

Міністерство освіти і науки України

Шифр наукової роботи «АВТОМОБІЛЬНА ПРОМИСЛОВІСТЬ»

Наукова робота на тему:

**ДЕРЖАВНЕ РЕГУЛЮВАННЯ РОЗВИТКУ АВТОМОБІЛЬНОЇ
ПРОМИСЛОВОСТІ В УКРАЇНІ: СУЧАСНИЙ СТАН
І ПЕРСПЕКТИВИ РЕФОРМУВАННЯ**

2020

ЗМІСТ

Вступ	3
1 Автомобільна промисловість як частина національної економіки України	6
1.1 Автомобілебудівний комплекс України в світовій автомобільній індустрії	6
1.2 Тенденції та закономірності розвитку автомобільної промисловості України	7
2 Державне регулювання розвитку автомобільної промисловості України	10
2.1 Зарубіжний досвід державного регулювання розвитку автомобільної промисловості	10
2.2 Вітчизняний досвід державного регулювання розвитку автомобільної промисловості	12
2.3 Перспективи реформування державного регулювання розвитку автомобільної промисловості в Україні	17
Висновки	23
Перелік посилань	26

ВСТУП

Невід'ємною та стратегічно важливою частиною вітчизняного машинобудівного комплексу та промисловості є автомобілебудування, представлене головним чином легковим автомобілебудуванням, вантажним автомобілебудуванням і автобусобудуванням.

На жаль, сьогодні автомобілебудівний комплекс України перебуває у скрутному становищі внаслідок кризи внутрішнього потенціалу та інтенсивного негативного впливу численних факторів зовнішнього середовища. Така ситуація потребує негайного втручання держави, адже на даний момент під сумнів поставлене подальше існування автомобілебудівної підгалузі України.

Метою роботи є дослідження сучасного стану державного регулювання розвитку автомобільної промисловості в Україні й ідентифікація перспектив його реформування.

Досягнення поставленої мети потребує поетапного виконання таких завдань:

- виявити місце автомобілебудівного комплексу України в світовій автомобільній індустрії;
- проаналізувати тенденції та закономірності розвитку автомобільної промисловості України;
- дослідити передовий зарубіжний досвід державного регулювання розвитку автомобільної промисловості;
- надати характеристику вітчизняному досвіду державного регулювання розвитку автомобільної промисловості;
- ідентифікувати перспективи реформування державного регулювання розвитку автомобільної промисловості в Україні.

Об'єктом наукової роботи є процес державного регулювання розвитку автомобільної промисловості.

Предметом наукової роботи є сучасний стан і перспективи реформування державного регулювання розвитку автомобільної промисловості в Україні.

Методологічну базу дослідження становлять метод аналізу та синтезу, системний підхід, історичний метод, порівняльний аналіз, традиційні прийоми економічного аналізу, графічний метод.

Інформаційну базу дослідження становлять наукові праці вчених-економістів, нормативно-правові акти, статистичні дані.

Наукова новизна отриманих результатів наукової роботи полягає в розробленні рекомендацій щодо вдосконалення державного регулювання розвитку автомобільної промисловості в Україні на засадах гармонізаційного підходу й ефективного державного програмування.

Апробація результатів наукової роботи. Результати наукової роботи отримали відображення в 4 публікаціях, із яких 1 стаття в фаховому науковому виданні та 3 тези доповідей на міжнародних науково-практичних конференціях.

Бібліографію публікацій приведено нижче без укавання авторів для забезпечення анонімності конкурсної роботи:

1. Гармонізаційний підхід до державного регулювання розвитку автомобільної промисловості: базові постулати, переваги, недоліки. *Економіка. Фінанси. Право.* (підтверджено довідкою фахового економічного видання)

2. Проблеми розвитку автомобілебудування України. *Проблеми розвитку економіки підприємства: погляд молоді: Матеріали XII Міжнародної наукової конференції здобувачів вищої освіти (м. Харків, 15 березня 2019 року)*, 2019. С. 21-22.

3. Вітчизняний досвід державного регулювання розвитку автомобілебудівної галузі. *Проблеми розвитку економіки підприємства: погляд молоді: Матеріали XII Міжнародної наукової конференції здобувачів вищої освіти (м. Харків, 15 березня 2019 року)*, 2019. С. 51-53.

4. Перспективи створення Західного автомобільного кластеру в Україні. *Проблеми та перспективи розвитку підприємництва: Матеріали XIII Міжнародної науково-практичної конференції (м. Харків, 6 грудня 2019 року)*, 2019. С. 37-39.

Окремі результати наукової роботи відзначені дипломом I ступеня Всеукраїнського конкурсу студентських наукових робіт з природничих, технічних та гуманітарних наук у 2018/2019 навчальному році за напрямом «Економіка автомобільного транспорту».

Результати дослідження мають не лише теоретичну цінність, а й практичну значущість, так як можуть застосовуватися провідними підприємствами автомобілебудівної галузі України, органами державної влади, до відання яких належить управління розвитком вітчизняної автомобільної промисловості.

1 АВТОМОБІЛЬНА ПРОМИСЛОВІСТЬ ЯК ЧАСТИНА НАЦІОНАЛЬНОЇ ЕКОНОМІКИ УКРАЇНИ

1.1 Автомобілебудівний комплекс України в світовій автомобільній індустрії

Ще на початку 2000-х років автомобілебудівний комплекс України був вагомим гравцем на світовому ринку автомобілебудівної продукції. Така ситуація була спричинена декількома факторами: по-перше, потужним промисловим комплексом України, що був спроможний до збільшення обсягу виробництва автомобілів і зменшення витрат за рахунок ефектів спеціалізації та кооперації; по-друге, протекційною політикою держави, що отримала відображення в ряду нормативно-правових актів. Серед таких державних «протекторів» вітчизняної автомобільної промисловості в зазначений період, в першу чергу, доцільно виділити Закон України «Про розвиток автомобільної промисловості» (введений у дію в 2004 році, втратив чинність у 2009 році) та Закон України «Про стимулювання виробництва автомобілів в Україні» (введений у дію в 1997 році, втратив чинність у 2008 році). З урахуванням зазначеної трансформації нормативно-правового підґрунтя державного регулювання розвитку автомобільної промисловості в Україні, прослідкуємо зміну місця вітчизняного автомобілебудівного комплексу в світовій автомобільній індустрії (табл. 1.1).

Таблиця 1.1 – Місце України в рейтингу країн-автовиробників у 2004-2018 рр. *

Країна-автовиробник	Місце в топ-40 країн-автовиробників за роками														
	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Україна	33	32	30	27	27	38	38	36	36	37	40	40	40	40	40

* складено авторами за [1-15].

Дані табл. 1.1 наглядно ілюструють покращення позицій України в рейтингу країн-автовиробників до 2008 року та різке погіршення рейтингової позиції, починаючи з 2009 року. Сьогодні Україна все ще присутня в топ-40 світових автовиробників, але займає в рейтингу останню позицію.

Отримані дані підтвердили авторську тезу щодо чутливості розвитку автомобільної промисловості до державних регуляторних дій.

1.2 Тенденції та закономірності розвитку автомобільної промисловості України

У вітчизняній автомобільній промисловості чільне місце належить легковому автомобілебудуванню, вантажному автомобілебудуванню та автобусобудуванню. Виробництвом легкових автомобілів займаються ПАТ «Запорізький автомобілебудівний завод» і ПрАТ «Єврокар». Раніше до числа легкових автомобілебудівників входила й корпорація «Богдан». На виробництві вантажних автомобілів спеціалізуються ПрАТ «АвтоКрАЗ», ПАТ «Запорізький автомобілебудівний завод» і корпорація «Богдан». Найбільше виробників зберіглося в сфері автобусобудування України: ПАТ «Запорізький автомобілебудівний завод», корпорація «Богдан», ПрАТ «Бориспільській автомобільний завод», ПрАТ «Часівоярські автобуси», ПрАТ «Чернігівський автозавод» і ПАТ «Черкаський автобус».

Табл. 1.2 містить зведені дані щодо виробничої активності вітчизняних автомобілебудівних підприємств.

Таблиця 1.2 – Виробнича активність автомобілебудівних підприємств України в 2014-2018 рр. *

Виробництво автомобілів	Обсяги виробництва автомобілів за роками				
	2014	2015	2016	2017	2018
1	2	3	4	5	6
ПАТ «Запорізький автомобілебудівний завод»					
легкових	19257	12779	3624	403	1151
вантажних	746	317	229	118	479
автобусів	297	31	84	5	44

1	2	3	4	5	6
корпорація «Богдан»					
легкових	5952	1999	0	0	0
вантажних	284	122	6	0	0
автобусів	496	64	54	78	110
ПрАТ «Єврокар»					
легкових	11494	3649	2030	3937	6145
ПрАТ «АвтоКрАЗ»					
вантажних	891	1388	1401	480	0
ПрАТ «Бориспільській автомобільний завод»					
автобусів	696	110	1	0	0
ПрАТ «Часівоярські автобуси»					
автобусів	316	169	174	37	90
ПрАТ «Чернігівський автозавод»					
автобусів	281	185	254	3	178
ПАТ «Черкаський автобус»					
автобусів	389	370	332	198	382

* складено авторами за [16-20].

Конкуреноспроможність автомобілебудівної продукції зазначених виробників характеризує наявність/відсутність автомобілів вітчизняного виробництва в топ-10 лідерів автомобільного ринку України (табл. 1.3).

Таблиця 1.3 – Місце вітчизняних автовиробників в рейтингу лідерів автомобільного ринку України у 2014-2018 рр. *

Виробники	Місце в топ-10 лідерів автомобільного ринку за роками				
	2014	2015	2016	2017	2018
Ринок легкових автомобілів					
ПАТ «ЗАЗ»	3	3	10	-	-
ПрАТ «Єврокар»	7	9	4	4	5
корпорація «Богдан»	-	-	-	-	-
Ринок вантажних автомобілів					
ПрАТ «АвтоКрАЗ»	-	-	-	-	-
ПАТ «ЗАЗ»	8	8	-	-	-
корпорація «Богдан»	-	-	-	-	-
Ринок автобусів					
ПАТ «ЗАЗ»	5	5	6	7	9
корпорація «Богдан»	8	7	4	5	-
ПрАТ «БАЗ»	-	-	-	-	-
ПрАТ «Часівоярські автобуси»	4	1	3	4	5
ПрАТ «Чернігівський автозавод»	2	3	5	2	4
ПАТ «Черкаський автобус»	3	2	2	1	1

* складено авторами за [16-20].

З даних табл. 1.3 бачимо, що найбільш сильні конкурентні позиції вітчизняним автовиробникам вдається утримувати на національному автобусному ринку. Тоді як на ринку легкових автомобілів і вантажних автомобілів національні виробники програють у конкурентній боротьбі з зарубіжними брендами. Виняток становить ПрАТ «Єврокар», який не виробляє продукцію власного бренду, а спеціалізується на складанні легкових автомобілів чеського бренду Skoda.

Така ситуація закономірно призводить до виникнення питання: чи потрібно Україні взагалі-то прагнути до збереження власного автентичного автомобілебудівного комплексу, чи більш доцільним буде повномасштабний перехід до автоскладальної діяльності на засадах співробітництва з зарубіжними автоконцернами? Обидві альтернативи пов'язані зі значними ризиками та обмеженнями. Якщо розглядати автомобільну промисловість як частину національної економіки, то більш доцільним є повноцінне виробництво автомобілів, адже в цьому випадку підтримується розвиток суміжних галузей і досягається синергія в забезпеченні внеску підгалузі до формування ВВП, зайнятості населення, активізації інноваційно-інвестиційної діяльності тощо. Звичайно, автоскладальна діяльність не зможе забезпечити такого масштабного соціально-економічного ефекту на макрорівні. Також розвиток автоскладання нерозривно пов'язаний зі значними капітальними інвестиціями від іноземних інвесторів, що виглядає проблематичним у контексті зниження інвестиційної привабливості України.

2 ДЕРЖАВНЕ РЕГУЛЮВАННЯ РОЗВИТКУ АВТОМОБІЛЬНОЇ ПРОМИСЛОВОСТІ УКРАЇНИ

2.1 Зарубіжний досвід державного регулювання розвитку автомобільної промисловості

Справедливим буде відзначити, що для багатьох країн світу «автомобілебудівне диво» стало реальністю за активної участі держави. Власне, в переважній більшості сьогоденних автомобільних лідерів навіть ініціатива щодо розвитку автомобільної промисловості належала державі.

Розглянемо основні заходи, що застосовувалися урядами країн, які сьогодні посідають найвищі місця в рейтингу автовиробників (табл. 2.1).

Таблиця 2.1 – Заходи державного впливу на розвиток автомобільної промисловості в країнах світу *

Країна	Заходи державного регулювання розвитку автомобільної промисловості
1	2
США	<ul style="list-style-type: none"> - підтримка підприємницької ініціативи автоконструкторів; - прийняття «Кодексу чесної конкуренції»; - надання федеральних гарантій автовиробникам у період кризи; - стимулювання створення спільних підприємств в автомобільній промисловості; - проведення Федеральної утилізаційної програми; - реалізація Програми підтримки виробників автокомпонентів.
ЄС	<ul style="list-style-type: none"> - обмеження імпорту автомобілів; - субсидування автовиробників через інструменти пільгового оподаткування, державного інвестування, кредитування, поручительства; - стимулювання інноваційної діяльності автовиробників; - посилення вимог до екологічності автомобілів.
Китай	<ul style="list-style-type: none"> - встановлення надвисокого імпортного мита на автомобілі; - обмеження імпорту автомобілів; - встановлення вимоги до наявності у статутному фонді автовиробників не менше 50% іноземних інвестицій; - стимулювання автоскладальної діяльності з регламентацією рівня локалізації виробництва; - дотації населенню на придбання гібридних автомобілів і електромобілів.
Японія	<ul style="list-style-type: none"> - стимулювання інноваційного розвитку автомобільної промисловості; - квотування кількості імпортованих автомобілів; - підвищення ставки імпортного мита; - диференціація податку з продажу автомобілів для стимулювання населення до придбання екологічно безпечніших автомобілів.

1	2
Південна Корея	<ul style="list-style-type: none"> - стимулювання автоскладальної діяльності; - розвиток суміжних галузей задля максимізації рівня локалізації виробництва автомобілів; - підвищення імпортного мита на автомобілі; - заборона імпорту деталей і комплектуючих для автомобілів; - пільгове кредитування та державне фінансування розвитку техніко-технологічної бази автовиробників; - програма «Народний автомобіль».
Індія	<ul style="list-style-type: none"> - державні програми імпортозаміщення в сфері автомобілебудування; - підвищення ставки імпортного мита на автомобілі; - періодичне введення тимчасових заборон на імпорт автомобілів; - часткове зняття обмежень щодо іноземного інвестування в автомобільну промисловість; - повернення податків автовиробникам-експортерам.

* складено авторами за [21-25].

Узагальнюючі дані табл. 2.1, можна вивести деяку «універсальну формулу» державного регулювання розвитку автомобільної промисловості в умовах кризи автомобілебудівного комплексу.

Етап 1. Залучення іноземного капіталу та забезпечення трансферу новітніх технологій через організацію автоскладальної діяльності на засадах франчайзингу або шляхом створення спільних автомобілебудівних підприємств.

Етап 2. Розвиток суміжних галузей для забезпечення максимізації локалізації автоскладальної діяльності. Законодавча регламентація рівня локалізації автоскладальної діяльності.

Етап 3. Обмеження імпорту автокомплектуювальних виробів задля підвищення конкурентоспроможності продукції вітчизняних суміжних галузей.

Етап 4. Поступовий перехід від автоскладання до автовиробництва. Законодавча регламентація обладнання підприємств автомобільної промисловості. Стимулювання попиту на внутрішньому ринку на вітчизняні автомобілі (реалізація державних програм на кшталт «Народний автомобіль», «Сімейний автомобіль», «Перший автомобіль», «Утилізаційна програма»). Обмеження імпорту автомобілів і підвищення імпортного мита на автомобілі.

Етап 5. Державне субсидування вітчизняних автовиробників через пільгове оподаткування, інвестування, кредитування. Державне фінансування інноваційної діяльності підприємств автомобільної промисловості. Повернення податків автовиробникам-експортерам.

Етап 6. Поступове підвищення вимог до екологічності автомобілів. Стимулювання населення до придбання екологічно безпечних автомобілів.

Розглянемо наскільки наявний вітчизняний досвід державного регулювання розвитку автомобільної промисловості відповідає виведеній «універсальній формулі».

2.2 Вітчизняний досвід державного регулювання розвитку автомобільної промисловості

Відображенням державної політики щодо розвитку автомобільної промисловості в будь-якій державі є нормативно-правова база. Дослідимо еволюцію нормативно-правового забезпечення розвитку автомобільної промисловості в Україні (табл. 2.2).

Таблиця 2.2 – Нормативно-правове забезпечення розвитку автомобільної промисловості в Україні *

Рік	Нормативно-правовий акт	Положення, що регламентуються
1	2	3
1993	Постанова Кабінету Міністрів України «Про Програму розвитку автомобілебудування»	Програма розвитку автомобілебудування, розроблена Міністерством машинобудування, військово-промислового комплексу і конверсії разом з іншими міністерствами і відомствами, підприємствами і організаціями [26]
1994	Постанова Кабінету Міністрів України «Про встановлення граничного рівня торговельної і постачальницько-збутової надбавки (націнки) на легкові автомобілі вітчизняного виробництва»	Установити граничний рівень торговельної і постачальницько-збутової надбавки (націнки) на легкові автомобілі вітчизняного виробництва у разі їх реалізації кінцевому споживачеві незалежно від кількості разів перепродажу в розмірі 10 відсотків до ціни виробника, включаючи витрати на транспортування від станції (порту, пристані) відправлення до станції (порту, пристані) призначення [27]

1	2	3
1995	Постанова Верховної Ради України «Про стабілізацію роботи підприємств-виробників легкових і вантажопасажирських автомобілів»	Звільнити до прийняття Верховною Радою України Закону України про перелік товарів (продукції), на які встановлюється акцизний збір, та ставки цього збору від оподаткування акцизним збором та сплати податку на добавлену вартість обороти з реалізації легкових і вантажопасажирських автомобілів вітчизняного виробництва [28]
1997	Закон України «Про стимулювання виробництва автомобілів в Україні»	Перелік товарів (у тому числі машинокомплектів), при ввезенні яких на митну територію України не справляються податки (ввізне мито, податок на додану вартість), якщо такі товари не виробляються на території України [29]
1998	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»	Порядок звільнення від обкладення акцизним збором оборотів з реалізації легкових, вантажно-пасажирських автомобілів, мотоциклів, що виробляються українськими підприємствами усіх форм власності [30]
2002	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»	Перелік товарів (включаючи машинокомплекти), що використовуються для будівництва та виробничої діяльності підприємств з виробництва автомобілів і комплектуючих виробів до них, під час ввезення (пересилання) яких на митну територію України в період до 1 січня 2008 р. не справляються ввізне мито і податок на додану вартість, якщо такі товари не виробляються підприємствами на території України [31]
2003	Постанова Кабінету Міністрів України «Про затвердження Інвестиційної програми виробництва вантажних автомобілів, автобусів, комплектуючих виробів і запасних частин до них ЗАТ «Львівський автомобільний завод»»	Інвестиційна програма виробництва вантажних автомобілів, автобусів, комплектуючих виробів і запасних частин до них закритим акціонерним товариством «Львівський автомобільний завод» [32]

1	2	3
2003	Постанова Кабінету Міністрів України «Про затвердження Інвестиційної програми виробництва вантажних автомобілів і автобусів ВАТ «Луцький автомобільний завод»»	Інвестиційна програма виробництва вантажних автомобілів і автобусів відкритим акціонерним товариством «Луцький автомобільний завод» [33]
2004	Закон України «Про розвиток автомобільної промисловості України»	Використання виробничого, науково-технічного та експортного потенціалу вітчизняного автомобілебудування, яке визначається як пріоритетна галузь економіки України; на створення сприятливих умов для залучення інвестицій, у тому числі іноземних, а також на забезпечення економічних інтересів держави в нарощуванні обсягів виробництва українських підприємств і приведення національного законодавства у відповідність з вимогами ГАТТ/СОТ та Угоди про партнерство та співробітництво між Україною та Європейськими співтовариствами та їх державами-членами [34]
2004	Постанова Кабінету Міністрів України «Про затвердження Інвестиційної програми виробництва вантажних автомобілів та автобусів ТОВ «Кременчуцький автоскладальний завод»»	Інвестиційна програма виробництва вантажних автомобілів та автобусів товариством з обмеженою відповідальністю «Кременчуцький автоскладальний завод» [35]
2006	Розпорядження Кабінету Міністрів України «Про схвалення Концепції розвитку автомобільної промисловості та регулювання ринку автомобілів у період до 2015 року»	Концепція розвитку автомобільної промисловості та регулювання ринку автомобілів у період до 2015 року, метою якої є забезпечення розвитку вітчизняної автомобільної промисловості, просування вітчизняної продукції на міжнародний ринок, а також підвищення ефективності виробництва конкурентоспроможної автомобільної техніки шляхом модернізації діючих і утворення нових підприємств [36]
2008	Постанова Кабінету Міністрів України «Про затвердження Ліцензійних умов провадження господарської діяльності, пов'язаної з виробництвом автомобілів та автобусів, і порядку здійснення контролю за їх додержанням»	Ліцензійні умови провадження господарської діяльності, пов'язаної з виробництвом автомобілів та автобусів. Порядок здійснення контролю за додержанням Ліцензійних умов провадження господарської діяльності, пов'язаної з виробництвом автомобілів та автобусів [37]

1	2	3
2014	Розпорядження Кабінету Міністрів України «Про схвалення Концепції Державної цільової економічної програми розвитку легкового автомобілебудування на період до 2020 року»	Концепція Державної цільової економічної програми розвитку легкового автомобілебудування на період до 2020 року, метою якої є забезпечення розвитку та конкурентоспроможності вітчизняного легкового автомобілебудування, що базується на інноваційно-інвестиційній моделі розвитку, з рівнем локалізації понад 55 відсотків, покриттям внутрішнього попиту автомобілями вітчизняного виробництва на 70 відсотків, збільшенням до 2020 року випуску легкових автомобілів до 734,4 тис. одиниць та нарощуванням експортного потенціалу до 220,3 тис. автомобілів [38]
2014	Закон України «Про внесення змін до Податкового кодексу України щодо відміни екологічного податку за утилізацію знятих з експлуатації транспортних засобів та оподаткування акцизним податком операцій з переобладнання ввезеного на митну територію України транспортного засобу у підакцизний легковий автомобіль»	Зміни до Податкового кодексу України щодо відміни екологічного податку за утилізацію знятих з експлуатації транспортних засобів та оподаткування акцизним податком операцій з переобладнання ввезеного на митну територію України транспортного засобу у підакцизний легковий автомобіль [39]
2016	Постанова Кабінету Міністрів України «Про затвердження Методики визначення середньоринкової вартості легкових автомобілів та внесення змін у додатки 1 і 2 до Порядку визначення середньоринкової вартості легкових автомобілів, мотоциклів, мопедів»	Методика визначення середньоринкової вартості легкових автомобілів. Порядок визначення середньоринкової вартості легкових автомобілів, мотоциклів, мопедів [40]
2018	Закон України «Про внесення змін до Митного кодексу України та деяких інших законодавчих актів України щодо ввезення транспортних засобів на митну територію України»	Зміни до Митного кодексу України та деяких інших законодавчих актів України щодо ввезення транспортних засобів на митну територію України [41]

1	2	3
2018	Закон України «Про внесення змін до Податкового кодексу України щодо оподаткування акцизним податком легкових транспортних засобів»	Зміни до Податкового кодексу України щодо оподаткування акцизним податком легкових транспортних засобів [42]

* складено авторами за [26-42].

За даними табл. 2.2 наглядно прослідковуються кардинальні зміни в державній політиці щодо розвитку автомобільної промисловості України: від повсякчасної підтримки автовиробників і стимулювання виробництва автомобілів до переважної байдужості до долі автомобілебудівного комплексу. Так, за останнє десятиліття можновладці спроміглися лише до розроблення Концепції Державної цільової економічної програми розвитку легкового автомобілебудування на період до 2020 року (яка фактично не виконується) та до внесення деяких змін до Митного кодексу України та Податкового кодексу України задля протидії явищу поширення «єврономерів». Але комплекс проблем і перепон розвитку вітчизняного автомобілебудування значно ширший: від проблем матеріально-технічного забезпечення до перепон інноваційному розвитку.

Автомобільна промисловість як частина машинобудівного комплексу наразі віднесена до пріоритетних галузей економіки в Україні. Лише цей факт вже має спонукати можновладців до перегляду позиції щодо розвитку вітчизняного автомобілебудівного комплексу.

Але справедливим буде й відзначити ще той факт, що сьогоdnішній стан вітчизняного автомобілебудівного комплексу та, відповідно, неефективність державного регулювання розвитку автомобільної промисловості в Україні, не є провиною лише органів державної влади, до відання яких віднесені питання розвитку автомобілебудування. Застарілими є самі підходи й інструментарій державного регулювання розвитку автомобільної промисловості в Україні.

2.3 Перспективи реформування державного регулювання розвитку автомобільної промисловості в Україні

На нашу думку, хибним є сам підхід до формування державної стратегії розвитку автомобілебудування України: він є суто централізованим, таким, що не враховує особливості перебігу економічних процесів на конкретних автомобілебудівних підприємствах. Натомість, як свідчать результати, представлені в теоретичній частині роботи, нині вітчизняне автомобілебудування представлене невеликою кількістю автовиробників, що в цілому актуалізує застосування гармонізаційного підходу для формування державної стратегії розвитку автомобілебудування України.

Таким чином, новітнім підходом до державного регулювання розвитку автомобільної промисловості України вважаємо гармонізаційний підхід, заснований головним чином на:

- попередньому узгодженні державної стратегії розвитку автомобілебудівного комплексу із загальнодержавними стратегічними імперативами;
- подальшому формуванні державної стратегії розвитку автомобілебудування акумульовано через узагальнення стратегій розвитку автомобілебудівних підприємств.

Відповідно до гармонізаційного підходу формування державної стратегії розвитку автомобілебудування має відбуватися у наступній послідовності:

Етап 1. Аналіз чинних загальнодержавних стратегічних імперативів, систематизація їх завдань за уніфікованими блоками на кшталт «матеріально-технічне забезпечення», «кадрово-управлінське забезпечення», «фінансово-інвестиційне забезпечення», «технологічно-інноваційне забезпечення», «маркетингово-ринкове забезпечення», «організаційно-інфраструктурне забезпечення» тощо.

Етап 2. За розмірами уніфікованих блоків завдань загальнодержавних стратегічних імперативів визначення пріоритетних напрямків державної стратегії розвитку автомобільної промисловості як підгалузі машинобудування

Етап 3. Вивчення передового зарубіжного досвіду державного стимулювання розвитку автомобільної промисловості та ідентифікація особливостей публічного управління розвитком автомобілебудівного комплексу на різних етапах його життєвого циклу.

Етап 4. Формування проєкту державної стратегії розвитку автомобільної промисловості у відповідності до загальнодержавних стратегічних імперативів та з урахуванням кращих світових практик у сфері публічного управління розвитком автомобілебудівного комплексу.

Етап 5. Формування стратегій розвитку легкового автомобілебудування, вантажного автомобілебудування та автобусобудування через узагальнення та гармонізаційну адаптацію стратегій розвитку автомобілебудівних підприємств з урахуванням етапів їх життєвих циклів.

Етап 6. Гармонізація елементів проєкту державної стратегії розвитку автомобільної промисловості та стратегій розвитку автомобілебудівних підприємств за алгоритмом, їх взаємне коригування;

Етап 7. Формування гармонізованої державної стратегії розвитку автомобільної промисловості.

Застосування гармонізаційного підходу до державного регулювання розвитку автомобільної промисловості дозволяє сформувати державну стратегію, максимально враховуючу стратегії розвитку підприємств галузі.

Також виокремлення пріоритетних напрямків державної стратегії розвитку автомобільної промисловості із загальнодержавних стратегічних імперативів сприяє гармонізації та, тим самим, синергізації нормативно-правової бази.

Наглядно модель формування державної стратегії розвитку автомобілебудування України на засадах гармонізаційного підходу наведено на рис. 2.1.

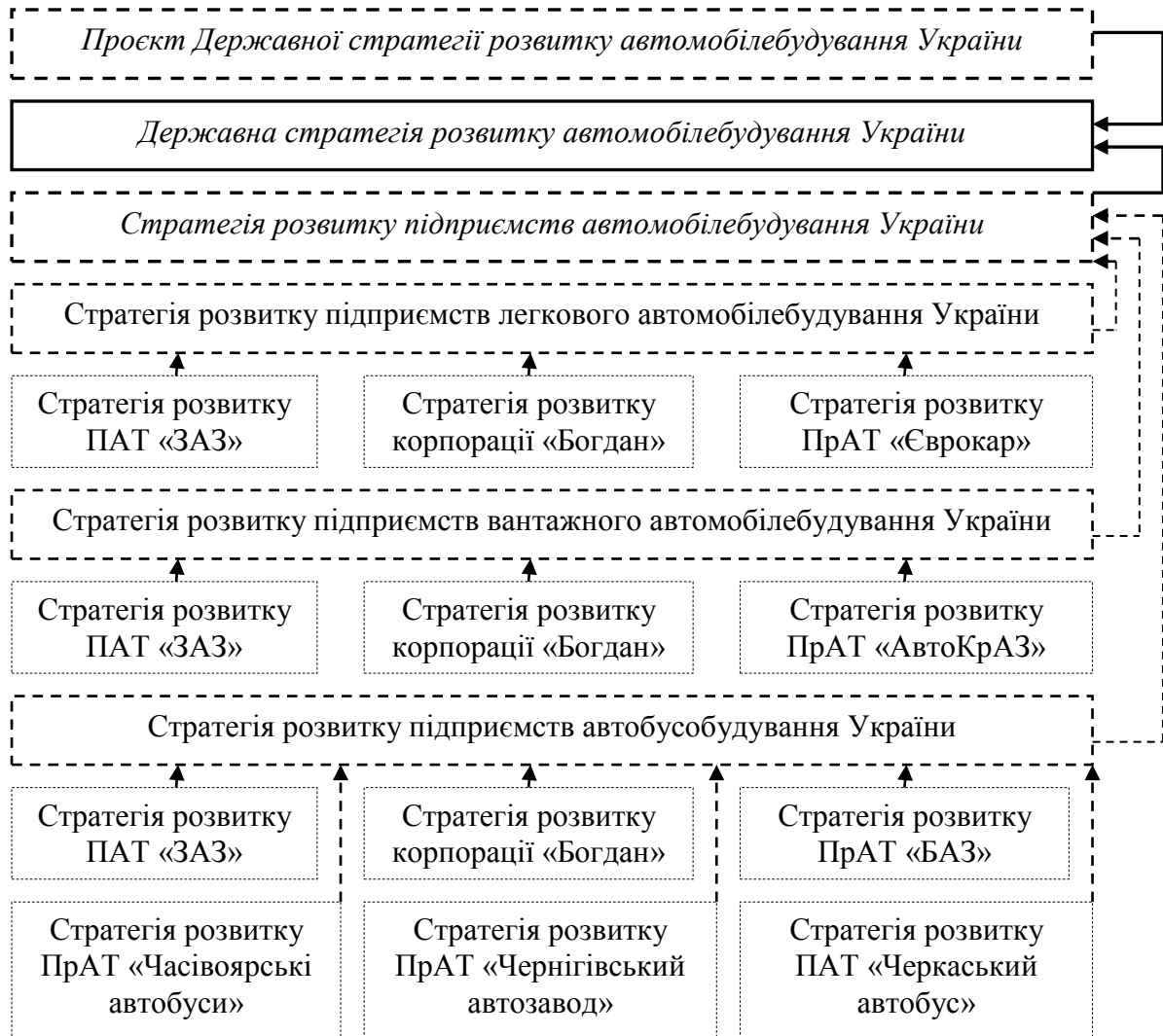


Рисунок 2.1 – Модель формування державної стратегії розвитку автомобілебудування України на засадах гармонізаційного підходу (авторська розробка)

Звичайно, існують певні обмеження щодо застосування гармонізаційного підходу до державного регулювання розвитку автомобільної промисловості. До таких обмежень вважаємо доцільним віднести:

- невелику кількість суб'єктів автомобілебудівного комплексу, зі зростанням якої буде знижуватися якість процедури гармонізації;
- ординарність проблем і перепон розвитку автомобілебудівних підприємств задля максимального спрощення процедури гармонізації;
- ризики лобіювання інтересів окремих автовиробників і зловживання державної підтримкою автомобілебудівними підприємствами.

Також слід наголосити на тому, що в контексті того, що застосування гармонізаційного підходу може призвести до спотворення конкурентного середовища на автомобільному ринку з огляду на посилення державного протекціонізму вітчизняних автовиробників рекомендується обов'язково обмежувати в часі та систематично контролювати реалізацію державних стратегій розвитку автомобільної промисловості, розроблених на засадах гармонізації із загальнодержавними стратегічними імперативами та стратегіями розвитку автовиробників.

У таких умовах актуалізується доцільність застосування програмно-цільового методу державного регулювання розвитку автомобільної промисловості України.

Як зазначалося вище, на сьогоднішній день державне програмування розвитку автомобільної промисловості України отримало відображення у Концепції Державної цільової економічної програми розвитку легкового автомобілебудування на період до 2020 року. Строк реалізації даного програмного документу спливає і закономірно постає необхідність розроблення проєкту Державної цільової програми розвитку автомобільної промисловості України на період до 2025 року, який би містив в основі гармонізовану Стратегію розвитку автомобілебудування України.

Утім, критичний аналіз структури та змісту Концепції Державної цільової економічної програми розвитку легкового автомобілебудування на період до 2020 року, дозволяє сформулювати деякі рекомендації щодо вдосконалення даного програмного документу (табл. 2.3).

Таблиця 2.3 – Рекомендації з удосконалення Концепції Державної цільової економічної програми розвитку легкового автомобілебудування в Україні на період до 2020 року (КДЦЕПРЛА) *

Елемент КДЦЕПРЛА	Рекомендації з удосконалення
Мета програми	Потребує уточнення запланований внаслідок реалізації КДЦЕПРЛА рівень покриття внутрішнього попиту автомобілями вітчизняного виробництва: в меті вказано – 70%, а в очікуваних результатах – 57%.
Визначення оптимального варіанта розв'язання проблеми	Потребують уточнення: 1) загальний обсяг бюджетних коштів, необхідний для реалізації кожного з альтернативних варіантів розв'язання проблем розвитку вітчизняного легкового автомобілебудування; 2) перелік світових автоконцернів, котрих згідно оптимального варіанту реалізації КДЦЕПРЛА планується залучити до виробництва автомобілів в Україні як потужній виробничій площадці.
Шляхи і способи розв'язання проблеми	Потребує уточнення поетапний порядок реалізації обраних шляхів і способів розв'язання виявлених проблем із зазначенням тривалості, паралельності та послідовності робіт.
Очікувані результати	Потребує уточнення внесок провідних вітчизняних автомобілебудівних підприємств у досягнення очікуваних кількісних результатів реалізації КДЦЕПРЛА (створення близько 175,8 тис. нових робочих місць, зростання обсягів виробництва в Україні легкових автомобілів до 734,4 тис. одиниць, відновлення частки легкових автомобілів вітчизняного виробництва в загальному обсязі споживання автомобілів на внутрішньому ринку до 57 відсотків, збільшення податкових надходжень від підприємств легкового автомобілебудування до бюджетів усіх рівнів у розмірі близько 47,7 млрд. гривень).
Оцінка фінансових, матеріально-технічних, трудових ресурсів	Потребують уточнення: 1) орієнтований обсяг фінансування реалізації КДЦЕПРЛА по рокам і його розподілення за джерелами фінансування; 2) організаційна структура реалізації КДЦЕПРЛА (перелік установ, що беруть участь у реалізації КДЦЕПРЛА, їх підпорядкування; список відповідальних осіб, розподілення між ними прав і обов'язків); 3) відповідальність ієрархічних рівнів організаційної структури реалізації КДЦЕПРЛА за її невиконання або неналежне виконання; 4) внутрішнє та зовнішнє організаційне забезпечення реалізації КДЦЕПРЛА; 5) внутрішнє та зовнішнє інформаційне забезпечення реалізації КДЦЕПРЛА.

* авторська розробка.

Надані рекомендації зі структурно-змістовного вдосконалення Концепції Державної цільової економічної програми розвитку легкового автомобілебудування на період до 2020 року слід врахувати при розробленні проєкту Державної цільової програми розвитку автомобільної промисловості України на період до 2025 року.

ВИСНОВКИ

У науковій роботі отримано такі результати:

- досліджено місце України в світовій автомобільній індустрії через аналіз місця країни в топ-40 країн автовиробників. Виявлено закономірність покращення позицій України в рейтингу країн-автовиробників до 2008 року та різке погіршення рейтингової позиції, починаючи з 2009 року. Такі зміни спричинені головним чином впливом декількох факторів: світової фінансової кризи; дострокового припинення державної протекції розвитку автомобільної промисловості через виведення з дії Закону України «Про розвиток автомобільної промисловості» та Закону України «Про стимулювання виробництва автомобілів в Україні». Сьогодні Україна все ще присутня в топ-40 світових автовиробників, але займає в рейтингу останню позицію;

- здійснено аналіз тенденцій і закономірностей розвитку автомобільної промисловості України. Виявлено, що найбільш сильні конкурентні позиції вітчизняним автовиробникам вдається утримувати на національному автобусному ринку. Тоді як на ринку легкових автомобілів і вантажних автомобілів національні виробники програють у конкурентній боротьбі з зарубіжними брендами. Виняток становить ПрАТ «Єврокар», який не виробляє продукцію власного бренду, а спеціалізується на складанні легкових автомобілів чеського бренду Skoda;

- на підставі узагальнення передового зарубіжного досвіду державного регулювання розвитку автомобільної промисловості введено «універсальну формулу» державного регулювання розвитку автомобільної промисловості в умовах кризи автомобілебудівного комплексу: Етап 1. Залучення іноземного капіталу та забезпечення трансферу новітніх технологій через організацію автоскладальної діяльності на засадах франчайзингу або шляхом створення спільних автомобілебудівних підприємств; Етап 2. Розвиток суміжних галузей для забезпечення максимізації локалізації автоскладальної діяльності. Законодавча регламентація рівня локалізації автоскладальної

діяльності; Етап 3. Обмеження імпорту автокомплектувальних виробів задля підвищення конкурентоспроможності продукції вітчизняних суміжних галузей; Етап 4. Поступовий перехід від автоскладання до автовиробництва. Законодавча регламентація обладнання підприємств автомобільної промисловості. Стимулювання попиту на внутрішньому ринку на вітчизняні автомобілі (реалізація державних програм на кшталт «Народний автомобіль», «Сімейний автомобіль», «Перший автомобіль», «Утилізаційна програма»). Обмеження імпорту автомобілів і підвищення імпортного мита на автомобілі; Етап 5. Державне субсидування вітчизняних автовиробників через пільгове оподаткування, інвестування, кредитування. Державне фінансування інноваційної діяльності підприємств автомобільної промисловості. Повернення податків автовиробникам-експортерам; Етап 6. Поступове підвищення вимог до екологічності автомобілів. Стимулювання населення до придбання екологічно безпечних автомобілів;

- прослідковано еволюцію нормативно-правового забезпечення державного регулювання розвитку автомобільної промисловості в Україні. Виявлено кардинальні зміни в державній політиці щодо розвитку автомобільної промисловості України: від повсякчасної підтримки автовиробників і стимулювання виробництва автомобілів до переважної байдужості до долі автомобілебудівного комплексу. Але справедливим буде й відзначити ще той факт, що сьогоdnішній стан вітчизняного автомобілебудівного комплексу та, відповідно, неефективність державного регулювання розвитку автомобільної промисловості в Україні, не є провинною лише органів державної влади, до відання яких віднесені питання розвитку автомобілебудування. Застарілими є самі підходи й інструментарій державного регулювання розвитку автомобільної промисловості в Україні;

- запропоновано гармонізаційний підхід як новітній підхід до формування державної стратегії розвитку автомобільної промисловості в Україні. Особливостями гармонізаційного підходу до державного регулювання розвитку автомобільної промисловості є: попереднє узгодження

державної стратегії розвитку автомобілебудівного комплексу із загальнодержавними стратегічними імперативами; подальше формування державної стратегії розвитку автомобілебудування акумульовано через узагальнення стратегій розвитку автомобілебудівних підприємств. Зазначено на необхідності забезпечення строковості застосування гармонізаційного підходу до державного регулювання розвитку автомобільної промисловості в Україні для недопущення спотворення конкурентного середовища на національному автомобільному ринку. Задля забезпечення вказаної строковості слід застосовувати програмно-цільовий метод державного регулювання розвитку автомобільної промисловості, що має отримати відображення в проєкті Державної цільової програми розвитку автомобільної промисловості України на період до 2025 року, який буде мати в основі гармонізовану стратегію розвитку автомобільної промисловості та враховувати рекомендації щодо структурно-змістовного вдосконалення Концепції Державної цільової економічної програми розвитку легкового автомобілебудування на період до 2020 року.

Результати дослідження мають не лише теоретичну цінність, а й практичну значущість, так як можуть застосовуватися провідними підприємствами автомобілебудівної галузі України, органами державної влади, до відання яких належить управління розвитком вітчизняної автомобільної промисловості.

ПЕРЕЛІК ПОСИЛАНЬ

1. World motor vehicle production in 2004. Statistics of the OICA. URL: <http://www.oica.net/category/production-statistics/2004-statistics>.
2. World motor vehicle production in 2005. Statistics of the OICA. URL: <http://www.oica.net/category/production-statistics/2005-statistics>.
3. World motor vehicle production in 2006. Statistics of the OICA. URL: <http://www.oica.net/category/production-statistics/2006-statistics>.
4. World motor vehicle production in 2007. Statistics of the OICA. URL: <http://www.oica.net/category/production-statistics/2007-statistics>.
5. World motor vehicle production in 2008. Statistics of the OICA. URL: <http://www.oica.net/category/production-statistics/2008-statistics>.
6. World motor vehicle production in 2009. Statistics of the OICA. URL: <http://www.oica.net/category/production-statistics/2009-statistics>.
7. World motor vehicle production in 2010. Statistics of the OICA. URL: <http://www.oica.net/category/production-statistics/2010-statistics>.
8. World motor vehicle production in 2011. Statistics of the OICA. URL: <http://www.oica.net/category/production-statistics/2011-statistics>.
9. World motor vehicle production in 2012. Statistics of the OICA. URL: <http://www.oica.net/category/production-statistics/2012-statistics>.
10. World motor vehicle production in 2013. Statistics of the OICA. URL: <http://www.oica.net/category/production-statistics/2013-statistics>.
11. World motor vehicle production in 2014. Statistics of the OICA. URL: <http://www.oica.net/category/production-statistics/2014-statistics>.
12. World motor vehicle production in 2015. Statistics of the OICA. URL: <http://www.oica.net/category/production-statistics/2015-statistics>.
13. World motor vehicle production in 2016. Statistics of the OICA. URL: <http://www.oica.net/category/production-statistics/2016-statistics>.
14. World motor vehicle production in 2017. Statistics of the OICA. URL: <http://www.oica.net/category/production-statistics/2017-statistics>.

15. World motor vehicle production in 2018. Statistics of the OICA. URL: <http://www.oica.net/category/production-statistics/2018-statistics>.

16. Виробництво та продаж автомобілів в Україні в 2014 році. Статистика «УкрАвтопром». URL: <http://ukrautoprom.com.ua/uk/statistika/statistika-2014>.

17. Виробництво та продаж автомобілів в Україні в 2015 році. Статистика «УкрАвтопром». URL: <http://ukrautoprom.com.ua/uk/statistika/statistika-2014-2>.

18. Виробництво та продаж автомобілів в Україні в 2016 році. Статистика «УкрАвтопром». URL: <http://ukrautoprom.com.ua/uk/statistika/statistika-2016>.

19. Виробництво та продаж автомобілів в Україні в 2017 році. Статистика «УкрАвтопром». URL: <http://ukrautoprom.com.ua/uk/statistika/statistika-2017>.

20. Виробництво та продаж автомобілів в Україні в 2018 році. Статистика «УкрАвтопром». URL: <http://ukrautoprom.com.ua/ru/statistika/statistika-2018>.

21. Андреев О.В. Перспективи запозичення світової практики застосування протекціонізму для розвитку автомобілебудування. *Теорія та практика державного управління*. 2009. Вип. 1. С. 287-295.

22. Dmytriiev I., Shevchenko I., Kudryavtsev V., Lushnikova O., Zhytnik T. The world experience and a unified model for government regulation of development of the automotive industry. *Public Policy and Administration*. 2019, Vol. 18, Nr. 3, p. 46-58.

23. Керімов П. Державна політика розвитку автомобілебудування: зарубіжний досвід та українські реалії. *Економіст*. 2017. № 4. С. 13-18.

24. Кривоконь О.Г. Заходи державної політики щодо розвитку національного легкового автомобілебудування. *Восточно-Европейский журнал передовых технологий*. 2012. № 3(7). С. 15-19.

25. Приходько В.П. Стимулювання автомобільної промисловості – потенційна можливість переорієнтації економіки України. URL: http://nbuv.gov.ua/UJRN/efek_2014_3_44.

26. Про Програму розвитку автомобілебудування: Постанова Кабінету Міністрів України. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/732-93-п>.

27. Про встановлення граничного рівня торговельної і постачальницько-збутової надбавки (націнки) на легкові автомобілі вітчизняного виробництва: Постанова Кабінету Міністрів України. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/233-94-п>.

28. Про стабілізацію роботи підприємств-виробників легкових і вантажопасажирських автомобілів: Постанова Верховної Ради України. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/461/95-вр>.

29. Про стимулювання виробництва автомобілів в Україні: Закон України. URL: https://ips.ligazakon.net/document/view/z970535?an=1&ed=1997_09_19.

30. Про затвердження Порядку звільнення від обкладення акцизним збором оборотів з реалізації легкових, вантажно-пасажирських автомобілів, мотоциклів, що виробляються українськими підприємствами усіх форм власності: Постанова Кабінету Міністрів України. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/155-98-п>.

31. 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: Постанова Кабінету Міністрів України. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/737-2002-п>.

32. Про затвердження Інвестиційної програми виробництва вантажних автомобілів, автобусів, комплектуючих виробів і запасних частин до них закритим акціонерним товариством «Львівський автомобільний завод»:

Постанова Кабінету Міністрів України. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1100-2003-п>.

33. Про затвердження Інвестиційної програми виробництва вантажних автомобілів і автобусів відкритим акціонерним товариством «Луцький автомобільний завод»: Постанова Кабінету Міністрів України. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1473-2003-п>.

34. Про розвиток автомобільної промисловості України: Закон України. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1624-15>.

35. Про затвердження Інвестиційної програми виробництва вантажних автомобілів та автобусів товариством з обмеженою відповідальністю «Кременчуцький автоскладальний завод»: Постанова Кабінету Міністрів України. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1334-2004-п>.

36. Про схвалення Концепції розвитку автомобільної промисловості та регулювання ринку автомобілів у період до 2015 року: Розпорядження Кабінету Міністрів України. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/452-2006-р>.

37. Про затвердження Ліцензійних умов провадження господарської діяльності, пов'язаної з виробництвом автомобілів та автобусів, і порядку здійснення контролю за їх додержанням: Постанова Кабінету Міністрів України. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/596-2008-п>.

38. Про схвалення Концепції Державної цільової економічної програми розвитку легкового автомобілебудування на період до 2020 року: Розпорядження Кабінету Міністрів України. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/25-2014-р>.

39. Про внесення змін до Податкового кодексу України щодо відміни екологічного податку за утилізацію знятих з експлуатації транспортних засобів та оподаткування акцизним податком операцій з переобладнання ввезеного на митну територію України транспортного засобу у підакцизний легковий автомобіль: Закон України. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1191-18>.

40. Про затвердження Методики визначення середньоринкової вартості легкових автомобілів та внесення змін у додатки 1 і 2 до Порядку визначення середньоринкової вартості легкових автомобілів, мотоциклів, мопедів: Постанова Кабінету Міністрів України. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/66-2016-п>.

41. Про внесення змін до Митного кодексу України та деяких інших законодавчих актів України щодо ввезення транспортних засобів на митну територію України: Закон України. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2612-19>.

42. Про внесення змін до Податкового кодексу України щодо оподаткування акцизним податком легкових транспортних засобів: Закон України. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2611-19>.