

стосовно будівництва Криворізького гірничо-збагачувального комбінату окислених руд та стосовно припинення постачання газу до Болгарії за Ямбурзькими угодами.

Гостро для обох країн стоїть проблема розширення експортної номенклатури. Сировинна складова як українського, так і болгарського експорту залишається дуже високою. Важливим завданням формування ефективного механізму захисту економічних інтересів держави повинно стати створення системи стимулів, покликаних сприяти розвитку імпортозамінних виробництв, а також вжиття заходів до обмеження некритичного імпорту.

Зважаючи на сучасний стан економічного розвитку України та Болгарії, збереження і розширення обсягів експорту є надзвичайно важливим завданням. При цьому, головною метою імпорту повинна бути орієнтація на впровадження у своїй країні сучасних технологій та обладнання.

Актуальною залишається проблема збільшення у загальному обсязі експорту частки послуг у патентно-ліцензійній сфері, від геологорозвідування, маркетингових, транспортно-експедиційних, проектних та інших наукомістких робіт і послуг.

Як бачимо, на межі сторіч в Болгарії та Україні була проведена значна робота, спрямована на розробку та прийняття угод, покликаних розширити економічну активність суб'єктів господарської діяльності в обох державах. Створено правовий фундамент, який здатний надати імпульс прискорення розвитку українсько-болгарських відносин. Правова підтримка з боку підписаних угод у кінцевому рахунку повинна все ж сприяти виходу на якісно новий рівень усього комплексу українсько-болгарських відносин у нових історичних умовах.

Д. Е. Федорчук

доцент кафедри цивільного
права та процесу економіко-
правового факультету
Донецького національного
університету, канд. юрид. наук

СТИМУЛЮВАННЯ АВТОПРОМИСЛОВОСТІ У СВІТЛІ ВСТУПУ УКРАЇНИ ДО СВІТОВОЇ ОРГАНІЗАЦІЇ ТОР- ГІВЛІ

Питання надання державою пільг окремим учасникам ринку є предметом тривалих обговорень на рівні Світової організації тор-

гівлі, вступ найближчим часом до якої Україна проголосила пріоритетом зовнішньої політики¹. Мають рацію ті дослідники, які стверджують, що «приєднання до СОТ — це можливість позбутися аномалій економічного розвитку та зробити вибір на користь економічної ефективності»². Як зазначається, головною перевагою, яку отримають українські підприємці внаслідок вступу України до СОТ, стане створення прозорого та передбачуваного ділового середовища в Україні, уніфікованого з умовами ведення бізнесу в інших країнах. На сьогодні Україна не має ані політичної, ані економічної альтернативи завершенню процесу вступу до СОТ. За умов, коли практично всі, крім Росії, основні торговельні партнери (Польща, Туреччина, Болгарія, Молдова, Китай, країни ЄС, США тощо) є членами СОТ, Україна має гіркий шанс опинитися у торговельно-економічній ізоляції, що може призвести до катастрофічних наслідків.

Метою СОТ було створення середовища з рівними умовами конкурування товарів із різних країн. Інвестиційний клімат відповідно до СОТ має відзначатися абсолютною рівністю режиму іноземних та внутрішніх товарів, що використовуються інвестором у виробництві, і єдиним критерієм відбору тих чи інших комплектуючих має бути їхня якість. А отже, для того, щоб прискорити вступ до цієї всесвітньої організації, Україна має усунути антиконкурентні вимоги зі свого законодавства та не запроваджувати нових.

Однією зі сфер, у якій спостерігається дуже активне запровадження стандартів СОТ, є сфера автомобілебудівної промисловості. Протягом багатьох років одним з найпроблемніших питань для України є регулювання залучення іноземних інвестицій в автомобільну промисловість. Наявність вимог про локалізацію виробництва в регулюванні інвестування в автомобільну промисловість перешкоджає ухваленню рішення про членство України в СОТ¹.

Автомобільне виробництво традиційно вважається однією з найбільш важливих сфер економіки з точки зору впливу на зайнятість населення, розмір ВВП, прибутки бюджету, і навіть ви-

¹ Див.: Європейський вибір. Концептуальні засади стратегії економічного та соціального розвитку України на 2002—2011 роки: Послання Президента України до Верховної Ради України // Урядовий кур'єр. — 2002. — № 100. — 4 черв.

² Ливенцев Н. Н., Лисоволик Я. Д. Актуальные проблемы присоединения России к ВТО. — М.: ЗАО Экономика, 2002. — С. 301.

¹ Брыль Р. Долгая дорога в СОТ // Украинская инвестиционная газета. — 2002. — 3 сент. (№ 35). — С. 11.

значення національного престижу на міжнародному рівні (наприклад, в Італії концерн *Piai Croup* виробляє понад 5 % ВВП і є найбільшим у країні роботодавцем). Країни усього світу — і розвинені, і ті, що розвиваються, звичайно прагнули захистити свої національні авторинки від іноземної продукції, запроваджуючи цілі комплекси протекціоністських обмежень, як-от: мита, податки, квоти, вимоги щодо обов'язкової сертифікації тощо. Проте, не маючи можливості конкурувати з потоком якісної, надійної та порівняно дешевої (з точки зору співвідношення «ціна-якість») продукції провідних світових автовиробників, менш економічно розвинені країни часто намагаються залучити на свій ринок відомі автокомпанії не стільки в якості імпортерів, але передусім як інвесторів, здатних вкласти у вітчизняну автошумдустрію гроші, але головне — технології, ноу-хау, надання своїх торговельних марок та ділової репутації тощо. Стимулювання іноземного інвестування в національну автопромисловість мало місце в таких країнах, як Бразилія, Китай, Філіппіни, Індія, Канада, Росія, ПАР тощо¹.

Водночас, наявні у світі міжнародні документи — насамперед система угод СОТ — жорстко регулюють такі державні заходи, запобігаючи дискримінації щодо іноземних суб'єктів господарювання та негативному впливові на міжнародну торгівлю товарами та послугами. Система угод СОТ передусім регулює питання лібералізації зовнішньоекономічної торгівлі та суміжні питання (такі як стандартизація, фітосанітарні заходи тощо), але містить один документ, що регламентує питання іноземного інвестування. Це Угода про інвестиційні заходи, пов'язані з торгівлею (надалі — Угода ТРИМС).

Відповідно до даної Угоди, всі держави-члени мають утримуватися від застосування будь-яких обмежувальних інвестиційних заходів, пов'язаних з торгівлею, що суперечать положенням ст. III (національний режим) та ст. XI (заборона кількісних обмежень) Угоди ГАТТ 1994 р. Ілюстративний перелік у Додатку до Угоди ТРИМС містить ті інвестиційні заходи (тобто акти державної або місцевої влади щодо регулювання відносин з іноземного інвестування), що суперечать вимогам СОТ. Щоб бути предметом регулювання Угоди ТРИМС, такі акти повинні відповідати ознакам *обмежувального інвестиційного заходу* — бути

¹ См.: Brad L. Bacon, *The People's Republic of China and the World Trade Organization: Anticipating a United States Congressional Dilemma*, 9 MINN.J.GLOBAL TRADE 369, 402, 403 (2000).

обов'язковими для виконання і примусово здійснюваними в судовому порядку або додержання яких є необхідним для отримання будь-якої конкурентної переваги. Вони розподілені на 2 групи: заходи, що суперечать вимогам щодо встановлення національного режиму товарів з-за кордону, та заходи, що запроваджують кількісні обмеження на товари з-за кордону. Серед вимог, що порушують положення ГАТТ про національний режим, передусім розглядаються вимоги держави, що приймає іноземні інвестиції щодо локалізації факторів виробництва та використання складових чи компонентів місцевого виробництва (наприклад, вироблення певної кількості чи відсотку запасних частин на визначеній території). Відповідно до Угоди ТРИМС, вимогою щодо локалізації виробництва, забороненою відповідно до угод СОТ, визнається вимога держави про придбання чи використання суб'єктами підприємництва з іноземними інвестиціями продуктів, комплектуючих чи товарів місцевого походження, незалежно від того, чи встановлено таку вимогу прямо щодо певних продуктів, чи виражено через пропорцію обсягів або вартості їх місцевого виробництва. Приведена норма Угоди ТРИМС прямо кореспондує більш загальному за своєю правовою природою положенню § 5 ст. III ГАТТ, відповідно до якого «жодна договірна сторона не повинна встановлювати або підтримувати будь-які внутрішні кількісні правила, що стосуються змішування, обробки або використання товарів у певних кількостях або пропорціях, що вимагає, прямо або побічно, поставки певної кількості товару, що є предметом врегулювання, з місцевих джерел. Крім того, жодна договірна сторона не має права застосовувати інші внутрішні кількісні правила, якщо це суперечить принципам, зазначеним у параграфі 1».

У практиці розгляду спорів між державами-членами, Органом з вирішення спорів спочатку ГАТТ, а потім СОТ неодноразово визнавалися вимогами щодо локалізації виробництва, забороненими Угодами ГАТТ та ТРИМС, вимоги придбавати сировину тільки у місцевих постачальників (справа РІКА 1984 р.¹), вимоги щодо використання при виробництві автомобілів не менш як 60 % комплектуючих, виготовлених місцевими виробниками (справа *Brazil — Certain Automotive Investment Measures*, Request for Joint Consultations, Communication from the United States, WTO Doc. WT/DS51/4 (Aug. 15, 1996).²), використання не менш як 20 % комплектуючих місцевого вироб-

¹ Canada Administration of the Foreign INVESTMENT REVIEW ACT, GATT B.I.S.D. (30th Supp.) at 140(1984).

² Brazil — Certain Automotive Investment Measures, Request for Joint Consultations, Communication from the United States, WTO Doc. WT/DS51/4 (Aug. 15, 1996).

ництва та працевлаштування певної кількості місцевих працівників (справа *Indonesia — National Pioneer Auto-Program* 1998 р.¹), вимоги щодо додержання встановленого рівня вартості автомобілей, доданої завдяки місцевому виробництву (справа *Canada — MVTO 2000* р.²), вимоги щодо доведення використання комплектуючих, виготовлених національними виробниками, для зборки автомобілів протягом перших 3-х років до 50 %, а надалі протягом 5-и років — до 70 % (справа *India — Measures Affecting The Automotive Sector*, 2001 р.³), вимоги щодо використання певної кількості запчастин місцевого виробництва (справа *Philippines — Certain Measures Affecting Trade in Coods* 2002 р.).

Україна також не стояла осторонь від міжнародних економічних процесів. З метою залучення в економіку стратегічного іноземного інвестора було схвалено Закон «Про стимулювання виробництва автомобілів в Україні» від 19 вересня 1997 року № 535/97-ВР, яким передбачалися неабиякі переваги іноземному інвесторові, який би погодився вкласти в українську автопромисловість відповідно до інвестиційної програми 150 млн. доларів США. Такому інвесторові на строк до 2008 р. гарантувалося звільнення від сплати мита та ПДВ при ввезенні компонентів для виробництва; звільнення від плати за землю; і головне — звільнення від сплати ПДВ за умови виконання інвестиційної програми та дотримання передбаченого проектом ступеню локалізації (тобто виробництва окремих складових частин автомобіля в Україні з використанням української робочої сили, що становить не менш як 90 % чисельності працівників даного підприємства) виробництва окремих запчастин автомобіля не менше 70 % його собівартості. Крім того, інвестор мав забезпечити, між іншим, виконання поетапного доведення ступеня локалізації виробництва складових частин згідно з Інвестиційною програмою, затвердженою Кабміном.

Саме вимоги щодо локалізації виробництва викликали найбільше претензій з боку як експертів СОТ. Не заперечуючи в принципі права України, як і будь-якої суверенної держави, на регулювання власної економіки, зокрема, залучення іноземних інвесторів, було підкреслено, що уживані заходи не мають суперечити положенням чинних угод СОТ.

¹ Panel Report on *Indonesia — Autos*, WT/DS54/R, WT/DS55/R, WT/DS59/R, WT/DS64/R, adopted on 23 July 1998.

² *Canada — Certain Measures Affecting the Automotive Industry*, wt/ds139/ab/r (31 May 2000).

³ *India — Measures Affecting the Automotive Sector*, WT/DS175/R, 21 December 2001 (01-6327).

У відповідь на такі заперечення з боку СОТ, а також аналогічні претензії з боку представників Європейського Союзу про порушення прийняттям цього закону Україною своїх зобов'язань за Угодою про партнерство та співробітництво (ст. 15 УПС, яка передбачає національний режим щодо товарів однієї сторони на території іншої), було розроблено та прийнято Закон від 13.09.2001 р. № 2681 «Про внесення змін до деяких законодавчих актів щодо державної підтримки автомобілебудівної промисловості України», яким до Закону від 19 вересня 1997 року було внесено низку суттєвих змін, зокрема, усунуто поняття локалізації виробництва, а замість нього введено поняття «інвестиційна програма підприємства», що означає програму використання інвестицій та інших коштів, залучених для виконання цієї програми, яка затверджена Постановою КМ та містить комплекс зобов'язань підприємства на період її виконання. Але, незважаючи на формальне усунення терміну «локалізація виробництва» із тексту Закону, вимога локалізації фактично залишилася в Інвестиційній програмі СП ЗАТ «АвтоЗАЗ-Деу»¹, п. 8 якої встановлює графік локалізації виробництва складових частин автомобілів, запланувавши в 2003 р. довести відсоток ступеня локалізації до 50 %, у 2005 р. — до 65 %, у 2006 р. — до 70 %. У 2001 р., після того, як корпорація Деу заявила про своє банкрутство, Програма була доповнена новим положенням, відповідно до якого у разі зміни учасників СП всі права й обов'язки, передбачені Програмою, переходять до нових учасників (тобто, зараз — до швейцарської компанії Hirsch & Cie).

Положення Закону «Про стимулювання виробництва автомобілів в Україні» від 19.09.1997 р. явно суперечили вимогам ТРИМС щодо усунення обмежувальних інвестиційних заходів, не сумісних з національним режимом імпортованих товарів. Звертає на себе увагу очевидна схожість норм даного Закону з інвестиційними заходами, запровадженими країнами-членами СОТ, які були згодом визнані несумісними із зобов'язаннями цих країн відповідно до ГАТТ, ТРИМС та інших угод.

Пізніше до Верховної Ради надходили різні законопроекти з даної тематики, зокрема проект Закону «Про внесення змін до Закону України «Про стимулювання виробництва автомобілів в Україні», яким було заплановано запровадити поняття дрібноуз-

¹ Інвестиційна програма спільного українсько-корейського підприємства з іноземною інвестицією у формі закритого акціонерного товариства «АвтоЗАЗ-ДЕУ»: затверджена Постановою Кабінету Міністрів України від 24 березня 1998 р. № 362 // Файл законодавчої бази «Ліга: Закон» № КР980362.ЛНТ (із змінами і доповненнями, внесеними постановою Кабінету Міністрів України від 26 вересня 2001 р. № 1230).

лового складання 3-х рівнів (залежно від ступеня складання деталей на території України), відповідно до якого має розрізнятися рівень обкладення ввізним митом комплектуючих та запасних частин до автомобілів, що знов таки мало б на меті стимулювання локалізації виробництва компонентів саме в Україні, а не їх ввезення з-за кордону.

Відповідно до іншого законопроекту «Про стимулювання автомобілебудування в Україні», який було підготовлено з метою гармонізації українського законодавства з вимогами СОР та УПС, передбачається, зокрема, визначення нових критеріїв для надання пільг підприємствам, зайнятим в автомобілебудівній галузі, скасування пільг для місцевих виробників з інвестиціями у виробництво авто, виробництво компонентів та запчастин, що стосується пільг у формах звільнення від ПДВ, ввезення (у тому числі поштове пересилання) товарів, що застосовуються для будівельних та виробничих видів діяльності підприємств з інвестиціями у виробництво автомобілів, компонентів та запасних частин; звільнення від ПДВ та акцизного збору продажів автомобілів для підприємств з інвестиціями у виробництво автомобілів, компонентів та запасних частин; звільнення від податку на землю підприємств з інвестиціями у виробництво автомобілів, компонентів та запасних частин; надання інших пільг підприємствам, зайнятим у виробництві автомобілів, компонентів та запасних частин до них, у відповідності до критеріїв, встановлених Законом, на період 5 років від моменту ухвалення їх інвестиційних програм Кабінетом Міністрів України, але не пізніше ніж 31 грудня 2008 року.

Недавно прийнятий Закон «Про розвиток автомобільної промисловості України» від 18 березня 2004 р. № 1624-ІУ¹ став ще одним документом, за допомогою якого Україна прагне гармонізувати сферу автопрома з вимогами СОР. Як зазначено в преамбулі Закону, він спрямований на ефективне 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/СОР та Угоди про партнерство та співробітництво між Україною та Європейсь-

¹ Голос України. — 2004. — 8 квіт. — № 66.

кими співтовариствами та державами — їх членами. Даний закон набрав чинності 25 травня 2004 р. і діятиме до 31 грудня 2008 р. Основним моментом даного нормативно-правового акту стало підвищення ввізного мита на імпортні автомобілі. Наприклад, ввізне мито на нові автомобілі об'ємом двигуна від 1,0 до 2,2 л підвищується від 0,1 євро за 1 см³ до 15 % від вартості автомобіля, але не менше ніж 0,8 євро за 1 см³; на автомобілі віком до 5 років об'ємом двигуна від 1,0 до 2,2 л підвищується від 0,2 євро за 1 см³ до 20 % від вартості автомобіля, але не менше ніж 1,0 євро за 1 см³; віком понад 5 років з аналогічним об'ємом двигуна — від 0,3 євро до 30 % від вартості автомобіля, але не менше ніж 1,2 євро за 1 см³. У цілому, ставки мита підвищено приблизно в 2,2—11 разів для нових автомобілів і трохи менше — для автомобілів «секонд-хенд».

Водночас, даним Законом створено пільги для підприємств з виробництва автомобілів, мотоциклів та/або комплектуючих виробів і запасних частин, для яких на строк до 31 грудня 2008 р. об'єкт оподаткування податком на прибуток підприємства, визначений за наслідками звітного податкового року, зменшується на суму коштів, які реінвестуються підприємством у розвиток власного виробництва. Підприємство з виробництва автомобілів, мотоциклів та/або комплектуючих виробів і запасних частин визначено Законом як резидент України, юридична особа, яка поряд з іншими автомобілями, мотоциклами та/або комплектуючими виробами і запасними частинами обов'язково виготовляє автомобілі, мотоцикли та/або комплектуючі вироби і запасні частини, країною походження яких є Україна, та/або яка реалізує програму створення виробничих потужностей і робочих місць для виготовлення автомобілів, мотоциклів та/або комплектуючих виробів і запасних частин, країною походження яких є Україна. Відповідно до ст. 4 Закону, Україна вважається країною походження автомобіля, мотоцикла, комплектуючого виробу або запасної частини, якщо при їх виготовленні вартість використаних вузлів і деталей з інших країн чи невідомого походження становить менше 50 % від ціни франко-завод виробника такого автомобіля, 7 мотоцикла, комплектуючого виробу або запасної частини.

Виняток становлять ті відносини, що врегульовані міждержавними угодами, такими як Угода про вільну торгівлю між Україною та Росією або Угода про виробничу кооперацію з країнами СНД, якими передбачається ввізне мито на імпортовані автомобілі та комплектуючі в розмірі 0 %. Такі пільги, зокрема, поширюються на українські підприємства, що збирають російські ав-

томобілі ВАЗ, ГАЗ та ІЖ. Положення нового закону також не поширюються на підприємства, які до 1 січня 2004 р. зареєстрували свої інвестиційні програми відповідно до Закону «Про стимулювання виробництва автомобілів в Україні» (тобто підприємства ЗАЗ і ЛАЗ), а також підприємства, що працюють у спеціальній економічній зоні.

Таким чином, метою закону стало заохочення не продавців імпортних автомобілів, а потенційних виробників, для того, щоб засновувати виробничі підприємства на території України. Водночас, вбачається, що у наявному вигляді такий Закон, як і його попередник, суперечить Угоді ТРИМС у частині запровадження обмежувальних інвестиційних заходів, пов'язаних з торгівлею, передусім у частині заохочення (шляхом зменшення податку на прибуток) використання комплектуючих та запасних частин саме місцевого виробництва.

Ключовим моментом режиму іноземного інвестування відповідно до системи угод СОТ є вимога національного режиму товарів (ст. III ГАТТ), зокрема тих, що використовуються іноземними інвесторами на території приймаючої держави для виробництва певної продукції. Основна мета даного режиму очевидна: запобігання використанню національного законодавства (насамперед, митного, податкового, зовнішньоекономічного, транспортного) для запровадження протекціоністських заходів, що захищають національного товаровиробника на шкоду іноземним (що суперечило б самому існуванню СОТ) та створення рівних умов для конкуренції на ринку для всіх суб'єктів підприємництва, незалежно від їх національної належності. Наприклад, у справі про імпорт до Італії сільськогосподарських машин було підкреслено, що творці ГАТТ (яким встановлюється положення про національний режим) мали намір забезпечити для товарів рівні умови конкуренції з того моменту, коли товари пройдуть митне очищення¹. Отже, як тільки імпортні товари пускаються у внутрішній комерційний оборот, держава жодним чином не має права сприяти вибору покупцями внутрішніх товарів без поширення аналогічних норм на імпортні товари.

Вважаємо, що такі відверто протекціоністські норми мають бути врешті-решт усунені із законодавства, але, враховуючи нагальну потребу в підтримці власного виробника на сучасному етапі розвитку економіки, це слід робити поступово, з викорис-

¹ Italian Discrimination Against Imported Agricultural Machinery («Italy – Agricultural Machinery»), report by the Panel, GATT, B.I.S.D. 7 Supp. 60 (1959).

танням перехідного періоду, який передбачений Угодою ТРИМС. Водночас, абсолютно необхідним є вивчення досвіду інших держав у питаннях запровадження заходів на підтримку національного товаровиробника, зокрема, у сфері автомобілебудування, а також рішень Органу вирішення спорів СОТ у спорах між державами щодо застосування положень системи угод СОТ з метою уникнення повторення вже допущених помилок при прийнятті нового українського законодавства та внесенні змін до вже чинного.

Ф. П. Шульженко

завідувач кафедри теорії та історії держави і права юридичного факультету Київського національного економічного університету, канд. філос. наук, доцент

ЮРИДИЧНА ОСВІТА В УКРАЇНІ ТА БОЛОНСЬКИЙ ПРОЦЕС: ПРОБЛЕМИ ІНТЕГРАЦІЇ

Структурна перебудова сутності й змісту співробітництва у сферах виробництва, економіки і фінансів європейських країн кінця ХХ століття й зумовлені цим зміни на світовому та європейському ринках праці стали чинниками, які прискорили реформаційні процеси в системі освіти. Головним аспектом перебудовних процесів у країнах Західної і Центральної, а переходом і Східної Європи стала соціальна спрямованість освіти, пошук механізмів, здатних в умовах зростаючої мобільності робочої сили і конкуренції на ринку праці сприяти вільному вибору місця проживання, здобуттю спеціальності відповідно до особистих інтересів, реалізації права на працю, та гідне життя.

Ідеологія реформаційної концепції «Європа знань», принципи і практичні заходи з удосконалення освіти й науководослідницької діяльності розроблені та реалізуються країнами-учасницями Болонського клубу, які намагаються забезпечити для європейців можливості здобуття необхідних компетенцій відповідно до запитів нового тисячоліття, усвідомлення загальнолюдських цінностей соціального й культурного простору. Тож цілком об'єктивними є прагнення освітян і науковців нашої країни інтегруватись до цієї міжнародної інституції, що дасть змогу вирішити питання про розпізнавання вітчизняних освітніх кваліфікаційних рівнів, а через утвердження довіри до вітчизняних фахівців