

ЗНАЧЕННЯ МИТНОГО АДМІНІСТРУВАННЯ Й ТОРГОВЕЛЬНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ В СИСТЕМІ ЗОВНІШНЬОТОРГОВЕЛЬНОЇ ПОЛІТИКИ ДЕРЖАВИ

Досліджено роль і значення адміністративних та інфраструктурних перешкод в міжнародній торгівлі, їх вплив на зменшення й уповільнення глобальних торговельних потоків. Проаналізовано специфічні риси бар'єрів у торгівлі, що виникають унаслідок недосконалої інфраструктури і митного адміністрування. Запропоновано шляхи усунення таких перешкод як на внутрішньому, так і міжнародному рівні.

Ключові слова: міжнародна торгівля, митне адміністрування, транспортна інфраструктура, тарифна лібералізація.

Лит. 10. Табл. 2.

Іванов Е. И., аспирант УГУФМТ

Значение таможенного администрирования и торговой инфраструктуры в системе внешнеторговой политики государства

Исследована роль и значение административных и инфраструктурных препятствий в международной торговле, их влияние на уменьшение и замедление глобальных торговых потоков. Проанализированы специфические черты барьеров в торговле, возникающие вследствие несовершенной инфраструктуры и таможенного администрирования. Предложены пути устранения таких препятствий как на внутреннем, так и международном уровне.

Ключевые слова: международная торговля, таможенное администрирование, транспортная инфраструктура, тарифная либерализация.

Ivanov Yevhen, postgraduate of USUFIT

Significance of Customs Administration and Trade Infrastructure in the Foreign Trade Policy of the State

The role and importance of administrative and infrastructural barriers in international trade and their impact on reducing and slowing global trade flows are investigated. The specific features of barriers to trade arising from imperfect infrastructure and customs administration are analyzed. Ways of eliminating such barriers, both at national and international levels are suggested.

Keywords: international trade, customs administration, transport infrastructure, tariff liberalization.

Постановка проблеми. Основним предметом лібералізації міжнародної торгівлі в рамках діяльності ГАТТ/СОТ та укладання угод про преференції в торгівлі у другій половині ХХ та на початку ХХІ ст. було усунення тарифних бар'єрів, що призвело до втрати ними провідної ролі у регулюванні міжнародної торгівлі. Як наслідок, основна частина міжнародного руху товарів здійснюється на умовах преференційної торгівлі і режиму найбільшого сприяння, понад 50% світового обсягу торгівлі здійснюється в безмитному режимі, а тарифи виконують переважно фіскальну функцію.

Відтак за умов поглиблення міжнародного поділу праці й створення доданої вартості шляхом розгалуженої системи міжнародної спеціалізації, здатність суб'єктів зовнішньоекономічної діяльності (ЗЕД) до інтенсифікації міжнародної торгівлі все більше залежить, у тому числі, від таких елементів зовнішньоторговельної політики держави, як ефективність митного адміністрування та якість транспортної, логістичної і комунікаційної інфраструктури зовнішньої торгівлі. Адже, навіть за нульової ставки митного тарифу, непрогнозованість бюрократичних та корупційних перепон на кордоні і неефективна торговельна інфраструктура можуть не лише збільшувати вартість міжнародної торгівлі та уповільнювати глобальні торговельні потоки, але й повністю закривати ринок для певних видів товарів.

Актуальність дослідження. Одним з підсумків ІХ міністерської конференції СОТ (3-7 грудня 2013 р.) стала багатостороння домовленість про спрощення митних процедур, забезпечення більш прозорого та сприятливого для суб'єктів ЗЕД функціонування митних служб. Це є свідченням виходу досліджуваної проблеми на чільні місця в порядку денному формування глобального торговельного середовища на сучасному етапі.

Аналіз досліджень і публікацій. Дослідженню впливу митного адміністрування і торговельної інфраструктури на ефективність міжнародної торгівлі присвячено, в першу чергу, аналітичні роботи провідних міжнародних економічних організацій [1; 2; 3]. Вітчизняні вчені-економісти, зокрема Ю. Є. Петруня [4], О. Ф. Запорожець [5], розглядають цю проблему здебільшого крізь призму адміністрування митних платежів як фіскального інструменту надходжень до державного бюджету, а не як фактора впливу на діяльність суб'єктів зовнішньоекономічної діяльності. Водночас, економічно розвинені країни світу вже давно відійшли від фіскальної орієнтації державного регулювання і спрямовують головні зусилля в організації роботи митних служб і торговельної інфраструктури саме на розвиток сприятливих умов для здійснення зовнішньої торгівлі. Отже, питання стану й ролі митного адміністрування та інфраструктури в системі зовнішньоторговельної політики України є недостатньо висвітленим і потребує подальших досліджень.

Мета дослідження – установити роль і значення адміністративних та інфраструктурних перешкод в міжнародній торгівлі, їх вплив на зменшення й уповільнення глобальних торговельних потоків у світі та в Україні; проаналізувати специфічні риси цих бар'єрів у ЗТЗ та запропонувати шляхи їх усунення на національному та наднаціональному рівнях.

Виклад основного матеріалу. Загальні категорії зовнішньоекономічної політики держави – «митне адміністрування» та «торговельна інфраструктура» – охоплюють широке коло інструментів, здатних впливати на міжнародних рух товарів та послуг (табл. 1).

Таблиця 1

Показники ефективності митного адміністрування та інфраструктури ЗЕД у міжнародному русі товарів і послуг

Митне адміністрування	Інфраструктура
1. Ефективність діяльності митних органів	1. Якість транспортної інфраструктури
2. Ефективність координації роботи контролюючих органів країн-партнерів	2. Якість логістичної сфери
3. Прозорість діяльності митних служб	3. Якість комунікаційної інфраструктури

Укладено автором. Джерело [1, с. 10].

Якість державної політики щодо митного адміністрування обумовлюється досягненнями, які забезпечують:

– ефективність діяльності митних служб (залежить від витрат часу на перетин продукцією кордону і кількості бюрократичних перепон на шляху до митного очищення);

– ефективність координації роботи контролюючих органів країн-партнерів (проявляється в уніфікації стандартів експортно-імпоротної діяльності і в злагодженій роботі ліцензійно-дозвільної системи різних держав на здійснення зовнішньоторговельних операцій);

– прозорість діяльності митних служб (залежить від рівня корумпованості органів).

Інфраструктурне забезпечення, яке нерозривно пов'язане з інтенсивністю та обсягами міжнародної торгівлі, базується на таких складових:

– якість транспортної інфраструктури (залежить від стану морських портів, автомобільних і залізничних сполучень, наявності розгалуженої мережі водних та наземних транспортних комунікацій);

– якість логістичної сфери (проявляється в наявності широкого кола конкурентоспроможних компаній, які спеціалізуються з перевезення і доставки вантажів);

– якість комунікаційної інфраструктури (залежить від використання в країні високих інформаційних технологій, які дозволяють відстежувати весь шлях пересування контейнерів з товарами за кордоном).

При цьому необхідно зауважити, що власне вдосконалення зовнішньоторговельної політики за вказаними напрямками в нинішньому світі матиме якісно інший ефект, ніж подальша тарифна лібералізація міжнародної торгівлі.

По-перше, усунення адміністративних та інфраструктурних перешкод в міжнародній торгівлі закономірно призводитиме до зростання обсягів торгівлі за набагато ширшою номенклатурою товарів, ніж внаслідок зменшення митних тарифів. Адже зниження рівня тарифних ставок сприятиме реальному зростанню обсягів торгівлі і здебільшого лише тими товарами, для яких на даний час поширені тарифні піки: сільгоспсировиною, продуктами харчування, текстилем та одягом. В той час, спрощення митних процедур та поліпшення відповідної інфраструктури сприятиме збільшенню обсягів торгівлі насамперед високотехнологічною продукцією (транспортним обладнанням, електричними машинами тощо), виробництво якої потребує складної системи внутрішньогалузевої міжнародної спеціалізації.

По-друге, перевага від спрощення митних процедур і поліпшення митної інфраструктури перед тарифною лібералізацією полягає також у тому, що ефективніше адміністрування на митниці усуває, передусім, додаткові витрати ресурсів і часу для суб'єктів зовнішньоекономічної діяльності й, таким чином, підвищує їхню конкурентоспроможність на міжнародних ринках. Коли ж ідеться про зменшення митних тарифів для досягнення аналогічного ефекту, то це повинно мати місце на багатосторонньому рівні, а, як відомо, зростання потенціалу розвитку кожної зі сторін при цьому є вкрай нерівномірним, відбувається переважно на користь для країн, які вже досягли значного поступу у цій сфері.

Хоча для виваженого об'єктивно оцінюваного підходу і прийняття рішення слід враховувати, що вдосконалення роботи митних служб й особливо інфраструктури потребує інвестицій, тоді як для зменшення тарифів необхідне лише рішення компетентних органів. При цьому відповідні інвестиції матимуть наслідком інтенсифікацію міжнародної торгівлі лише в тому випадку, якщо будуть спрямовані в ті сфери, які не розглядаються державою як засіб протекціоністської політики і наявність додаткових перешкод для руху товарів в яких є радше наслідком відсутності ефективної державної політики.

До зміщення акценту з тарифної лібералізації на спрощення митних процедур спонукають дослідження визнаних міжнародних організацій. Так, за підрахунками фахівців Всесвітнього економічного форуму (табл. 2), за умови наближення кожною країною ефективності свого митного адміністрування, транспортної та комунікаційної інфраструктури хоча б наполовину до існуючих найвищих стандартів, світовий ВВП може збільшитися на 4,7% (2,6 трлн. дол.), експорт – на 14,5% (1,6 трлн. дол.). Для порівняння, повне скасування тарифів може збільшити глобальний ВВП лише на 0,7% (0,4 трлн. дол.), а експорт – на 10,1% (1,1 трлн. дол.).

Таблиця 2

Оцінка приросту ВВП і міжнародної торгівлі від наближення кожною країною ефективності свого митного адміністрування й інфраструктури наполовину до існуючих найвищих стандартів та від тарифної лібералізації, %

Країни / групи країн	Ефект від удосконалення митного адміністрування й торгової інфраструктури			Ефект від тарифної лібералізації		
	Приріст ВВП	Приріст експорту	Приріст імпорту	Приріст ВВП	Приріст експорту	Приріст імпорту
США й Канада	2,8	11,3	6,7	0,1	15,6	14,2
Країни Європи (без СНД)	4,5	1,7	6,1	0,2	1,8	2,2
Австралія й Нова Зеландія	4,3	0,5	2,2	0,1	9,4	7,6
Японія	2,0	10,9	2,9	0,2	4,7	11,4
Мексика	4,4	11,2	26,3	0,2	3,6	2,1
Бразилія	3,6	29,7	73,9	0,2	15,4	31,9
Країни СНД	7,4	71,0	33,0	7,2	1,4	21,6
Південна Корея	4,9	8,8	8,9	1,0	6,0	13,9
Китай, Гонконг і Тайвань	7,6	30,6	33,8	3,9	29,1	31,6
Країни Південно-Східної Азії	9,3	12,1	18,4	0,5	9,4	10,7
Країни Пд. та Центр. Азії	8,0	65,2	49,3	1,5	69,8	32,3
Світ	4,7	14,5	14,9	0,7	10,1	10,0

Примітка: розрахунки включають усунення всіх митних тарифів, тарифних квот, податків на експорт і субсидій.

Укладено автором. Джерела [1, с. 14; 6, с. 3].

При цьому потенціал зростання ВВП та зовнішньоторговельного обороту від зазначених кроків є значно вищим у країнах, що розвиваються, та в країнах з перехідною економікою. Якщо для країн ЄС наближення ефективності митного адміністрування та відповідної інфраструктури до найвищих стандартів матиме наслідком зростання ВВП лише на 4,5%, експорту – на 1,7%, а імпорту – на 6,1%, то для країн пострадянського простору аналогічні кроки сприятимуть зростанню ВВП у цьому регіоні на 7,4%, експорту – на 71%, імпорту – на 33% (що надзвичайно сприятиме позитивному сальдо зовнішньої торгівлі). Усунення ж тарифних бар'єрів, хоча й надасть країнам СНД приблизно той самий потенціал росту ВВП (7,2%), однак тоді зростання імпорту (21,6%) значно перевищуватиме відповідне зростання експорту (1,4%).

Отже, зокрема й для України, проблема зменшення рівня бюрократичних перешкод на митниці є ще більш нагальною, ніж для провідних економік світу. Про рівень бюрократизації та обтяжливості процесу митного очищення товарів у вітчизняній практиці свідчать дослідження Світового банку щодо зручності ведення бізнесу в країнах світу «Doing business 2014» [2, с. 240], згідно з якими середня тривалість здійснення експортно-імпортних операцій на кордонах з Україною становить 28-29 днів, в той час як для більшості країн ОЕСР – 6-9 днів. Аналогічна послідовність простежується також у середній вартості транспортування одного контейнеру з продукцією через митний кордон: в Україні вона становить 1930 дол. США для експорту і 2505 дол. США для імпорту, тоді як у більшості країн ОЕСР зовнішньоторговельні операції обходяться менш ніж у 1000 дол. США.

Високий рівень корупції в Україні також посідає одне з чільних місць у зниженні ефективності діяльності митних органів і, відповідно, у створенні суттєвих перешкод для вітчизняних суб'єктів ЗЕД. Зокрема, при розмитненні товарів упродовж 2013 р. тільки 50% плати надходило до бюджету, решту складала корупційна складова, загальний річний розмір якої оцінюють у розмірі до 40 млрд. грн. [7, с. 5].

Як наслідок, попри один з найнижчих рівнів тарифних бар'єрів у світі (зв'язана середньозважена ставка для України становить 5,09%, а фактична – 2,72% [8]), за даними «Global Competitiveness Report 2013-2014» [9, с. 377] наша країна посідає 140 місце з 148 країн світу в рейтингу конкурентоспроможності за показником «тягар митних процедур».

У сфері інфраструктури ситуація в Україні, за даними цього рейтингу, є не набагато кращою. Серед 148 досліджених країн наша посідає відносно високе місце тільки за якістю залізничного сполучення (25-те), але на значно нижчі – за інфраструктурою морських портів (94-те) та авіасполученням (105-те), у катастрофічному стані перебувають автомобільні дороги (144-те).

Якість логістичної сфери перебуває на дещо вищому рівні. За даними досліджень Світового банку щодо розвитку логістики в країнах світу «Logistic Performance Index» [3, с. 35], за показником логістичної інфраструктури Україна посідає 72 місце серед 160 країн світу (найвище серед усіх країн СНД), а за показником відстеження пересування вантажів – 52 місце.

Таким чином, вітчизняна економіка, як і національні економіки низки регіонів світу, має значний потенціал активізації своєї участі на світовому ринку товарів і послуг на основі якісно нової парадигми зовнішньоторговельної політики, яка ставить усунення адміністративних та інфраструктурних перешкод в міжнародній торгівлі на одне з чільних місць у своїй системі пріоритетів. Використання цього потенціалу можливе у разі здійснення належних кроків на національному і наднаціональному рівнях.

1. Оскільки показники ефективності митного адміністрування і якості торговельної інфраструктури залежать від багатьох чинників, вплив яких на створення перешкод в міжнародній торгівлі надзвичайно різняться по галузях промисловості, реформи у відповідній сфері на національному рівні слід проводити за такими двома напрямками:

– створення державного органу, уповноваженого шляхом тісної співпраці з бізнесом збирати, аналізувати та розповсюджувати у вільному доступі інформацію про наявність, специфічні риси і рівень впливу відповідних адміністративних та інфраструктурних перешкод для міжнародної торгівлі, як у вітчизняній практиці, так і в країнах-основних торговельних партнерах. Це дозволить бізнесу виявляти та обходити найбільш серйозні перепони для активізації зовнішньоторговельної діяльності, а також здійснювати постійний моніторинг і контроль за проведенням відповідних реформ;

– створення урядового центру з координації роботи дозвільно-ліцензійної системи державного управління з метою уникнення дублювання функцій відповідних служб на рівні мит-

ниці, органів місцевої і центральної влади, різних міністерств та відомств, що дасть змогу зменшити бюрократичне й корупційне навантаження на міжнародну торгівлю.

2. Зобов'язання на наднаціональному рівні повинні бути спрямовані на уніфікацію практики митного контролю різних країн, розвиток спільних інфраструктурних проектів і мають містити заходи щодо:

– укладання міжнародних договорів щодо розвитку торговельної інфраструктури на всьому шляху виробництва та доставки кінцевої продукції, що охоплюватимуть всі елементи системи інфраструктури міжнародної торгівлі (повітряне, наземне, морське й залізничне сполучення, вантажно-розвантажувальні роботи, зберігання, складування тощо);

– гармонізації формату і обробки даних митними службами різних країн, імплементація на міжнародному рівні єдиних стандартів електронного документообігу на митниці (з повним усуненням паперових носіїв), запровадження узгоджених стандартів митного очищення та єдиних підходів до застосування правил походження товарів.

Вагомим досягненням щодо зменшення адміністративних перешкод у міжнародній торгівлі в рамках глобальної співпраці стало підписання уже зазначеного «пакету сприяння торгівлі» внаслідок домовленостей в м. Балі 3-7 грудня 2013 р. на IX міністерській конференції СОТ. За оцінками експертів [10], його виконання дозволить зменшити витрати на здійснення зовнішньоторговельних операцій на 10% для суб'єктів ЗЕД з розвинених країн і на 15% для суб'єктів країн, що розвиваються. При цьому очікується щорічне зростання світового ВВП додатково на 1 трлн. дол. США, генерація до 21 млн. робочих місць, зростання на 10% експорту країн, що розвиваються, і – на 4,5% експорту розвинутих країн. Отже, послідовна імплементація положень досягнутих домовленостей зробить істотний внесок у подальшу інтенсифікацію міжнародних економічних відносин.

Висновки. Ефективна й прозора діяльність митних служб набуває дедалі більшої ролі в активізації національних економік у системі міжнародної торгівлі. Удосконалення транспортної та комунікаційної інфраструктури сприяє формуванню дієвіших конкурентних переваг для вітчизняного виробника, ніж взаємна тарифна лібералізація на регіональному чи багатоторонньому рівнях. Через відсутність належних реформ рівень митного адміністрування в Україні залишається вкрай незадовільним, а нестача інвестицій зумовлює незадовільний стан торговельної інфраструктури, що обмежує доступ вітчизняному виробнику на міжнародні ринки і є одним з чинників зменшення рівня конкурентоспроможності економіки.

Усунення недоліків митного адміністрування та вдосконалення торговельної інфраструктури потребують проведення відповідних реформ як на національному (збір і поширення інформації про відповідну практику в країні та за кордоном, координація роботи органів роботи дозвільно-ліцензійної системи), так і наднаціональному рівнях (міжнародні договори про комплексний розвиток інфраструктурних мереж, уніфікацію практики митного очищення товарів), а також активізації виконання глобальних домовленостей у рамках СОТ.

Література

1. Enabling Trade: Valuing Growth Opportunities. – Geneva: World Economic Forum, 2013. – 51 p.
2. Doing Business 2014: Understanding Regulations for Small and Medium-Size Enterprises. – Washington: World Bank, 2013. – 306 p.
3. Arvis J.-F. Connecting to Compete 2014: Trade Logistics in the Global Economy / Jean-Francois Arvis, Daniel Saslavsky, Lauri Ojala and others. – Washington: World Bank, 2014. – 59 p.
4. Петруня Ю. Є. Адміністрування митних платежів: стан і перспективи / Ю.Є. Петруня, М.О. Губа // Вісник Академії митної служби України. – Серія: економіка. – 2012. – №1. – С. 17-21.
5. Запорожець О. Ф. Адміністрування митних платежів: аналіз та прогнозування надходжень до державного бюджету / О.Ф. Запорожець // Наук. вісник Міжнародного гуманітарного ун-ту. – 2013. – №5. – С. 78- 89.
6. Ferrantino M. Enabling Trade: Valuing Growth Opportunities. Online Appendix / Michael Ferrantino, Thierry Geiger, Marinos Tsigas. – Geneva: World Economic Forum, 2013. – 12 p.
7. Пасхавер О. Ремонт країни / Олександр Пасхавер // Дзеркало тижня. Україна. – 2014. – №7. – С. 1, 5.
8. Офіційний сайт Світової організації торгівлі [Електронний ресурс] – 2014. – Режим доступу: www.wto.org.
9. Shwab K. The Global Competitiveness Report 2013-2014 / K. Shwab, X. Sala-i-Martin. – Geneva: World Economic Forum, 2013. – 551 p.
10. Palmer D. WTO closes \$1T trade deal in Bali / Doug Palmer // Politico. – Mode of access: <http://www.politico.com/story/2013/12/wto-edges-closer-to-deal-on-bali-package-100783.html>

Стаття надійшла до редакції 14.04.2014 р.