

Електронне наукове фахове видання "Ефективна економіка" включено до переліку наукових фахових видань України з питань економіки (Наказ Міністерства освіти і науки України від 29.12.2014 № 1528)

**Ефективна ЕКОНОМІКА**

Дніпропетровський державний аграрно-економічний університет



№ 3, 2014 [Назад](#) [Головна](#)

УДК 338

*В. П. Приходько,*

*д. е. н., с. н. с., в. о. завідувача кафедри Міжнародних економічних відносин Ужгородського національного університету*

## СТИМУЛЮВАННЯ АВТОМОБІЛЬНОЇ ПРОМИСЛОВОСТІ - ПОТЕНЦІЙНА МОЖЛИВІСТЬ ПЕРЕОРІЄНТАЦІЇ ЕКОНОМІКИ УКРАЇНИ

*V. P. Prikhodko,*

*Dr.Sc. Grad., Senior Scientist, Head of uzghorod national university international relation s department*

### AUTOMOTIVE INDUSTRY UKRAINE - NOT USED THE POSSIBILITY REORIENTATION OF THE ECONOMY

*В. А. Приходько,*

*д. э. н., с. н. с., и. о. заведующего кафедрой международных экономических отношений Ужгородского национального университета*

### АВТОМОБИЛЬНАЯ ПРОМЫШЛЕННОСТЬ УКРАИНЫ - НЕ ИСПОЛЬЗОВАННАЯ ВОЗМОЖНОСТЬ ПЕРЕОРИЕНТАЦИИ ЭКОНОМИКИ

*Проведено аналіз чинного законодавства України щодо державної підтримки інвестиційної діяльності в автомобільній промисловості.*

*Досліджено потенціал зростання внутрішнього автомобільного ринку. Розроблено пропозиції щодо перспективних заходів зростання виробництва автомобільної промисловості і захисту вітчизняних виробників з урахуванням світового досвіду.*

*The analysis of the current legislation of Ukraine on state support of investment activity in the automotive industry. Utolchnyut complex legislation of public-private partnerships and regulatory liberalization in the automotive industry.*

*To investigate the potential growth of domestic automobile market. Develop a long-term measures output growth of the automotive industry and protect domestic producers from the world experience . Identify targets and tools to support the development of car industry in 2020.*

*Проведен анализ действующего законодательства Украины относительно государственной поддержки инвестиционной деятельности в автомобильной промышленности. Уточнен комплекс законодательных актов государственно - частного партнерства и регуляторной либерализации в автомобильной промышленности.*

*Исследован потенциал роста внутреннего автомобильного рынка. Разработаны перспективные мероприятия роста производства автомобильной промышленности и защиты отечественных производителей с учетом мирового опыта. Определены целевые инструменты поддержки и развития автомобильной промышленности на период до 2020 г.*

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

**Keywords:** *automotive, investment, protection of domestic producers world experience.*

**Ключевые слова:** *автомобильная промышленность, инвестиционная деятельность, защита отечественных производителей, мировой опыт.*

#### 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. Каложного, С. Ківалова, Л. Коваля, 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

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 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]. Це

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).

- 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.**



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

*\*Джерело: Національний інститут стратегічних досліджень*

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.

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

У контексті підписання УА з ЄС Україна може стати зовнішньої 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 low cost production – український вимір\***

*\*Джерело: УкрАвтопром*



Рис. 3. Світові тенденції автомобілебудування - вибір України\*  
\*Джерело: УкрАвтопром

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

- У 2009 році виробництво знизилось в 6 разів, що обумовлено сукупною дією двох чинників - посиленням конкуренції з боку імпорту після зниження ввізного мита з 25 до 10 відсотків і зниженням 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 країни СНД, неврегульованість російсько-українських протиріч в галузі управління 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 автоіндустрії.

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).

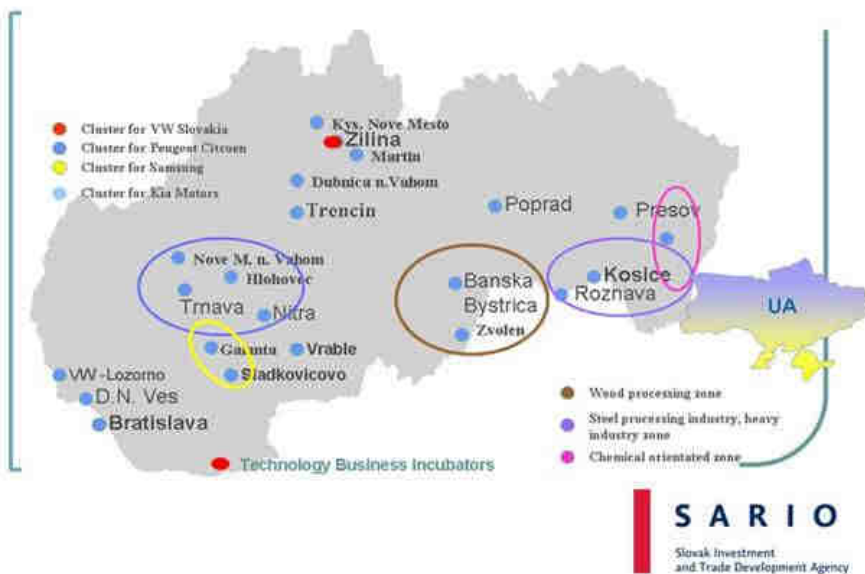


Рис. 4. Наші друзі – «конкуренти». Позитивна динаміка. Індустріальні зони і кластери в Словаччині\*  
\*Джерело: Агентство з інвестицій та розвитку торгівлі Словаччини SARIO

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 звільняються:

- устаткування, обладнання та комплектуючі до них, матеріали, що не виробляються в Україні, які не є піддакцизними 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 піддакцизними 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 авторынку 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. Приблизники 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 автомобільних 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 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 лобізувати 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 [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 переконало 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 машинокомплект, а також деталі і комплектуючі, які виробляються або можуть вироблятися в країні.

Галуzeвий 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 спрямування 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 витрат 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 започаткувати 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, взаємні тиск інших інструментів державного захисту вимагали від підприємств дотримання вимог прибутковості. Фірми, які не були прибутковими, згорнулися. Здатність екасувати 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 імпорتنних 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 імпорту автомобілів виробництва ЄС та США. Після 1988 р. до 1999 р. введена заборона на імпорту 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, сталеліварне 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.

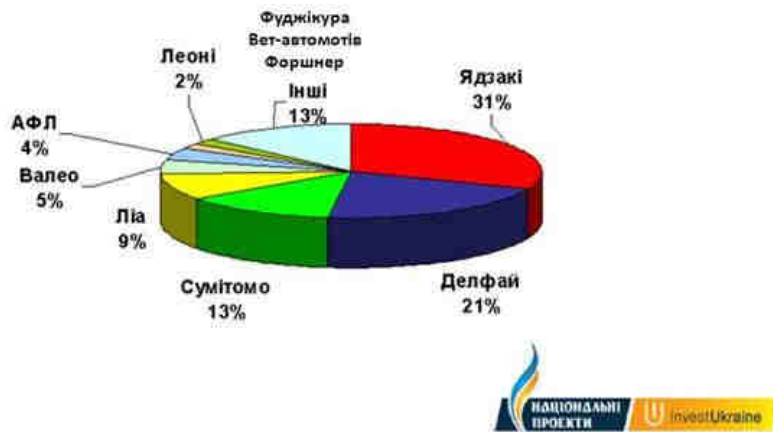
Усі перелічені фактори сприяли розвитку галузі автомобілебудування та допомогли вийти на міжнародні авто ринки.

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 імпорتنних 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!\***  
 \*Джерело: Державне агентство з інвестицій та управління національними проектами



**Рис. 6. Рух інвестицій на Схід. Постачальники II 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 — нералізований потенціал?\***  
 \*Джерело: Державне агентство з інвестицій та управління національними проектами

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.

За даними асоціації «Укравтопром», за 8 місяців 2013 року в Україні вироблено 29080 автотранспортних засобів, що на 46% менше аналогічного показника 2012 року. Дана цифра включає легкові, комерційні автомобілі та автобуси. Такий рівень виробництва можна назвати критичним. Керівництво запорізького автомобільного заводу пов'язує такий спад зі скороченням експорту автомобілів в Росію, Єгипет та Сирію. Ряд українських заводів взагалі призупинили виробництво, наприклад, ЛАЗ, автомобільний завод «АнтоРус». Починаючи з липня місяця веде боротьбу за ринок виробник автобусів середньої місткості — корпорація «Еталон». В середньому по 90 вантажних автомобілів у місяць виробляє «АвтоКРАЗ», знизили обороти складальні потужності «Єврокара». Уряд України вживає заходи щодо підвищення привабливості місцевого виробництва для іноземних інвесторів, в надії, що це поживить українську автомобільну промисловість, створить нові робочі місця.

Якщо на початку 2013 року частка вітчизняного виробництва легкових автомобілів складала лише 12% ринку, то сьогодні цей показник досяг 20%. Американські Chrysler та GMC в період світової економічної кризи отримали порядку \$18 млрд. у вигляді бюджетних кредитів та державних гарантій. Французький уряд в кризові роки відкрив Renault-Nissan та Peugeot-Citroen кредитну лінію на 1млрд. євро, а також надало гарантії по кредитах на 500 млн. євро. Німецькі автовласники могли отримати від держави 2,5 тис. євро, в разі, якщо відмовлялись від їзди на старих машинах віком не молодше десяти років і купляли при цьому нове авто. Крім цього, Єврокомісія об'явила про виділення європейським автовиробникам кредиту в розмірі 5 млрд. євро на розробку нових екологічно чистих моделей автомобілів.

Свій ринок намагається врятувати і Росія. Уряд східного сусіда відновлює програму підтримки автопрому. За умовами видачі пільгового кредиту машина повинна бути вироблена в Росії та її вартість не повинна перевищувати 700 тис. рублів. (біля 145 тис. грн.). Субсидія складе 2/3 ставки рефінансування, тобто реальна знижка складатиме 5,5%. Крім цього, Росія за останні 5 років створила власне потужне автомобілебудування, і 17 світових виробників вклали мільярди доларів в економіку Росії. (Діловий журнал «Свой», №8, жовтень 2013 р. - Ст. 36-37).

### Невідкладне:



- Термінове ухвалення розпорядження Кабінету Міністрів України «Про схвалення Концепції Державної цільової економічної 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.

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

### Наболіле :

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

- Спрощення і першочерговий порядок оформлення земельних відносин та 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 територій;
- 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 покупцям автомобілів, вироблених в Україні;
- Переорієнтація державних закупівель автотранспорту на продукцію національного виробника.

*(За наслідками опитування керівників корпорацій та підприємств, їх зверненнями до Президента України, пропозиціями обласних державних адміністрацій, регіональних філіалів НІСД та Держінаестпроект).*

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.

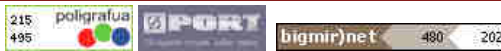
#### СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ.

1. Данилишин Б. Осіння турбулентність: нові виклики для України // [http://gazeta.ua/articles/business/\\_osinnya-turbulentnist-novi-vikliki-dlya-ukrajini/522964](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. Fall turbulence: new challenges for Ukraine, [http://gazeta.ua/articles/business/\\_osinnya-turbulentnist-novi-vikliki-dlya-ukrajini/522964](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 (243-244), 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.

Стаття надійшла до редакції 14.03.2014 р.



ТОВ "ДКС Центр"