

ОСОБЛИВОСТІ ФОРМУВАННЯ ЗАКОНОДАВЧО-НОРМАТИВНОЇ БАЗИ РОЗВИТКУ СЕКТОРУ МАШИНОБУДУВАННЯ (НА ПРИКЛАДІ АВТОПРОМУ)

О. Р. Мазуренок, аспірант,

*Тернопільський національний технічний університет імені Івана Пулюя,
м. Тернопіль*

Розглянуто особливості організації державного регулювання розвитку автомобільної промисловості в Україні. Проаналізовано українське митне законодавство, що має здебільшого декларативний характер, та внесено пропозиції щодо покращання законодавчої бази у сфері машинобудування.

Ключові слова: законодавство, постанова, машинобудівне підприємство, автомобільна промисловість, програма, розвиток, проблема.

Рассмотрены особенности организации государственной регуляции развития автомобильной промышленности в Украине. Проанализировано украинское таможенное законодательство, которое имеет по большей части декларативный характер, и внесены предложения относительно улучшения законодательной базы в сфере машиностроения.

Ключевые слова: законодательство, постановление, машиностроительное предприятие, автомобильная промышленность, программа, развитие, проблема.

ПОСТАНОВКА ПРОБЛЕМИ

Проблема розвитку автопрому поступово набуває пріоритетного значення в Україні. Одним з аспектів цього питання є вплив державного регулювання на процеси господарської діяльності промислового підприємства. Актуальність і своєчасність цієї проблематики зростають ще й через відсутність чіткого законодавчо-нормативного забезпечення у цій сфері. Це й зумовлює необхідність дослідження нормативно-правового регулювання діяльності у машинобудівній галузі, зокрема в автомобільній промисловості.

АНАЛІЗ ОСТАННІХ ДОСЛІДЖЕНЬ І ПУБЛІКАЦІЙ

Теоретичні та науково-методичні підходи з питань законодавчо-нормативного регулювання у сфері машинобудування досліджені у працях багатьох вчених: Б. Андрушкова, В. Авер'янова, Г. Атаманчука, І. Голосніченка, Г. Забарного, Р. Калюжного, С. Ківалова, Л. Ковалюка, В. Колпакова, А. Комзюка, Г. Кіндрацької, Т. Кравцової, М. Мостового, В. Немцова, О. Рябченко, Л. Савченко, А. Селіванова, Ю. Тихомирова, В. Цветкова, І. Ямпольської та ін. Проте питання щодо особливостей формування законодавчо-нормативної бази розвитку автомобілебудування залишається одним із недостатньо досліджених з точки зору вітчизняних науковців.

НЕВИРШЕНІ РАНІШЕ ЧАСТИНИ ЗАГАЛЬНОЇ ПРОБЛЕМИ

У сучасних умовах господарювання для автопрому України надзвичайно актуальним є завдання ефективного державного регулювання, яке повинно ґрунтуватися на комплексному і системному впровадженні стимулюючих заходів на підприємствах машинобудування, що базуються на законодавчо-нормативній базі політики держави.

ВИКЛАД ОСНОВНОГО МАТЕРІАЛУ

Машинобудування характеризується не лише значними обсягами випуску продукції, використанням сучасних технологій, впровадженням

новітнього обладнання, а і зниженням шкідливих викидів (виробництво «сонцемобілів» - автомобілів на сонячній енергії; заправлення машин спиртом), дотримання стандартів (Євро-5 в автомобілебудуванні: використання водню як палива для двигунів, скрапленого природного газу моторного палива) та впровадженням передових технологій виробництва (технологія Hybrid-Plus дозволяє використовувати деталі на основі гібридних сполук металу та полімерного матеріалу; ЕМРТ (electromagnetic pulse technology – електромагнітна імпульсна технологія); технологія GPS). Підтримкою в розвитку даної галузі з боку держави має бути досконале нормативне та правове забезпечення. Реалізація розвитку автомобільної промисловості повинна бути повноцінно інвестована та підтримуватися виконавчою владою на місцях через розроблення й затвердження відповідних цільових програм. Власне ці обставини обумовлюють політику розвитку автопрому в Україні, яка може ефективно здійснюватися шляхом впровадження низки інвестиційних проектів, серед яких розроблення економічних механізмів зацікавленості у проведенні диверсифікації за рахунок раціонального використання ресурсів.

Згідно із Законом України «Про пріоритетні напрями інноваційної діяльності в Україні» пріоритетними напрямками інноваційної діяльності на 2011-2021 роки [14] є:

- 1) освоєння нових технологій транспортування енергії, впровадження енергоефективних, ресурсозберігаючих технологій, освоєння альтернативних джерел енергії;
- 2) освоєння нових технологій високотехнологічного розвитку транспортної системи, ракетно-космічної галузі, авіа- і суднобудування, озброєння та військової техніки;
- 3) освоєння нових технологій виробництва матеріалів, їх оброблення і з'єднання, створення індустрії наноматеріалів та нанотехнологій;
- 4) технологічне оновлення та розвиток агропромислового комплексу;
- 5) впровадження нових технологій та обладнання для якісного медичного обслуговування, лікування, фармацевтики;
- 6) широке застосування технологій більш чистого виробництва та охорони навколишнього природного середовища;
- 7) розвиток сучасних інформаційних, комунікаційних технологій, робототехніки.

До автомобільного комплексу України належать чотири найпотужніші автомобілебудівні корпорації (ЗАЗ, корпорація “Богдан”, ЗАТ “Єврокар” та ТОВ “КрАСЗ”), 94 підприємства, які випускають комплектуючі, 150 заводів колишньої оборонної промисловості та 160 підприємств інших галузей, що так чи інакше причетні до автопрому.[34] За даними рис.1, перше місце впродовж 2007-2011 років успішно посідає ЗАЗ, друге - корпорація “Богдан”.

Велика собівартість і низька якість продукції галузі загалом, порівняно із зарубіжними зразками, не сприяють її експорту. Однією з найскладніших проблем галузі залишається випуск комплектуючих. На традиційних моделях частка вітчизняних комплектуючих становить 80%, але вони дещо дорожчі за імпортні, їх іноді вигідніше купувати в сусідній Польщі [34].

Від автомобільної промисловості залежить благополуччя країни, і тому наш уряд схвалив “Концепцію розвитку автомобільної промисловості та регулювання ринку автомобілів у період до 2015 року”[27]. Реалізація даного проекту повинна задовольнити попит на транспортні засоби національного виробництва, збільшити виробництво матеріалів, комплектуючих виробів суміжних галузей, збільшити торговий оборот запасних частин, перейти на самофінансування, створити необхідні передумови для іноземного інвестування. Проте дана програма поки що

так і не реалізувала свій потенціал, залишаючи відкритими безліч питань у галузі автомобілебудування.

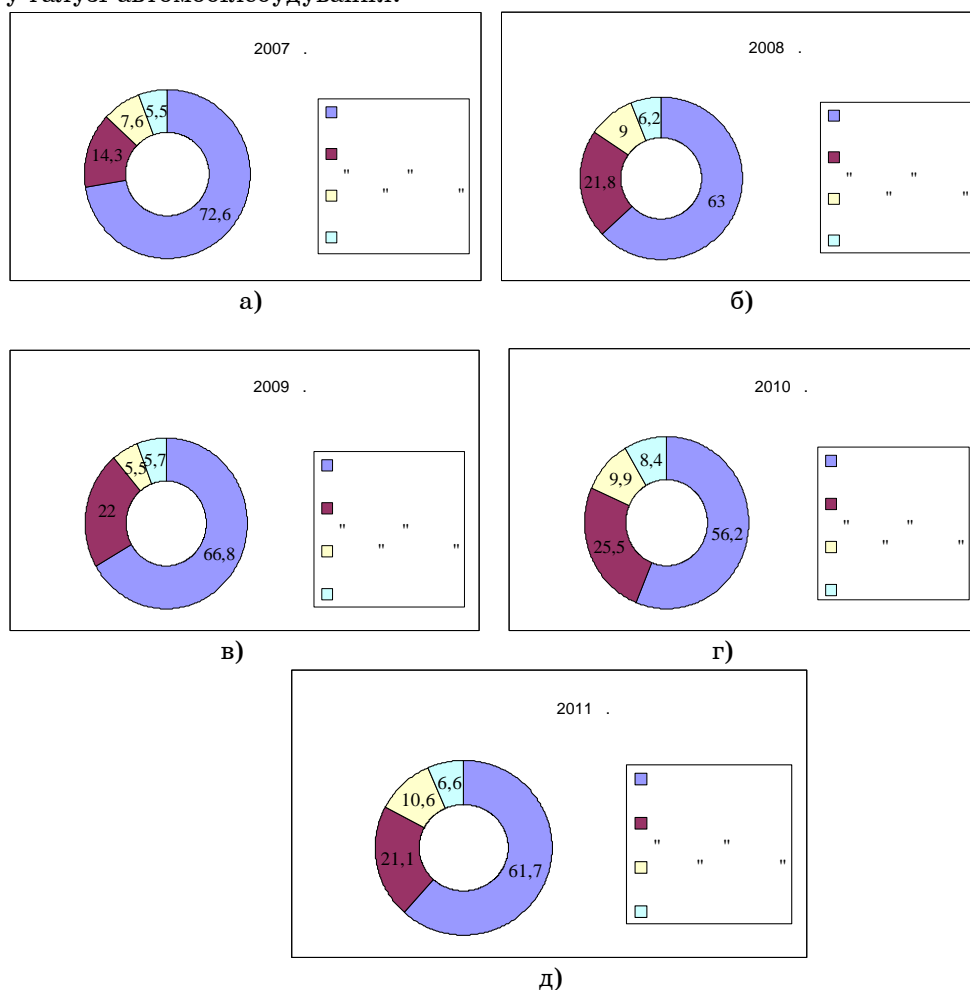


Рисунок 1 - Структура виробництва нових автомобілів в Україні у 2007-2011 роках

Для того щоб стабілізувати розвиток автомобільної промисловості в Україні, уряд неодноразово приймав низку законів, які певною мірою дублювали один одного. Так, Верховною Радою України було проголосовано за прийняття проекту Закону України від 18 червня 2002 р. № 1235 “Про внесення змін до Закону України “Про стимулювання виробництва автомобілів в Україні” [26], яким пропонувалося скасувати пільги із плати за землю, ПДВ, прибуткового податку з дивідендів, скоротити пільговий період до 01 липня 2006 р., ввести диференційоване обкладення ввізним митом залежно від ступеня складання або виробництва автомобіля. Через рік було прийнято Закон України від 26 червня 2003 р. №3677 “Про розвиток автомобільної промисловості України” [9], яким, крім скасування пільг із плати за землю та ПДВ, передбачалося: суттєве підвищення митних ставок на ввезення автомобілів та комплектуючих; встановлення ряду вимог до підприємств з виробництва автомобілів та (або) комплектуючих виробів і запасних частин до них; встановлення критеріїв визначення готовності автомобіля при його ввезенні на територію України та визначення країни

походження автомобілів (комплектуючих, запасних частин). Основною ознакою законопроекту, крім скасування ряду пільг, стало збільшення митних тарифів на більшу частину номенклатури товарних позицій (автомобілів та комплектуючих до них) зі зростанням розміру ставок ввізного мита для більш старих автомобілів (наприклад, 20% митної вартості для нових легкових автомобілів та 30% для автомобілів, що використовувалися понад 5 років).

Наступним став Закон України від 06 липня 2005 року “Про внесення змін до Закону України “Про розвиток автомобільної промисловості України”[11], яким було внесено зміни щодо визначення підприємства з виробництва автомобілів, а також до процедури визначення походження автомобільного транспортного засобу. Закон України “Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо усунення надмірного державного регулювання у сфері автомобільних перевезень ” від 5 липня 2011 року [15] здебільшого стосується прав та обов’язків водіїв автотранспортних засобів.

Також в Україні була прийнята велика кількість постанов, які регламентують ті чи інші моменти розвитку автомобільної промисловості в державі, серед яких можна виділити такі:

- Постанову Кабінету Міністрів України “Про програму розвитку автомобілебудування ” від 15 вересня 1993 р. № 732 [20];
- Постанову Кабінету Міністрів України “Про затвердження Порядку звільнення від обкладення акцизним збором оборотів з реалізації легкових, вантажно-пасажирських автомобілів, мотоциклів, що виробляються українськими підприємствами усіх форм власності ” від 16 лютого 1998 р. № 155 [22];
- Постанову Кабінету Міністрів України “Про внесення змін до Інвестиційної програми виробництва вантажних автомобілів і автобусів відкритим акціонерним товариством “Луцький автомобільний завод ” від 18 січня 2005 р. № 56 [25] ;
- Постанову Кабінету Міністрів України “Про внесення змін до Правил ввезення транспортних засобів на територію України” від 08 вересня 2004 р. № 1191 [24] ;
- Постанову Кабінету Міністрів України “Про перелік, обсяги і порядок ввезення товарів, що використовуються для будівництва та виробничої діяльності підприємств з виробництва автомобілів і комплектуючих виробів до них і не оподатковуються під час ввезення їх на митну територію України” від 01 червня 2002 р. № 737 [23] ;
- Розпорядження Кабінету Міністрів України від 03 серпня 2006 року № 452-р “Про схвалення Концепції розвитку автомобільної промисловості та регулювання ринку автомобілів у період до 2015 року ” [27] та багато інших.

На сьогодні в Україні діє і ряд концепцій щодо розвитку автомобілебудівної промисловості: Указ Президента України від 22 лютого 2003 р. № 102 “Про Концепцію державної промислової політики ” [18], затверджений Постановою Кабінету Міністрів України від 16 серпня 1999 р., Концепція адаптації законодавства України до законодавства Європейського Союзу № 1496 [28], схвалена Постановою Кабінету Міністрів України від 28 липня 2003 р., діяла і Державна програма розвитку промисловості на 2003-2011 роки № 1174 [29], затверджена Розпорядженням Кабінету Міністрів України від 03 серпня 2006 р., нещодавно розпочала свою дію і Концепція розвитку автомобільної промисловості та регулювання ринку автомобілів у період до 2015 року № 452-р [27] та інші.

Згідно із Законом України від 05 квітня 2001 р. “Про автомобільний транспорт ”[4] систему органів адміністративно-правового регулювання автомобільного транспорту в Україні складають:

1) Верховна Рада України, яка визначає основні напрямки державної політики у сфері автомобільного транспорту, законодавчі основи її реалізації;

2) Кабінет Міністрів України здійснює загальне державне регулювання діяльності автомобільного транспорту відповідно до повноважень, визначає порядок проведення сертифікації товарів і послуг на автомобільному транспорті;

3) Міністерство транспорту та зв'язку України - центральний орган виконавчої влади в галузі транспорту, що забезпечує проведення державної політики на автомобільному транспорті через свої територіальні органи, службу міжнародних автомобільних перевезень та урядовий орган державного управління на автомобільному транспорті;

4) місцеві державні адміністрації організують та контролюють автомобільні перевезення відповідно до законодавства, оскільки дозвіл на використання засобів автотранспорту видається лише при його стандартизації та сертифікації.

Українська автомобільна промисловість зазнає жорстких бар'єрів і у митному законодавстві з боку держави. Тут є свої обмеження й особливості. Кабінет Міністрів України затвердив Постанову від 31.05.1994 року № 341 "Порядок ввезення на територію України транспортних засобів підприємствами, установами, організаціями та громадянами"[21]. У ній зазначено, що в Україну для постійного користування забороняється ввозити автобуси і вантажні автомобілі, яким на момент ввезення було більше 5 років, а також інші механічні транспортні засоби (в тому числі легкові автомобілі), виготовлені 8 і більше років тому.

Але в законодавчій базі є певна невідповідність, що на сьогоднішній день дає право ввезення старих автомобілів. Виявляється, заборона на ввезення іномарок старше 8 років була передбачена Законом України від 06.07.2005 № 2739-IV "Про деякі питання ввезення на митну територію України та реєстрації транспортних засобів"[12], слідуючи якому це обмеження повинно було діяти до моменту вступу України до СОТ. А момент цей настав 16 травня 2008 року. Тому на даний час чітких підстав, передбачених законодавством, для обмеження віку дозволених до ввезення автомобілів, не існує.

У 2001 році було прийнято два Закони, які регулюють митне законодавство в секторі автопрому. 24 листопада 2001 набрав чинності Закон України "Про порядок ввезення (пересилання) в Україну, митного оформлення й оподаткування особистих речей, товарів та транспортних засобів, що ввозяться (пересилаються) громадянами на митну територію України"[5], а з 1 грудня був введений у дію Наказ Державної митної служби України від 12.10.2001р. №664 "Про затвердження Порядку здійснення митного контролю та митного оформлення окремих транспортних засобів, що ввозяться громадянами на митну територію України"[31]. Внаслідок прийняття даних законів в Україні різко відбулося здорожчання автомобілів іноземного виробництва.

Наказом Держмитслужби від 12.10.2001 р. №664 "Про затвердження Порядку здійснення митного контролю та митного оформлення окремих транспортних засобів, що ввозяться громадянами на митну територію України", затверджено новий порядок здійснення митного контролю та митного оформлення окремих транспортних засобів, що ввозяться громадянами на митну територію України. До цього часу порядок митного огляду та контролю за переміщенням транспортних засобів громадян регулювався Наказом Держмитслужби України від 25.06.99 р. №393 "Про затвердження Правил митного оформлення транспортних засобів, номерних вузлів та агрегатів, що переміщуються через митний кордон України"[30]. Прийняття нового закону, безумовно, пов'язано із

набранням чинності з 24 листопада 2001 року Закону України від 13.09.2001 р. № 2681-III "Про порядок ввезення (пересилання) в Україну, митного оформлення й оподаткування особистих речей, товарів та транспортних засобів, що ввозяться (пересилаються) громадянами на митну територію України". На відміну від попереднього закону новий поширюється лише на ввіз транспортних засобів громадянами, а порядок ввозу номерних вузлів та агрегатів і далі регулюється попереднім. Дія нового закону поширюється також на автотранспортні засоби, що тимчасово ввозяться на митну територію України громадянами-резидентами.

Вимоги цього закону не застосовуються за умови документального підтвердження, що транспортні засоби ввозяться із застосуванням пільг у таких випадках:

- громадянами з метою вільного використання в разі переселення громадян на постійне місце проживання в Україну;
- громадянами-резидентами як спадщина в порядку, визначеному законодавством;
- громадянами-резидентами, які отримали такі транспортні засоби як призи та нагороди в порядку, визначеному законодавством;
- особами, зазначеними у статтях 59 - 63, 65 - 67 Митного кодексу України (персонал дипломатичних, консульських установ) [1].

Таким чином, закон поширюється на автотранспортні засоби (трактори; транспортні засоби, призначені для перевезення людей, включаючи вантажопасажирські автомобілі, фургони та гоночні автомобілі; вантажні автомобілі), що ввозяться на митну територію України з метою вільного використання громадянами, які мають пільги в оподаткуванні, і є власністю таких громадян.

Тимчасове ввезення легкових транспортних засобів на митну територію України фізичними та юридичними особами - резидентами дозволялося після сплати мита та інших податків (зборів), передбачених законодавством при імпортуванні автомобілів через те, що раніше всі платежі сплачувалися у внутрішній митниці.

Оскільки після останніх нововведень вартість розмитнення сягає 100 відсотків від митної вартості авто, то бажаним ввезти автомобіль для себе потрібно мати велику суму готівки вже на митниці при в'їзді до України, що значно зменшує безпеку таких поїздок.

Можливо, виходом у даній ситуації буде застосування платіжних карток за наявності на митному переході банкомата.

У ст. 6 Закону України "Про порядок ввезення (пересилання) в Україну, митного оформлення й оподаткування особистих речей, товарів та транспортних засобів, що ввозяться (пересилаються) громадянами на митну територію України"[5] йде мова про митне оформлення кузовів та шасі, що ввозяться громадянами для вільного використання, здійснюється як митне оформлення зібраних транспортних засобів з урахуванням максимального об'єму циліндрів двигунів, що серійно встановлювалися на марках таких автомобілів відповідного року їх випуску". Це означає: ввезення кузова до автомобіля обійдеться громадянину дорожче, аніж ввезення цілого автомобіля. Українське законодавство пішло далі розвинутої Європи: там кузов просто прирівняний до автомобіля, а об'єм двигуна, встановленого на цьому кузові, без проблем визначається за ідентифікаційними номерами самого кузова. У нас береться максимум, тому можна бути впевненими, що громадяни кузовів не ввозитимуть. Проте це стосується громадян, тобто фізичних осіб. Для суб'єктів зовнішньоекономічної діяльності все залишається по-старому. Отже, для ввезення кузова за "старими розцінками" громадянину необхідно просто зареєструватися як

приватному підприємцеві та акредитуватися на митниці за місцем проживання. Процедура займає кілька днів і не потребує великих затрат.

Відповідно до правил ввезення транспортних засобів на територію України забороняється ввезення в Україну для постійного користування, а також з метою їх розукомплектування на запасні частини:

1) автобусів та вантажних автомобілів, які на момент ввезення були виготовлені та/або експлуатувалися більше ніж 5 років;

2) інших механічних транспортних засобів, які на момент ввезення були виготовлені 8 і більше років тому, крім:

– ввезення трамвайних вагонів з колією 1000 мм, що не виготовляються в Україні;

– ввезення громадянами, які в'їжджають в Україну на постійне місце проживання;

– ввезення (отримання) громадянами, які постійно проживають в Україні, як спадщини;

– ввезення транспортних засобів відповідно до міжнародних договорів України, в тому числі як технічної допомоги;

– ввезення в колекційних цілях (антикварні і такі, що мають художню, історичну або іншу цінність) на підставі висновків (дозволів) Міністерства транспорту та зв'язку, погоджених з Мінкультури;

– ввезення для постійного використання механічних транспортних засобів, технічний стан яких відповідає правилам, нормативам і стандартам щодо забезпечення безпеки дорожнього руху та екологічної безпеки (крім трамвайних вагонів і тролейбусів та їх кузовів), на підставі дозволу Міністерства транспорту та зв'язку, а трамвайних вагонів і тролейбусів та їх кузовів - на підставі дозволу Держжитлокомунгоспу у визначеному ними порядку, якщо зазначені транспортні засоби:

а) визнані відповідно до законодавства Комісією з питань гуманітарної допомоги при Кабінеті Міністрів України гуманітарною допомогою;

б) затримані митними органами та конфісковані в установленому порядку;

в) зберігаються під митним контролем і власник не звернувся за ними до кінця строку зберігання.

Українці замість того, щоб купувати вітчизняні авто, почали ввозити до України доступні за ціною іномарки, що були у використанні у розібраному вигляді, оформлюючи при цьому ввезення кузова.

Нинішня ставка мита на імпорт автомобілів становить 10% і згідно з обов'язками України в рамках членства в СОТ в 2013 році повинна бути знижена до 5% (до вступу країни до СОТ в 2008 р. мито на імпорт автомобілів становило 25%). Але у випадку, якщо український уряд прийме рішення про захист вітчизняних автовиробників, може бути введено загороджувальне мито на імпорт іномарок на рівні 34% строком до 4 років. Згідно з відповідним законодавством уряд може ввести попередні мита на імпорт уже через 45 днів після початку розслідування.

Разом з тим бажання українських автовиробників стимулювати внутрішній попит (і власні доходи відповідно) шляхом підвищення ввізних мит на іномарки може дати прямо протилежний ефект - автопродажі серйозно скоротяться. Частка вітчизняних автомобілів на українському ринку нових авто становить 30%. Відповідно 70% - це імпорتنі автомобілі. Розмір імпортного мита повинен бути визначений у результаті розслідування Мінекономрозвитку. Але якщо нове мито складе 34% замість сьогоднішніх 10% , то ціна нових авто зросте у середньому на 20% [35].

Унаслідок цього: коли в Україні підвищуються ціни на імпортні автомобілі, вітчизняні автомобілі теж дорожчають. Українські автовиробники намагаються не відставати від закордонних і теж швидко піднімають ціни. За співвідношенням ціна / якість імпортні автомобілі

більше влаштовують покупців. Необхідно зазначити, що введення імпорتنих мит пригальмує і так невідновлений до кінця ринок автопродажів в Україні [35].

Таким чином, для того щоб підтримати український автопром, уряд України прийняв Закон України “Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо державної підтримки автомобілебудівної промисловості України” [7] з метою ефективного використання виробничого, науково-технічного та експортного потенціалу вітчизняного автомобілебудування, яке визначається як пріоритетна галузь економіки України, створення сприятливих умов для залучення інвестицій, у тому числі іноземних, а також забезпечення економічних інтересів держави в нарощуванні обсягів виробництва українських підприємств.

Президент України Віктор Янукович також сформулював власні пропозиції щодо Митного кодексу України № 8130-д від 12.05.2011 [33], які мають бути розглянуті Верховною Радою України в 2012 році.

У Стратегії економічного та соціального розвитку України “Шляхом європейської інтеграції на 2004 - 2015 роки” [19], Законі України “Про основи національної безпеки України” [10], Законі України “Про особливості управління об’єктами державної власності в оборонно-промисловому комплексі” [16] та в Програмі економічних реформ Президента України на 2010-2014 рр. визначено промисловий розвиток України одним із пріоритетних національних інтересів. Для реалізації цього пріоритету держава має стимулювати спрямування інвестиційних потоків у машинобудівну галузь в середньо- та довгострокові періоди шляхом застосування економічних стимулів (державної допомоги) для розвитку автомобільних підприємств України. Одним з ключових елементів автомобілебудування є застосування high-tech-технологій, які мають забезпечити впровадження наукоємних розробок у сфері високих технологій та промисловий випуск конкурентоспроможної на світовому ринку продукції.

Необхідно відмітити, що Україна все ж таки намагається вести активну політику у сфері інтеграції в міжнародні та європейські структури. Вагомим кроком до цього стала ратифікація Законом України від 10 листопада 1994 р. Угоди про партнерство і співробітництво між Україною і Європейськими Співтовариствами та їх державами-членами [2], згідно з якою Україна взяла на себе зобов’язання привести технічні правила і стандарти у відповідність до європейських, а також прийняття Верховною Радою України Закону України від 31 жовтня 1995 р. “Про приєднання України до Статуту Ради Європи” [3], Указ Президента України від 14 вересня 2000 р. “Про програму інтеграції України до Європейського Союзу” № 1072 [17], Закону України від 21 липня 2002 р. “Про концепцію загальнодержавної програми адаптації законодавства України до законодавства Європейського Союзу” [8], Послання Президента України до Верховної Ради України від 30 квітня 2002 року “Європейський вибір. Концептуальні засади стратегії економічного і соціального розвитку України на 2002 – 2011 роки” [32], Закон України “Про ратифікацію Протоколу про вступ України до Світової організації торгівлі” [13].

Можна зробити висновок, що через нечітку законодавчу базу в галузі автомобілебудування інвестори неохоче вкладають кошти у розвиток даної галузі. Наші виробники так і залишаються у пошуках великих інвесторів, які могли б змінити ситуацію, але світові автогіганти охочіше працюють з країнами Центральної Європи, причому навіть з тими, хто раніше не мав автомобільної промисловості. Навіть китайці поки не готові вкладати великі гроші в будівництво автозаводів в Україні: їх цілком влаштовує більш економічний варіант - організація збірки на вже

існуючих підприємствах. Єдиною компанією, яка вже ризикнула вкласти свої гроші в український автопром, стала фірма Daewoo, яка в 1997 році уклала угоду про співпрацю з АвтоЗАЗом. [36]

Проаналізувавши законотворчо-нормативну базу розвитку українського автопрому, вважаємо, що вона повинна бути направлена на реформування нормативно-правового законодавства країни шляхом:

- укладення правових угод із залученням інвесторів з боку провідних іноземних автовиробників на взаємовигідних умовах (це можливо лише при стабільності у правовій сфері);
- дотримання міжнародних стандартів у галузі автомобілебудування з метою сприяння вільній торгівлі з ЄС (що приведе до збільшення експорту);
- розроблення чіткої, зрозумілої концепції регулювання економічної сфери та регулятивної реформи в автомобілебудівній промисловості;
- адміністративно-правового регулювання процедур стандартизації і сертифікації (механізму підтвердження відповідності технічного стану та безпеки автомобіля);
- встановлення екологічних вимог щодо автомобільних транспортних засобів, як це діє здебільшого в усіх європейських країнах;
- спрощення митного оформлення та зменшення ставок оподаткування на українську продукцію автопрому;
- посилення митного контролю за ввезенням іномарок на територію України.

ВИСНОВКИ ТА ПЕРСПЕКТИВИ ПОДАЛЬШОГО ДОСЛІДЖЕННЯ

Хоча нормативно-правове законодавство України є нечітким, подекуди незрозумілим, особливо для іноземних інвесторів, і має переважно декларативний характер, органи державної влади все ж таки намагаються провести певну реорганізацію, яка б сприяла розвитку промисловості в галузі автомобілебудування.

Першочерговими завданнями державної політики в підтримці автопрому мають бути: надання податкових пільг та кредитів на пільгових умовах, здійснення державних замовлень на машинобудівну продукцію, цільове фінансування у виробництво екологічно чистих автомобілів із застосуванням новітніх технологій, диференціація митних ставок для іноземних автомобілів.

Для того щоб відбулися певні ефективні зміни в автомобілебудуванні, уряду слід створити експертну групу, яка б реформувала існуючу нормативно-правову базу галузі машинобудування у відповідності до діючих та перспективних вимог Європейського Союзу і світових стандартів та контролювала її дотримання; доопрацювала б митне законодавство, не допускаючи дублювання в системі адміністративно-правового регулювання, сприяючи затвердженню найбільш перспективних інвестиційних програм на законодавчому рівні.

SUMMARY

FORMING FEATURES OF THE LEGISLATIVE REGULATING BASES OF THE ENGINEERING SECTOR DEVELOPMENT (ON THE EXAMPLE OF THE AUTOMOBILE INDUSTRY)

O. R. Mazurenok,

Ternopil national technical university of Ivan Pulyuy

The features of government control organization of the automobile industry development are considered in Ukraine. The Ukrainian customs' legislation, which has declarative character mostly is analysed, and suggestions are brought in relation to the improvement of legislative base in the sphere of engineering.

Key words: *legislation, decision, machine-building enterprise, motor industry, program, development, problem.*

СПИСОК ЛІТЕРАТУРИ

1. Митний кодекс України від 12.05.2011 р. N 8130-д.
2. Закон України “Угоди про партнерство і співробітництво між Україною і Європейськими Співтовариствами та їх державами-членами” від 10.11. 1994 р. N 237/94-ВР.
3. Закон України “Про приєднання України до Статуту Ради Європи” від 31.10.1995 р. 398/95-ВР.
4. Закону України “Про автомобільний транспорт” від 05.04.2001 р. N 2344-III.
5. Закон України “Про порядок ввезення (пересилання) в Україну, митного оформлення й оподаткування особистих речей, товарів та транспортних засобів, що ввозяться (пересилаються) громадянами на митну територію України” від 24.11.2001р.
6. Закон України “Про Митний тариф України” від 05.04.2001 р. N 2371-III .
7. Закон України “Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо державної підтримки автомобілебудівної промисловості України” від 15.11.2001 р. N 2779-III.
8. Закон України “Про концепцію загальнодержавної програми адаптації законодавства України до законодавства Європейського Союзу” від 21.07.2002 р. N 228-IV.
9. Закон України “Про розвиток автомобільної промисловості України” від 26.06.2003 р. №3677.
10. Закон України «Про основи національної безпеки України» від 19.06.2003 р. № 964-IV.
11. Закон України “Про внесення змін до Закону України “Про розвиток автомобільної промисловості України” від 06 .07.2005 р. N 2740-IV.
12. Закон України “Про деякі питання ввезення на митну територію України та реєстрації транспортних засобів ” від 06.07.2005 р. № 2739-IV.
13. Закон України “Про ратифікацію Протоколу про вступ України до Світової організації торгівлі” від 10.04. 2008 року N 250-VI.
14. Закон України “Про пріоритетні напрями інноваційної діяльності в Україні” від 08.09.2011 р. № 3715-VI.
15. Закон України “Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо усунення надмірного державного регулювання у сфері автомобільних перевезень ” 05.07. 2011 р. N 3565-VI.
16. Закон України “Про особливості управління об’єктами державної власності в оборонно-промисловому комплексі ” від 09.07.2011 р. №3531–VI.
17. Указ Президента України “Про програму інтеграції України до Європейського Союзу” від 14.09.2000 р. № 1072.
18. Указ Президента України “Про Концепцію державної промислової політики”, затверджений Постановою Кабінету Міністрів України від 22 лютого 2003 р. № 102.
19. Указ Президента України “Про Стратегію економічного та соціального розвитку України «Шляхом європейської інтеграції ” на 2004-2015 роки від 28.04.2004 р. № 493/2004.
20. Постанова Кабінету Міністрів України “Про програму розвитку автомобілебудування” від 15.09.1993 р. № 732.
21. Постанова “Порядок ввезення на територію України транспортних засобів підприємствами, установами, організаціями та громадянами ” від 31.05.1994 р. № 341.
22. Постанова Кабінету Міністрів України “Про затвердження Порядку звільнення від обкладення акцизним збором оборотів з реалізації легкових, вантажно-пасажирських автомобілів, мотоциклів, що виробляються українськими підприємствами усіх форм власності ” від 16.02.1998 р. № 155.
23. Постанова Кабінету Міністрів України “Про перелік, обсяги і порядок ввезення товарів, що використовуються для будівництва та виробничої діяльності підприємств з виробництва автомобілів і комплектуючих виробів до них і не оподатковуються під час ввезення їх на митну територію України” від 01.06.2002 р. № 737.
24. Постанова Кабінету Міністрів України “Про внесення змін до Правил ввезення транспортних засобів на територію України” від 08.09.2004 р. № 1191.
25. Постанова Кабінету Міністрів України “Про внесення змін до Інвестиційної програми виробництва вантажних автомобілів і автобусів відкритим акціонерним товариством “Луцький автомобільний завод ” від 18.01.2005 р. № 56.
26. Проект Закону України “Про внесення змін до Закону України “Про стимулювання виробництва автомобілів в Україні” від 18.06.2002 р. № 1235.
27. Розпорядження Кабінету Міністрів України “Про схвалення Концепції розвитку автомобільної промисловості та регулювання ринку автомобілів у період до 2015 року ” від 03.08.2006 р. № 452-р.
28. Концепція адаптації законодавства України до законодавства Європейського Союзу, схвалена Постановою Кабінету Міністрів України від 28.07.2003 р. № 1496.
29. Державна програма розвитку промисловості на 2003-2011 роки від 28.07.2003 р. № 1174.
30. Наказ Державної митної служби України “Про затвердження Правил митного оформлення транспортних засобів, номерних вузлів та агрегатів, що переміщуються через митний кордон України” від 25.06.99 р. №393.
31. Наказ Державної митної служби України “Про затвердження Порядку здійснення митного контролю та митного оформлення окремих транспортних засобів, що ввозяться громадянами на митну територію України” від 12.10.2001р. №664.

32. Послання Президента України до Верховної Ради України “Європейський вибір. Концептуальні засади стратегії економічного і соціального розвитку України на 2002 – 2011 роки ” від 30.04.2002 р. // Урядовий кур’єр.
33. Пропозиції Президента до Митного кодексу України від 12.05.2011 р. № 8130-д.
34. [Электронный ресурс] – Режим доступа: <http://www.ukrindustrial.com>
35. [Электронный ресурс] – Режим доступа:
36. <http://www.astrum.ua/research.astrum.ua/ru/home>.
37. [Электронный ресурс] – Режим доступа: <http://www.linkedin.com/company>

Надійшла до редакції 3 квітня 2012 р.