

Вищезазначене дозволяє **зробити висновок**, згідно з яким правовий аналіз інституту ліцензування страхової діяльності є важливим об'єктом наукових досліджень. З метою запровадження в Україні обов'язкового медичного страхування на засадах законності, гуманності, об'єктивності, видається доцільним попередньо опрацювати механізми легального функціонування страхових медичних організацій, їх взаємовідносини з лікувальними установами, застрахованими, органами управління охороною здоров'я та фондами обов'язкового медичного страхування. У підсумку все зазначене має бути спрямоване на забезпечення прав, свобод та законних інтересів громадян.

ЛІТЕРАТУРА

1. Медичне право України : підручник / За заг. ред. С.Г. Стеценка. – К.: Всеукраїнська асоціація видавців „Правова єдність”, 2008. – 507 с.
2. Про ліцензування певних видів господарської діяльності : Закон України від 1 червня 2000 року № 1775-III // Відомості Верховної Ради України. – 2000. – № 36. – Ст. 299.
3. Шестак Л.В. Ліцензування як адміністративно-правовий інститут : автореф. дис. на здобуття наук. ступеня канд. юрид. наук : спец. 12.00.07 „Теорія управління; адміністративне право і процес; фінансове право; інформаційне право” / Л.В. Шостак. – Ірпінь, 2005. – 15 с.
4. Вінник О.М. Господарське право : курс лекцій / О.М. Вінник. – К.: Атіка, 2004. – 624 с.
5. Про затвердження Положення про Державну комісію з регулювання ринків фінансових послуг України: постанова Кабінету Міністрів України від 3 лютого 2010 року № 157 // Офіційний вісник України. – 2010. – № 12. – Ст. 580.
6. Офіційний сайт Державної комісії з регулювання ринку фінансових послуг. – [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.dfp.gov.ua>.

УДК 346:338.45:629.33

МОДЕЛЬ ПРАВОВОГО РЕГУЛЮВАННЯ У СФЕРІ ВІТЧИЗНЯНОГО АВТОМОБІЛЕБУДУВАННЯ В УМОВАХ ФІНАНСОВО-ЕКОНОМІЧНОЇ КРИЗИ: АНАЛІЗ ДОСВІДУ ЄС, ОСНОВНІ ПРІОРИТЕТИ ЗАПОЗИЧЕННЯ

Пирожкова Ю.В., к.ю.н, доцент

Запорізький національний університет

У статті проаналізовані основні пріоритети практики ЄС щодо правового регулювання підтримки автомобілебудівної галузі. Розглянуті питання щодо стратегії правового регулювання відновлення промислової потужності автомобілебудівної промисловості України в сучасних умовах фінансово-економічної кризи. Відзначається, що основними напрямками подолання негативних наслідків фінансово-економічної кризи в Україні в сфері автомобілебудування повинні стати наступні: модернізація виробництва шляхом законодавчого забезпечення привабливого інвестиційного клімату, підвищення ступеня локалізації виробництва автомобілів, розроблення правового механізму використання інструментів субсидування, реформування законодавства в даній сфері.

Ключові слова: автомобілебудування, правове регулювання, державна підтримка, світова фінансова криза, реструктуризація, локалізація, інструменти субсидування, стимулювання, податкові пільги.

Пирожкова Ю.В. МОДЕЛЬ ПРАВОВОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ В СФЕРЕ ОТЕЧЕСТВЕННОГО АВТОМОБИЛЕСТРОЕНИЯ В УСЛОВИЯХ ФИНАНСОВО-ЭКОНОМИЧЕСКОГО КРИЗИСА: АНАЛИЗ ОПЫТА ЕС, ОСНОВНЫЕ ПРИОРИТЕТЫ ЗАИМСТВОВАНИЯ / Запорожский национальный университет, Украина

В статье проанализированы основные приоритеты практики ЕС относительно правового регулирования поддержки автомобилестроительной отрасли. Рассмотрены стратегические вопросы правового регулирования возобновления промышленной мощности автомобилестроительной

промышленности Украины в современных условиях финансово-экономического кризиса. Отмечается, что основными направлениями преодоления негативных последствий финансово-экономического кризиса в Украине в сфере автомобилестроения должны стать: модернизация производства путем законодательного обеспечения привлекательного инвестиционного климата, повышение степени локализации производства автомобилей, разработка правового механизма использования инструментов субсидирования, реформирование законодательства в данной сфере.

Ключевые слова: автомобилестроение, правовое регулирование, государственная поддержка, реструктуризация, локализация, инструменты субсидирования, стимулирование, налоговые льготы.

Pirogkova Y.V. MODEL OF LEGAL ADJUSTING IN THE FIELD OF DOMESTIC MOTOR INDUSTRY IN THE CONDITIONS OF FINANCIAL-EKONOMIC OF CRISIS: ANALYSIS OF EXPERIENCE, BASIC PRIORITIES OF BORROWING, ES / Zaporizhzhya national university, Ukraine

In the article there are analyzed the basic priorities of practice of ES concerning the legal adjusting of support of motor industry. The strategic questions of the legal adjusting of proceeding in industrial power of motor industry of Ukraine are considered in the modern terms of financial-economic crisis. It is marked that the basic directions of getting over the negative consequences of financial-economic crisis in Ukraine in the field of motor industry should become: modernization of production by the legislative providing of attractive investment climate, increase of degree of localization of car production, development of legal mechanism of using instruments of subsidizing, reformation of legislation in this sphere.

Key words: motor industry, legal adjusting, state support, restructuring, localization, instruments of subsidizing, stimulation, deductions of taxes.

Автомобілебудування завжди визнавалося пріоритетною галуззю промисловості, у розвитку якої безпосередньо зацікавлена держава, адже дана галузь суттєво впливає на розв'язання економічних, соціальних, науково-технічних проблем, забезпечує розвиток супутніх галузей промисловості.

К. Гапотченко, дослідивши особливості управління автомобілебудівними підприємствами в умовах протекціонізму, зазначає, що автомобілебудування в будь-якому вигляді є корисним для держави, оскільки забезпечує збільшення внутрішнього валового продукту, створення кваліфікованих робочих місць, належні відрахування до бюджетів усіх рівнів. Практика засвідчує, що чим більш розвиненою є автомобілебудівна промисловість у країні, тим вищою є частка валового внутрішнього продукту цієї країни у світовому виробництві. Скажімо, частка продукції автомобілебудування Сполучених Штатів у світовому виробництві автомобілів складає 23,3%, а частка ВВП США у світовому виробництві – 25,3%, в Японії – 20,0% і 15,4% відповідно. Іншими словами, економіку будь-якої країни характеризує ВВП і обсяги виробництва її автопромисловості [1, 62-63].

Автомобілебудування є однією з ключових галузей промисловості в Європейському Союзі. В автомобілебудівній промисловості та суміжних галузях зайнято близько 10% працездатного населення ЄС, а витрати на автомобіль складають більшу частку бюджету домогосподарств країн ЄС. Автомобілебудування використовується в країнах Західної і Центральної Європи для підйому економіки відсталих регіонів і служить однією із основ економічного добробуту країн [2, 190].

Таким чином, на сучасному етапі відновлення економічної стабільності та розвитку найбільш прибуткових галузей держави, актуалізується питання щодо пріоритетного перегляду правових механізмів збереження та забезпечення потужності українського автопрому, який дозволить не тільки сформуванню дохідну частину бюджету країни через високу додану вартість, а також зможе ліквідувати рівень безробіття, що прогресує в Україні останнім часом, крім цього продаж власного українського конкурентоспроможного так званого «народного автомобіля», розрахований на споживача із середнім рівнем доходів, дозволить зменшити відтік капіталу за кордон. Крім того, розвиток автомобілебудівної галузі в Україні може вивести з економічного застою і суміжні галузі промисловості, що становлять значну частину матеріальної сфери економіки країни. Так, на думку експертів, створення одного робочого місця в автомобілебудівній галузі забезпечує створення 7-8 робочих місць у суміжних галузях – металургії, нафтохімії, електроніці, сфері обслуговування тощо [3]. У разі ліквідації автопромисловості будуть втрачені значні обсяги українського ВВП. За оцінками експертів, за кордон для закупівлі імпортованих автомобілів щороку буде спрямовуватися понад 8 млрд. грн. [3].

Таким чином, узагальнюючи викладене, можна стверджувати, що збереження автомобілебудівної галузі є для країни економічно ефективним, доцільним, необхідним, а питання вдосконалення правового регулювання своєчасним.

Необхідно відзначити, що протягом останнього року була опублікована значна кількість робіт, що присвячені дослідженням проблем економічної безпеки підприємств та держави, впливу світової економічної кризи на українських автовиробників. Так, необхідно відзначити роботи вчених-економістів: К. Гапотченко, М. Данілюк, В. Савич, Л. Гоголева, О. Ладюк, та ін. Питанням розробки законодавства України на підтримку вітчизняної автомобілебудівної галузі безпосередньо присвятили увагу: Н. Королевська, Д. Фудашкін, М. Резнік та ін.

Мета даної статті полягає в аналізі досвіду світової практики застосування правових механізмів розвитку та підтримки національного автовиробника, виокремлення основних пріоритетів його запозичення для відновлення режиму функціонування сучасного українського автомобілебудування.

Стратегія розвитку автомобілебудування в Україні сьогодні має виходити з існуючої ситуації на автомобільному ринку країни (попиту на автомобілі) та основних тенденцій його розвитку. На сьогоднішньому етапі, на жаль, ситуація в галузі складається так, що відсутні сприятливі умови для нарощування обсягів виробництва автомобілів, адже вітчизняні автовиробники позиціонують свою продукцію в сегменті недорогих автомобілів, а купівельна спроможність українців на сучасному етапі знизилася в декілька разів. Отже, аналіз ситуації, що склалася на автомобілебудівному сегменті ринку, дозволяє стверджувати, що для вирішення проблеми забезпечення життєдіяльності та відновлення потужності даної галузі необхідно терміново розробити та внести законодавчі зміни, які дозволять не тільки підтримати українське автомобілебудування, але й нададуть можливість для наступного кроку розвитку.

Вивчення досвіду ЄС щодо правового регулювання підтримки автомобілебудівної галузі є необхідним у зв'язку з тим, що Україна вже в короткостроковій перспективі прагне одержати членство у Світовій організації торгівлі, а в майбутньому і членом ЄС. Отже, Україна має привести національне законодавство з регулювання зовнішньої торгівлі, взагалі, і щодо автомобілебудівної сфери, зокрема, у відповідність до норм Європейського Союзу. Крім того, на Європейський Союз припадає 50% світового продажу автомобілів, адже саме автомобілебудівна галузь є в ЄС днією з найбільш захищених [4, 97].

Єврокомісія проводить активну зовнішньоторговельну політику, спрямовану на обмеження доступу імпортованих автомобілів на ринок ЄС. Серед таких протекціоністських заходів – домовленість з Японією про добровільні експортні обмеження японських авто на ринок ЄС і вимога високого ступеня локалізації виробництва. Одночасно Єврокомісія здійснює низку заходів з активного просування експорту автомобільної продукції ЄС на ринки Японії, Південної Кореї, Центральної та Східної Європи та ін.

Традиційно автомобілебудування в ЄС розвивається за допомогою субсидій. Автомобілебудуванню ЄС притаманні риси олігополістичного ринку з помірною конкуренцією (жоден з виробників не захопив понад 20% ринку). Тому субсидії надаються в більших обсягах, ніж на монополізованих ринках. Для впорядкування їх надання Єврокомісія періодично виробляє рамкові основні напрями, у котрих вказуються основні допустимі підстави і параметри субсидій автомобілебудівникам. Ці субсидії надаються переважно з бюджету країн ЄС, хоча для розвитку автомобілебудування також використовуються кошти регіонального фонду ЄС та Європейського інвестиційного банку. Рішення про можливість надання субсидій, що перевищує 17 млн. євро приймаються Генеральним директором IV Єврокомісії після отримання відповідного повідомлення від країни, що надає субсидію, або скарги від конкурентів бенефіціара. У випадку негативного рішення Єврокомісії субсидія повинна бути або повернена до бюджету, або її розмір зменшено, або її конкуренти повинні отримати деяку компенсацію втрат. Довгий час через політичний тиск членів ЄС Єврокомісія не могла встановити адекватну систему моніторингу за наданням субсидій на розвиток автомобілебудування.

Обов'язковою умовою надання субсидії є план реструктуризації, що передбачає конкретні заходи виходу підприємства з кризового стану. Субсидії на реструктуризацію були надані, зокрема, СП "Фольксваген/Seat" (Іспанія) і ДАФу (Нідерланди) [1, 57].

Так звані "горизонтальні" заходи є найперспективнішою і найпрогресивнішою підставою субсидування автомобілебудування в ЄС. Вони включають науково-технічні дослідження; інноваційну діяльність, оновлення та раціоналізацію виробництва; природоохоронні заходи та

енергозбереження; підготовку та підвищення кваліфікації кадрів. Варто зауважити, що Єврокомісія не схвалює субсидії, що покривають лише поточні витрати підприємств, навіть тих, що знаходяться у відсталих регіонах [2, 190-191].

Як вірно відзначає К. Гапотченко основною помилкою при розбудові українського автопрому є бажання забезпечити населення народним автомобілем за ціну, рівну дво-трирічному фонду зарплати середнього українця. У результаті – відсутність інтересу до народного автомобіля. Сто років назад Генрі Форд досяг успіху тільки тому, що вирішив: його автомобілі для народу повинні коштувати не дорожче тих грошей, які він платить своїм робітникам на конвейєрі за рік [1, 24].

Отже, проблема зниження собівартості вітчизняних автомобілів є надзвичайно актуальною на сьогоденнішньому етапі, яку без держави самостійно не вирішити даній галузі.

Проведені дослідження, урахування досвіду ЄС, дозволяють констатувати, що суттєвого скорочення витрат можна досягти наступним чином:

1) Шляхом модернізації виробництва. Завдяки технологічним змінам, зокрема автоматизації, японським автовиробникам на початку 1980-х рр. вдалося знизити собівартість своєї продукції і в такий спосіб забезпечити конкурентну перевагу над американськими автомобілями [5]. Актуальним для українського автопрому в нинішніх умовах є перехід на енергозберігаючі технології. Однак це, як і технічне переоснащення підприємств у цілому, вимагає значних капіталовкладень. Внутрішніх інвестиційних резервів для технічного і технологічного переоснащення автомобілебудівних підприємств України явно бракує [1, 57]. Отже, на нашу думку, на сучасному етапі є необхідним розроблення законодавчого механізму, який дозволить отримати українському автомобілебудуванню іноземних інвестицій, залучити які в даний період світової економічної кризи на автомобілебудівному ринку не так просто, адже кожна держава підтримує зараз свого автовиробника. Таким чином, для капіталовкладень із-за кордону необхідно іноземного інвестора зацікавити, що вбачається можливим зробити наступним чином: внести зміни щодо капіталовкладень у статутний фонд підприємства, встановити податкові пільги.

2) Досягнення високого рівня локалізації виробництва. Разом із зниженням собівартості продукції, локалізація виробництва автомобілів сприятиме створенню робочих місць у суміжних галузях і вирішенню проблем зайнятості в країні [1, 56].

Як показує досвід розвитку автомобілебудування в інших країнах, підвищення ступеня локалізації виробництва автомобілів потребує відповідних стимулів і заохочень з боку держави, а також цілеспрямованої державної політики щодо розвитку індустрії автомобільних комплектуючих. Сьогоднішнє українське законодавство не створює зацікавленості в локалізації виробництва автомобілів в Україні.

3) Розробити правовий механізм використання інструментів субсидування національних автовиробників у вигляді:

- грантів і звільнення від сплати прямих податків (найбільш поширені інструменти субсидій),
- участі в капіталі автокомпаній,
- надання кредитів за пільговими ставками і податкових кредитів,
- гарантії і поручительства для отримання кредитних коштів на фінансових ринках [1, 56].

Реалізацію зазначених питань на законодавчому рівні можливо забезпечити на сучасному кризовому етапі лише шляхом прийняття нового законодавчого акту, а саме передбачити їх реалізацію в новому Законі України «Про стимулювання та державну підтримку автомобілебудівної промисловості України».

Державна програма розвитку промисловості на 2003-2011 рр. основу нормативно-правового забезпечення діяльності промисловості вбачає у створенні Закону України «Про промисловість» [6]. Це положення вбачається недоречним, бо промисловість України включає в себе біля 20 галузей та підгалузей, як об'єкт адміністративного регулювання представляє

собою складну міжгалузеву систему, у свою чергу підгалузі промисловості поділяються на ще більш дрібні, так звані субгалузі промисловості, тому даний закон буде наперед мати узагальнений теоретичний та формальний характер. Доцільним є створення окремих законів щодо пріоритетних промислових комплексів, таким на нашу думку, буде Закон України «Про стимулювання та державну підтримку автомобілебудівної промисловості України». Слід зазначити, що такий захід обумовлюється не тільки відсутністю в системі законодавства відповідного Закону, але, насамперед, об'єктивною необхідністю врегулювання правом відповідних правовідносин, адже вирішення проблеми збереження автомобілебудівної сфери України в період фінансово-економічної кризи потребує комплексного підходу до розв'язання цілої низки різнохарактерних завдань. До найважливіших завдань розвитку автомобілебудування України належить законодавче забезпечення, адже хоча в Україні діє ціла низка законодавчих актів, що деякою мірою регламентують функціонування автомобілебудівної промисловості України. Це насамперед – Закони України: «Про стимулювання виробництва автомобілів в Україні» [7], «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо регулювання ринку автомобілів в Україні» [8], «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо державної підтримки автомобілебудівної промисловості України» [9], «Про розвиток автомобільної промисловості України» [10], «Про внесення змін до Закону України «Про розвиток автомобільної промисловості України» [37] та ін., але вони на сучасному етапі не охоплюють усього спектра правових, економічних, організаційних засад забезпечення повноцінного функціонування автомобілебудівної промисловості України.

ЛІТЕРАТУРА

1. Гапотченко К.В. Управління підприємствами автомобілебудівної промисловості України в умовах протекціонізму: дис....к.е.н.: 08.06.01 / Катерина Володимирівна Гапотченко. – К., – 2003. – 173 с.
2. Стислий порівняльний огляд стимулювання розвитку автомобілебудування у країнах Східної Європи та ЄС: науково-практичний збірник матеріалів [Україна на шляху європейської інтеграції], (Київ, 2000 р.) / Міністерство економіки України. – К., 2000. – С. 187-192.
3. Концепція регулювання ринку автомобілів та розвитку автомобілебудівної промисловості в період до 2005 року. Постанова Кабінету Міністрів України від 21.06.2001 р. № 686.
4. Головина А.Н. Глобальные маркетинговые стратегии автомобильных корпораций / А.Н. Головина, Е.В. Разлетовская // Маркетинг в России и зарубежом. – 2002. – № 5. – С. 94-103.
5. The Japanese Car Industry: Where now in the 1980s?/The Economist Intelligence Unit (EIU). Special Report no. 160 by Stuart Sinclair. January 1984, 89 p.
6. Про схвалення Державної програми розвитку промисловості на 2003-2011 роки: Постанова Кабінету Міністрів України від 28 липня 2003 року № 1174 // Офіційний вісник України. – 2003. – № 31. – Ст. 1628.
7. Про стимулювання виробництва автомобілів в Україні: Закон України від 19 вересня 1997 року // Відомості Верховної Ради України. – 1997. – № 47. – Ст. 294 (з наступними змінами та доповненнями).
8. Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо регулювання ринку автомобілів в Україні: Закон України від 07 грудня 2000 року [Електронний ресурс]. – Режим доступу: www.rada.gov.ua.
9. Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо державної підтримки автомобілебудівної промисловості України: Закон України від 15 жовтня 2001 року // Відомості Верховної Ради України. – 2002. – № 9. – Ст. 68.
10. Про розвиток автомобільної промисловості України: Закон України від 18 березня 2004 року // Відомості Верховної Ради України. – 2004. – № 26. – Ст. 360 (з наступними змінами та доповненнями).

11. Про внесення змін до Закону України «Про розвиток автомобільної промисловості України»: Закон України від 06 липня 2005 року // Відомості Верховної Ради України. – 2005. – № 34. – Ст. 436.

УДК 342.9: 343.27

ЗАГАЛЬНА ХАРАКТЕРИСТИКА АДМІНІСТРАТИВНО-ДЕЛІКТНОГО ПРОВАДЖЕННЯ ПО ЗАСТОСУВАННЮ ВИПРАВНИХ РОБІТ: ПИТАННЯ ТЕОРІЇ ТА ПРАКТИКИ

Сквірський І.О., к.ю.н., доцент

Запорізький національний університет

Стаття присвячена розгляду та характеристиці провадження в справах про адміністративні правопорушення, за вчинення яких передбачено застосування виправних робіт.

Ключові слова: провадження, адміністративне правопорушення, адміністративне стягнення, застосування, виправні роботи.

Сквирский И.О. ОБЩАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА АДМИНИСТРАТИВНО-ДЕЛИКТНОГО ПРОИЗВОДСТВА ПО ПРИМЕНЕНИЮ ИСПРАВИТЕЛЬНЫХ РАБОТ: ВОПРОСЫ ТЕОРИИ И ПРАКТИКИ / Запорожский национальный университет, Украина

Статья посвящена рассмотрению и характеристике производства по делам об административных правонарушениях, за совершения которых предусмотрено применение исправительных работ.

Ключевые слова: производство, административное правонарушение, административное взыскание, применение, исправительные работы.

Skvirs'kiy I.O. GENERAL DESCRIPTION OF ADMINISTRATIVE DELICTIVE PROCEDURE ON APPLICATION OF CORRECTIONAL WORKS: ISSUES OF THEORY AND PRACTICE / Zaporizhzhya national university, Ukraine

The article is devoted consideration and description of procedure in cases about administrative offences, for accomplishing of which application of correctional works is foreseen.

Key words: procedure, administrative offence, administrative penalty, application, correctional works.

Окремі засади та їх проблемні аспекти системи адміністративних стягнень зберігають актуальність упродовж усього розвитку адміністративно-правової науки, оскільки інтерес до вказаних питань зумовлений їх практичною значимістю. Як правило, предметом дослідження вчених-адміністративістів виступають окремі адміністративні стягнення, яким присвячено ряд наукових робіт (зокрема, роботи В. Авер'янова, Н. Александрової, О. Бандурка, Д. Бахраха, Л. Білої, Ю. Битяка, І. Бородіна, А. Васильєва, С. Ващенко, І. Голосніченка, С. Гончарука, Є. Додіна, С. Ківалова, Л. Ковалюк, І. Коліушка, Т. Коломоєць, В. Колпакова, А. Комзюка, О. Констанція, О. Кузьменко, Д. Лук'янець, В. Поліщука, С. Стеценка, М. Тищенко, А. Школика, М. Хавронюка, Н. Хорошак, О. Якуби та ін.), однак, в основному, до поля зору вчених-юристів потрапляли адміністративний штраф, оплатне вилучення предмета, конфіскація, адміністративний арешт, у той час як виправні роботи досліджувалися лише фрагментарно та епізодично.

У зв'язку із цим, метою цієї статті є розгляд загальних засад провадження в справах про адміністративні правопорушення, за вчинення яких передбачено застосування виправних робіт.

Базовим підходом в адміністративно-правовій доктрині є розгляд провадження в справах про адміністративні правопорушення, за вчинення яких передбачено застосування виправних робіт, як складової адміністративного процесу. Детально не зупиняючись на розмаїтті поглядів учених-адміністративістів щодо з'ясування сутності адміністративного процесу та його класифікації (так звані «юрисдикційна» і «управлінська» концепції, щоправда, останнім часом виокремлюється також так звана «судочинська» концепція), зазначимо лише, що в адміністративно-правовій літературі ця проблематика завжди мала актуальний характер і привертала увагу вчених у різні історичні періоди [1, 7].