



Министерство внутренних дел
Российской Федерации

Московский университет МВД РФ

СБОРНИК НАУЧНЫХ ТРУДОВ

**В четырех частях.
Часть третья.**

Москва
2014



21



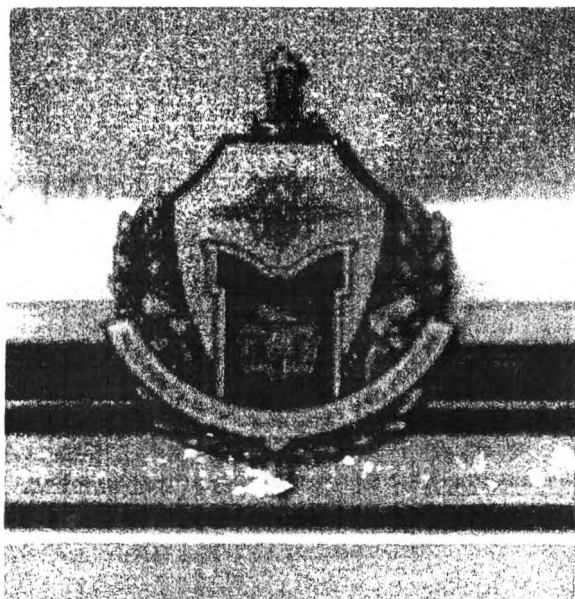
ИЗДАТЕЛЬСТВО «ЩИТ-М
при Московском университете
Министерства внутренних дел Российской
Федерации

Сборник научных трудов. В четырех частях.
Часть третья.



Москва 2014

**Московский университет
Министерства внутренних дел Российской
Федерации**



Московский университет МВД России и его филиалы за счет средств федерального бюджета на 12 факультетах, среди которых: Факультет подготовки оперативных сотрудников полиции. Факультет подготовки психологов. Факультет подготовки сотрудников полиции по охране общественного порядка. Экспертно-криминалистический факультет Факультет подготовки следователей. Международно-правовой факультет. Факультет экономической безопасности и другие. На основе целевого приема готовят кадры для замещения в органах внутренних дел России должностей, подлежащих комплектованию специалистами с высшим профессиональным образованием.

УДК 330, 340
ББК 65.011; 67.628
С 781

Редактор-составитель:

Вернигора В.Г., начальник кафедры отечественной экономики Московского университета Министерства внутренних дел Российской Федерации, к.э.н., доцент.

С 781. Сборник научных трудов профессорско-преподавательского состава Московского университета Министерства внутренних дел Российской Федерации. В четырех частях. / Редактор-составитель: Вернигора В.Г. М.: Издательство МУ МВД РФ «ЩИТ-М», 2014. Часть третья. С. 261.

ISBN

978-5-169-01524-6

В настоящем издании представлены научные статьи преподавателей, адъюнктов и курсантов различных кафедр университета гуманитарной направленности. А так же, труды учёных иных высших учебных заведений Российской Федерации и других государств-участников СНГ.

ББК 65.011; 67.628
УДК 330, 340

© Коллектив авторов 2014
Московский университет МВД РФ
© Издательство «Щит-М» 2014

life in Ukraine, which fits well into the overall context of significant events for people. This church begins to work closely with other public institutions, become a natural part of cooperation in the system of social institutions. Thus, we can say that in Ukraine during the liberalization of the Soviet model of church policy and consistent policy by the young Ukrainian state in the revival of religious life is the process of optimizing the institutional network of religious organizations that will lead ultimately to the fact that their number in the country will meet the level of religion of its citizens and will be able to meet their spiritual needs [9, c.48]

List of sources and literature:

1. Academic Religious Studies: Textbook / Ed. A. Kolodny. - K.: Knowledge World, 2000. - 862 p. - S. 830.
2. Bogucki Yu church-state relations in Ukraine: current state and prospects of cooperation / J. Bogucki // religious freedom. Freedom of religion and interreligious dialogue: global dimensions and local expressions: Research Yearbook. - № 16. - K., 2011. - p. 242-247. - p. 243.
3. Dokash B. Freedom of religion being a form of democracy / V. Dokash // religious freedom. Freedom of religion and democracy - old and new challenges: Scientific Yearbook. - № 15. - K.: UAR, 2010. - 395 p. - p. 182-199. - p. 184-185.
4. Druzenko H. Geopolitics of Patriarch kingdom of heaven vs Ruthenian World / G. Druzenko // religious freedom. Freedom of religion and democracy - old and new challenges: Scientific Yearbook. - № 15. K.: UAR, 2010. 395 p. p. 129-134. p. 132.
5. Zdioruk The effect of religion on the democratic development of the Ukrainian nation in the modern era / S. Zdioruk / religious freedom. Freedom of religion and interreligious dialogue: global and local expressions: Research Yearbook. № 16. K., 2011. p. 280-288. p. 280.

6. Mate-Toth A. Land that is not flowing with milk and honey / A. Mate-Toth, P. Mikluschak. - Ivano-Frankivsk Ivano-Frankivsk Theological Academy, 2004. - p. 177.
7. V. Polishchuk problems to overcome sectarian troubles / V. Polishchuk // Actual problems of church-state relations in Ukraine: Scientific publication. -, 2006. - p. 140-145. - p. 141.
8. Religious views. - 2010. - № 3. - second cover page.
9. Sagan O. Features of church-state relations in contemporary Ukraine / O. Sagan // religious freedom. Religion in postmodern society: social, political, legal and religious aspects: Scientific Yearbook. № 13. K., 2008. 332 p. p. 47-54.
10. Slobodskuy Seraphim, Fr. The Law of God: Handbook for Families and Schools / Seraphim Slobodskuy. - Ed. 3rd. - K. UPTSKP Publishing Division, 2004. - 654 p. - p. 440.
11. Yarotskiy P.L. Religion in Eastern and Central Europe after socialism / P.L. Yarotskiy, // Ukrainian religious studies - 2010. - № 56. - p. 89-104. - P. 92.

Приходько В.А.

Автомобильная промышленность Украины – между пространством мировой автоиндустрии и эгоизмом национального производителя.

Невизначеність світової економічної перспективи, «млявість» міжнародних потоків товарів та капіталів, негативні тренди у царині глобальних фінансів, криза національних бюджетів провідних країн світу не можуть не відбиватися й на економіці України, яка є відкритою до впливів з боку світової кон'юнктури. Погіршилася можливість ресурсного забезпечення реформ. Загострилася проблема суперечливості завдань стабілізації та зростання.

Несприятлива зовнішньоекономічна кон'юнктура, зокрема тиск європейського та російського чинника, стримують економічне зростання в Україні. Перспективи як

європейської зони так і Росії, як і раніше, залишаюся нерайдужними. Темп економічного зростання Німеччини, найбільшої європейської країни, за останній період досяг лише рівня 0,1% , а зростання ВВП Франції, другої за величиною країни, знизився на 0,2%[1]. За прогнозами Європейської комісії, оприлюднені на початку травня, ВВП єврозони знизиться на 0,4% у порівнянні з попереднім роком. З іншого боку, спостерігаються позитивні зміни в первинному бюджетному сальдо, який є важливим показником стійкості державних фінансів, але рівень державного боргу залишатиметься небезпечно високим на периферії єврозони. Перспективи України виглядають трохи краще, так як за прогнозами економістів МВФ зростання реального ВВП до кінця року прогнозується на рівні 0,4%. Окрім того, відповідно до прогнозів до 2018 року, очікуються вищі темпи економічного зростання України ніж темпи економічного зростання єврозони [1] Ще гірша ситуація спостерігається в Росії, де економічний стан й надалі залишається напруженим. У країні спостерігався чистий відплив капіталу на фоні скорочення зовнішнього попиту. Річні темпи промислового виробництва скоротилися до "мінус" 0,7% [1].

Однак перспективи в Україні є. Протягом 2010-2012 років державою реалізовано широке коло заходів, спрямованих на стимулювання інвестиційної діяльності та фінансове забезпечення розвитку національної економіки, в тому числі в регіональному аспекті, що має забезпечити після кризове відновлення на новій якійсній основі як основи економічного зростання у довгостроковій перспективі. (Рис. 1)

Рис. 1 Оновлені режими стимулювання інвестиційної діяльності (2010-2012 рр.) - передумови ухвалення Інвестиційного Кодексу*

- * ЗУ "Про стимулювання розвитку регіонів"
- * ст. 24-1 Бюджетного кодексу України
- * ЗУ "Про державні цільові програми"
- * ЗУ "Про інвестиційну діяльність"
- * ЗУ "Про стимулювання інвестиційної діяльності у пріоритетних галузях економіки з метою створення нових робочих місць"
- * Проект ЗУ щодо підтримки автомобільної галузі
- * ЗУ "Про індустриальні парки"
- * Податковий кодекс
- * ЗУ "Про альтернативні види палива"
- * ЗУ "Про газ (метан) вугільних родовищ"
- * ЗУ "Про державно-приватне партнерство"
- * ЗУ "Про концесії"
- * Митний кодекс

Стратегічна мета: підтримка державою розвитку реального сектора.
Машинобудування визначено однією з пріоритетних галузей.

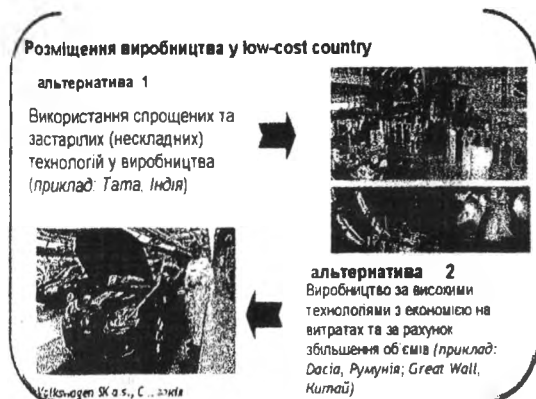


Значний потенціал для росту зосереджено в автомобілебудуванні України, оскільки виробництво автомобілів забезпечує високий показник доданої вартості, формує попиту на товари і послуги підприємств суїзних галузей (виробництво металоброкату, пластмас, автоскла, автохімії і т.д.) і стимулює науково-дослідну діяльність.

Високий потенціал зростання внутрішнього ринку споживання і виробництва авто: наявність вже існуючих потужностей близько 400 тис на рік, кількість авто на 1000 жителів у країні невелике 158 авто на 1000 в порівнянні з розвиненими країнами, середній вік авто 18,7 років - величезний потенціал.

У контексті підписання УА з ЄС Україна може стати зовнішньою виробничим майданчиком як для ЄС так і для СНД. Разом з вигідним розташуванням і дешевими ресурсами і робочою силою з високою кваліфікацією дає величезний потенціал зростання ринку. (Рис. 2-3)

Рис.2 Світові фактори, що визначають створення lowcostproduction – український вимір*



UKRAINE

Однак, не дивлячись на вперше вжиті за останні роки захисні заходи держави, автомобільний промисловістю вдається вийти на позитивну динаміку виробництва.

- У 2009 році виробництво знизилося в 6 разів, що обумовлено сукупною дією двох чинників - посиленням конкуренції з боку імпорту після зниження ввізного мита з 25 до 10 відсотків і зниження попиту через відсутність стимулюючих факторів для покупки автомобілів.

- У 2010 році частка галузі в промисловому виробництві становила всього 0,8 відсотка, у створенні національного ВВП - менше 0,4 відсотка.

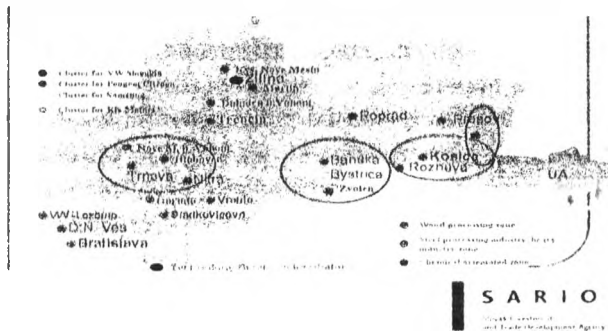
- У наповненні вітчизняного ринку легкових автомобілів домінує імпорт, частка якого протягом 2006 - 2011 років зростає з 43,9 до 72 відсотка.

Одна причина невисоких результатів - практично повна відсутність експорту в країні

СНД, нерегульованість російсько-українських протиріч в галузі справляння утилізаційних зборів. В січні-вересні 2013 р. виробництво продукції знизилось на 45,4 % - до 30 тис. автомобілів [2].

У червні 2012 року Верховною Радою України прийнято Закон України "Про індустріальні парки", яким передбачено стимулюючі заходи щодо створення та функціонування індустріальних парків, що можуть утворюватися на землях державної, комунальної та приватної власності [4]. При цьому, в т.ч. враховувався досвід стимулювання автомобільної промисловості в Словаччині шляхом створення індустріальних парків та кластерів. (Рис. 4) Їх розбудова дала можливість Словаччині позиціонуватися в якості центральноєвропейського Детройту, виробляти 1 млн. автомобілів у рік (при населенні 5 млн. жителів).

Рис.3 Світові тенденції автомобілебудування*



Згідно із Законом земельна ділянка, використання якої планується для створення та функціонування індустріального парку, може розташовуватися у межах або за межами населених пунктів, її площа має бути не більше 700 га.

Законом визначено, що в межах індустріального парку може здійснюватися господарська діяльність у сфері

промислового виробництва, інформації і телекомунікацій, а також науково-дослідна діяльність.

Крім того, Закон передбачає звільнення від пайової участі у розвитку місцевої інфраструктури ініціаторів створення – суб'єктів господарювання, керуючих компаній та учасників індустріального парку.

Також, Митним кодексом встановлено, що при ввезенні на митну територію України від оподаткування митом звільнюються:

- устаткування, обладнання та комплектуючі до них, матеріали, що не виробляються в Україні, які не є підакцизними товарами та ввозяться ініціаторами створення – суб'єктами господарювання, керуючими компаніями індустріальних парків для облаштування індустріальних парків;

- устаткування, обладнання та комплектуючі до них, що не виробляються в Україні та не є підакцизними товарами, які ввозяться учасниками індустріальних парків для здійснення господарської діяльності у межах індустріальних парків [3].

В Україні крім зазначеного потрібно використовувати позитивний досвід іноземних держав, зокрема щодо застосування протекціоністських заходів.

Перші спроби втручання держави у процеси, що відбуваються на авторинку України, було здійснено ще в середині 1990-х років. Однак цілеспрямовано протекціоністські заходи застосовуються лише протягом останніх років.

Одним із найпоширеніших аргументів на користь протекціонізму є необхідність захисту молодих або стратегічно важливих галузей економіки. Цей аргумент зводиться до того, що нові види виробництва, які мають потенційні порівняльні переваги, або стратегічні галузі економіки, які забезпечують національну безпеку,

потребують тимчасового захисту від іноземної конкуренції на час свого становлення та розвитку. Прибічники галузевого протекціонізму доводять, що у довгостроковому періоді все суспільство виграє від запровадження обмежень на вільну торгівлю, оскільки національні виробники досягнуть ефекту масштабів виробництва та економії на навчанні, від чого ціна на їх продукцію знизиться і стане нижчою навіть за світову.

Однак, у світовій практиці протекціонізму існують приклади галузей, які перетворилися у конкурентоспроможні завдяки протекціонізму, і, разом з тим, приклади галузей, які залишилися слабкими навіть після багатьох років державного захисту. Прикладом може служити розвиток автомобілебудування Південної Кореї та Бразилії безпосередньо пов'язаний з активною державною підтримкою, у той час як протекціоністська політика в автотранспортних промисловостях Аргентини та Австралії бажаних результатів не дала. Саме тому набуває актуальності розгляд протекціонізму для стимулювання розвитку автомобілебудування.

Світовий досвід застосування протекціоністської політики свідчить про те, що існує серйозна проблема визначення і вибору потенційно прибуткових галузей та видів виробництва. Варто відзначити, що найчастіше користуються протекціоністським захистом саме безперспективні галузі, у той час як перспективні є недостатньо захищеними, а стимули їх розвитку - нестійкими. Реалізація помилкових пріоритетів в майбутньому може мати негативні наслідки для всієї економіки.

Успіх галузевого протекціонізму також залежить від вибору проміжку часу для державного захисту. Загальноприйнятим в системі COT є стандарт в 5-7 років. Цього терміну цілком достатньо для галузі, щоб створити

конкурентну перевагу, а потім бути конкурентоспроможною в умовах лібералізації. Однак, дуже часто захищені галузі продовжують лобізм за збереження захисту вже після того, як вони досягнуть зрілого віку. Тимчасовий протекціонізм нерідко перетворюється у постійний. Розвиток ряду промислових галузей Аргентини, Єгипту та Індії відбувся завдяки протекціонізму, але сьогодні для свого виживання ці галузі потребують постійного захисту.

Протекціонізм реалізується за допомогою тарифних і нетарифних засобів. Світова практика застосування протекціонізму свідчить на користь застосування тарифних інструментів в порівнянні з нетарифними. Ліквідація нетарифних бар'єрів і заміна їх на тарифні в ряді країн світу (Кенія, Маврикій, Ямайка) сприяє зростанню доходів державного бюджету: надходжень від тарифів в цих країнах збільшилися від 2,7% до 3,4% ВВП [5, с. 48]. Крім того, застосування нетарифних інструментів протекціонізму, зокрема, субсидій, обмежене нормами СОТ. Світова організація торгівлі суворо забороняє застосування різних ставок оподаткування для підприємств однієї галузі.

Вивчення досвіду протекціоністської політики в автомобілебудуванні Південної Кореї та Бразилії переконує в тому, що протекціонізм в основній галузі має неодмінно супроводжуватися державною підтримкою розвитку суміжних галузей, передусім виробництва деталей та комплектуючих. Тільки розвиток повномасштабного виробництва може забезпечити значну частку у валовому внутрішньому продукті, створення великої кількості робочих місць та суттєве зростання доходів бюджету. Отже, необхідно проводити цілеспрямовану політику по відношенню до індустрії комплектуючих. Тарифний захист має поступово

поширюватися на машинокомплекти, а також деталі і комплектуючі, які виробляються або можуть вироблятися в країні.

Галузевий протекціонізм як правило призводить до неефективного розподілу ресурсів в економічній системі. Протекціоністські заходи (особливо, субсидії) спотворюють сигнали, що надходять з ринку про ціни і процентні ставки щодо найбільш прибуткових можливостей бізнесу. Коли це трапляється, то виникають спотворення і у виробництві товарів (як в обсязі, так і у товарному асортименті). В умовах галузевого протекціонізму рішення виробників щодо того, що і в яких обсягах виробляти, базуються не на міркуваннях щодо одержання найбільшого прибутку, а на рішеннях уряду щодо галузей спрямовування ресурсів.

"Гарникові" умови функціонування галузі (або окремого підприємства), які створюються протекціоністським захистом, часто призводять до неухильного погіршення продуктивних показників роботи підприємства (ріст виробничих витрат, падіння якості продукції, використання неефективних технологій та ін.), що зумовлено, в першу чергу, недоліками системи управління підприємством. Наявність "протекціоністської парасольки", не стимулює національних виробників шукати шляхи зменшення видатків виробництва для створення конкурентної переваги. За умов існування протекціонізму великі підприємства можуть отримувати найбільші прибутки не стільки від інновацій, започаткування нових технологій та від ефективного виробництва своєї продукції, як це мало б бути за умови ринку із жорсткою конкуренцією, скільки від маніпулювання системою субсидування та ліцензування. Крім того, великі субсидії, що надаються фірмам — "національним виробникам", відбивають в інших фірмах

бажання започатковувати власні підприємства і, в такий спосіб, заважають появі нових підприємств і сприяють діяльності неприбуткових та нерентабельних фірм. Ці перешкоди стримують також впровадження нових технологій, оскільки неефективні виробничі лінії та застаріле обладнання за згаданих вище умов можуть продовжувати залишатися у користуванні. Світовий досвід показує, що уряди країн, що досягли успіху у розвитку галузей за допомогою протекціонізму, взамін тих чи інших інструментів державного захисту вимагали від підприємств дотримання вимог прибутковості. Фірми, які не були прибутковими, згорталися. Здатність скасувати пільговий режим, коли він не приносить бажаних результатів, є надзвичайно важливою.

Вивчення світового досвіду показує, що майже всі країни, які розвивали або оновлювали свою автомобільну промисловість, застосовували різного роду бар'єри на шляху ввезення імпортованих автомобілів на внутрішній ринок. При цьому найбільш поширеним інструментом захисту внутрішнього авторинку є підвищення на перехідний період ставок ввізного мита.

Розглянемо досвід Південної Кореї. Ця країна досягла успіхів у розвитку повномасштабної автомобілебудівної промисловості саме завдяки активній підтримці свого уряду. На початковій фазі урядова політика була спрямована на захист, розвиток і підтримку автоіндустрії. Для стимулювання економічного розвитку корейський уряд на початку 1960-х років обрав автомобілебудування основною галуззю промисловості, а у 1970-ті рр. – і основним напрямком експорту. Основна увага у розвитку автомобілебудування в Кореї надавалася спеціалізації промисловості і локалізації виробництва комплектуючих. До 1988 р. введена заборона на імпорт автомобілів виробництва ЄС та США. Після 1988 р. до

1999 р. введена заборона на імпорт японських автомобілів. Митні збори складали 50% до 1994 р., після – 10%. Протягом кількох десятиліть в Кореї проводилася цілеспрямована політика по відношенню до виробництва автомобільних комплектуючих, а саме:

1) державна підтримка в галузі фінансування, оподаткування і розвитку технологій для локалізації виробництва комплектуючих;

2) зобов'язання автокомпаній за рахунок власних ресурсів розробляти і виготовляти комплектуючі, виробництво яких могло бути локалізовано за наявної технології компанії і з невеликою сумою інвестицій;

3) державна підтримка локалізації виробництва сировинних матеріалів, які вимагали значних інвестицій в обладнання.

Проводилася в Південній Кореї і політика стимулювання виробництва народних автомобілів. Зокрема, у 1987 р. було скасовано спеціальний акцизний збір для автомобілів з обсягом двигуна до 800 куб. см і габаритами 3500 x 1500 x 2000 мм.

У результаті проведених корейським урядом заходів, в автомобілебудівній промисловості країни, у 1993 р. Південна Корея вийшла на 6-те місце серед найбільших країн-виробників автомобілів із загальним обсягом виробництва понад 2 млн. автомобілів на рік.

Після того, як корейська автопромисловість зайняла лідируючі позиції, урядом було прийнято рішення про відкриття ринку, що змусило конкурувати як національних так і іноземних виробників.

Серед основних факторів успіху корейської автомобілебудівної промисловості можна виділити:

1. Проведення раціональної політики щодо автомобілебудівної промисловості:

- спеціалізація та уніфікація для досягнення

економії, зумовленої ростом масштабів виробництва, що у свою чергу призводить до зниження собівартості автомобілів;

- стимулювання конкуренції корейських автовиробників;

- виконання програми локалізації та планів по забезпеченню комплектуючими.

2. Забезпечення розвитку суміжних галузей промисловості, таких як машинобудування, сталеливарне виробництво, хімічна промисловість, електроніка та ін., що стало основним принципом подальшого прогресу.

3. Стрімке зростання внутрішнього ринку завдяки швидко зростаючому доходу та успішному експорту.

4. Адекватне регулювання іноземних технологій й капіталу:

- за присутності іноземних компаній в автоіндустрії була можливою незалежність від транснаціональних корпорацій,

- моделі експорт розвивався на основі технологій, отриманих при технічній співпраці з іноземними виробниками.

5. Успішне вдосконалення управління підприємствами автомобілебудування разом з посиленням розвитком технологій компаній.

Усі перелічені фактори сприяли розвитку галузі автомобілебудування та допомогли вийти на міжнародні авто ринки.

Автомобілебудівна промисловість є однією з найбільш захищених не лише в країнах, що розвиваються, а й в країнах Європейського Союзу.

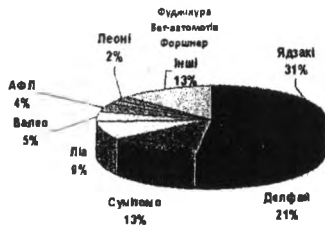
Єврокомісія також проводила активну зовнішньоторговельну політику, спрямовану на обмеження доступу імпортих автомобілів на ринок ЄС. Серед таких протекціоністських заходів – домовленість з Японією про

добровільні експортні обмеження японських авто на ринок ЄС і вимога високого ступеню локалізації виробництва. Крім того, кожна країна ЄС має право висувати свої власні національні бар'єри проти імпорту продукції тих галузей, які найбільше можуть завдати шкоди. У той же час, Єврокомісія просуває автомобільну продукцію на експорт до країн Східної та Центральної Європи, Південної Кореї, Японії. (Рис. 5-7)

Рис. 5 Виробництво автомобілів та автобусів: Центральна та східна Європа. Рух нових інвестицій у східному напрямку: десять років тому. Україна – обнадійливий старт!*



Рис.6 Рух інвестицій на Схід. Постачальники П. рівня. Передумови формування кластерів автомобільної і авто-агрегатної промисловості: Волинська, Закарпатська, Запорізька, Львівська, Полтавська, Рівненська та Черкаська області*



*Джерело: Державне агентство з інвестицій та управління національними проектами

Рис.7 Виробництво автомобілів та автобусів: Центральна та східна Європа. Десять років потому. Рух нових інвестицій у східному напрямку: Україна — нереалізований потенціал?*



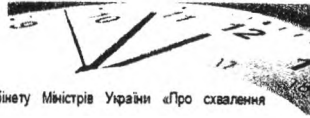
У країнах ЄС автомобілебудування розвивається за допомогою субсидій, які призводять до позитивного результату. Як правило, використовуються наступні інструменти субсидіювання: участь у капіталі підприємств автомобілебудування, гранти чи звільнення від сплати прямих податків, надання гарантій для отримання кредитів

та кредитування за пільговими ставками, надання податкових кредитів. Субсидії надаються переважно з бюджету країн ЄС, хоча для розвитку автомобілебудування також використовуються кошти регіонального фонду ЄС та Європейського інвестиційного банку. Основними мотиваційними факторами, що сприяють наданню субсидій є реструктуризація автомобілебудівних підприємств, стимулювання розвитку підприємств, інноваційні розробки та дослідження тощо. Інтенсивність надання субсидій автовиробникам для стимулювання регіонального розвитку є пропорційною інфраструктурним недолікам відсталих регіонів і враховує можливе спотворення конкуренції в даному сегменті ринку. Субсидія для порятунку та реструктуризації автопідприємств надається при злиттях і придбаннях автоконцернів; при значних збитках, понесених підприємствами через падіння купівельного попиту; або в разі існування загрози скорочення значної кількості працюючих. Основною умовою надання субсидії є план реструктуризації, що передбачає конкретні заходи виходу підприємства з кризового стану.

Отже, дослідження розвитку автомобілебудівної галузі інших країн говорить про те, що необхідною умовою для становлення автомобілебудівної промисловості країни є захищеність її внутрішнього ринку від зовнішньої конкуренції. Разом з тим, необхідно пам'ятати, що цей захист має бути тимчасовим і виправданим економічними вигодами, які будуть отримані після того, як автомобілебудівна галузь почне працювати ефективно.

Рис.8. Актуальні проблеми стимулювання авто виробництва.

Невідкладне:



- Термінове ухвалення розпорядження Кабінету Міністрів України «Про схвалення Концепції Державної цільової ексклюзивної програми розвитку легкового автомобілебудування України на період до 2020 року»;
- Завершення переговорів в рамках СОТ про перегляд ставок ввізного мита від 10 % до 25 % на легкові автомобілі за 11 кодами згідно з УКТЗЕД
- Створення умов для забезпечення інтересів національного автовиробництва в умовах імплементації ЗВТ Україна-ЄС
- Прийняття змін до Постанови КМУ №1031 про ввезення комплектуючих для промислового складання, що враховує позиції всіх виробників галузі;
- Реалізація комплексної системи утилізації транспортних засобів з метою утилізації парку старих автомобілів і його заміни новими. Станом на 2012 рік в Україні налічується близько 5,7 млн. авто віком більше 10 років, що становить близько 68% від загального автопарку країни.

(з наслідками опитування керівників підприємств автомобільної та автоагрегатної галузі, їх зверненнями до Президента України та кабінету Міністрів України, пропозиціями міністерств та відомств, обласних державних адміністрацій)

Рис.9. Автопром - стимулюючі заходи державного регулювання.

Наболіле :

Заходи щодо створення умов для залучення інвестицій, не гірше, ніж у країнах, з якими межує Україна (нетарифні заходи):

- Спрощення і першочоговий період оформлення земельних відносин і погоджень на будівництво;
- Своєчасне повернення ПДВ і можливість зарахування поточних зобов'язань з ПДВ у рахунок заборгованості з податку на прибуток;
- Компенсація витрат, пов'язаних із створенням інфраструктури та розвитком території;
- Розробка системи державних дотацій та субсидій на створення нових робочих місць, навчання та підвищення кваліфікації персоналу;

Заходи, спрямовані на стимуляцію внутрішнього ринку:

- Компенсація частини процентної ставки за кредитами, залученими на розвиток власних виробництв;
- Надання державних субсидій по споживчому авто кредитуванню покупцями автомобілів, вироблених в Україні;
- Переорієнтація державних закупівель автотранспорту на продукцію національного виробника

(з наслідками опитування керівників корпоративної та підприємств, їх зверненнями до Президента України, пропозиціями обласних державних адміністрацій, регіональних філій НАСД та Лержінвестпроект)

Вивчений досвід застосування протекціоністської політики дають можливість виокремлення певних

особливостей:

1. Нездатність держави правильно визначити перспективні галузі щодо надання підтримки спричиняє виникнення проблем ефективності протекціонізму.

2. Внаслідок обмеження конкуренції шляхом протекціонізму підприємства автомобілебудування втрачають стимул до вдосконалення системи управління та використання інновацій у виробничому процесі.

3. Для більш ефективного використання протекціонізму з метою розвитку галузі оптимальним є часовий проміжок у 5-7 років.

4. Світова практика застосування протекціонізму свідчить на користь використання тарифних інструментів в порівнянні з нетарифними.

5. Політика протекціонізму в галузі виробництва кінцевого продукту має неодмінно супроводжуватися державною підтримкою розвитку галузей з виробництва деталей і комплектуючих.

Разом з тим, необхідно пам'ятати, що цей захист має бути тимчасовим і виправданим економічними вигодами, які будуть отримані після того, як автомобілебудівна галузь почне працювати ефективно.

Висновки. Проведений аналіз показує, що законодавством України передбачено державну підтримку інвестиційної діяльності у пріоритетних галузях, зокрема і в автомобільній промисловості, а також застосування до суб'єктів господарювання, які реалізують інвестиційні проекти у пріоритетних галузях економіки, особливостей оподаткування податком на прибуток і оподаткування ввізним митом, згідно з Податковим і Митним кодексами України. Комплекс законодавчих актів державно-приватного партнерства та регуляторної лібералізації в цій галузі ув'язаний з пріоритетами економічного розвитку і є важливим підґрунтям переборення кризових явищ в

інвестиційній сфері. У якості тимчасового захисту мають бути використані і протекціоністські заходи.

Високий потенціал зростання внутрішнього ринку споживання і виробництва авто разом з вигідним розташуванням і дешевими ресурсами і робочою силою з високою кваліфікацією дає величезний потенціал зростання автомобільного ринку.

Вкрай важливим є ухвалення Державної цільової програми підтримки та розвитку авто індустрії на період до 2020 р. Росія і ЄС мають вигідні умови для виробництва, Програми підтримки; в той час як Україна може втратити свій шанс ставши просто ринком збуту, при цьому маючи значний потенціал для розвитку власного автопрому.

Мета програми - об'єднання зусиль органів виконавчої влади, місцевого самоврядування, підприємств автомобільного транспорту для створення конкурентоспроможної національної автомобільної промисловості шляхом залучення світових автоконцернів до виробництва автомобілів в Україні.

Список використаних джерел

1. Данилишин Б. Осіння турбулентність: нові виклики для України // http://gazeta.ua/articles/business/_osinnya-turbulentnist-novi-vikliki-dlya-ukrajini/522964">Gazeta.ua.
2. Шавалюк Л. Системна рецесія. // Український тиждень - 28.06.-4.07.2013. - №25-26 (243-244).- С.4-5.
3. Митний кодекс України від 13.03.2012 № 4495-VI // Відомості Верховної Ради України (ВВР) . -2012. -№ 44-45, № 46-47. -№ 48. - Ст.552.
4. Закон України "Про індустріальні парки" від 21.06.2012 № 5018-VI // Відомості Верховної Ради (ВВР) . -2013. -№ 22. - Ст.212.

5. Сіденко В.К. Протекціонізм чи вільна торгівля / В.К. Сіденко // Політика і час. - 2012. - №11. - С. 40-46.

References

1. Danilishin B. Fallturbulence: new challenges for Ukraine, http://gazeta.ua/articles/business/_osinnya-turbulentnist-novi-vikliki-dlya-ukrajini/522964">Gazeta.ua.
2. Shavaliuk L. Systemic recession, *Ukrains'kyj tyzhden'* 2013, vol. 25-26, 28.06.-4.07.2013, pp. 4-5.
3. Customs Code of Ukraine of 13.03.2012 № 4495 -VI , *Vidomosti Verkhovnoi Rady Ukrainy (VVR)* , 2012, vol. 44-45, vol. 46-47, vol. 48, pp. 552.
4. The Law of Ukraine " On Industrial Parks " from 21.06.2012 № 5018 -VI, *Vidomosti Verkhovnoi Rady (VVR)* , 2013, vol. 22, pp. 212.
5. Sidenko VK Protectionism or free trade, *Politica i chas*, 2012, vol. 11, pp. 40-46.

Петровичева О.О.

Роль учетной политики в организации

В современном мире учетная политика стала неотъемлемой частью для любой из организаций, стремящихся к успешному ведению своего бизнеса и качественному выполнению своей работы. Именно поэтому роль учетной политики с каждым годом только увеличивается. Но, к сожалению, некоторые организации все же продолжают относиться к ее ведению формально, без должного внимания и не осознают всю полноту лежащей на них за это ответственности.

На сегодняшний день, согласно новому Закону о бухгалтерском учете №402-ФЗ, учетной политикой организации признается «совокупность способов ведения экономическим субъектом бухгалтерского учета»¹.

¹ Федеральный закон о Бухгалтерском учете №402-ФЗ.