

Електронне наукове фахове видання "Ефективна економіка" включено до переліку наукових фахових видань України з питань економіки (Категорія «Б», Наказ Міністерства освіти і науки України від 11.07.2019 № 975) www.economy.nayka.com.ua | № 11, 2021 | 25.11.2021 р.

DOI: [10.32702/2307-2105-2021.11.23](https://doi.org/10.32702/2307-2105-2021.11.23)

УДК 338.24

Г. М. Коломієць,

д. е. н., професор, професор кафедри економічної теорії та економічних методів управління, Харківський національний університет імені В. Н. Каразіна

ORCID ID: 0000-00034561-0550

В. В. Глушенко,

магістрант кафедри економічної теорії та економічних методів управління, Харківський національний університет імені В. Н. Каразіна

ORCID ID: 0000-0002-1020-0490

ШЛЯХИ УДОСКОНАЛЕННЯ ДЕРЖАВНОГО РЕГУЛЮВАННЯ ГАЛУЗІ АВТОМОБІЛЕБУДУВАННЯ УКРАЇНИ

H. Kolomiyets

Doctor of Economic Sciences, Professor, Professor of the Department of Economic Theory and Economic Methods of Management, V.N. Karazin Kharkiv National University

V. Hlushchenko

Master's student of the Department of Economic Theory and Economic Methods of Management, V.N. Karazin Kharkiv National University

WAYS TO IMPROVE STATE REGULATION OF THE AUTOMOTIVE INDUSTRY IN UKRAINE

Галузь автомобілебудування є своєрідним «лакмусовим папером» стану національної господарської системи. Це зумовлено тим, що кінцева продукція – автомобіль – є результатом роботи більшості видів діяльності економіки країни. На сьогоднішній день автомобілебудування в Україні знаходиться в стані кризи: більшість виробництв збанкрутіла, а ті, що залишилися, намагаються адаптуватися до економічних реалій. Таке становище зумовлене низкою факторів. Одним з найвагоміших з цього переліку є проведення неефективної політики державного регулювання автомобільної галузі впродовж всього періоду незалежності шляхом підтримки неконкурентоспроможного виробництва легкових автомобілів. Вирішення цієї проблеми лежить не в площині повного скасування державного регулювання автомобілебудівної галузі, але в кардинальному змінненні підходу до впровадження регулюючих функцій з боку держави.

The automotive industry is a kind of indicator of the national economic system condition. It caused by the fact that the car is the final result of cooperation between different sectors of the economy. Analysis of the Ukrainian automotive market history makes it possible to trace the dynamics of strengthening and mitigation of protectionist measures in the automotive industry and to assess the economic effect, including direct and indirect impacts. Today, the Ukrainian automotive industry is in a state of crisis. Most of automotive companies gone bankrupt and the remaining ones are trying to adapt to current economic realities without the ability to compete

with foreign automotive manufacturers. Several factors led to this situation such as high level of corruption and economic stagnation after disband of USSR, outdated and worn out production line, high level of competition from import of used cars etc. One of the most important factors is the ineffective policy of state regulation of the automotive industry throughout the whole period of Ukrainian independence. It appears by supporting the uncompetitive sector of passenger cars production and imposition of restrictions for import. At the same time automotive factories which specialize on heavy hauler trucks, military vehicles and public transport production were neglected. The policy of protectionism in automotive industry demonstrates its total inefficiency through the years but complete abolition of state regulation of automotive industry can cause its collapse. But this problem can be solved. Ukrainian government should focus on creation of free economic zones with favorable conditions for Ukrainian car manufacturers with competitive potential. That free economic zones will support domestic car manufacturers which can become competitive on international automotive market. It will lead to creation of industrial hubs with well-developed infrastructure and production-oriented logistic. Later this well-developed free economic zones will attract foreign capital in the whole region where this zones located and foreign carmakers.

Ключові слова: протекціонізм; недоліки протекціонізму; державне регулювання; автомобілебудування; автомобільні концерни.

Keywords: protectionism; disadvantages of protectionism; state regulation; automotive industry; automotive concerns.

Постановка проблеми. Упродовж незалежності України галузь автомобілебудування знаходиться під впливом протекціоністської політики. Насамперед у вигляді перепон для імпорту вживаних і підвищених мит на ввезення нових автомобілів. Протягом 90-х років ці перепони лише посилювалися на вимогу вітчизняного виробника – Запорізького автомобільного заводу, доки не набули заборонного характеру після утворення СП «АвтоЗА3-ДЕУ» у 1997 році. Частково цей протекціонізм зберігається і дотепер, хоча, починаючи з 2016 року спостерігається суттєве послаблення.

Вивчаючи історію галузі автомобілебудування можна простежити динаміку посилення та пом'якшення протекціоністських заходів у автомобільній галузі та оцінити економічний ефект з урахуванням прямих і непрямих впливів. Позитивний ефект від розвитку вітчизняного виробництва корелює із доданою вартістю, створеною виробником. Але вся ця додана вартість відноситься на користь протекціонізму, бо зазвичай неконкурентоспроможний власник заводу стверджуватиме про банкрутство підприємства за відсутності, втрату робочих місць та надходжень до бюджету. Так, наприклад, досвід виробництва легкових автомобілів на Запорізькому автомобільному заводі демонструє повну неконкурентоспроможність навіть за наявності протекціоністської підтримки та митних перепон для автомобілів вироблених закордоном. Як результат – жодного легкового автомобіля не було виготовлено у січні 2019 року.

Зважаючи на поточну ситуацію в галузі автомобілебудування, можна стверджувати про необхідність пошуку нових шляхів для удосконалення методів державного регулювання з оглядом на позитивний закордонний досвід задля відродження конкурентоспроможної індустрії виробництва автомобілів.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Проблема державного регулювання економіки, протекціонізму як його конкретно-історичної форми загалом, і стосовно окремих видів діяльності як автомобілебудування, привертає увагу експертів, економістів, менеджерів, бізнес-практиків, поліс-мейкерів [1-3]. Зокрема, Шевченко І.Ю.[4], Ткаліч Т.І.[5], А.Г.Кривоконь, А.І. Бондаренко.[6]

Мета статті. Оцінка ефективності існуючої протекціоністської політики України у галузі автомобілебудування та пошук ефективних шляхів вдосконалення державного регулювання.

Виклад основного матеріалу. Державне регулювання економіки - діяльність держави, що спрямована на підтримання стабільності відтворення економіки та створення сприятливих умов для її розвитку. [7] Регулювання, як одна з основних форм впливу держави на економіку, безпосередньо впливає на розподілення ресурсів та доходів. Також впливає на темпи економічного зростання та добробут населення.

Головними завданнями державного регулювання економіки, в залежності від історичного етапу, були: подолання економічних криз та безробіття, забезпечення економічного зростання, уповільнення темпів інфляції, зміцнення позицій на міжнародному ринку, стабілізація платіжного балансу, стимулювання

структурних змін економіки. Державне регулювання обсягів виробництва регламентує характер ринку, що є основою національної економіки. Регулювання економіки з боку держави може як значно потіснити ринкове, так і спиратися на нього за рахунок впливу на стимули та орієнтири, що є характерні для ринкового регулювання. Держава виступає регулятором ринку, вживаючи заходів з протидії монополістичним тенденціям. [7]

Найдавнішою формою державного регулювання прийнято вважати протекціонізм – політику держави у зовнішній торгівлі, спрямовану на обмеження імпорту та підтримку вітчизняного виробництва продукції та послуг. Політика протекціонізму була основною доктриною країн Західної Європи, де в умовах аграрної економіки, слабого промислового виробництва і формування ринкової економіки тільки перехід до протекціонізму міг прискорити економічний розвиток та закласти фундамент першої науково-технічної революції. [8]

На початку ХХ сторіччя, на тлі Великої депресії (1929 -1933), на зміну протекціонізму прийшла перша з сучасних концепцій державного регулювання – Кейнсіанська. Сьогодні більшість економістів підтримують положення Вашингтонського консенсусу, та оцінюють протекціоністську політику в межах лібертаріанського підходу як негативно впливаючу на економічне зростання. Протекціонізм піддається критиці через ослаблення конкурентного впливу з боку світового ринку, що необхідне для розвитку підприємництва. Також протекціонізм ніби то ігнорує інтереси споживача, що змушений переплачувати за товари та надавані послуги через збільшені мита для імпорту, а й за виробу вітчизняного виробництва бо їх виробництво та реалізація пов'язані із неконкурентною системою ціноутворення. Ці фактори призводять до так званої «протекціоністської пастки», коли неможливо відмінити підтримуючі заходи без ризику фінансового краху підприємства. Суттєвим недоліком протекціонізму є послаблення міжнародних зв'язків, сповільнення розвитку та поглиблення міжнародного розділення праці, спеціалізації та кооперування виробництва, при цьому посилюючи недовіру та непорозуміння між країнами.

Але, незважаючи на об'єктивні недоліки протекціонізму, більшість держав світу вдаються до протекціоністських обмежень. Так, за даними організації Global Trade Alert кожна з країн світу запровадила протекціоністські заходи. На початок року лідерами з проваджених обмежень є Китай (7642 обмежуючих заходи), США (7124), та країни Євросоюзу (7055 обмежуючих заходів у Італії, 7463 у Німеччині, та 6869 у Франції). [9]

Однією з найбільш обмежених протекціоністською політикою галузей є автомобілебудівна. Кількість введених обмежень в світовому автомобілебудуванні становить 6196 обмежуючих заходів. Це, переважно, імпорнтні мита, фінансування національних автовиробників, торгівельні обмеження та оподаткування. [9]

Така кількість протекціоністських заходів у відношенні до автомобілебудування зумовлена тим, що кінцева продукція цієї галузь є точкою перетину більшості видів діяльності економіки і має мультиплікаційний ефект. Це дає змогу оцінити стан великої частки національної економіки (нафтопереробна галузь, металургія, ІТ, хімічна галузь тощо) та залежність промисловості країни від імпорту як сировини, так і технологій шляхом аналізу поточного стану автомобілебудівної промисловості та перспектив її розвитку.

Після розпаду СРСР автомобілебудування перебувало у стані кризи. Більшість радянських автозаводів збанкрутували як АЗЛК або перепрофілювалися під виробництво комерційного транспорту, як ГАЗ. Український «Авто-ЗАЗ» не був виключенням та знаходився на грані банкрутства. Автоконцерни GroupPSA (Peugeot, Citroen) і Volkswagen були готові викупити «Авто-ЗАЗ» із подальшою реструктуризацією виробництва та налагодженням виробництва сучасної конкурентоспроможної продукції оглядаючись на вдалий досвід Чехії, що продали автомобільний завод Skoda концерну Volkswagen AG та Румунії що продали автовиробника Dacia корпорації Renault Group. Але ця ініціатива зустріла опір керівництва «Авто-ЗАЗ», бо викуп заводу автоконцерном призвів би до звільнення більшості цього керівництва, а також, ймовірно, частини робітників за прикладом автозаводів Чехії та Румунії. Ця ситуація, а також неспроможність автовиробника конкурувати із імпортом вживаних автомобілів призвели до лобювання з боку керівництва заводу «Авто-ЗАЗ» політики «підтримки вітчизняного виробника» [10].

Результатом цього лобювання став акцизний збір на автомобілі, що був запроваджений Законом України «Про акцизний збір», прийнятий 18 грудня 1991 року із подальшим встановленням ставки акцизу [11].

Далі 6 грудня 1992 року прийнято Декрет Кабінету Міністрів України «Про акцизний збір. Цей декрет вперше поділив автомобілі на «вітчизняні» та «імпорнтні». Так, автомобілі, виготовлені в Україні, оподатковувалися акцизним збором у розмірі 10% вартості, закордонного виробництва – 35% Ставки акцизу диференціювали в залежності від об'єму двигуна та пального, без поділу на нові та вживані [12].

2005 року вперше було запроваджено екологічні стандарти «Євро», 2009 року – додаткові 13% до розміру мита в разі імпорту вживаного транспорту, 2013 року – спецмито в розмірі 6–13% вартості автомобіля, а також додатковий утилізаційний збір на всі імпорнтні автомобілі. У 2008 році, у зв'язку зі вступом України до СОТ, обмеження на імпорнт автомобілів, старших за 8 років довелося скасувати, але це рішення було нівельовано впровадженням високої плати за першу реєстрацію транспортних засобів та екологічні стандарти «Євро» на вживані авто. Згодом Закон «Про внесення змін до деяких законів України

щодо мінімізації впливу фінансової кризи на розвиток вітчизняної промисловості» було визнано неконституційним скасовано у 2009 році [10;13].

Ці заходи, під прикриттям збору податків з імпорту, були спрямовані а повне припинення імпорту.

Але така державна підтримка не допомогла українському автовиробнику. У 2018 році «АвтоЗАЗ» фактично припинив виробництво легкових авто. Майже до нуля впало виробництво і решти вітчизняних виробників. З 2018 до 2020 року працював тільки СП «Єврокар» у Закарпатській області, який здійснює великовузлове збирання моделей автомобілів групи компаній «VolkswagenAG» у кількості 5–6 тис. авто на рік [14].

З наведеного вище можна зробити висновок про тотальну неефективність політики державного регулювання автомобілебудування. Створені умови не допомогли зміцненню позицій вітчизняних автомобілебудівних заводів, та призвели лише до повної втрати конкурентоспроможності. Окрім цього, склалися несприятливі умови для кінцевих споживачів автомобільної продукції: морально застарілі легкові автомобілі виробництва «Авто-ЗАЗ» та «Богдан», що не відповідають сучасним вимогам споживчої якості; акцизи на імпорт, що фактично унеможливають імпорт як уживаних автомобілів, так і нових моделей для дистрибуції через офіційних дилерів світових автоконцернів. Ситуація, що склалася в українському автомобілебудуванні, свідчить про необхідність змін у державному регулюванні цієї галузі шляхом адаптування вдалого світового досвіду, впровадження регулюючих заходів, що пройшли апробацію закордоном.

У Польщі підприємствам, сума інвестицій, в які перевищує 5 млн євро, влада компенсує 30% витрат. Крім того, в Польщі діють вільні економічні зони, в яких підприємства, виконавши ряд умов, звільняються від податку на прибуток і податку на нерухомість. У цій країні ПДВ складає 23%, а не 20%, як в Україні. Це означає, що держава перекладає податкове навантаження з виробника на споживача. Тобто, при інших рівних умовах, українські товари в Польщі будуть коштувати на 3% дорожче, ніж польські в Україні. У Польщі розташоване складання автомобілів під брендами концернів General Motors, Volkswagen і Fiat [15].

Чехія знижує податки на прибуток для автомобілебудівних підприємств, уряд виділяє муніципалітетам кошти на облаштування інфраструктури для виробництва, держава підтримує створення нових робочих місць. Крім чеських автомобілів Skoda, в країні складають авто брендів Hyundai, Toyota і Peugeot [15].

Словаччина, з метою залучення інвесторів, компенсує до 50% коштів, спрямованих на організацію складання автомобілів. Так, наприклад - завод KIA в Жиліні, побудований з нуля і випускаючий понад мільйон автомобілів на рік для ринків країн ЄС[15].

У Туреччині діє 60 зон технологічного розвитку, 290 промислових зон і 20 вільних зон. Статуси таких територій передбачають пільгові умови ведення бізнесу. У вільних економічних зонах компанії-експортери звільняються від сплати мит, ПДВ, прибуткового податку і податку на зарплати співробітників. В результаті Туреччина, яка ніколи не мала власних розробок автомобіля, збирає авто брендів Mercedes, Toyota, Hyundai, Renault, Ford і інших[15].

Узбекистан різко підвищив обсяги виробництва автомобілів. Для всіх інвесторів, обсяг інвестицій яких перевищує \$ 5 млн, країна надає податкові пільги. Для інвестиційних проектів, обсягом понад \$ 50 млн держава за свій рахунок облаштовує інфраструктуру. Виробництво автомобілів тут, з порушенням всіх правил СОТ, звільнено від сплати мит і податків. Це ж поширюється на імпорт необхідних для виробництва комплектуючих і запчастин. В Узбекистані виробляються автомобілі UZ-Daewoo і Ravon спільно з General Motors. Обидва бренди імпортуються в Україну за зниженими цінами через низькі податки в Узбекистані[15].

Беручи до уваги вдалий досвід закордоном та невдалий досвід протекціоністської політики, можна констатувати необхідність кардинальних змін у державному регулюванні автомобілебудівної галузі України завдяки впровадженню адаптованого до українських реалій закордонного досвіду та фундаментальної зміни концепції державного протекціонізму.

Для відродження конкурентоспроможної автомобілебудування в Україні треба забезпечити сприятливі умови, для розвитку галузі, що забезпечить її привабливість для іноземних інвестицій. Створення вільних економічних зон для автомобільних виробництв у регіонах із промисловим потенціалом може стати першим поштовхом для відновлення промисловості. Реалізація цієї ініціативи дозволить модернізувати існуючі промислові регіони України на базі яких будуть створюватися вільні економічні зони. Впровадження податкових та митних пільг, що будуть діяти на території цих зон, у сукупності із розвитком інфраструктури, доступом до транспортних артерій та сировинної бази регіону дозволять створити сприятливі умови для функціонування підприємств галузі автомобілебудування та, як наслідок залучення інвестицій та сучасних технологій.

Створення вільних економічних зон неможливе без попереднього розвитку інфраструктури та транспортної мережі, що були зазначені вище. Для створення цього базису необхідна державна ініціатива, що в подальшій перспективі може відродити економічний розвиток в Україні.

Державі варто відмовитись від політики «сліпого» протекціонізму бо, як показала практика, протекціоністські заходи були направлені на сектор будування легкових автомобілів, що з самого початку був неконкурентоспроможним. В той же час ігнорувалися конкурентоспроможні галузі

автомобілебудування: виробництво великотонажних вантажівок, бронеавтомобілів (КрАЗ) та громадського колісного транспорту (ЛАЗ), що при відсутності підтримки з боку держави не можуть повністю реалізувати свій потенціал[16]. Враховуючи помилки політики протекціонізму що існувала, слід відмовитися від регулюючих заходів, що підтримують не здатне до конкуренції виробництво легкових автомобілів та спрямувати зусилля та кошти для підтримки потенційно конкурентоспроможних українських виробників автотранспорту (КрАЗ та ЛАЗ) не за допомогою інструментів протекціонізму, що вже використовувались та продемонстрували свою неефективність, а завдяки створенню сприятливих економічних, правових, інфраструктурних умов для цих підприємств, що стане початком формування вільних економічних зон навколо цих автомобілебудівних підприємств. В свою чергу, для забезпечення насиченості ринку легковими автомобілями слід послабити митні обмеження на ввіз вузлів легкових автомобілів з закордону та заохочувати світових автовиробників до локалізації виробництва своєї продукції у новостворених вільних економічних зонах.

Висновки. Політика протекціонізму автомобільної галузі України продемонструвало свою неспроможність забезпечити розвиток автомобільних заводів. Щоб запобігти остаточному знищенню автомобілебудування в Україні необхідні зміни у підході до державного регулювання цієї галузі, що забезпечать підтримку потенційно конкурентоспроможних автомобільних заводів.

Список використаних джерел.

1. Райнерт Э.С. Как богатые страны стали богатыми, и почему бедные страны остаются бедными. 5-е изд., 2017. 384 с.
2. Хиллман А.Л. Государство и экономическая политика возможности и ограничения управления. Москва: Издательский дом ГУ ВШЭ, 2009. 879 с.
3. Ещенко П. С. Украинская «великая депрессия»: как из нее выйти?: монография / П. С. Ещенко. Киев: Дакор, 2017. 248 с.
4. Шевченко І.Ю. Механізм державного регулювання розвитку автомобілебудування та ринку продажу автомобілів в Україні // БИ. 2016. №8 (463).
5. Ткаліч Т.І. Перспективи розвитку автомобілебудування України в умовах глобальних викликів. URL:<https://journals.indexcopernicus.com/api/file/view/ByFileId/588165.pdf>(дата звернення: 11.11.2021).
6. А.Г.Кривоконь, А.І. Бондаренко. Стратегія та перспективи розвитку легкового автомобілебудування в Україні URL:<https://core.ac.uk/download/pdf/27205153.pdf> . (дата звернення 12.11.2021).
7. С. І. Киреев. Державне регулювання економіки // Енциклопедія Сучасної України / гол. редкол.: І. М. Дзюба, А. І. Жуковський, М. Г. Железняк та ін.; НАН України, НТШ. Київ: Інститут енциклопедичних досліджень НАН України, 2007. URL: https://esu.com.ua/search_articles.php?id=26151. (дата звернення: 14.11.2021).
8. Страгис Юрий Павлович Протекционизм: история и теория экономической политики // APRIORI. Гуманитарные науки. 2016. №2. С 49-55.
9. Global Dynamics, URL:https://www.globaltradealert.org/global_dynamics. (дата звернення: 12.11.2021).
10. Дослідження протекціонізму автомобільної галузі України. URL:<https://eauto.org.ua/news/8-doslidzhennya>. (дата звернення: 12.11.2021).
11. Про акцизний збір: Закон України від 18.12.1991. № 1996-ХІІ. Втратив чинність від 02.12.2010. URL:<https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1996-12#Text>. (дата звернення: 13.11.2021).
12. Про акцизний збір: Декрет Кабінету Міністрів України від 26.12.1992. № 18-92. Втратив чинність від 02.12.2010. URL:<https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/18-92#Text>. (дата звернення: 13.11.2021).
13. Про внесення змін до деяких законів України щодо мінімізації впливу фінансової кризи на розвиток вітчизняної промисловості: Закон України від 18.12.2008. № 694-VI. Закон визнано неконституційним згідно з Рішенням Конституційного Суду від 14.07.2009. URL:<https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/694-17#Text>. (дата звернення: 13.11.2021).
14. Skoda в Соломоново. URL:<https://www.skoda-auto.ua/company/skoda-solomonovo>. (дата звернення: 13.11.2021).
15. Автомобилестроение. Как это не работает. Спецпроект БизнесЦензор при содействии "УкрАвто". URL:<https://projects.censor.net/autobuilding/>. (дата звернення: 13.11.2021).
16. Офіційний сайт компанії АвтоКрАЗ. URL:<http://www.autokraz.com.ua>. (дата звернення: 13.11.2021).

References.

1. Rajnert, Je.S. (2017), *Kak bogatyie strany stali bogatymi, i pochemu bednye strany ostajutsja bednymi* [How rich countries got rich, and why poor countries stay poor], 5th ed., P. 384.

2. Hillman, A.L. (2009), *Gocudarstvo i jekonomicheskaja politika vozmozhnosti i ogranichenija upravlenija* [State and economic policy opportunities and limitations of management], Izdatel'skij dom GU VShJe, Moscow, Russia, P. 879.
3. Eshhenko, P. S. (2017), *Ukrainskaja «velikaja depressija»: kak iz nee vyjti?* [Ukrainian "great depression": how to get out of it?], Dakor, Kyiv, Ukraine, P. 248.
4. Shevchenko, I.Yu. (2016), "Mechanism of sovereign regulation of the development of automobiles and the market for the sale of automobiles in Ukraine", *BY*, vol. 8 (463).
5. Tkalich, T.I. "Prospects for the development of Ukraine's automotive industry in the minds of global wikis", available at: <https://journals.indexcopernicus.com/api/file/viewByFileId/588165.pdf> (Accessed 11 Nov 2021).
6. Kryvokon, A.H. and Bondarenko, A.I. "Strategy and prospects for the development of the automotive industry in Ukraine", available at: <https://core.ac.uk/download/pdf/27205153.pdf> (Accessed 12 Nov 2021).
7. Kyreiev, S. I. (2007), "State regulation of the economy", *Entsyklopediia Suchasnoi Ukrainy, NAN Ukrainy, NTSh, Instytut entsyklopedychnykh doslidzhen NAN Ukrainy, Kyiv, Ukraine*, available at: https://esu.com.ua/search_articles.php?id=26151 (Accessed 14 Nov 2021).
8. Stragis, Ju. P. (2016), "Protectionism: History and Theory of Economic Policy", *APRIORI. Gumanitarnye nauki*, vol. 2, pp. 49-55.
9. Global Dynamics, available at: https://www.globaltradealert.org/global_dynamics (Accessed 12 Nov 2021).
10. "Research of protectionism of the automobile industry of Ukraine", available at: <https://eauto.org.ua/news/8-doslidzhennya> (Accessed 12 Nov 2021).
11. The Verkhovna Rada of Ukraine (1991), The Law of Ukraine "On excise duty", available at: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1996-12#Text> (Accessed 13 Nov 2021).
12. Cabinet of Ministers of Ukraine (1992), Decree of the Cabinet of Ministers of Ukraine "On excise duty", available at: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/18-92#Text> (Accessed 13 Nov 2021).
13. The Verkhovna Rada of Ukraine (2008), The Law of Ukraine "On amendments to some laws of Ukraine to minimize the impact of the financial crisis on the development of domestic industry", The law was declared unconstitutional in accordance with the Decision of the Constitutional Court of July 14, 2009, available at: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/694-17#Text> (Accessed 13 Nov 2021).
14. Skoda in Solomonovo, available at: <https://www.skoda-auto.ua/company/skoda-solomonovo> (Accessed 13 Nov 2021).
15. Automotive industry. How it doesn't work. Special project BusinessCensor with the assistance of UkrAvto, available at: <https://projects.censor.net/autobuilding/> (Accessed 13 Nov 2021).
16. Official site AvtoKRAZ, available at: <http://www.autokraz.com.ua> (Accessed 13 Nov 2021).

Стаття надійшла до редакції 20.11.2021 р.