–6. С. 60–67. URL: http://zt.knute.edu.ua/files/2015/5-6%20(82-83)/7.pdf

17. Козирін О. М. Митні режими: монографія: Статут, 2000. 239с.
18. Конвенції про тимчасове ввезення від 26.06.1990. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_472#Text
19. Курасова Є. Теоретико-методологічні підходи до визначення поняття "митна політика" // Вісник Академії митної служби України.- 2003. - № 2. - С. 11 - 15.
20. Матеріали VI Міжнародної студентської науково - технічної конференції / Тернопіль: Тернопільський національний технічний університет ім. І. Пулюя. 2023.- 359 с.
21. Митний кодекс України від 13.03.2012 № 4495-VI. URL: http://zakon1.rada.gov.ua/laws/show/4495-18.
22. Міжнародна конвенція про Гармонізовану систему опису та кодування товарів / Міжнародний документ від 14.06.1983 (приєднання від 17.05.2002) [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/995_079
23. Мужев О. О. Теоретико-методичні засади реалізації митної політики в межах національної економіки. Науковий вісник Херсонського державного університету. Серія «Економічні науки». 2017. Вип. 26. Ч. 1. С. 193-196.
24. Наказ Державної митної служби України від 17.11.2005 № 1118 «Про затвердження Правил митного контролю та митного оформлення транспортних засобів, що переміщуються громадянами через митний кордон України». URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z1428-05#Text
25. Наука і молодь у XXI сторіччі : збірник матеріалів IX Міжнародної молодіжної науково-практичної інтернет конференції.– Полтава : ПУЕТ, 2023. – 1119 с.
26. Офіційний сайт державної митної служби України. URL: https://customs.gov.ua/statistika-ta-reiestri
27. Офіційний сайт Опендатабот. URL: https://opendatabot.ua/
28. Офіційний сайт Українська правда. URL: https://www.pravda.com.ua/

29. Податковий кодекс України від 02.12.2010 № 2755-VI URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2755-17#Text
30. Постанова Кабінету Міністрів України від 21 травня 2012 року № 450 "Питання, пов'язані із застосуванням митних декларацій". URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/450-2012-%D0%BF#Text
31. Правове забезпечення митної політики: міжнародно-правові стандарти та українське законодавство : навч. посіб. / В. В. Денисенко – Запоріжжя : ЗНТУ, 2018. – 326 с.
32. Приймаченко Д.В. Митна політика держави та її реалізація митними органами: Монографія. - Дніпропетровськ: Академія митної служби України, 2006. - 332 с.
33. Резнік, Н., & Боровик, Т. Митна справа та митна політика держави. 2022. Молодий вчений, 9, 162-165. URL: https://doi.org/10.32839/2304-5809/2022-9-109-34
34. Сандровский К.К. Міжнародне митне право. – К.: Знання, 2001. – 461 с
35. Угрин В.В. Діджиталізація митного контролю в Україні. Інфраструктура ринку. 2020. Вип. 47. С. 168–173. URL: https://doi.org/10.32843/infrastruct47$31
36. Чиркова, Ю., & Ткачук, Б. Особливості оподаткування зовнішньоекономічних операцій під час воєнного стану в Україні. Економіка та суспільство, (40). 2022. URL: https://doi.org/10.32782/2524-0072/2022-40-76
37. Шуба О. А., Карабанов О. А. Характеристика сучасного світового автомобільного ринку. Бізнес Інформ. 2021. №10. С. 14–22. URL: https://doi.org/10.32983/2222-4459-2021-10-14-22
38. Débats scientifiques et orientations prospectives du développement scientifique: collection de papiers scientifiques «ΛΌΓΟΣ» avec des matériaux de la III conférence scientifique et pratique internationale, Paris,8 juillet2022. Paris-Vinnytsia: La Fedeltà & Plateforme scientifique européenne, 2022.

39. Merezhko N., Karavayev T., Kaluha N. Mytna polityka Ukrai'ny pid chas zbrojnoi' agresii' rf. Zovnishnja torgivlja: ekonomika, finansy, pravo. 2022. № 6. S. 4-16. Serija. Ekonomichni nauky. URL: https://doi.org/10.31617/3.2022(125)01
40. The 13th International scientific and practical conference “Implementation of modern technologies in science” Varna, Bulgaria. International Science Group. 2022. 574 p.

ДОДАТКИ

Додаток А

Розділ XVII (86-89)	Засоби наземного транспорту, літальні апарати, плавучі засоби і пов'язані з транспортом пристрої та обладнання
Група 87	Засоби наземного транспорту, крім залізничного або трамвайного рухомого складу, їх частини та обладнання
8701	Трактори (за винятком тракторів товарної позиції 8709):
8702	Моторні транспортні засоби, призначені для перевезення 10 осіб і більше, включаючи водія:
8703	Автомобілі легкові та інші моторні транспортні засоби, призначені головним чином для перевезення людей (крім моторних транспортних засобів товарної позиції 8702), включаючи вантажопасажирські автомобілі-фургони та гоночні автомобілі:
8704	Моторні транспортні засоби для перевезення вантажів:

8705	Моторні транспортні засоби спеціального призначення, крім призначених головним чином для перевезення людей або вантажів (наприклад евакуатори, автокрани, автомобілі пожежні, автобетономішалки, автомобілі прибиральні для доріг, автомобілі поливомийні, автомобілі-майстерні, радіологічні автомобілі):
8706 00	Шасі з установленими двигунами для моторних транспортних засобів товарних позицій 8701 - 8705:
8707	Кузови (включаючи кабіни) для моторних транспортних засобів товарних позицій 8701 - 8705:
8708	Частини та пристрої моторних транспортних засобів товарних позицій 8701 - 8705:
8709	Транспортні засоби вантажні, самохідні без підіймальних або навантажувальних пристроїв, які використовуються на заводах, складах, у портах або в аеропортах для перевезення вантажів на короткі відстані; тягачі, що використовуються на залізничних платформах; частини зазначених вище транспортних засобів:
8710 00 00 00	Танки та інші бойові самохідні броньовані транспортні засоби, з озброєнням чи без озброєння, та частини таких транспортних засобів
8711	Мотоцикли (включаючи мопеди) та велосипеди з допоміжним двигуном, з колясками або без них; коляски:
8712 00	Велосипеди двоколісні та інші велосипеди (включаючи велосипеди триколісні для перевезення вантажів), без двигуна:
8713	Коляски для людей, не здатних пересуватися самостійно, з двигуном або без двигуна чи з іншим механізмом для пересування:
8714	Частини та пристрої для транспортних засобів товарних позицій 8711-8713:
8715 00	Коляски дитячі та їх частини:
8716	Причепи та напівпричепи; інші несамохідні транспортні засоби; їх частини:

Джерело: [11].

Додаток Б

Код	Назва	Ставки мита, %		Додаткові ОВО
		пільгова	Повна	
8703	Автомобілі легкові та інші моторні транспортні засоби, призначені головним чином для перевезення людей (крім моторних транспортних засобів товарної позиції 8702), включаючи вантажопасажирські автомобілі-фургони та гоночні автомобілі:			
8703 10	- транспортні засоби, спеціально призначені для пересування снігом; спеціальні автомобілі для перевезення спортсменів на майданчики для гри в гольф та аналогічні транспортні засоби:			
8703 10 11 00	- - транспортні засоби спеціального	12	12	шт

	призначення для переміщення по снігу, з поршневим двигуном внутрішнього згоряння із запалюванням від стиснення (дизелем або напівдизелем) або з поршневим двигуном внутрішнього згоряння з іскровим запалюванням			
8703 10 18 00	- - інші	12	12	шт
	- інші транспортні засоби тільки з поршневим двигуном внутрішнього згоряння з іскровим запалюванням:			
8703 21	- - з робочим об'ємом циліндрів двигуна не більш як 1000 $см^3$:			
8703 21 10 00	- - - нові	10	10	шт
8703 21 90	- - - що використовувалися:			
8703 21 90 10	- - - - не більш як 5 років	10	10	шт
8703 21 90 30	- - - - понад 5 років	10	10	шт
8703 22	- - з робочим об'ємом циліндрів двигуна понад 1000 $см^3$, але не більш як 1500 $см^3$:			
8703 22 10 00	- - - нові	10	10	шт
8703 22 90	- - - що використовувалися:			
8703 22 90 10	- - - - не більш як 5 років	10	10	шт
8703 22 90 30	- - - - понад 5 років	10	10	шт
8703 23	- - з робочим об'ємом циліндрів двигуна понад 1500 $см^3$, але не більш як 3000 $см^3$:			
	- - - нові:			
8703 23 11	- - - - моторні транспортні засоби, обладнані для тимчасового проживання людей:			
8703 23 11 10	- - - - - з об'ємом циліндрів двигуна понад 1500 $см^3$, але не більш як 2200 $см^3$	5	10	шт
8703 23 11 30	- - - - - з об'ємом циліндрів двигуна понад 2200 $см^3$, але не більш як 3000 $см^3$	5	10	шт
8703 23 19	- - - - інші:			
8703 23 19 10	- - - - - з об'ємом циліндрів двигуна понад 1500 $см^3$, але не більш як 2200 $см^3$	10	10	шт
8703 23 19 30	- - - - - з об'ємом циліндрів двигуна понад 2200 $см^3$, але не більш як 3000 $см^3$	10	10	шт
8703 23 90	- - - що використовувалися:			
	- - - - з об'ємом циліндрів двигуна понад 1500 $см^3$, але не більш як 2200 $см^3$:			
8703 23 90 11	- - - - - не більш як 5 років	10	10	шт
8703 23 90 13	- - - - - понад 5 років	10	10	шт
	- - - - з об'ємом циліндрів двигуна понад 2200 $см^3$, але не більш як 3000 $см^3$:			
8703 23 90 31	- - - - - не більш як 5 років	10	10	шт
8703 23 90 33	- - - - - понад 5 років	10	10	шт
8703 24	- - з робочим об'ємом циліндрів двигуна понад 3000 $см^3$:			

8703 24 10 00	- - - нові	5	10	шт
8703 24 90	- - - що використовувалися:			
8703 24 90 10	- - - - не більш як 5 років	10	10	шт
8703 24 90 30	- - - - понад 5 років	10	10	шт
	- інші транспортні засоби тільки з поршневим двигуном внутрішнього згоряння із запалюванням від стиснення (дизелем або напівдизелем):			
8703 31	- - з робочим об'ємом циліндрів двигуна не більш як 1500 $см^3$:			
8703 31 10 00	- - - нові	10	10	шт
8703 31 90	- - - що використовувалися:			
8703 31 90 10	- - - - не більш як 5 років	10	10	шт
8703 31 90 30	- - - - понад 5 років	10	10	шт
8703 32	- - з робочим об'ємом циліндрів двигуна понад 1500 $см^3$, але не більш як 2500 $см^3$:			
	- - - нові:			
8703 32 11 00	- - - - моторні транспортні засоби, обладнані для тимчасового проживання людей	10	10	шт
8703 32 19 00	- - - - інші	10	10	шт
8703 32 90	- - - що використовувалися:			
8703 32 90 10	- - - - не більш як 5 років	10	10	шт
8703 32 90 30	- - - - понад 5 років	10	10	шт
8703 33	- - з робочим об'ємом циліндрів двигуна понад 2500 $см^3$:			
	- - - нові:			
8703 33 11 00	- - - - моторні транспортні засоби, обладнані для тимчасового проживання людей	10	10	шт
8703 33 19 00	- - - - інші	10	10	шт
8703 33 90	- - - що використовувалися:			
8703 33 90 10	- - - - не більш як 5 років	10	10	шт
8703 33 90 30	- - - - понад 5 років	10	10	шт
8703 40	- інші транспортні засоби з поршневим двигуном внутрішнього згоряння з іскровим запалюванням та електродвигуном в якості двигунів для пересування, крім тих, які здатні заряджатися шляхом підключення до зовнішнього джерела електроенергії:			
8703 40 10	- - нові:			
8703 40 10 10	- - - моторні транспортні засоби, обладнані для тимчасового проживання людей, з об'ємом циліндрів двигуна понад 1500 $см^3$, але не більш як 3000 $см^3$	5	10	шт
8703 40 10 80	- - - з робочим об'ємом циліндрів двигуна понад 3000 $см^3$	5	10	шт
8703 40 10 90	- - - інші	10	10	шт

8703 40 90	- - що використовувалися:			
8703 40 90 10	- - - не більш як 5 років	10	10	шт
8703 40 90 30	- - - понад 5 років	10	10	шт
8703 50 00 00	- інші транспортні засоби, з поршневим двигуном внутрішнього згоряння із запалюванням від стиснення (дизелем або напівдизелем) і електродвигуном в якості двигунів для пересування, крім тих, які здатні заряджатися шляхом підключення до зовнішнього джерела електроенергії	10	10	шт
8703 60	- інші транспортні засоби з поршневим двигуном внутрішнього згоряння з іскровим запалюванням та електродвигуном в якості двигунів для пересування, які здатні заряджатися шляхом підключення до зовнішнього джерела електроенергії:			
8703 60 10	- - нові:			
8703 60 10 10	- - - моторні транспортні засоби, обладнані для тимчасового проживання людей, з об'ємом циліндрів двигуна понад 1500 $см^3$, але не більш як 3000 $см^3$	5	10	шт
8703 60 10 80	- - - з робочим об'ємом циліндрів двигуна понад 3000 $см^3$	5	10	шт
8703 60 10 90	- - - інші	10	10	шт
8703 60 90	- - що використовувалися:			
8703 60 90 10	- - - не більш як 5 років	10	10	шт
8703 60 90 30	- - - понад 5 років	10	10	шт
8703 70 00 00	- інші транспортні засоби з поршневим двигуном внутрішнього згоряння із запалюванням від стиснення (дизелем або напівдизелем) і електродвигуном в якості двигунів для пересування, які здатні заряджатися шляхом підключення до зовнішнього джерела електроенергії	10	10	шт
8703 80	- інші транспортні засоби, що приводяться в рух тільки електричним двигуном:			
8703 80 10	- - нові:			
8703 80 10 10	- - - оснащені виключно електричними двигунами (одним чи декількома)	0	0	шт
8703 80 10 90	- - - оснащені двигуном внутрішнього згоряння, який не з'єднаний з трансмісією, тобто не бере участі в пересуванні транспортного засобу, який призначений тільки для обертання електрогенератора, та інші транспортні засоби	8	10	шт
8703 80 90	- - що використовувалися:			

8703 80 90 10	- - - оснащені виключно електричними двигунами (одним чи декількома)	0	0	шт
8703 80 90 90	- - - оснащені двигуном внутрішнього згоряння, який не з'єднаний з трансмісією, тобто не бере участі в пересуванні транспортного засобу, який призначений тільки для обертання електрогенератора, та інші транспортні засоби	8	10	шт
8703 90 00 00	- інші	10	10	шт

Джерело: [11].

Відгук наукового керівника кваліфікаційної роботи (проєкту)

Кваліфікаційна (дипломна) робота студентки Яненко Катерини Юріївни є змістовним і комплексним дослідженням, яке присвячено актуальній темі митної політики щодо ввезення та вивезення сучасного асортименту транспортних засобів.

Структура дипломної роботи відповідає назві. В логічній послідовності досліджені питання плану. У роботі було проаналізовано митну політику України щодо ввезення та вивезення транспортних засобів та визначення шляхів її вдосконалення.

В першому розділі досліджуються теоретико-методологічні засади реалізації митної політики України при експортно-імпортних операціях транспортних засобів

Другий розділ бакалаврської роботи присвячено аналізу стану та тенденції реалізації митної політики України при ввезенні та вивезенні транспортних засобів

У третьому розділі бакалаврської роботи обгрунтовано шляхи удосконалення митної політики України під час ввезення та вивезення транспортних засобів

Виконана робота за змістом і структурою відповідає завданню та методичним рекомендаціям. Результати дослідження обумовлюють практичну значущість роботи, що визначається можливістю використання запропонованих механізмів покращення митної політики України при ввезенні та вивезенні транспортних засобів

Випускна кваліфікаційна робота може бути допущена до захисту та заслуговує на позитивну оцінку.

Науковий керівник кваліфікаційної роботи (проєкту)

_____ _____
(підпис) (дата)

Висновок кафедри про кваліфікаційну роботу (проєкт)

Кваліфікаційна робота (проєкт) здобувача вищої освіти

Яненко К.Ю.
(прізвище, ініціали)

Після попереднього захисту розглянута на засіданні кафедри, протокол від «__» _____ 202_ № допущена/не допущена до захисту на екзаменаційній комісії.

Завідувач кафедри _____ **Зубрицький А.І.**
(підпис) *(прізвище, ініціали)*

«____»_____202

РЕЦЕНЗІЯ
на кваліфікаційну роботу
студентки 4 курсу
спеціальність 073 Менеджмент
кафедри митної справи та товарознавства
Навчально-наукового інституту економічної безпеки та митної справи
Державного податкового університету

Яненко Катерини Юріївни
«Митна політика України щодо ввезення та вивезення сучасного асортименту транспортних засобів»

Актуальність теми цього дослідження зумовлена тим, що зростає роль транспортних засобів у сучасному світі, а також відбуваються зміни в структурі та обсягах міжнародної торгівлі транспортними засобами. Отже, питання митної політики щодо ввезення та вивезення транспортних засобів є доволі актуальним.

Наукова новизна. Кваліфікаційна робота має як теоретичну, так і практичну цінність. Дослідження спрямоване на обґрунтування рекомендацій щодо митної політики України при ввезенні та вивезенні сучасного асортименту транспортних засобів.

Обґрунтованість пропозицій і висновків та їх практична цінність у роботі підприємства, установи, організації. Автором за допомогою запропонованого методичного підходу обґрунтована доцільність використання різних інструментів митної політики України щодо ввезення та вивезення сучасного асортименту транспортних засобів.

Дослідження Яненко К.Ю. структуровано згідно з поставленою метою. Аналіз роботи дозволяє стверджувати, що студенткою для виконання дослідження використані різноманітні джерела інформації, запропоновані напрямки удосконалення.

Вступ кваліфікаційної роботи включає необхідні елементи, обумовлені вимогами: актуальність теми, визначення об’єкта і предмета дослідження, формування мети і завдань роботи, опис методів дослідження. Студентка у достатній мірі обґрунтувала вибір об’єкту та предмету дослідження.

Структура роботи вдала і відображає основні аспекти досліджуваної проблеми. Назви розділів відповідають основним завданням дослідження. Фактичний матеріал викладений послідовно у трьох розділах. Прикінцеві висновки, що містяться в кваліфікаційній роботі, достовірні і конкретні. Отже, робота Яненко К.Ю. за критеріями є самостійним і завершеним дослідженням, відповідає вимогам, що висуваються до такого виду робіт.

Рецензована кваліфікаційна робота Яненко Катерини Юріївни на тему: «Митна політика України щодо ввезення та вивезення сучасного асортименту транспортних засобів» рекомендується до захисту та заслуговує позитивної оцінки за умов успішного захисту.

Рецензент:

Посада *Підпис, М.П.* *ПІБ*

ННІ економічної безпеки та митної справи

Кафедра митної справи та товарознавства

ДОВІДКА

про перевірку курсової/випускної кваліфікаційної (дипломної) роботи

наакадемічний плагіат

П. І. Б. автора роботи

Яненко Катерина Юріївна

Курс/група ММБ-20-1 Тема кваліфікаційн

Митна політика України щодо ввезення та вивезення сучасного асортименту транспортних засобів.

П. І. Б. наукового керівника

Гребельник Олександр Петрович

Дата захисту:

За результатом перевірки оригінальний текст у роботі становить 100,00%
Відсоток схожості (складається з правомірних запозичень – посилання, цитування; і неправомірних запозичень – пояснення щодо відсотку тексту, який не є оригінальним (н/д, стаття або інші роботи автора, які є у базі, але вони не зазначені в літературних джерелах) 0,00%, цитат 12,10%.

Відповідальна особа за перевірку на кафедрі М. Іщук