

Приходько В.П.

МАШИНОБУДУВАННЯ УКРАЇНИ: НАЦІОНАЛЬНИЙ ПРОТЕКЦІОНІЗМ ЧИ СИНЕРГІЯ З ЄВРОПЕЙСЬКИМ СПІВТОВАРИСТВОМ? (НА ПРИКЛАДІ АВТОМОБІЛЬНОЇ ПРОМИСЛОВОСТІ)

Проведено аналіз чинного законодавства України щодо державної підтримки інвестиційної діяльності в автомобільній промисловості, державно-приватного партнерства та регуляторної лібералізації в автомобільній промисловості. Досліджено потенціал зростання внутрішнього автомобільного ринку. Розроблено перспективні заходи зростання виробництва автомобільної промисловості і захисту вітчизняних виробників з урахуванням світового досвіду. Визначено цільові інструменти підтримки та розвитку авто індустрії на період до 2020р.

Ключові слова: автомобільна промисловість, інвестиційна діяльність, захист вітчизняних виробників, світовий досвід.

ВСТУП

В розвинених країнах автомобільна промисловість є стратегічною, оскільки забезпечує розвиток багатьох суміжних галузей економіки, освоєння високих технологій, створення складного кінцевого продукту з високою часткою доданої вартості, а також зайнятість населення і належні відрахування до бюджетів усіх рівнів.

У контексті переорієнтації економіки України на сучасному етапі і, як наслідок, модифікації всіх елементів механізму відповідного ринкового регулювання актуальності набуває питання визначення загальнодержавної значущості автомобільної промисловості, а також обґрунтування основних пріоритетів подальшого її розвитку.

Питанням розвитку автомобільної промисловості України приділяли увагу вітчизняні та зарубіжні вчені. Фундаментальною базою для дослідження питань адміністративно-правового регулювання є праці відомих вітчизняних та зарубіжних вчених-адміністративістів: В. Авер'янова, О. Андрійко, Г. Атаманчука, Д. Бахраха, Ю. Битяка, І. Голосніченка, Г. Забарного, Р. Калюжного, С. Ківалова, Л. Ковалюка, Т. Коломоєць, В. Колпакова, І. Коліушка, А. Комзюка, Т. Кравцової, Н. Нижник, О. Рябченко, Л. Савченко, А. Селіванова, Ю. Тихомирова, В. Шкарупи, В.Цветкова, Л. Юзькова і ряду інших. Питанням виокремлення та формування засад вивчення економічного потенціалу і розвитку автомобільної промисловості України присвячені праці К. Гапотченко, Г. Кіндрацької, О. Ломакіної, Н. Мартиненко, М. Мостового, В. Немцова, А. Семенова, Г. Семенова, В. Ченцова, А. Шегди, І. Ямпольської та ін.

Незважаючи на значний науковий інтерес фахівців до зазначеної теми в Україні, численні теоретичні, методичні та практичні питання

залишаються не вирішеними. Незавершеність наукових розробок та суттєва практична значущість цієї проблеми для держави обґрунтовують дане дослідження.

РЕЗУЛЬТАТИ ДОСЛІДЖЕННЯ

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, залишаються нерайдужими. 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 Європейською комісією, 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

© Приходько Володимир Панасович, д.е.н., с.н.с., завідувач кафедри міжнародних економічних відносин ДВНЗ «Ужгородський національний університет», тел. (0312) 64-20-67

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.

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

Однак, не дивлячись на вперше вжиті за останні роки захисні заходи держави, автомобільній промисловості не вдається вийти на позитивну динаміку виробництва. Одна причин невисоких результатів - практично повна відсутність експорту в країні СНД, неврегульованість російсько-українських протиріч в галузі справляння утилізаційних зборів. В січні-вересні 2013 р. виробництво продукції знизилось на 45,4% - до 30 тис. автомобілів [2]. Пошук відповіді на це питання обумовив необхідність огляду законодавства України щодо використання інвестиційного потенціалу галузей економіки та регіонів, з урахуванням особливостей авто індустрії.

З 1 січня 2013 року набрав чинності Закон України "Про стимулювання інвестиційної діяльності у пріоритетних галузях економіки з метою створення нових робочих місць", який спрямований на створення умов для активізації інвестиційної діяльності шляхом концентрації ресурсів держави на пріоритетних напрямках розвитку економіки з метою запровадження новітніх та енергозберігаючих технологій, створення нових робочих місць, розвитку регіонів [3].

Зазначеним Законом передбачено державну підтримку інвестиційної діяльності у пріоритетних галузях, 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 (далі - Податковий і Митний кодекси).

Прибуток, отриманий від реалізації інвестиційних проектів суб'єктами господарювання, оподатковуються за ставками:

- з 1 січня 2013 року по 31 грудня 2017 року включно - 0 відсотків;
- з 1 січня 2018 року по 31 грудня 2022 року включно - 8 відсотків;
- з 1 січня 2023 року - 16 відсотків (основна ставка податку на прибуток з 1 січня 2013 року – 19 %, з 1 січня 2014 року - 16%) [4].

З 1 січня 2013 року до 31 грудня 2022 року включно суб'єкти господарювання, які реалізують інвестиційні проекти пріоритетних галузях економіки, при ввезенні у митному режимі імпорту на митну територію України устаткування (обладнання) та комплектуючих виробів до нього, що звільняються від оподаткування ввізним митом, за умови оформлення митної декларації, можуть за власним бажанням видавати митному органу податковий вексель на суму податкового зобов'язання з податку на додану вартість, визначену в такій митній декларації [5].

Тимчасово (до 1 січня 2018 року) звільняються від оподаткування ввізним митом при ввезенні на митну територію України та поміщенні в митний режим імпорту устаткування (обладнання) та комплектуючі вироби до нього, що ввозяться суб'єктами господарювання виключно для реалізації інвестиційних проектів, схвалених відповідно до Закону України "Про стимулювання інвестиційної діяльності у пріоритетних галузях економіки з метою створення нових робочих місць", за умови, що зазначені товари: не є підакцизними, виготовлені не більше трьох років до моменту державної реєстрації інвестиційного проекту та не були у використанні, не виробляються в Україні та не мають аналогів в Україні [3].

Відповідно до Закону пропозиція щодо визначення інвестиційних проектів, які реалізуються у пріоритетних галузях національної економіки можуть подаватися від облдержадміністрацій.

Митним кодексом передбачено стимулюючі норми щодо залучення іноземних інвестицій, зокрема, встановлено, що:

- товари (крім товарів для реалізації або використання з метою, безпосередньо не пов'язаною з провадженням підприємницької діяльності), що ввозяться на митну територію України на строк не менше 3 років іноземними інвесторами відповідно до Закону України "Про режим іноземного інвестування" з метою інвестування на підставі зареєстрованих договорів (контрактів) або як внесок іноземного інвестора до статутного капіталу підприємства з іноземними інвестиціями, звільняється від сплати ввізного мита. При відчуженні таких товарів раніше трьох років з часу зарахування їх на баланс ввізне мито сплачується на загальних підставах;

- товари, що ввозяться в Україну як внесок іноземного інвестора до статутного капіталу підприємств з іноземними інвестиціями (крім товарів для реалізації або використання з метою, безпосередньо не пов'язаною з провадженням підприємницької діяльності), звільняються від сплати ввізного мита [5].

Також, Митним кодексом удосконалено правові засади відкриття та експлуатації вільних митних зон.

Вільні митні зони в Україні можуть бути таких типів:

- комерційного типу, створюються з метою забезпечення вільного зберігання товарів без обмеження строків;
- сервісного типу, створюються з метою забезпечення вільної діяльності підприємств з ремонту, модернізації, будівництва повітряних, морських, і

річкових суден, інших плавучих засобів їх складових частин;

- промислового типу, створюються для цілей переробки (виробництва) товарів на територіях відповідних типів спеціальних (вільних) економічних зон [5].

Вільні митні зони можуть створюватися у пунктах пропуску через державний кордон України, на територіях морських і річкових портів, аеропортів, на залізничних станціях та на територіях підприємств, а також в інших місцях, у яких можливо забезпечити режим вільної митної зони відповідно до цього Кодексу.

Відкриття вільних митних зон комерційного та сервісного типів здійснюється відповідно до положень розділу 15 Митного кодексу. Відкриття вільних митних зон промислового типу здійснюється окремими законами України.

Законом України "Про державно-приватне партнерство" визначено організаційно-правові засади, принципи, форми та сфери взаємодії державних партнерів з приватними партнерами в Україні. Так, відповідно до статті 4 Закон України "Про державно-приватне партнерство" визначено перелік сфер, в яких може застосовуватись таке партнерство, зокрема: пошук, розвідка родовищ корисних копалин та їх видобування; машинобудування; збір, очищення та розподілення води; охорона здоров'я; туризм, відпочинок, рекреація, культура та спорт; оброблення відходів; виробництво, розподілення та постачання електричної енергії [6].

Статтею 18 зазначеного Закону визначено шляхи надання державної підтримки здійснення державно-приватного партнерства, зокрема:

- надання державних гарантій, гарантій Автономної Республіки Крим та місцевого самоврядування;
- фінансування за рахунок коштів державного чи місцевих бюджетів та інших джерел згідно із загальнодержавними та місцевими програмами;
- в інших формах, передбачених законом.

Поряд з цим, Законом України "Про державні цільові програми" визначено правові засади для використання з метою сприяння реалізації державної політики на пріоритетних напрямках розвитку держави, окремих галузей економіки та адміністративно-територіальних одиниць; забезпечення концентрації фінансових, матеріально-технічних, інших ресурсів, виробничого та науково-технічного потенціалу, а також координації діяльності центральних і місцевих органів виконавчої влади, підприємств, установ та організацій для розв'язання найважливіших проблем, такого інструменту як державні цільові програми [7].

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 [8].

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 гектарів.

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 [5]:

- 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.

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 (з метою стимулювання національного виробництва автомобілів) 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 вииграє від запровадження обмежень на вільну торгівлю, оскільки національні виробники досягнуть ефекту масштабів виробництва та економії на навчання, 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 автомобільній промисловості 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 СОТ 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) сприяла зростанню доходів державного бюджету: надходження від тарифів в цих країнах збільшилися від 2,7% до 3,4% ВВП [9, 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 у бюджет. 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.

"Парникові" 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 фірм бажання започатковувати власні підприємства і, в такий спосіб, заважають появи 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, згорнулися. 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

напрямок 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 склали 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,

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

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

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 імпортованих 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.

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. Обов'язковою 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.

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. 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.

ПЕРЕЛІК 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. ШавалюкЛ. Системна рецесія. // Український тиждень - 28.06.-4.07.2013. - №25-26 (243-244).- С.4-5.
3. Закон України "Про стимулювання інвестиційної діяльності у пріоритетних галузях економіки з метою створення нових робочих місць" від 06.09.2012 № 5205-VI // Відомості Верховної Ради (ВВР). – 2013. - № 32. - Ст.410.
4. Податковий кодекс України від 02.12.2010 № 2755-VI // Відомості Верховної Ради України (ВВР) . –2011. –№ 13-14, № 15-16. –№ 17. - Ст.112.
5. Митний кодекс України від 13.03.2012 № 4495-VI // Відомості Верховної Ради України (ВВР) . –2012. –№ 44-45, № 46-47. –№ 48. - Ст.552.
6. Закон України "Про державно-приватне партнерство" від 01.07.2010 № 2404-VI // Відомості Верховної Ради України (ВВР) . –2010. –N 40. - Ст.524.
7. Закон України "Про державні цільові програми" від 18.03.2004 № 1621-IV // Відомості Верховної Ради України (ВВР). –2004. –N 25. - Ст.352.
8. Закон України "Про індустріальні парки" від 21.06.2012 № 5018-VI // Відомості Верховної Ради (ВВР) . –2013. –№ 22. - Ст.212.
9. Сіденко В.К. Протекціонізм чи вільна торгівля / В.К. Сіденко // Політика і час. – 2012. - №11. – С. 40-46.

Одержано 06.03.2014 р.