

МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ  
АЗОВСЬКИЙ РЕГІОНАЛЬНИЙ ІНСТИТУТ УПРАВЛІННЯ  
ЗАПОРІЗЬКОГО НАЦІОНАЛЬНОГО ТЕХНІЧНОГО УНІВЕРСИТЕТУ

Кафедра економіки і менеджменту

КУРСОВА РОБОТА  
З МІКРОЕКОНОМІКИ

на тему:

**"Аналіз впливу непрямого цінового регулювання на ринкову рівновагу"**

Виконала: студентка 203-б групи  
факультету управління

Ільїна Таміла Олександрівна

Науковий керівник:

к.е.н. доц. Несторенко Т.П.

Бердянськ - 2009

## Зміст

Вступ

Розділ 1. Основні форми непрямого цінового регулювання ринкової рівноваги та їх наслідки

1.1 Процес утворення ринкової ціни та його роль в ринковій економіці

1.2 Механізм впливу непрямих податків на ринкову рівновагу

1.3 Механізм впливу субсидій та імпортного мита на стан ринкової рівноваги

Розділ 2. Аналіз непрямого цінового регулювання ринкової рівноваги

2.1 Правові основи регулювання цін та впливу на ціноутворення з боку держави

2.2 Аналіз наслідків надання субсидій виробникам вітчизняного біопалива

2.3 Аналіз впливу підвищення акцизу на тютюнові вироби на ринкову рівновагу

2.4 Аналіз зміни акцизів та мита на автомобілі на ринкову ситуацію

Висновки

Список використаної літератури

## Вступ

Державне регулювання - комплекс форм і засобів централізованого впливу на розвиток економічних об'єктів і процесів з метою стабілізації та пристосування існуючої економічної системи до умов, що змінюються, зокрема пристосування економічних відносин і господарського механізму до законів та потреб розвитку продуктивних сил.

Свої регулюючі функції держава виконує, застосовуючи різноманітні методи і форми впливу на економіку. Виділяють адміністративні методи (прямі) та економічні (непрямі) державного регулювання.

Держава може втручатися у ціноутворення у формі прямого регулювання: встановлення фіксованих цін на найважливіші товари, граничного їх рівня або граничного коефіцієнта їх підвищення, заміна режиму вільного ціноутворення на деякі товари державним регулюванням, заморожування цін на певний строк. Пряме їх регулювання, звичайно, переважає на початковому етапі створення ринку, коли його регулююча здатність ще недостатньо розвинута: у кризовій ситуації; при високих рівнях інфляції.

Опосередковане регулювання здійснюється шляхом планування, прогнозування, фінансування, бюджетного регулювання, системи оподаткування, кредитування, грошової політики, політики прискореної амортизації, цінової, промислової, інвестиційної політики, обліку і контролю та ін.

Основними інструментами впливу держави на процес ринкового ціноутворення є система оподаткування і декретування рівня ціни.

Основна мета даної курсової роботи полягає у вивченні особливостей впливу непрямого цінового регулювання державою ринкової рівноваги.

Об'єктом курсової роботи є система непрямого цінового регулювання економіки.

Предметом роботи є економічні відносини, які виникають у процесі державного регулювання економіки.

Завдання роботи:

дослідити особливості політики державного регулювання економіки;

визначити основні функції державного регулювання економіки;

проаналізувати національні особливості державного регулювання економіки.

При написанні курсової роботи було використано наступні методи дослідження: абстракція, аналіз, індукція, спостереження, відбір фактів, економіко-математичний, графічний методи.

## **Розділ 1. Основні форми непрямого цінового регулювання ринкової рівноваги та їх наслідки**

### **1.1 Процес утворення ринкової ціни та його роль в ринковій економіці**

Реальна ціна на ринку і фактичний обсяг продажу визначаються взаємодією попиту та пропонування (покупців і продавців). Щоб показати цю взаємодію, об'єднаємо криві попиту та пропонування на одному графіку. Цей характерний графік називають «хрестом Маршалла» або «ножицями Маршалла» [1].

Обидві криві перетнуться в точці кількісно-цінової рівноваги  $E$ . у цій точці обсяг попиту дорівнює обсягу пропонування. Ціна, за якою попит і пропонування збігаються, називається рівноважною ціною ( $P^*$ ), а обсяги попиту та пропонування – рівноважним обсягом ( $Q^*$ ). Оскільки мова йдеться про ринок певного товару, ця рівновага називається частковою рівновагою.

Умовою часткової рівноваги є:  $Q_D = Q_S$ .

Ринковий механізм – це тенденція ціни на вільному ринку змінюватись доти, доки ринок не досягне рівноваги. У точці рівноваги відсутні як дефіцит, так і надлишок товарів, отже зникають чинники, які спричиняють зміну ціни.

Ринок не завжди перебуває у стані рівноваги, але завжди існує тенденція до вирівнювання обсягів попиту і пропонування. За незмінності інших детермінант точка рівноваги є стійкою, і ринок повсякчас повертається до неї.

Існує декілька моделей механізму встановлення ринкової рівноваги, які базуються на різних припущеннях і мають різне теоретичне та практичне значення.

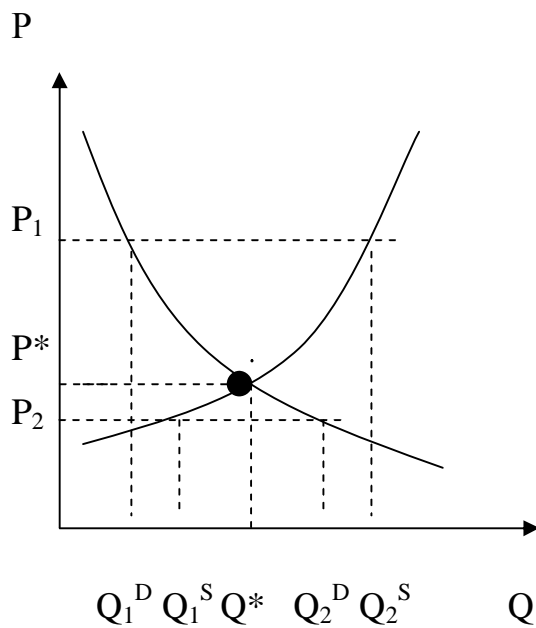


Рис.1.1. Утворення ринкової рівноваги

Якщо початкова ціна  $P_1$  є вищою від рівноважної, на ринку утворюється надлишок пропонування ( $Q_{S1} > Q_{D1}$ ). Не всі продавці знайдуть покупців, товарні запаси зростатимуть. У цьому випадку спочатку деякі продавці, а потім і решта почнуть пропонувати продукцію за більш низькими цінами. Це буде тривати доти, доки не буде досягнута ціна рівноваги  $P^*$ , за якої інтереси покупців щодо купівлі та інтереси продавців щодо продажу товарів співпадуть.

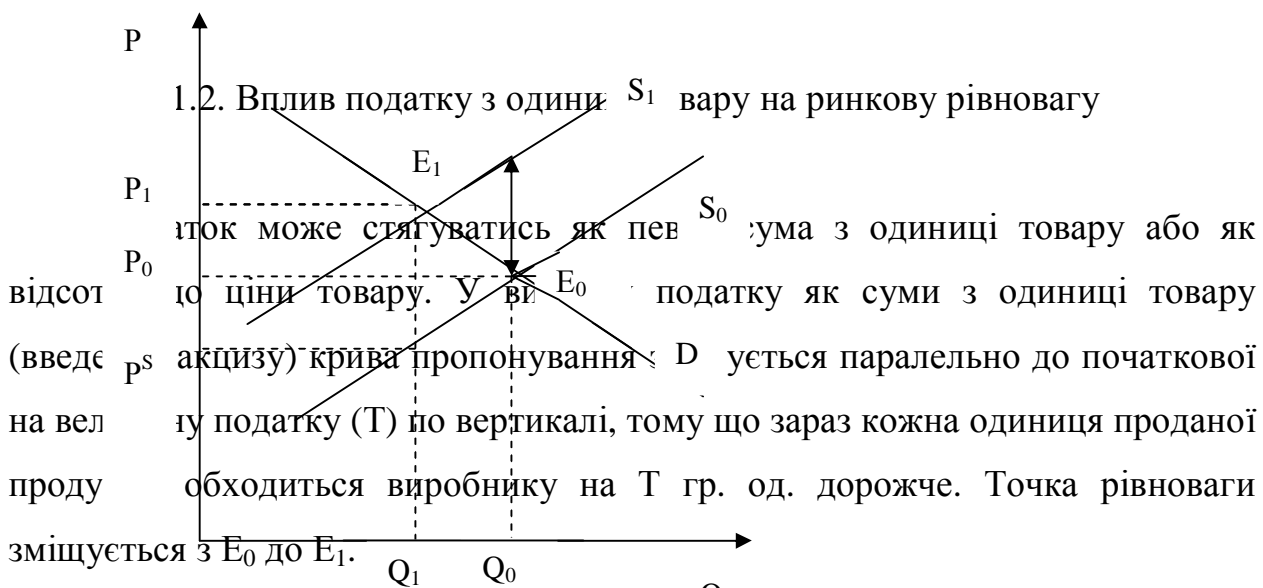
Якщо початкова ціна  $P_2$  є нижчою за рівноважну, на ринку утворюється дефіцит пропонування ( $Q_{D2} > Q_{S2}$ ). деякі з покупців погодяться придбати товар за вищою ціною. Ланцюгова реакція підвищення ціни, спричинена конкуренцією покупців, триватиме, доки ціна не досягне рівноважної. Таким чином самі дії покупців і продавців спрямовують рух ціни в напрямку до рівноваги.

В реальному житті кількість куплених товарів завжди дорівнює кількості проданих за будь-якої ціни, але це не означає, що ринок знаходиться у рівновазі за будь-якого рівня ціни. Наприклад, за низькою ціною покупці хотіли б купити багато, але продавці продають значно менше, тому обсяг купівлі-продажу буде дорівнювати обсягу пропонування.

Ринковий механізм є само регульованим, самодостатнім. Відновлення ринкової рівноваги відбувається автоматично, без будь-якого зовнішнього для системи втручання. Разом з тим, в реальному житті у функціонування ринкового механізму іноді втручається держава або інші інституції, що спричиняє відхилення цін від рівноважного рівня[1].

## 1.2 Механізм впливу непрямих податків на ринкову рівновагу

Розглянемо на прикладі виробників. Виробники розглядають податки як збільшення витрат виробництва, що за інших умов означає скорочення пропонування, крива пропонування зміщується ліворуч на величину податку[5]. Зміщення кривої пропонування залежить не тільки від величини податку, але й від способу його стягнення.



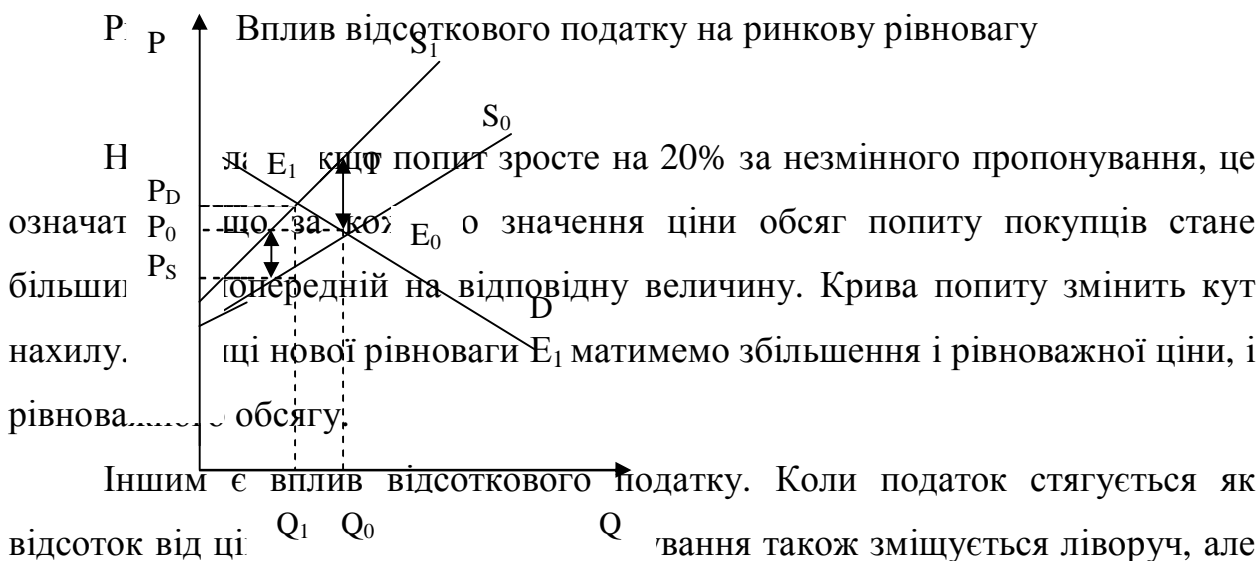
У точці нової рівноваги ціна про  $Q$  вання  $P_S$ , яка визначає виторг продавців, відрізняється від рівноважної – ціни попиту  $P_D$ , за якою купують товар покупці, на величину податку:

$$P_1 - P_S = T,$$

де  $T$  – величина податку на одиницю товару.

У всіх випадках, коли попит чи пропонування змінюються на абсолютну величину, відбувається паралельне зміщення відповідних кривих.

Зміни рівноважних цін та обсягів відбуватимуться і у випадку відсоткових змін у попиті і пропонуванні. Відмінність полягає у тому, що зміщення кривих попиту та пропонування будуть іншими.



Як і у випадку податку з одиниці товару, ціна пропонування  $P_s$  відрізняється від рівноважної – ціни попиту  $P_D$ .

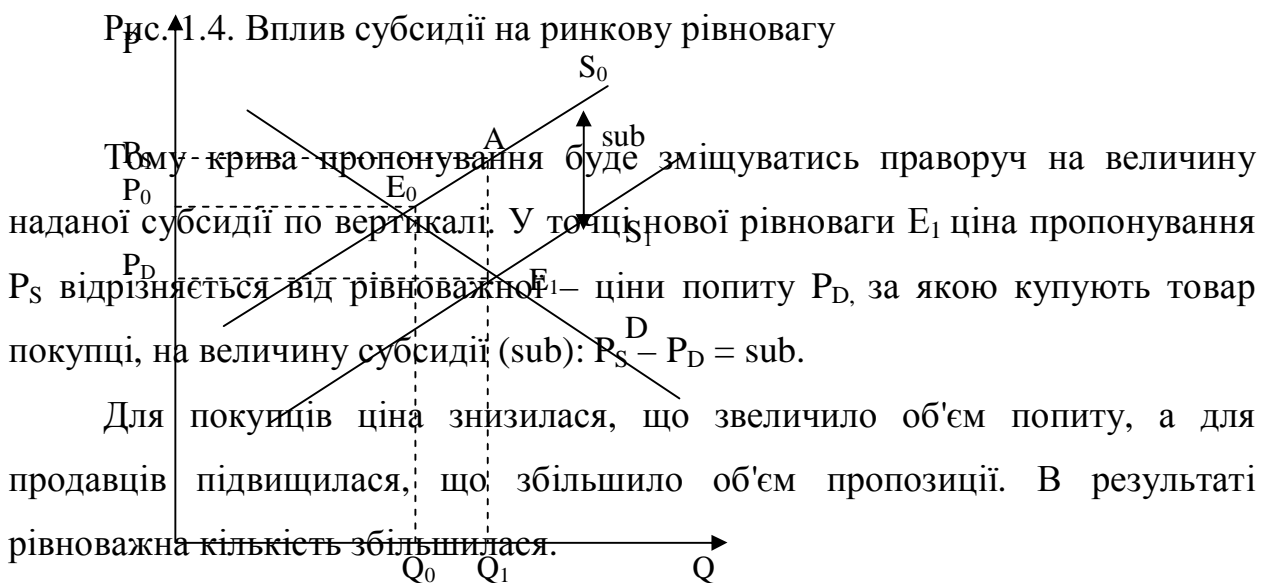
Зміни параметрів ринкової рівноваги можуть відбуватись в результаті втручання держави. Дія таких чинників як податки і субсидії охоплює широкий спектр економічної діяльності суб'єктів. Метою встановлення та зміни податків є держання податкових надходжень до державного чи місцевого бюджетів.



### 1.3 Механізм впливу субсидій та імпортного мита на стан ринкової рівноваги

Розмір мита на товар може бути вищим від тарифної ставки, що застосовується в більшості випадків. Це може відбутися в результаті застосування до цього товару "антидемпінгових заходів" або "компенсаційних заходів". Антидемпінгові мита стягуються за вимогою вітчизняних виробників у відповідь на дії іноземних торговців, що в країні-імпортері вважаються "демпінгом". Під "демпінгом" звичайно розуміють продаж товару за ціною, нижчою від тієї, за якою той самий або подібний товар продається в країні експорту ("справедлива ціна"). "Компенсаційні" мита стягуються у відповідь на допомогу, яку інша країна надає своїм виробникам, щоб штучно домогтися їхньої більшої конкурентоспроможності на зовнішньому ринку (так звані субсидії) [3].

Субсидії вважаються «податком навпаки», вони покривають частину витрат виробника і дозволяють збільшити пропонування.



Для покупців ціна знизилася, що звеличило об'єм попиту, а для продавців підвищилася, що збільшило об'єм пропозиції. В результаті ринкова кількість збільшилася. Площа прямокутника  $P_S P_D E_1 A$  відповідає загальній сумі субсидії. За інших рівних умов з наданням субсидії виробникам ринкова ціна знизиться, а ринковий обсяг продукції зросте.

Для вітчизняних виробників є альтернатива. Якщо імпортні товари ввозяться в таких кількостях, що це створює істотну загрозу розвитку вітчизняної промисловості, в багатьох країнах вітчизняні виробники можуть почати спеціальні процедури, результатом яких може стати обмеження імпорту таких "небезпечних" товарів, причому не тільки шляхом підвищення мита, але й через кількісні обмеження [6].

Теоретично розмір компенсаційного мита повинен точно відповідати тим негативним ефектам, які створює субсидування в країні експорту відповідного товару. На практиці цього не завжди легко домогтися.

Імпортне мито також є інструментом непрямого впливу держави на ринкову ціну. Розглянемо економічні наслідки його введення при зовсім еластичному пропонуванні імпортного блага (табл.1.5.).



За відсутності імпорту на даному ринку встановлюється ціна  $P_A$ , за якою куплять  $Q_A$  од. блага. Наявність зовсім еластичного пропонування з-за кордону, представленого лінією  $S_{im}$ , знижує ціну до  $P_H$ , в результаті чого попит зростає до  $Q_H$ , а пропозиція вітчизняних виробників скоротиться до  $Q_G$ . Різниця  $Q_H - Q_G$  відповідає обсягу імпорту. У результаті вільного доступу на даний ринок імпортного блага надлишки споживачів виросли на площу  $P_A A H P_H$ , а надлишки виробників знизились на площу  $P_A G A P_H$ . Отже, імпорт забезпечує чистий вигравш суспільства, представлений площею трикутника  $GAH$ .

Припустимо, держава в цілях підтримки вітчизняних виробників встановлює імпортне мито у розмірі  $T$  з одиниці увезеного блага. Це відобразиться на графіку зрушенням  $S_{im}$  нагору на відстань  $T$ , ціна зросте до  $P_F$ , збільшуючи обсяг вітчизняного пропонування до  $Q_E$  і знижуючи обсяг попиту до  $Q_F$ .

У результаті надлишки виробників збільшаться на площу  $P_{FEGP_H}$ , а надлишки споживачів зменшаться на площу  $P_{FFHP_H}$ . Сума мит, що поступили до держбюджету уявляє площу прямокутника  $KEFL$ , а чисті втрати суспільства внаслідок встановлення мита відповідають сумі площ трикутників  $GEK$  і  $LFH$ . Площа першого трикутника представляє втрати через меншу у зрівнянні із закордоном ефективність вітчизняного виробництва, а площа другого – внаслідок штучного обмеження споживання даного блага [3].

## **Розділ 2. Аналіз непрямого цінового регулювання ринкової рівноваги**

### **2.1 Правові основи регулювання цін та впливу на ціноутворення з боку держави**

Державне цінове регулювання в Україні регламентується спеціальним законодавством: Законами "Про ціни і ціноутворення", "Про обмеження монополізму та недопущення недобросовісної конкуренції у підприємницькій діяльності", постановою Кабінету Міністрів України "Про встановлення повноважень органів виконавчої влади та виконавчих органів міських рад щодо регулювання цін (тарифів)" тощо. Закони в галузі ціноутворення встановлюють основні правила формування та застосування цін в країні, порядок контролю за цінами, відповідальність за його порушення, права та обов'язки окремих органів виконавчої влади у сфері ціноутворення[7].

Для практичного виконання зазначених Законів, вони доповнюються й конкретизуються спеціальними рішеннями парламенту, указами Президента чи постановами уряду.

Законом України «Про ціни і ціноутворення» визначено політику ціноутворення, яка є складовою частиною загальної економічної і соціальної політики України і спрямована на забезпечення:

- 1) рівних економічних умов і стимулів для розвитку всіх форм власності та економічної самостійності підприємств, організацій і адміністративно-територіальних регіонів країни;
- 2) збалансованого ринку засобів виробництва, товарів та послуг;
- 3) протидії монопольним тенденціям виробників продукції, товарів і послуг;
- 4) об'єктивних співвідношень у цінах на промислову і сільськогосподарську продукцію, що забезпечує еквівалентність обміну;

- 5) розширення сфери застосування вільних цін;
- 6) підвищення якості продукції;
- 7) соціальних гарантій для низькооплачуваних і малозабезпечених громадян, включаючи систему компенсаційних виплат у зв'язку із зростанням цін і тарифів;
- 8) створення необхідних економічних гарантій для виробників;
- 9) орієнтація цін внутрішнього ринку на рівень світового ринку[7].

Як показав досвід, у сучасній світовій практиці відзначається посилення ролі держави в економічному житті суспільства. Це проявляється в розробці системи нормативних актів, спрямованих на регулювання ринку, банківської діяльності, митних правил, цін і зарплати, соціального захисту населення, контролю за діями монополістичних утворень тощо.

Особлива увага приділяється регулюванню діяльності суб'єктів природних монополій. При регулюванні цін (тарифів) на товари суб'єктів природних монополій враховуються:

витрати, які згідно з законами про оподаткування відносяться на валові витрати виробництва та обігу;

податки і збори (обов'язкові платежі) до бюджетів та до державних цільових фондів;

вартість основних виробничих фондів, амортизаційні відрахування, потреби в інвестиціях, необхідних для відтворення основних виробничих фондів;

очікуваний прибуток від можливої реалізації товарів за різними цінами (тарифами);

віддаленість різних груп споживачів від місця виробництва товарів;

відповідність якості товарів, що виробляються (реалізуються), потребам споживачів;

державні дотації та інші форми державної підтримки.

В умовах перехідного періоду цінова політика держави в Україні повинна бути спрямована на ліквідацію цінових деформацій, які мають місце

в національній економіці, забезпечення реального зближення національних і світових цін шляхом регульованої та контрольованої з боку держави поетапної лібералізації цін, поступового переходу до вільного регулювання.

Втручання держави у процеси ціноутворення передбачає, насамперед, спостереження за рівнем цін. Цим займаються контрольні стратегічні управління. Господарські суб'єкти зобов'язані у встановленому порядку подавати необхідну інформацію для здійснення контролю за правильністю встановлення і застосування цін. Органи державної влади уповноважені здійснювати контроль за додержанням державної дисципліни цін. Державний контроль за цінами здійснюється при встановленні і застосуванні державних цін і тарифів. При цьому в сфері дії вільних цін контролюється правомірність їх застосування та додержання вимог антимонопольного законодавства.

## **2.2 Аналіз наслідків надання субсидій виробникам вітчизняного біопалива**

Парламент України, згідно з законом від 20 червня 2009 року, надав виробникам біопалива десятирічні пільги зі сплати імпортного мита, акцизу та податку на прибуток [10]. Це повинно дозволити вийти на ринок біопалива компаніям з щорічною потужністю не менше 5 тис. т. Втім, ринку збуту біопалива в Україні поки що немає – нафтопереробники не готові виробляти новий вид бензину.

Верховна рада прийняла закон № 1114 "Про внесення змін до деяких законодавчих актів щодо сприяння виробництву та використанню альтернативних видів палива". Документ з 1 січня 2010 року на десять років звільняє від сплати 25-відсоткового податку на прибуток від продажу біологічних видів палива, отриманих шляхом бродіння біомаси. До таких видів палива відносяться біоетанол, біобутанол, біодизель, біогаз і біоводород. Зекономлені кошти повинні направлятися на переоснащення матеріально-технічної бази виробників біопалива. Таким чином, собівартість

нашого біоетанолу буде значно нижче, ніж у компаній, змушених вкласти кошти в купівлю дорогого обладнання та сировини "[7].

Таким чином, стає можливим широке використання біомаси (точніше, продуктів її енерготехнологічної переробки) для виробництва електроенергії за найдосконалішою технологією.

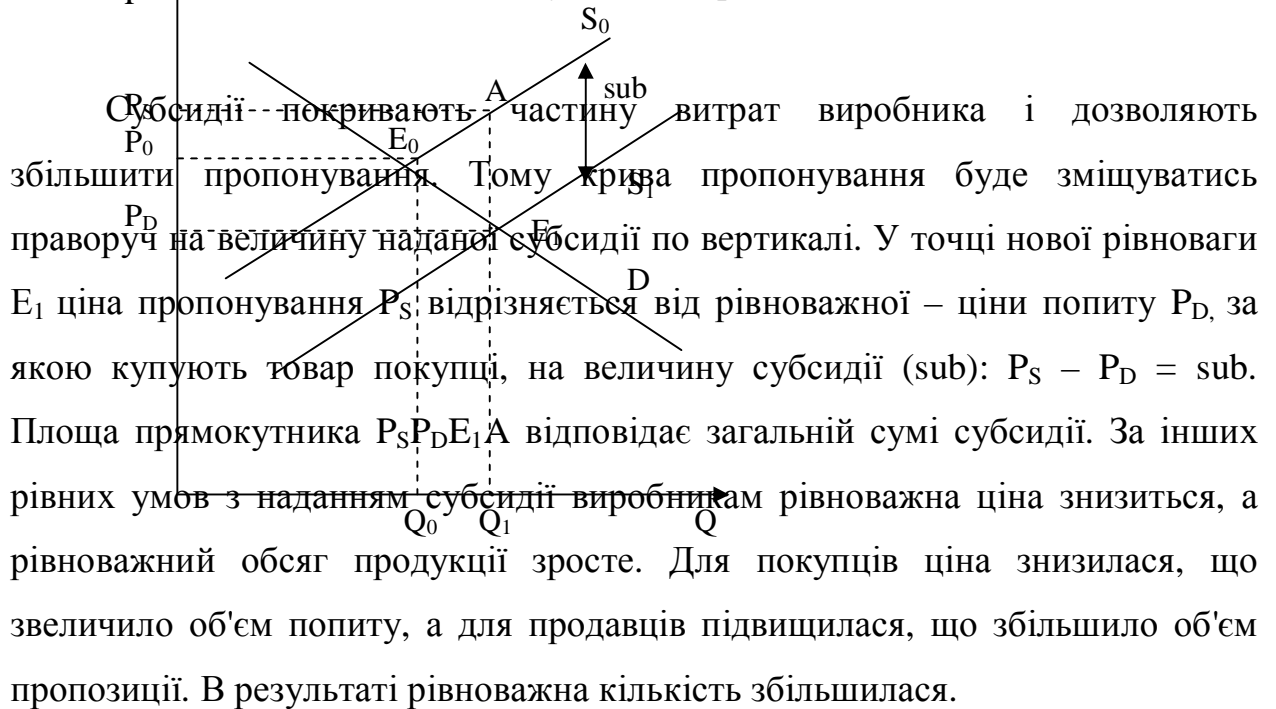
За різними підрахунками, сільськогосподарський комплекс України спалює в середньому за рік 2 млн. тонн дизельного палива і 700 тис. тонн бензину. А 2008 року при ціні дизпалива і бензину по 7 грн. за літр агросектор на придбання тільки пального витратив 16 млрд. грн.

Зараз у країні виробляють близько 18-20 тисяч тонн біодизеля. Згідно з державною програмою, до 2010 року його використання в нас, як і в Європі, має збільшитися до 5,75% від загального використання пального, а до 2015 року – до 15%. Виробництво якісного біодизеля можна організувати на різних підприємствах. На дрібнотоннажних установках – до 3 тисяч тонн за рік, на регіональних заводах – до 30 тисяч тонн і на підприємствах державного значення – до 100 тисяч тонн. Майбутнє за невеличкими підприємствами потужністю до десяти тисяч тонн палива в рік.

Головна беззастережна перевага альтернативного варіанта під час порівняння його з традиційним полягає в тому, що у хід може йти вся біомаса (наприклад: стебла соняшника, кукурудзи, гілки дерев, святкові ялинки тощо).

Учасники ринку не поспішають використовувати біокомпонент у виробництві палива. На дев'ять років буде скасовано імпортне мито на обладнання та комплектуючі, призначені для виробництва палива, а підприємства зможуть скористатися прискореною амортизацією. Ліцензії на виробництво біопалива зможуть отримати підприємства потужністю від 5 тис. т на рік. Акцизний збір з біопалива буде стягуватися за нульовою ставкою.

Рис. 2.1. Наслідки надання субсидій виробникам біопалива



Екологічні наслідки використання найбільш поширених нині різновидів біопалива істотно різняться між собою. Проаналізувавши 26 його різновидів, учені встановили, що тільки 21 різновид забезпечує під час згорання менше забруднення атмосфери, ніж традиційний бензин – у середньому на 30% [13]. Проте якщо врахувати весь комплекс екологічних наслідків їх застосування (зокрема й витрати при виробництві), то виправданими виявляться лише 12 різновидів палива.

Для цього потрібно заздалегідь виробити певну політику і потім створити біоенергетичну інфраструктуру: побудувати нові заводи, модернізувати бензозаправні станції тощо. Тоді світова нафтова криза для України не буде такою небезпечною. Тільки над цим потрібно працювати системно і на державному рівні, зазначають учені.

Слід усвідомлювати при цьому й потребу максимального зменшення наслідків неминучої конкуренції між нафтовим і біотехнологічним бізнесом – найкраще шляхом об'єднання зусиль і капіталу.

Дуже вигідно використовувати альтернативний варіант використання біомаси у великих містах, де її накопичується велика кількість і є багато



опалювальних котлів. Розрахунки показують: коли використовувати альтернативний варіант для утилізації біомаси, яка накопичується в м. Києві (деревна частина міського сміття, обрізки дерев тощо – усього понад 24 тис. м<sup>3</sup> на рік), то можна практично задарма мати щорічно дохід у розмірі понад 1 млн. дол. При використанні в пиловугільних котлах деревного підсвічування за альтернативним варіантом можна скоротити на 13-15% витрату природного газу, що використовується вугільними електростанціями на підсвічування.

Таки чином, за допомогою субсидій держава захищає вітчизняних виробників біопалива, покриваючи частину виробничих витрат. Це в свою чергу знижує собівартість, а отже і ціни на біопаливо, і водночас збільшує пропозицію та об'єм попиту за новими цінами. Але, в свою чергу, величезні державні субсидії й усілякі гарантії в багатьох країнах змушують фермерів переходити з виробництва сільськогосподарських культур на «пальні», внаслідок чого можуть різко подорожчати продукти харчування.

### **2.3 Аналіз впливу підвищення акцизу на тютюнові вироби на ринкову рівновагу**

На сьогоднішній день сума збираного акцизного податку від виробництва в країні тютюнових виробів майже в три рази перевищує розмір акцизу від виробництва вітчизняного спирту, вина і пиво разом узяті. Це офіційна статистика за 2008 рік. З врахуванням акцизу на імпорт ця сума складає 3,58 млрд. грн. Причому дана цифра не стоїть на місці. В порівнянні з 2007 роком вона виросла в 1,5 разу, а в 2009 році очікується ще двократний приріст – до 7,3 млрд.

Реальність така, що галузь вже пожинає перші плоди акцизної кампанії другої половини 2008 року. У січні-лютому Держкомстат зафіксував 8% спаду виробництва в порівнянні з минулим роком. Залишки на складах нереалізованих тютюнових виробів збільшилися в 3 рази.

Так 2008 року з порушенням вимог Закону «Про систему оподаткування» та Бюджетного кодексу щодо термінів запровадження податків ставки акцизного збору на тютюнові вироби підвищувалися двічі — з 1 січня та 1 вересня 2008 року, а в поточному році їх змінено з 1 лютого. Крім того, цього року здійснено ще одне підвищення — з 1 липня. Незважаючи на це, проектом закону «Про внесення змін до Закону України «Про ставки акцизного збору на тютюнові вироби» №4202 знову їх збільшено відразу в 2,5 разу — з 1 травня 2009 року. Також введено акцизний податок не лише з готових тютюнових виробів, але і з сировини, тобто самого тютюну[7].

Після цього був прийнятий законопроект № 2110, що фактично забороняє випуск сигарет без фільтру і сигарет в м'якій пачці. Його вимога – забезпечити вкладиші в кожну сигаретну пачку – ніяк не узгоджується не лише зі світовою практикою, але і з теорією. Але, що значно гірше, воно ніяк не узгоджується з технічними можливостями виробників.

Верховна Рада 22 жовтня 2009 року прийняла закон № 4707, яким передбачається наступне підвищення ставок акцизного збору на тютюнові вироби і розподіл планових додаткових доходів серед міністерств та відомств[7].

За буденністю цього голосування (з 1 вересня 2008 року це вже п'ята зміна ставок акцизного збору) криються справжні рушійні сили і реальні зміни, до яких призведе підписання зазначеного закону президентом України.

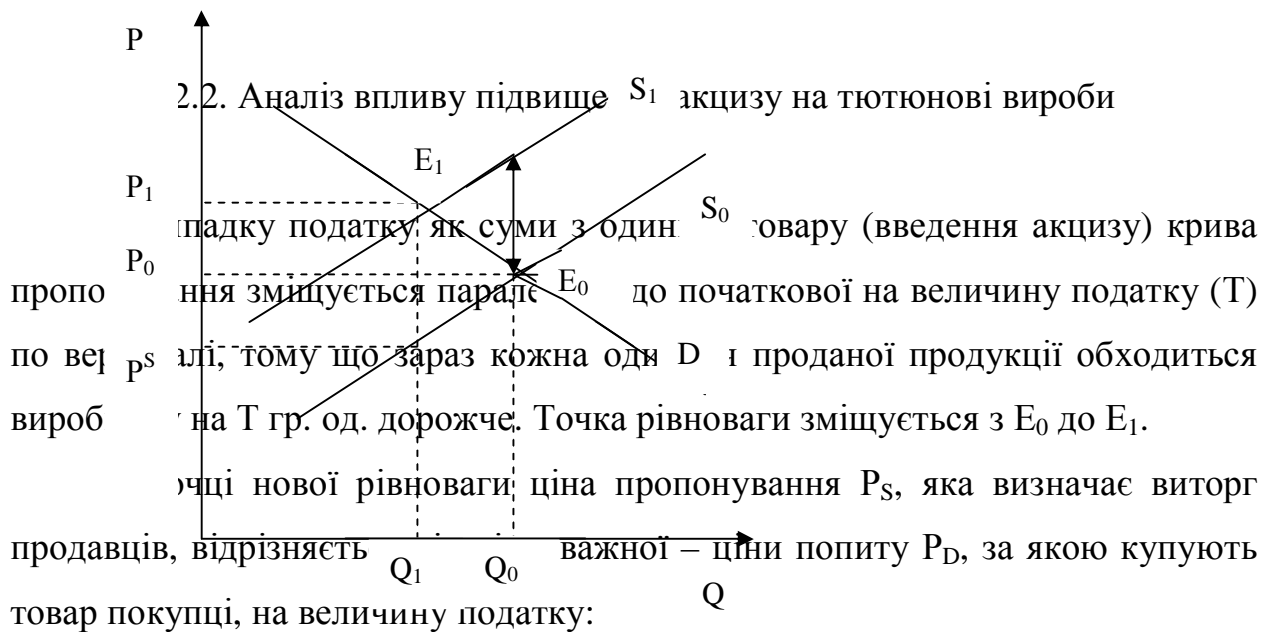
Всі розрахунки свідчать, що з дня опублікування документа ціна на дорогі марки зросте на 3 грн., або на 40%, а на найдешевші й найбільш масові фільтрові сигарети — на 2 грн., або на 50%.

Захисники теперішніх ставок акцизного збору стверджують, що бюджет отримає додаткові кошти, які насамперед надійдуть Міністерству закордонних справ.

У результаті прогнозувалося, що від легально вироблюваних 130 млрд. шт. сигарет залишиться 60 млрд. За цією гранню спостерігається не лише скорочення обсягів легального виробництва, але і зростання собівартості продукції. Останнє спричинить втрату конкурентоспроможності сигарет вітчизняного виробництва на зовнішньому ринку, втрату експортних контрактів і валютних вступів від них. Само собою не обійдеться без скорочення робочих місць в галузі і у її суміжників, де сьогодні зайнята близько чверті мільйона чоловік. Природним виглядає в зв'язку з цим скорочення податкових надходжень до державного бюджету.

Легальне виробництво тютюнових виробів у 2009 році впало майже на 14%. Це за дев'ять місяців, а з 1 травня, після 40-відсоткового підвищення, — майже на 22%. Тобто практично знищена тінь повертається - активно відроджується тіньове виробництво сигарет. До кінця цього року його частка становитиме близько 10% ринку — до 50 млн. пачок сигарет щомісяця.

Додаткові прибутки тіньових виробників становитимуть близько 100 млн. гривень щомісяця.



$$P_1 - P_S = T,$$

де  $T$  – величина податку на одиницю товару.

Із підвищенням акцизу зменшується обсяг пропозиції та підвищується ціна товару. На практиці це не завжди означає зменшення споживання. Частина підприємств після підвищення акцизу зупинять виробництво, або «підуть в тінь» через неспроможність сплачувати високі податки.

Реалізація зазначеного законопроекту в умовах кризових явищ в економіці України, падіння купівельної спроможності населення зруйнує тютюновий ринок України, але аж ніяк не скоротить споживання тютюнових виробів.

Розрахунки авторів законопроекту щодо надходжень до Державного бюджету України від акцизного збору є доволі спрощеними. До того ж істотне скорочення обсягів виробництва тютюнових виробів матиме наслідком зменшення надходжень до бюджету від податку на додану вартість, податку на прибуток та інших податків.

Може, хоча б здоров'я нації буде у вигазі? Ціна — ефективний метод впливу на споживача, але поганий стимул для курця кинути курити. Не секрет, що так просто пристрасті до куріння не позбудешся. Зате різке

подорожчання примусить багатьох курців переорієнтуватися на нелегальні сигарети, а це навряд чи додасть населенню здоров'я. Тепер уже сумнівів немає — низьку ціну їм забезпечить та ж таки різниця в рівнях оподаткування в нас і в суміжних країнах. До того ж, почала розгортатися дуже прибуткова контрабандна й контрафактна діяльність.

Висновок: підвищення акцизу на тютюнові вироби має на меті підвищення надходжень до держбюджету, а також зменшення споживання даних товарів, тому що вони шкодять здоров'ю. Акцизний збір відіграє роль економічного регулятора споживання сигарет (насамперед серед підлітків). На практиці це не завжди діє вірно. Небагато споживачів відмовляться кинути шкідливу звичку, тобто це також призведе до тінізації цілих секторів національної економіки, скорочення робочих місць, зменшення надходжень до держбюджету.

Для реалізації цієї функції більш ефективним може бути попередження встановлення низьких цін на тютюнові вироби. Останнє не тільки зробить сигарети менше доступними для починаючих курців, а й не дозволить їм перейти на дешевші сигарети у разі різкого підвищення акцизу.

## **2.4 Аналіз зміни акцизів та мита на автомобілі на ринкову ситуацію**

Верховна Рада, незважаючи на опір фірм-імпортерів автомобілів, ухвалила закон "Про стимулювання виробництва автомобілів в Україні". Законом встановлено тимчасовий (до 01.01.2008 року) пільговий режим оподаткування для підприємств, що виробляють автомобілі й запчастини до них[7].

В зв'язку з офіційними зверненнями Європейської Комісії та беручи до уваги думку міжнародних організацій-кредиторів, які вважали, що надання таких пільг може позначитися на обсягах імпорту автомобілів в Україну і не буде позитивно сприйняте західними державами, Верховна Рада, приймаючи рішення на користь українських виробників, погодилася не підвищувати мита на імпортовані автомобілі.

При цьому було наголошено на необхідності створити конкурентоспроможний автомобіль в Україні, який би приваблював покупця не тільки нижчою ціною, але й доброю якістю.

Підвищено також податки на бензин (подорожчав на 4,8%) і легкові автомобілі (на 3,4%). З грудня минулого року ціни на бензин вирости в 1,6 разу при відносно стабільних цінах на нафту на світових ринках. Це зростання не залишає байдужим уряд і Антимонопольний комітет і викликає заклопотаність 6 млн. власників легкових автомобілів.

Наприклад, за весь 2006 рік в Україні продано більше 265 тисяч нових легкових автомобілів. Це на 25% більше, ніж у 2005 році, і удвічі більше, чим три роки тому. Результат досить несподіваний, адже протягом року на ринку відбувалися багато подій, із-за яких нові автомобілі істотно дорожчали. Так, вже в березні 2006 року депутати прийняли зміни до держбюджету, в яких пільги для автовиробників були скасовані, а ввізні мита на іномарки — підвищені. В результаті автомобілі, вироблювані в країні або зібрані крупновузловим методом, подорожчали на 7-20%. Деякі авто і зовсім

перестали збиратися в Україні (ГАЗ, УАЗ). У той же час легкові автомобілі, імпортовані в нашу країну, подорожчали в середньому всього лише на 5%. А високі мита і акцизи на ввезення уживаних автомобілів зробили імпорт вживаних авто фактично збитковим.

У результаті цього ввезення до України з Європи 2-7-річної машини і її законне розмиткування зараз обходиться дорожче, ніж покупка аналогічної на вітчизняному вторинному авторинку.

У наш час більшість 2-7-річних автомобілів в Україні продаються з числа куплених кілька років тому у вітчизняних автоділерів. Причому постійне зростання цін на нові автомобілі дозволяє продавати машину, куплену в салоні кілька років тому, практично за ті ж гроші, що вона коштувала нової. На ринку встановлюється дефіцит.

Власники автозаводів ініціювали чергове підвищення ввізних мит на іномарки ще на 5-25% від митної вартості автомашини. А самі зайнялися захистом інвестиційних програм, які дають можливість безмитно ввозити комплектуючі для збірки машин в Україні.

Існує також метод зменшення розміру оподаткування при ввезенні транспортних засобів — зниження митної вартості автомобіля. Ця величина прямо впливає на загальну суму нарахованих митних зборів і податку на додану вартість при розмитванні авто. Наприклад, якщо машина коштує 100 тис. євро, то мито на неї буде 20 тис., а ПДВ — близько 24 тис. При вказуванні на митниці ціни удвічі менше приблизно удвічі зменшаться і податки. Сьогодні занизити митну вартість на готовий автомобіль практично нереально, адже українські митники володіють величезною базою даних за звичайними цінами як на нові, так і на уживані машини. Немає можливості занизити ціну навіть при змові з митником: підозріло низька ціна відразу буде розпізнана комп'ютерною програмою митниці і не дасть можливості легалізувати автомобіль.

Але вітчизняні підприємці знайшли недолік і в комп'ютері. З готових автомобілів (навіть нових), що ввозяться до України, знімають усього пару

деталей. Зняті запчастини розмитнюються окремо, а на «недоукомплектований» автомобіль надають документи, що він на третину або удвічі дешевше аналогічного, але готового. Таким чином переправляють в основному дорогі нові іномарки, які реалізуються потім через приватних осіб або на комісійних майданчиках. При цьому заощаджені на податках гроші залишаються не лише в кишенях дільців, але і дають можливість зробити для покупця машину на пару тисяч дешевше, ніж ввезену офіційно.

Зараз у зв'язку з грошовим дефіцитом автомобільний ринок скоротився приблизно в чотири рази. Якщо торік продажі зашкалювали за 600 тис., то сьогодні найреалістичніші прогнози вказують на 150 - 170 тис. автопродаж, і то з надією, що друга половина року буде активніша за першу. Оператори автомобільного ринку не розраховують на ривок, але їм дуже хочеться діждатися хоч би 10-20% приросту продажів. Останнє забезпечить автосервіс, який для багатьох став непоганою допомогою в непрості часи. Концентрація зусиль дилерів на автосервісі збігається з інтересами автомобілістів, що давно мріють про належний рівень обслуговування. Саме нинішня криза дозволить їм його отримати.

Сьогодні за покупця ведеться справжнісінька війна. До цього продавців підштовхують переповнені склади автомобілів, часто узятих в кредит. Причому головною зброєю в цій війні стала ціна.

Тимчасове 13-відсоткове ввізне мито на іномарки доки не особливо відбилося на цінах продажів. Навіщо ввозити, якщо склади і так переповнені? Але якщо у вересні (місяць закінчення дії тимчасового мита) залишиться нинішнє імпортне мито, не факт, що і тоді продавці зможуть утримувати нинішні ціни.

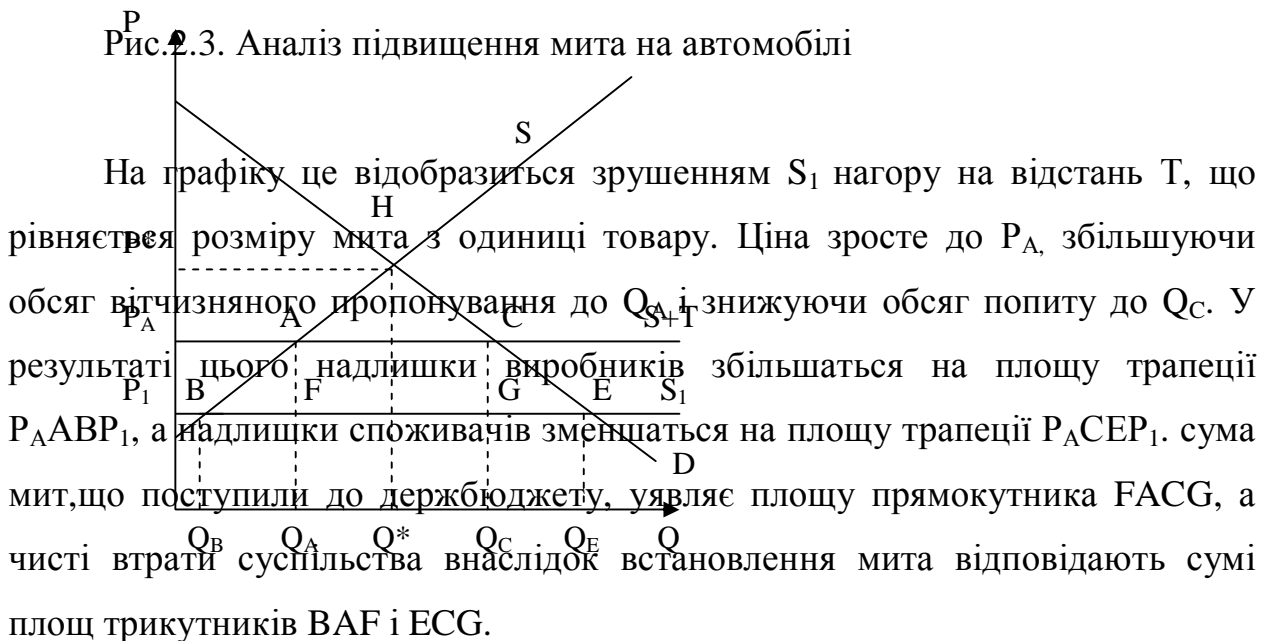
З метою захисту внутрішнього автомобільного ринку, створення сприятливих умов для залучення інвестицій і розвитку вітчизняної автомобільної промисловості та адаптації чинного законодавства України до норм СОТ і ЄС прийнято рішення з вересня 2009 року підвищити ставку ввізного мита на легкові автомобілі до 15%.



Розглянемо на графіку економічні наслідки введення та підвищення імпортного мита на автомобілі. За відсутності імпорту на ринку автомобілів встановлюється ціна  $P^*$ , за якою куплять  $Q^*$  одиниць. Наявність зовсім еластичного пропонування з-за кордону – лінія  $S_1$  – знижує ціну до  $P_1$ , в результаті чого попит зростає до  $Q_E$ , а пропозиція вітчизняних автовиробників скоротиться до  $Q_B$ .

У іншому випадку держава підвищує вже встановлене імпортне мито в цілях підтримки вітчизняних автовиробників.

Рис. 2.3. Аналіз підвищення мита на автомобілі



Можна зробити висновок, що встановлення імпортного мита спрацьовує на користь державі та вітчизняним виробникам, тому що частково обмежує ввезення товарів з-за кордону. Але воно не завжди корисне для споживачів, бо вітчизняні товари менш якісні та різноманітні. Тобто це зменшує асортимент товарів на ринку, обмежує вибір для покупців.

## **Висновки**

Дослідивши в даній роботі вплив непрямого цінового регулювання на ринкову рівновагу, можна зробити наступні висновки та узагальнення.

Активна участь держави в соціально-економічному розвитку країни є атрибутом соціально-орієнтованої ринкової економіки. Розумний симбіоз ринкових і державних регуляторів дає можливість забезпечувати реалізацію соціально-економічних цілей розвитку суспільства: досягти високої ефективності виробництва, стабільного економічного розвитку і соціальної справедливості.

Основна мета державного регулювання цін полягає у:

- а) досягненні оптимального співвідношення між попитом і пропозицією на товарному ринку економічних факторів;
- б) згладжуванні циклічних коливань у процесі суспільного відтворення;
- в) здійсненні антикризового і антиінфляційного регулюючого впливу держави на розвиток економіки;
- г) створенні сприятливих умов для здорової конкуренції і розвитку підприємництва.

Державний вплив на ціни здійснюється не лише через систему ціноутворення, а й шляхом регулювання ставок оподаткування, відсоткових ставок на кредити, розмірів орендної плати, зменшення окремих витрат підприємства.

Державне регулювання цін здійснюється у сучасних умовах господарювання України переважно на економічні фактори та на найважливіші товари і послуги. Це реалізується шляхом встановлення регульованих цін на продукцію природних монополій, якими є водопостачання і каналізація, міський пасажирський транспорт, електропостачання тощо. Ринкове саморегулювання здебільшого сконцентроване на товари та послуги.

Основні шляхи непрямого цінового регулювання: система оподаткування, дотації, митна політика.

З точки зору виробників податки – це збільшення витрат виробництва, що означає скорочення пропонування. Податок може стягуватися як сума з одиниці товару або як відсоток до ціни товару.

Неодноразове підвищення акцизів на тютюнові вироби не може не відзначатися на виробниках. Легальне виробництво тютюнових виробів у 2009 році впало майже на 22%. Спостерігається не лише скорочення обсягів легального виробництва, але і зростання собівартості продукції. До того ж значного зниження споживання тютюнових виробів на даний момент не спостерігається. Це призведе до тінізації кількох секторів економіки.

Субсидії, навпаки, покривають частину витрат виробництва і дозволяють збільшити пропонування, одночасно знизивши ціни.

Наприклад, вітчизняні виробники біопалива мають певні переваги – субсидії надають можливість розвитку цього нового ринку в Україні. Це повинно дозволити вийти на ринок біопалива невеликим українським компаніям.

Підвищення розміру імпортного мита, з одного боку, надає більше можливостей для вітчизняних виробників пропонувати свою продукцію, а з іншого боку, підвищуються ціни на імпортні товари та обмежується їх асортимент, що може не задовольнити вітчизняного споживача.

З метою захисту внутрішнього автомобільного ринку, створення сприятливих умов для залучення інвестицій і розвитку вітчизняної автомобільної промисловості з вересня 2009 року підвищено ставку ввізного мита на легкові автомобілі до 15%.

Вплив держави на процес ринкового ціноутворення за допомогою непрямого оподаткування або субсидій виробництва знижує економічну ефективність функціонування ринкового механізму. Однак це не виключає можливості використання названих інструментів для досягнення деяких соціальних цілей.

## Список використаної літератури

1. Базилінська О.Я., Мініна О.В. – Мікроекономіка: Навчальний посібник/ За ред. О.Я. Базилінської. – Київ: «Центр навчальної літератури», 2004. – с.68-74/
2. Гаташ В.Д./ На біодизелі - до Європи. – Дзеркало тижня – 2007 - № 13.
3. Гребенніков П.І., Леусский А.І., Тарасевич Л.С. – Мікроекономіка: Підручник/ Загальна редакція Л.С. Тарасевича. Вид.2-ге, перероб. і допов. – СПб.: Вид-во СПбУЕФ, 1998. – с.127-135/
4. Коломієць А.Г. - Ніби на команду «фас!» - Дзеркало тижня – 2009 - № 11.
5. Косік А.Ф., Гронтковська Г.Е. – Мікроекономіка: Навчальний посібник. – К.: Центр навчальної літератури, 2004. – с.35-38, 41-43/
6. Макконнелл К.Р., Брю С.Л. – Економікс.
7. Мазевич О.П. – Закони - Юридична газета – 2009 - №19, №33, №17
8. Носач В.С. - Замість нафти і газу — біомаса – Дзеркало тижня – 2007 - № 33.
9. Павлович О.О. - Стратегічне завдання: стати рапсовим Кувейтом. – Дзеркало тижня – 2008 - № 44.
10. Пархомчук Т.П. - РАПСодія кукурудзяної вигадки Хрущова – Дзеркало тижня – 2009 - № 32.
11. Приходько О.Я. - Біопаливо: тільки без фанатизму! – Дзеркало тижня – 2008 - № 4.
12. Сіо К.К. – Управлінська економіка.
13. Сухомлин О.В. - Там, де торжествує сірість, до влади завжди приходять чорні/ - Дзеркало тижня – 2009 - № 42.
14. Шекшуєв О.А. – Мікроекономіка – Харків: ХНАМГ, 2004.