



ЗАРУБІЖНИЙ ДОСВІД УПРАВЛІННЯ ЕКОНОМІЧНИМИ ПРОЦЕСАМИ

FOREIGN EXPERIENCE
IN ECONOMIC PROCESSES
MANAGEMENT

<https://doi.org/10.15407/economyukr.2023.10.058>

УДК 330.341:336.5:338.45

JEL: L52, L65, O14, O32

О.В. КРЕХІВСЬКИЙ, канд. фіз.-мат. наук,
старший референт
Секретаріат Кабінету Міністрів України
вул. М. Грушевського, 12/2, 01008, Київ, Україна
e-mail: o.krekhivskyi@gmail.com
ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-4793-851X>

ПРОТЕКЦІОНІЗМ ЯК ДЕТЕРМІНАНТА РОЗВИТКУ АВТОМОБІЛЕБУДУВАННЯ ВЕЛИКОЇ БРИТАНІЇ

Розглянуто тарифну політику щодо імпорту, яка діяла у Великій Британії протягом близько 60 років. На прикладі автомобілебудування показано, що мита вплинули на зростання виробництва, зайнятості, надходжень до бюджету, зниження цін та імпорту, залучення іноземних інвесторів і передових технологій, розширення використання місцевого потенціалу. Обґрунтовано, що в повоєнному відновленні економіки України доцільно взяти до уваги цей механізм.

Ключові слова: повоєнне відновлення; індустрія; автомобільна промисловість; протекціонізм; імпортні мита; статистика.

Ц и т у в а н н я: Крехівський О.В. Протекціонізм як детермінанта розвитку автомобілебудування Великої Британії. *Економіка України*. 2023. № 10. С. 58—82. <https://doi.org/10.15407/economyukr.2023.10.058>

© Видавець ВД «Академперіодика» НАН України, 2023. Стаття опублікована на умовах відкритого доступу за ліцензією CC BY-NC-ND license (<https://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/4.0/>)

Вам слід дивитися на факти, тому що вони дивляться на вас.
Ви маєте величезне збільшення ввезення готових виробів
і зменшення ввезення деталей, а це свідчить, що за межами
країни було виконано великий обсяг робіт,
котрі могли бути виконані всередині країни. <...>
Я чудово знаю, що якщо держава з усією її могутністю
і багатством вирішить дати перевагу окремим галузям,
вони набудуть дуже великої міри процвітання.

В. Черчилль¹

Російське воєнне вторгнення в Україну, з одного боку, викликало високу згуртованість і патріотизм українського суспільства, яке, докладаючи зусиль, усіляко наближає омріяну Перемогу, а з іншого — унаочнило глибокі проблеми морально-ціннісних орієнтацій серед як представників бізнесу і влади, так і пересічних громадян. На фоні зростаючої залежності від допомоги Заходу з оборони й безпеки, нарощування імпорту життєво необхідних промислових товарів (як для військових, так і для цивільного населення), а також згортання національної економіки й експорту, в Україні збільшуються імпорт і продажі нових легкових автомобілів преміум-сегменту². Чи така тенденція є характерною для воюючої країни? Чи відбувалося подібне в минулому, беручи до уваги тезу, що теперішні події — не нове явище у світовій економіці, а повторення на черговому витку історії ситуації, що мала місце 100 років тому? [1; 2] Якщо так, чи втручалася держава і яких вживала заходів? Та чи необхідні такі заходи в Україні?

Позиції науковців щодо державного регулювання економіки, втручання в ринкові процеси і запровадження імпортних мит розходяться. Прихильники вільної торгівлі ототожнюють протекціонізм, образно кажучи, з головою Медузи Горгони, вважаючи, що використання таких інструментів є «грою з негативним рахунком» [3, с. 24]. Інші вчені займають більш помірковану позицію [4—6], наголошуючи на такому: наявні факти доводять, що добре керований і націлений на розбудову місцевої індустрії протекціонізм може дати кращі результати, ніж тотальна лібералізація з точки зору розвитку³. Дослідники зауважують: у розпал Пер-

¹ Winston S. Churchill: His Complete Speeches. Vol. IV, 1922-1928. Robert Rhodes J. (Ed.). Chelsea House Publishers, 1974. P. 3617.

² Як зазначають експерти цього ринку, у 2022 р. спостерігалися рекордні показники: частка люксових авто сягнула позначки 17,5 % ринку нових автомобілів (а в окремі місяці перевищувала 20 %, тоді як за попередні п'ять — сім років не піднімалася вище позначки 16 %), і протягом 2023 р. висхідний тренд продовжується (див. детальніше: Premium-сегмент в Україні встановив рекорд в 2022 році. *AutoConsulting*. 2023. 13 січ. URL: <https://www.autoconsulting.com.ua/article.php?sid=53014> (дата звернення: 21.07.2023)).

³ The European Commission's Negotiating Strategy for the WTO Hong Kong Ministerial: Oral and Written Evidence. Great Britain, Parliament, House of Commons, Trade and Industry Committee, The Stationery Office, 2006. 108 p. URL: https://books.google.com.ua/books?id=w2u88rN43FAC&hl=uk&source=gbs_navlinks_s

шої світової війни політична економія батьківщини вільної торгівлі — Британської імперії — зазнала радикальної перебудови після переосмислення ролі держави, політики *laissez-faire*⁴ і тарифного захисту [7].

Отже, **мета статті** — дослідивши історичні факти і статистичні дані щодо реалізації Великою Британією в умовах суворих випробувань заходів політики протекціонізму, оцінити їх наслідки для економіки країни й зробити відповідні висновки для України.

ПЕРЕДУМОВИ ЗМІНИ ТАРИФНОЇ ПОЛІТИКИ

До початку Першої світової війни Велика Британія панувала на світовому фінансовому ринку: серце цієї системи — Лондонське Сіті — забезпечувало стабільний розвиток міжнародної торгівлі; країна була найбільшим глобальним експортером капіталу, а її доходи від так званих «невидимих» послуг, таких як судноплавство і страхування, не мали собі рівних. Золотий стандарт, якому була віддана Британія, став невід'ємним компонентом британської гегемонії. Але така могутність і надзвичайно вигідне становище були поставлені під загрозу війною і пов'язаними з нею величезними витратами. Уже наприкінці 1914 р. (через кілька місяців від початку війни) з'явилися перші ознаки фінансової кризи. Дефіцит бюджету, за підсумками 1914/15 бюджетного року (б. р.), сягнув 333,8 млн фунтів стерлінгів, тоді як у 1913/14 б. р. був профіцит на рівні £0,7 млн [8]. Торговельний баланс також погіршився [9]. Країна стрімко нарощувала імпорт важливих у той час товарів, серед яких — автомобілі [10].

На початку 1900-х років Британія «пробуксовувала» в масовому випуску недорогих моторних транспортних засобів (відстаючи в технологічних процесах від іноземних конкурентів) і вдавалася до їх імпорту з кількох країн (Італії, Франції, Німеччини, Бельгії, США). Але з 1915 р. структура постачальників змінилася — Сполучені Штати Америки фактично стали монополістами в торгівлі автомобілями та їх комплектуючими [11]. Серед причин — те, що у 1914 р. всі британські компанії автомобільної індустрії були переорієнтовані на потреби військових, зокрема, на виробництво снарядів, компонентів і техніки для армії [12]. Очевидно, через обмеження британського бізнесу жорсткими умовами воєнної економіки американські конкуренти побачили для себе можливість розширити частку на ринку Британської імперії. Безперешкодне ввезення товарів американського автопрому (як моторних транспортних засобів, так і їх частин) зросло більше ніж у чотири рази: у 1913 р. їх імпорт становив £1586 тис., у 1915 р. — £6774 тис. [13]

Приватні британські компанії порушили питання, що їх патріотизм, виявлений у відповідь на прохання уряду про допомогу в забезпеченні

⁴ *Laissez-faire* («принцип невтручання») — економічна доктрина, згідно з якою державне втручання в економіку повинне бути мінімальним.

потреб армії, в умовах зростаючої конкуренції не дозволяє зберегти позиції на ринку, що вплине на подальшу долю цієї нової для економіки індустрії, а також суміжних видів діяльності. Наведені ними аргументи були «почуті вухами, що співчують, бо на додаток до згубного впливу на майбутнє британської автомобільної промисловості було визнано, що неконтрольований імпорт може мати три негайних і шкідливих наслідки: марнотратство еліт і витрачання коштів на предмети розкоші, збільшення і без того великої заборгованості Британії перед іноземними державами й зменшення запасів золота, необхідних уряду для ведення війни» [12, р. 78]. «Вухами, що співчують» були вуха Реджинальда Маккенна (Reginald McKenna) — на той час канцлера скарбниці⁵. Він особисто перейнявся цією проблемою і долучився до її вирішення після того, як The Times 4 серпня 1915 р. опублікувала лист члена парламенту Артура Фелла (Arthur Fell), який рекомендував уряду щонайменше сім способів розв'язання ситуації, серед яких — припинення ввезення і купівлі іноземних автомобілів шляхом введення, відповідно до Закону про захист королівства, заборони, запровадження високого мита на імпорт чи високого ліцензійного збору для їх користувачів. На зустрічі провідних виробників — членів Associated British Manufacturers було аргументовано, що швидкі темпи зростання імпорту автомобілів та їх компонентів призведуть до повного захоплення ринку американськими виробниками. Почуте спонукало Р. Маккенна «поставитися серйозно до цього питання» [12, р. 78].

ПЕРШИЙ КРОК ДО ПРОТЕКЦІОНІЗМУ

Прем'єр-міністр Великої Британії 15 червня 1915 р. оголосив, що кошторисна вартість війни сягнула £3 млн на день, але восени того ж року ця цифра збільшилася до близько £5 млн⁶, і містер Р. Маккенна, як канцлер скарбниці, був змушений переглянути державні фінанси для покриття зростаючих витрат, пов'язаних з війною [14]. Представляючи свій перший бюджет на парламентських дебатах 21 вересня 1915 р., Р. Маккенна вказав, що для збільшення надходжень уряд має здійснити рішучі кроки в частині податків: збільшити прибутковий податок на 40 % (з 2 шилінгів 3 пенсів до 3 шилінгів 6 пенсів) і знизити рівень звільнення від оподаткування (зі £160 до £130), а також запровадити 50-відсотковий податок на надприбутки. За оцінками фінансових експертів⁷, «це була запізніла, але смілива спроба обкласти країну адекватними військовими по-

⁵ Канцлер скарбниці Великої Британії — офіційне найменування міністерської посади в Кабінеті Великої Британії, відповідальної за економічні та фінансові питання, а також контроль за Скарбницею Його Величності. Ця посада приблизно відповідає нинішній посаді міністра фінансів.

⁶ Routledge Library Editions: History of Money, Banking and Finance. Routledge, 2021. 4088 р.

⁷ Там само. Р. 213.

датками». Виступаючи з презентацією проекту бюджету 1915/16 б. р., Р. Маккенна сказав: «Я вже згадував про необхідність зберегти нашу валюту і скоротити, наскільки це можливо, витрати на імпорتنі предмети розкоші. <...> Я висуваю нині список предметів, ввезення яких має бути належним чином обмежене (через ці дві обставини) за допомогою мит під час війни. <...> Оскільки мита не покладуть край ввезенню, вони принаймні можуть стати джерелом доходу, яким не можна нехтувати»⁸. Попри опозицію в парламенті, Законом про фінанси 1915 р. на імпорт низки товарів — предметів розкоші — було встановлено адвалорні мита в розмірі 33,3 %, які згодом дістали назву *мита Маккенна* (McKenna duties)⁹. Вони підлягали щорічному оновленню, як і всі чинні на той час податкові збори. Поряд з легковими моторними автомобілями й мотоциклами (включаючи запчастини і аксесуари до них), до «предметів розкоші» віднесли музичні інструменти та їх частини, годинники, товари фото- і кіноіндустрії. Офіційна позиція уряду щодо цього радикального для країни вільного ринку заходу полягала в тому, що його було вжито не для захисту, а з «конкретною метою — як «мита на розкіш» (sumptuary Duties) задля запобігання непотрібному споживанню предметів розкоші й частково для порятунку судноплавства, яке на той час почало сильно страждати через підводні човни» [15, р. 269]. Запровадження стягування мита з імпорту стало «дивною частиною бюджету, оскільки Маккенна був прихильником вільної торгівлі» [16, р. 217].

У офіційній політичній риториці до того часу панувала «непогрішима» догма *laissez-faire*, і необхідність державного втручання лише поступово почала визнаватися міністрами, які присвятили більшу частину своєї політичної кар'єри розвінчуванню помилок протекціонізму, з одного боку, і соціалізму — з іншого [10, с. 44—45]. Зокрема, на початку війни британський уряд вважав, що втручатися в приватні справи виробників, від доброї волі й лояльного співробітництва яких залежала безпека країни, і брати на себе важку відповідальність прямого державного управління було надто великим ризиком, щоб іти на нього і надто відкрито суперечити загальноприйнятим на той час у науці й суспільстві економічним доктринам. Але згодом британські урядовці зрозуміли, що в умовах зростаючих проблем воєнного часу недоцільно намагатися жорстко дотримуватися стандартних економічних схем, розроблених для мирних умов.

Британський економіст Ф. Кейпі в праці «Депресія та протекціонізм: Британія між війнами» зауважив: «Можна сказати, що перший політичний відхід від вільної торгівлі у Великій Британії у ХХ ст. стався в 1913 р.,

⁸ The Parliamentary Debates (official Report). Firth Series, Vol. 74. House of Commons Great Britain. Parliament. House of Commons H.M. Stationery Office, 1915. P. 316.

⁹ Trade Regulations and Commercial Policy of the United Kingdom. National Institute of Economic and Social Research, Economic and Social Studies. No. 3. Cambridge, At the University Press, 1943. 275 p.

коли уряд надав субсидію цукробуряковій промисловості. Проте насправді це відбулося в 1915 р. із запровадженням перших ввізних мит канцлером скарбниці Маккенна. Ці мита нібито були надзвичайними заходами воєнного періоду, які щороку пролонговувалися під час війни в першу чергу з метою отримання доходів (як причина також наводилася економія цінного судноплавного простору). Але, відповідно до традиційного визначення і прийнятої практики, ці мита мають розглядатись як захисні, оскільки паралельних акцизних зборів не було» [17, р. 40].

ОСТАТОЧНА ВІДМОВА ВІД «НЕПОГРІШИМОЇ» ДОГМИ

У січні 1924 р., коли лейбористський уряд прийшов до влади, ухвалили рішення про повернення політики вільної торгівлі, і з 1 серпня 1924 р. мита на «розкіш» скасували. Під час розгляду проекту бюджету на 1924/25 б. р. член парламенту Стенлі Болдвін (Stanley Baldwin) аргументував необхідність продовження дії мит Маккенна: під час війни автомобільна промисловість переключилася на ту чи іншу форму виробництва боєприпасів, а випуск машин і експортна торгівля завмерли; оскільки автомобілі, як і більшість товарів, дуже схильні продаватися, користуючись «ім'ям», позиції були втрачені; Сполучені Штати Америки, надзвичайно швидко збільшивши виробництво, без найменших перешкод захопили цей ринок у британських домініонах; на ці ринки прийшли інші машини з іншими «іменами» і все, що досягнуто великими зусиллями, було «зметено», коли почалася війна¹⁰. Політик підсумував: «Факт залишається фактом... У розпал теперішніх лих недоцільно скасовувати ввізні мита, запроваджені Законом про бюджет 1915 р., завдяки якому було збережено багато робочих місць»¹¹.

Британське видання *The National Review* у 1924 р. наводило таку позицію: «Американці вважають нас божевільними через скасування мит Маккенна, проти яких нічого не було і не може бути висунуто, за винятком того, що вони не сумісні з теорією «вільної торгівлі», яка повсюдно відкидається. <...> Вони скасовані з міркувань самолюбства. Їх існування ображає інтелектуальне марносластво Ліберально-соціалістичної партії, демонструючи гнилість кобденізму»¹².

Попри ці та інші аргументи, доктринери вільної торгівлі добилися скасування мит Маккенна, і, як наслідок (цілком очікуваний), імпорт товарів стрімко зріс: якщо у вересні 1923 р. (під дією мит) поставки становили £320,3 тис., то після їх скасування, у вересні 1924 р., — £489,9 тис. Коментуючи таку ситуацію, член британського парламенту зауважив: «Результат, звичайно, означає зайнятість за кордоном і безробіття вдома.

¹⁰ Debates (official Report). House of Commons. Great Britain. Contains the 4th session of the 28th Parliament through the 1st session of the 48th Parliament. Parliament. House of Commons H.M. Stationery Office, 1924. P. 1195.

¹¹ Там само. P. 1187-1188.

¹² *The National Review* 1924-06. Vol. 83. Iss. 496. P. 490.

Я знаю, що аргумент лібералів полягає в тому, що ці товари оплачуються іншими товарами, що експортуються, але вони ніколи не говорять нам, яка природа інших товарів, ... іноземні країни надсилають нам ті товари, на які витрачається максимум кваліфікованої праці, тоді як ми постачаємо все більше і більше товарів, виробництво яких не потребує багато праці кваліфікованої робочої сили»¹³.

У травні 1925 р. до влади повернулися консерватори. В. Черчилль, який став канцлером скарбниці, представляючи бюджет у парламенті 7 травня 1925 р., у своїй промові обґрунтував необхідність відновлення скасованих мит Маккенна передусім зисками для бюджету: «Є хороша нагода отримати £3 млн доходу за рахунок повторного введення цих мит»¹⁴. В. Черчилль наполягав: «Я говорю як вільний торговець, що шановні джентльмени роблять величезну помилку, ставлячи з цього приводу загальне питання про те, чи має країна повернутися до протекціонізму, чи залишитися загалом на широкій основі вільної торгівлі. Така позиція ґрунтується виключно на тезі про введення нібито нових мит, але це мита, з якими ми жили протягом останніх 10 років, яким віддані або, принаймні, скомпрометовані люди кожної партії і які ми тепер відновлюємо переважною більшістю і з повним мандатом від країни для цілей, необхідних для отримання звичайного річного доходу»¹⁵. Цього разу парламентарії дослухалися — з бюджетом 1925/26 б. р. мита Маккенна повернули (з 1 липня 1925 р.). Була навіть пропозиція назвати їх «мита Черчилля» (Churchill Duties), проте в документах вони зазначались як «нові мита».

Члени парламенту також звертали увагу на те, що поряд з напливом приватних автомобілів під час і після закінчення війни зріс імпорт інших товарів автомобільної індустрії (на які мита Маккенна не поширювалися), зокрема комерційні автомобілі, які США й Німеччина «скидали» на британський ринок — єдиний ринок вільної торгівлі. «У 1920 р. у нас була аномальна кількість комерційних автомобілів, і в результаті у 1922 р. 3/4 працівників, зайнятих у виробництві комерційних автомобілів, стали безробітними. Це відбулося виключно через величезний демпінг комерційних автомобілів зі Сполучених Штатів і Німеччини. <...> Внутрішня торгівля становить 3/4 загального обсягу продажів. Якщо ми втратимо це, ми втратимо й зовнішню торгівлю ... через нашу систему вільної торгівлі й без державної допомоги»¹⁶. Цей факт і аргументи були взяті до уваги урядом, і В. Черчилль, презентуючи держав-

¹³ Parliamentary Debates (Hansard). House of Commons official report, Vol. 183: Great Britain. Parliament. House of Commons H.M. Stationery Office, Contains the 4th session of the 28th Parliament through the session of the Parliament, 1925. P. 1189.

¹⁴ Winston S. Churchill: His Complete Speeches. Vol. IV 1922-1928. R.J. Rhodes (Ed.). Chelsea House Publishers, 1974. P. 3617.

¹⁵ Там само. P. 3617.

¹⁶ The Parliamentary Debates (official Report). House of Commons. Great Britain. Parliament. House of Commons H.M. Stationery Office, 1925. P. 1187.

ний бюджет 1926/27 б. р., запропонував поширити мита на комерційні автомобілі. Це розширення мит Маккенна, відповідно до офіційної позиції В. Черчилля, не було пов'язане з політикою захисту (safe guarding policy). Запровадження мита на комерційні автомобілі мало спростити й оптимізувати роботу митних органів, адже на той час усі іноземні некомерційні автомобілі й частини автомобілів ввозилися з митом 33,3 %, і поряд з цими товарами низка аналогічних або майже аналогічних (комерційних) машин ввозилася вільно; межі категорій «некомерційні» та «комерційні» стали розпливчастими, відокремити одну від одної ставало дедалі важче; запчастини в багатьох випадках були ідентичними; один тип легко перетворювався на інший; ввізне мито, яке залежало не від характеру товару, а від призначення, створювало певні труднощі для митників. «Це перша причина, через яку я включив комерційний автомобіль, хоча він і не є розкішшю, у сферу так званих мит Маккенна», — зазначив В. Черчилль. Інша причина — фінансова: «Мито принесе £300 тис. протягом першого року¹⁷ і £350 тис. протягом наступного»¹⁸.

Після цього у 1927 р. запровадили мито на автомобільні шини, а у 1933 р. — ще низку мит, зокрема, на наймані екіпажі (таксі), вантажні автомобілі, двигуни для сільгоспмашин, трактори, випуск яких незадовго до цього було налагоджено в країні, отже, відбувалося становлення нових галузей промисловості. «У період між загальними виборами 1931 р. і кінцем 1932 р. відбулася повна трансформація, унаслідок якої Сполучене Королівство стало повністю протекціоністською країною»¹⁹. У лютому 1932 р. був ухвалений Закон про імпортні мита (далі — Закон 1932 р.) з метою обмеження в національних інтересах ввезення товарів до Сполученого Королівства для надання механізмів правового захисту у випадках, коли іноземна держава дискримінує в питанні імпорту товари, виготовлені в Сполученому Королівстві. Закон 1932 р. встановив 10-відсотковий тариф на всі товари, крім спеціально звільнених (продукція країн імперії та більшість інших продуктів харчування і сировина).

Лише напередодні Другої світової війни Закон про бюджет 1938 р. скасував мита Маккенна, але при цьому передбачив, що вони можуть продовжуватися розпорядженням скарбниці відповідно до положень Закону 1932 р.²⁰ Щодо розміру мита на продукцію автопрому, то зміни 1938 р. означали лише зміну процедури, оскільки в подальшому ставки могли варіюватися виходячи з рішень Консультативного комітету з імпортних мит і не залежати від щорічних Законів про фінанси.

¹⁷ Мито почали стягувати з 1 травня 1926 р.

¹⁸ The Parliamentary Debates, Official Report. Contains the 4th session of the 28th Parliament through the 1st session of the 48th Parliament. Great Britain. Parliament. House of Commons H.M. Stationery Office, 1926. P. 1709.

¹⁹ Trade Regulations and Commercial Policy of the United Kingdom. National Institute of Economic and Social Research. *Economic and Social Studies*. 1943. No. 3. P. 6.

²⁰ Там само. P. 14.

Як слушно зазначив Р. Черч, «...практично випадково тимчасовий захід, спрямований на стримування споживання предметів розкоші у воєнний час, став захисним каркасом, який вплинув на подальшу історію індустрії. Мита були збережені, з одним коротким призупиненням у 1925 р., на весь міжвоєнний період (до уваги також взято введення з 1926 р. мита на комерційні автомобілі. — К.О.), закріпилися в загальній тарифній структурі до 1938 р. і залишалися незмінним на рівні 33,3 % до 1956 р.» [11, р. 11].

У контексті змін системи глобального регулювання економіки після укладання Генеральної угоди з тарифів і торгівлі (ГАТТ 1947) члени парламенту, обговорюючи перспективи повоєнного відновлення і повернення Великою Британією лідируючого становища на світовому ринку, звертали увагу на роль, яку в минулому відіграло законодавство щодо імпорتنих мит у забезпеченні стабілізації та покращенні платіжного балансу. На парламентських дебатах у лютому 1958 р. щодо обговорення проекту закону, який передбачав пролонгацію імпорتنих мит, лорд Стормонт Манкрофт (Stormont Mancroft) висловив думку, що вони діють «у національних інтересах». У тому самому році мита пролонгували [10].

На початку 1970 р. «зведена тарифна стіна була трохи знижена, але все ще захищала британську автомобільну промисловість» [18, р. 110]²¹. «...Виробництво автомобілів має довшу історію захисту від іноземної конкуренції, ніж більшість британських галузей промисловості; насправді можна сказати, що вона знаходилася під захистом майже все своє доросле життя (adultlife)» [19, р. 77].

Наведені факти і статистика доводять, що, коли для ввезення будь-яких іноземних товарів (не лише предметів розкоші) у Великій Британії уже були широкодоступними і потужності судноплавства, і іноземна валюта, **щорічна пролонгація високих мит Маккенна стала нічим іншим, як інструментом протекціонізму (оскільки акцизні збори не було встановлено для місцевих виробників відповідних товарів)**. Відтак тарифний захист британського автопрому від іноземних конкурентів, який фактично розпочався в 1915 р., тривав близько 60 років.

ЗИСКИ, ВПЛИВ І НАСЛІДКИ МИТ МАККЕННА

Нарощування виробництва, зайнятості й компетенцій. The National Review зазначала повоєнне піднесення «різних британських галузей промисловості, які мита Маккенна зробили платоспроможними»²². Запровадження цих мит дозволило «стимулювати виробництво і тим самим забезпечити постійною і вигідною роботою тисячі людей, які б у іншому випадку поповнили ряди безробітних і створили додаткове навантаження у вигляді податків і ставок на всі інші галузі»²³. У матеріалах парламен-

²¹ Plowden W. The Motor Car and Politics, 1896-1970. Bodley Head, 1971. 469 p.

²² The National Review 1924-06. Vol. 83. Iss. 496. P. 484.

²³ Там само. P. 607.

ту за 21 березня 1927 р.²⁴ зазначалося стрімке збільшення випуску автомобілів у повоєнний період: за статистикою, кількість машин, вироблених у країні в 1926 р., перевищила показник 1925 р. на 19 %, а порівняно з 1924 р. — на 48 %; такий прогрес галузі пов'язували з введенням мит Маккенна. Також з посиланням на доробки Дж. Формана-Пека (J. Foreman-Peck) обґрунтовано, що мита на легкові автомобілі сприяли збільшенню їх виробництва у Великій Британії щонайменше на 40 % [20].

Ще одне дослідження [21] підтверджує, що захищена митом Маккенна автомобільна промисловість сконцентрувалася, раціоналізувалася, почала зростати і впливати на всі аспекти економіки. За підсумками 1935 р., у галузі безпосередньо було зайнято 76 тис. робітників на 53 окремих підприємствах; ще 106,5 тис. осіб — у виробництві запчастин і аксесуарів; 55 тис. осіб займалися всіма видами ремонту й обслуговування автомобілів; разом з водіями автобусів і вантажівок, робочих гаражів, металургамі і працівниками інших суміжних видів діяльності пряма й непряма зайнятість сягала понад мільйона осіб. Відтак автомобільна промисловість посіла центральне на той час місце в економіці. Напередодні Другої світової війни досвід галузі у великосерійному виробництві, здобуті компетенції і високопрофесійні кадри, а також передовий технологічний рівень виробничих потужностей стали підґрунтям для того, щоб уряд країни оперативно залучив представників цього бізнесу до випуску товарів авіаційної промисловості [12].

Скорочення загальних витрат виробництва і зниження цін. Мита Маккенна дозволити «знизити ціну автомобіля для покупця чи споживача, щоб нині він отримав якіснішу і водночас дешевшу машину», — зазначалося в 1924 р.²⁵ Дж. Форман-Пек виявив вплив тарифу на загальне зниження витрат і цін у британському автопромі внаслідок економії на масштабі великих виробників [22; 23]. Водночас Р. Черч зазначав, що вплив тарифу на британський автопром слід інтерпретувати по-різному в повоєнний період, розглядаючи окремо стадію початкового попиту в 1920-х роках і стадію зрілого ринку після депресії початку 1930-х років [11]. Під дією тарифу було усунуто потенційні переваги складальних заводів, які використовували компоненти високопродуктивних американських постачальників, а конкуренція між місцевими виробниками спонукала до зниження виробничих витрат і відпускних цін.

Британський економіст, фахівець з промислової політики і академік Джордж Аллен (George Allen), проаналізувавши стан автомобілебудування країни, у 1926 р. писав: «Припустімо, що британські промисловці були врятовані від серйозної континентальної конкуренції імпортом митом як

²⁴ Parliamentary Debates (Hansard). House of Commons official report, Motor Industry Volume 204: debated on Monday 21 March 1927. Contains the 4th session of the 28th Parliament through the session of the Parliament. Great Britain, Parliament, House of Commons H.M. Stationery Office, 1927. P. 19.

²⁵ The National Review 1924-06. Vol. 83. Iss. 496. P. 607.

до серпня 1924 р., так і після його повторного введення. <...> Воно, безсумнівно, принесло користь виробникам недорогих автомобілів. <...> Той факт, що виключення іноземних автомобілів дозволило британському виробнику, особливо дешевших класів машин, отримати більший ринок збуту і, таким чином, виробляти в більшому масштабі, а відтак дешевше, ніж за системи вільного імпорту, має бути врахований» [24, р. 19—20]²⁶.

Скорочення імпорту, збільшення експорту. Розрахунки Ф. Кейпі показника ефективного ступеня захисту²⁷ привели вченого до таких висновків: вплив тарифу на скорочення проникнення імпорту виявився найбільшим щодо автомобілів, ніж щодо будь-якої іншої категорії товарів (емпіричне дослідження охоплювало період 1924—1930 рр.) [17, р. 89]. Зі змінами в британській тарифній політиці з приходом до влади лейбористів стався сплеск поставок з Франції та США: частка імпорту в продажах на внутрішньому ринку зросла з 15 % у 1924 р. до 28 % у 1925 р. «Причина динаміки є очевидною: протягом 11 місяців тариф Маккенна був знятий у результаті експерименту містера Сноудена у сфері вільної торгівлі. Підсумок спостережуваних ефектів полягає в тому, що мито відіграло дуже важливу роль у обмеженні продажів автомобілів з континенту, які були аналогічні до британських» [25, р. 194]. У період 1926—1929 рр. частка імпорту коливалася в межах 10—16 % на внутрішньому ринку, але в 1929 р. «загроза з боку імпорту була значною мірою усунена, про що свідчить здатність британських виробників монополізувати зростання внутрішнього ринку» [26, р. 194]. Разом з тим, за підсумками 1926 р., країна вперше експортувала автомобілів більше, ніж імпортувала. Після Другої світової війни галузь стала експортоорієнтованою і перетворилася на локомотив відновлення економіки²⁸. У 1959 р. експорт сягав 697 тис. приватних і комерційних автомобілів на суму £310 млн (для порівняння: у 1938 р. було експортовано 84 тис. автомобілів на суму £11 млн). Загальна вартість усієї продукції, експортованої британським автопромом у 1959 р., сягнула історичного на той час максимуму — майже £550 млн, що становило 16 % загального обсягу експортних надходжень від поставок товарів Великої Британії²⁹.

Залучення іноземних інвестицій і технологій, збільшення локалізації виробництва. Професор економіки Каліфорнійського університету Френк А. Саутхард (Frank A. Southard) у праці 1931 р. «Американська

²⁶ У період з 1924 по 1929 р. ціни на автомобілі в цілому впали на 25 %, з 1930 по 1936 р. — ще на 35 %: середня ціна приватного автомобіля в 1930 р. становила £206, у 1932 р. — £156 і близько £135 — у 1936 р. [25, р. 241].

²⁷ «Ефективний ступінь захисту» (effective rate of protection — ERP), відповідно до теорії ефективного протекціонізму М. Кордена (M. Corden), показує чистий ефект захисту доданої вартості виходячи з номінального ступеня захисного тарифу на вхідні (проміжні) товари індустрії.

²⁸ Economic Survey for 1950. *The Economist*. 1950. Apr 01. P. 724.

²⁹ Parliamentary Debates (Hansard). House of Commons official report. Vol. 631. Great Britain. Parliament. House of Commons H.M. Stationery Office, 1960. P. 1077.

промисловість у Європі» зазначав: «На початку повоєнного десятиліття британський уряд увів певні високі мита, аби захистити промисловість, але це також сприяло залученню американських заводів» [27, р. 117]. Ще до Першої світової війни, у 1911 р., провідна американська компанія Ford Motor Company відкрила у Великій Британії підприємство Henry Ford & Son, Ltd. Початкова стратегія полягала в складанні автомобілів Ford з використанням деталей, доставлених із Сполучених Штатів Америки (імпортували шасі й механічні частини, кузови виготовляли в Британії³⁰). Коли стало очевидно, що мита Маккенна — це на довго, Генрі Форд (утім, як і низка інших американських компаній) переорієнтував бізнес-стратегію на користь інвестування й розширення виробництва у Великій Британії. Мита прискорили перехід до ширшого використання місцевих компонентів. У 1924 р. було ухвалено рішення про придбання землі в Дагенхемі. Прагнення до самодостатності спонукало Г. Форда побудувати разом з автомобільним заводом власний сталеливарний завод і електростанцію³¹. Першим транспортним засобом, який виготовив завод у жовтні 1931 р., був фургон Ford AA, річні обсяги виробництва якого до 1937 р. зросли до 37 тис. од.³² Було налагоджено випуск широкої лінійки двигунів спеціального призначення і сільськогосподарських машин. Це створило підґрунтя, яке під час Другої світової війни дозволило компанії виробляти велику кількість furgonів, вантажівок і бронетранспортерів Bren.

Слідом за компанією Ford американська компанія General Motors Limited у 1920-х роках ухвалила рішення про розміщення в Британії складального виробництва. Спочатку вона імпортувала повним комплектом (Complete Knocked Down — CKD) і реалізовувала автомобілі Chevrolet, Buick, Cadillac, LaSalle і Oaklands, а з 1923 р. — вантажівок British Chevrolet. У 1925 р. GM придбала британську автомобілебудівну компанію Vauxhall, і наприкінці 1930 р. на її потужностях було запущено випуск недорогого дволітрового Vauxhall Cadet, а у 1931 р. — першу вантажівку Bedford, створену на базі Chevrolet [28].

Мита на автомобільні шини у 1927 р. мали аналогічний вплив на іноземних інвесторів. Як зазначає Френк А. Саутхард, мотиви уряду відображали слова сера Вільяма Джойнсона-Хікса (William Joynson-Hicks), сказані при відкритті заводу Firestone³³ в Англії у 1928 р.: «...Установивши

³⁰ На початку кузови доставлялися на складальний завод у Траффорд-парку британською фірмою кузовобудівників Scott Brothers, але у 1912 р. Г. Форд придбав цю фірму.

³¹ Ford Dagenham. URL: https://en.wikipedia.org/wiki/Ford_Dagenham (дата звернення: 23.07.2023).

³² Hudson P. 80 years of Ford at Dagenham. *The Telegraph*. 2009. May 15. URL: <https://www.telegraph.co.uk/motoring/classiccars/5318900/80-years-of-Ford-at-Dagenham.html> (дата звернення: 21.07.2023).

³³ Firestone Tire and Rubber Company — американська компанія з виробництва шин для автомобілів, сільськогосподарської техніки, важких вантажівок і автобусів, а також гумових виробів для промисловості.

33-відсотковий тариф на шини, уряд направив запрошення містеру Файрстоуну (Firestone) виробляти шини в Англії замість того, щоб платити 1000 доларів на день імпортих мит» [27, р. 117]. Френк А. Саутхард зауважив, що британська компанія Goodrich Rubber Company, Ltd у своєму річному звіті за 1928 р. вказала, що після введення мит виробництво шин у Англії значно збільшилося, що дозволило йому зробити висновок: «Звичайно, це не простий збіг, що після введення мит практично кожен провідний американський виробник шин відкрив завод у Англії» [27, р. 117].

Американські інвестиції супроводжувалися трансфером технологій [28]. Найбільш очевидним ефектом освоєння нових виробничих процесів стало збільшення капіталовкладень на одного працівника, як-от на заводі Ford у Дагенхемі, де з 1950-х років розпочався перехід на автоматизацію і нові технології інтеграції виробничих завдань у цехах [29]. За інформацією компанії, її інвестиційні плани після Другої світової війни включали будівництво нової батареї коксових печей (на заміну збудованих раніше), розширення обладнання для електростанцій, удосконалення ливарного цеху і подальшу модернізацію заводу³⁴.

Поповнення доходів державного бюджету. The National Review у 1924 р. наводило таку позицію щодо мит Маккенна: «Вони не лише перетворили занепадаючі галузі промисловості на процвітаючі, ... а й забезпечили значний дохід»³⁵. «Від моменту започаткування мита принесли близько £20 млн у дохід»³⁶. У 1937/38 б. р. мита Маккенна додали британському бюджету близько £3 млн, з яких £1,7 млн — від імпорту автомобілів і мотоциклів [30, р. 45]. Дослідження показало, що протягом кількох десятиліть уряд країни щороку стягував щонайменше £1,5—2 млн з імпорту товарів автопрому в рамках мита Маккенна.

Пояснюючи причини, через які Британія остаточно відмовилася від вільної торгівлі, англійці констатували: «Акцентуації³⁷ націоналістичних настроїв війною, мабуть, було недостатньо для того, щоб привести всю країну до протекціонізму. Але те, що не зробила Велика війна, зробила економічна, фінансова і політична криза 1931 р.» [31, р. 514]. Ф. Бенхам (F. Benham), цитуючи Шекспіра, казав: «Недугу відчайдушну лише відчайдушні засоби лікують» (Diseases desperate grown by desperate appliance are relieved, or not at all) [30, р. 193], тобто наголосив, що радикальна зміна економічної політики в бік протекціонізму і запровадження тарифу стала відчайдушним заходом політиків для подолання відчайдушних проблем у економіці.

Отже, наведені факти унаочнюють, що **протекціоністські тарифи, запроваджені в британській економічній політиці з 1915 р., дозволили**

³⁴ Ford Motor Company Limited. Year of achievement in spite of difficulties. Demand for products again exceeds supply contribution to farming mechanisation. Sir Rowland Smith On Immediate Problems. *The Economist*. 1952. Apr 05. P. 64-65.

³⁵ The National Review 1924-06. Vol. 83. Iss. 496. P. 490.

³⁶ Там само. P. 485.

³⁷ Дія, спрямована на підкреслення певних особливостей... URL: <https://dictionary.cambridge.org/dictionary/english/accentuation>

імперії та її союзникам, без перебільшення, не лише виграти Першу світову війну, а й завдяки розбудові потужного промислового потенціалу і зменшенню залежності від імпорту стратегічних товарів підготуватися до нового випробування — Другої світової війни і закласти підґрунтя для відповідей на виклики ХХІ ст.

Нині автомобільна промисловість залишається життєво важливою частиною економіки Великої Британії. Пов'язане з автомобілебудуванням виробництво забезпечує товарооборот у розмірі £67 млрд і додану вартість у розмірі £14 млрд в економіці країни (з понад 182 тис. осіб, зайнятих у виробництві, і приблизно 780 тис. осіб — у пов'язаних з ним видах діяльності), щороку інвестуючи близько £3 млрд у дослідження і розробки. Більше 25 компаній випускають понад 70 моделей автомобілів на території Великої Британії за підтримки 2500 постачальників компонентів. У 2022 р. у країні було побудовано понад 775 014 автомобілів, 101 600 комерційних транспортних засобів і 1,5 млн двигунів. Вісім з десяти вироблених автомобілів експортуються на 130 ринків по всьому світу (10 % від загального обсягу товарного експорту країни), що забезпечує торговельний оборот у розмірі £77 млрд³⁸. З настанням ери електромобілів і появою нових гравців на ринку, які прийшли з Азії, галузь зіткнулася з новими викликами. Проте «британський уряд заявляє, що усвідомлює важливість автомобільної промисловості й працює над забезпеченням її майбутнього»³⁹.

УКРАЇНА В УМОВАХ ВЕЛИКОГО ВИПРОБУВАННЯ

Після здобуття Україною незалежності перехід від планової до ринкової економіки спричинив руйнування усталених технологічних і коопераційно-виробничих ланцюгів, у результаті чого підприємства опинилися на межі колапсу, стрімко знижуючи обсяги випуску автомобілів [32]. Щоб стабілізувати ситуацію і відновити роботу галузі, відповідною Постановою Верховної Ради України від 24 листопада 1995 р. були звільнені від оподаткування акцизним збором і сплати податку на додану вартість обороти з реалізації легкових і вантажно-пасажирських автомобілів вітчизняного виробництва⁴⁰. Ухвалений у 1996 р. відповідний Закон України (далі — Закон 1996 р.)⁴¹ містив положення, що передбачали звільнен-

³⁸ UK Automotive. *SMMT Driving the Motor Industry*. URL: <https://www.smm.co.uk/industry-topics/uk-automotive> (дата звернення: 19.07.2023).

³⁹ Reed S. An Automaker Has a Stark Warning for the U.K. Car Industry. *The New York Times*. 2023. May 18. URL: <https://www.nytimes.com/2023/05/18/business/stellantis-uk-auto-industry-cars.html> (дата звернення: 19.07.2023).

⁴⁰ Про оподаткування податком на добавлену вартість автомобілів вітчизняного виробництва. Лист Державної податкової адміністрації України № 16-1101/10-1141 від 28.11.1996 р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/rada/show/v1141225-96#Text>

⁴¹ Про ставки акцизного збору на деякі транспортні засоби та кузови до них. Закон України № 216/96-ВР від 24.05.1996 р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/216/96-вр/ed19960524#Text>

ня до 2007 р. (тобто на 10 років) від обкладення акцизним збором оборотів «з реалізації легкових і вантажно-пасажи́рських автомобілів, що виробляються українськими підприємствами всіх форм власності»⁴². У 1998 р. ввели заборону на ввезення автомобілів старше п'яти років, а також автомобілів вартістю менше 5000 дол. виходячи з екологічних і соціально-економічних потреб. Експерти Державної податкової адміністрації України висловили позицію, що «запобігти перетворенню України на звалище старих автомобілів та полегшити процес становлення вітчизняних виробників на своєму ринку і водночас задовольнити вимоги ЄС щодо скасування заборони ввезення транспортних засобів віком понад 5 років, а також їх мінімальної митної вартості в сумі 5 тис. доларів можна лише економічними методами»⁴³. Державним комітетом промислової політики України було розроблено проект Закону України «Про внесення змін і доповнень до Закону 1996 р.», де передбачалося встановлення диференційованих ставок акцизного збору на нові та вживані транспортні засоби. Ці доробки було покладено в основу ухваленого у 2001 р. відповідного Закону України (далі — Закон 2001 р.)⁴⁴. На цілу низку товарів автопрому (коди за УКТ ЗЕД 8707 і 8708) повна ставка мита була піднята до 20 %⁴⁵. Відповідно до положень Закону 2001 р., як зазначають експерти⁴⁶, встановили вищі митні тарифи на ввезення вживаних авто (до п'яти років — податок підняли у два рази, понад п'ять років — у три рази). Також було поширено заборону на вживані авто віком понад вісім років і скасовано положення про мінімальну митну вартість. «У сукупності ці заходи дозволили реально захистити внутрішній ринок від масового ввезення старих автомобілів»⁴⁷.

Після приєднання у 2008 р. до СОТ політика щодо галузі кардинально змінилася: лібералізація зовнішньої торгівлі й водночас відсутність інших (тарифних і нетарифних, організаційно-правових і економічних) інструментів для підтримки галузі спричинили рецесію, яка посилилася після підписання угоди про ЗВТ з ЄС [32, с. 49—50].

⁴² Ці пільги поширювалися на транспортні засоби, виготовлені вітчизняними підприємствами як з імпортованих, так і з місцевих компонентів, «за умови виробництва не менше 1000 штук автомобілів на рік». Також було встановлено, що такі комплектуючі «обкладенню акцизним збором не підлягають».

⁴³ Щодо падіння доходів бюджету від сплати податків (акциз, ПДВ, мито) на імпортованих легкових автомобілів в Україну протягом 1998—1999 років. Лист Державної податкової адміністрації України № 87/2/16-2110 від 22.03.2000 р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/rada/show/va087225-00#Text>

⁴⁴ Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо державної підтримки автомобілебудівної промисловості України. Закон України № 2779-III від 15.11.2001 р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2779-14/ed20011115#Text>

⁴⁵ Митний тариф України (Розділи XVI—XXI). URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2371r-14/ed20011115#Text>

⁴⁶ Про розвиток автомобільної промисловості. *Лабораторія законодавчих перспектив*. 2003. 01 груд. URL: <https://parlament.org.ua/2003/12/01/pro-rozvitok-avtomobilnoyi-promislo/> (дата звернення: 13.10.2023).

⁴⁷ Там само.

Очевидно, що через короткостроковість політики захисту і відсутність дієвих стимулів для розвитку, зокрема державної допомоги на дослідження та інновації бізнесу, в Україні не було створено ендogenous ядро технологічної динамізації вітчизняного автопрому, що унеможливило довгострокові позитивні ефекти як для самої галузі, так і для суміжних з нею сфер. Як наслідок, з початком російської агресії Україна виявилася залежною від імпорту товарів автомобільної індустрії. Для вирішення цієї проблеми Верховна Рада України наприкінці березня 2022 р. ухвалила відповідний Закон України, встановивши повне звільнення від ПДВ, акцизного податку і мита при ввезенні низки товарів, у тому числі легкових автомобілів і кузовів, причепів і напівпричепів, мотоциклів, інших транспортних засобів, призначених для перевезення 10 і більше осіб, а також транспортних засобів для перевезення вантажів⁴⁸. Протягом квітня — травня 2022 р. в Україну було ввезено понад 119 тис. автомобілів, з них близько 30 % становили автомобілі преміум-класу вартістю від 20 тис. євро і вище⁴⁹. Щоб виправити ситуацію, Кабінет Міністрів України подав до Верховної Ради проєкт закону щодо скасування запроваджених пільг для імпорту. В Пояснювальній записці⁵⁰ обґрунтовувалося, що за результатами митного оформлення громадянами транспортних засобів пільги зі сплати митних платежів за час дії цього Закону становили понад 13 млрд грн⁵¹, при цьому без сплати митних платежів оформлюють автомобілі преміум-класу митною вартістю понад 1 млн грн. Державна митна служба в січні 2023 р. на офіційному сайті вказала, що за підсумками 2022 р. «пільги, надані при ввезенні автомобілів громадянами — 26,2 млрд грн»⁵². Отже, відтоді як згаданий Закон набрав чинності, на пільгових умовах було ввезено велику кількість товарів, що «не є предметами першої необхідності та такими, що забезпечують безперебійну роботу економіки», — зазначено в Пояснювальній записці. З огляду на це, «Україна має консолідувати всі доходи для боротьби з агресором, запровадження пільг на імпорт товарів, що не є то-

⁴⁸ Про внесення змін до Податкового кодексу України та інших законодавчих актів України щодо вдосконалення законодавства на період дії воєнного стану. Закон України № 2142-IX від 24.03.2022 р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2142-20#Text>

⁴⁹ В Україну завезли вже 80 тисяч безкоштовно розмитнених авто. *Укрінформ*. URL: <https://www.ukrinform.ua/rubric-economy/3483849-v-ukrainu-zavezli-vze-80-tisac-bezkostovno-rozmitnениh-avto.html> (дата звернення: 15.07.2023).

⁵⁰ Проєкт Закону про внесення змін до Податкового кодексу України та інших законодавчих актів України щодо перегляду окремих пільг з оподаткування. *Верховна Рада України*. URL: <https://itd.rada.gov.ua/billInfo/Bills/Card/39708>

⁵¹ Сума пільг при митному оформленні телефонів сягала понад 270 млн грн, пільги при митному оформленні одягу і взуття – понад 850 млн грн.

⁵² У 2022 році Держмитслужба перерахувала до держбюджету 300,8 млрд грн: чому не більше? *Державна митна служба України*. 2023. 20 січ. URL: <https://customs.gov.ua/news/zagalne-20/post/u-2022-rotsi-derzhmitsluzhba-pererakhuvala-doderzhbiudzhetu-3008-mlrd-grn-chomu-ne-bilshe-1062>

Таблиця 1. Мито при розмитненні легкового автомобіля з бензиновим двигуном (нові) у 2022 р., %

Код УКТ ЗЕД	Об'єм двигуна, см ³	Імпорт з інших країн, крім ЄС і Канади	Імпорт з ЄС	Імпорт з Канади
8703 21 10 00	≤1000	10	1,3	2,5
8703 22 10 00	>1000, але ≤1500	10	3,6	2,5
8703 23 19 10	>1500, але ≤2200	10	3,6	2,5
8703 23 19 30	>2200, але ≤3000	10	1,3	0
8703 24 10 00	>3000	10, пільгова — 5	0,6	1,2

Джерело: складено автором за: Онищенко В. Імпорт автомобіля 2022. Головбух. 2022. 24 чер. URL: <https://www.golovbukh.ua/article/7491-mport-avtomoblya-2019> (дата звернення: 15.07.2023).

варами першої необхідності і водночас є бюджетоформуючими, має бути переоцінено та переглянуто». Як додатковий аргумент підкреслювалося створення нерівних конкурентних умов для продукції, що виробляється всередині країни, — «у результаті вітчизняні виробники мають додаткові перешкоди для відновлення виробництва». Поряд з тим було запропоновано звільнити від сплати збору на обов'язкове державне страхування тих, хто імпортує і здійснюють першу реєстрацію електромобіля (при тому, що чинне мито — 0 %). Проект Закону було прийнято 26 червня і з 1 липня 2022 р. він набрав чинності⁵³.

У цілому, за даними платформи відкритих даних Опендатабот, протягом 2022 р. в Україну ввезли 534 866 автомобілів⁵⁴. При цьому Асоціація українських автомобілевиробників «УкрАвтопром» надає інформацію про завезення 412,9 тис. легкових автомобілів, загальна митна вартість яких сягнула майже 3 млрд дол.: імпорт з Німеччини перевищив 142,5 тис. шт. на суму 729,3 млн дол., з Франції — 41,1 тис. шт. (131,5 млн дол.), з Японії — 34 тис. шт. (377 млн дол.), з США — 33,9 тис. шт. (468 млн дол.), з Польщі — 26 тис. шт. (172 млн дол.)⁵⁵. Таким чином, Україна, на відміну від Британії, на початку війни в умовах суворих випробувань не наросила мита і має мінімальні ставки 0,6—3,6 % для імпорту з ЄС (табл. 1).

Натомість Індія, яка так само є членом СОТ (із 1995 р.), запровадила значно вищі ввізні мита, причому у 2021 р. в рамках нової економічної політики з опорою на національну індустрію збільшила їх ще. Так,

⁵³ Проект Закону про внесення змін до Податкового кодексу України та інших законодавчих актів України щодо перегляду окремих пільг з оподаткування. *Верховна Рада України*. URL: <https://itd.rada.gov.ua/billInfo/Bills/Card/39708>

⁵⁴ Авто-2022: в Україну ввезли понад півмільйона авто, а їх середній вік сягнув 12 років. URL: <https://opendatobot.ua/analytics/auto-import-2022> (дата звернення: 11.07.2023).

⁵⁵ З яких країн 2022 року завезли найбільшу кількість легкових авто до України. URL: <https://tsn.ua/auto/news/z-yakih-krayin-zavezli-naybilshu-kilkist-legkovih-avto-v-ukrayinu-2270416.html> (дата звернення: 15.07.2023).

Таблиця 2. Окремі категорії товарів, на які в Індії збільшено мито, %

Конкретні позиції	Збільшення мита	
	з	до
Повністю побудовані одиниці автобусів і вантажівок (з 01.04.2020 р.)	25	40
Напіврозібрані (SKD) одиниці автобусів, вантажівок і двоколісних транспортних засобів (з 01.04.2020 р.)	15	25
Напіврозібрані (SKD) одиниці легкових і триколісних транспортних засобів (з 01.04.2020 р.)	15	30
Повністю розібрані (SKD) одиниці легкових, триколісних, двоколісних транспортних засобів, автобусів і вантажних автомобілів (з 01.04.2020 р.)	10	15

Джерело: складено автором за: Nirmala Sitharaman's Budget 2020 Speech: Full Text. NDTV. 2020. Feb 01. URL: www.ndtv.com/india-news/finance-minister-nirmala-sitharamans-budget-2020-speech-full-text-2173184 (дата звернення: 20.07.2023).

Прем'єр-міністр Індії Нарендри Моді оголосив про прискорення плану розвитку місцевого виробництва і створення робочих місць після того, як економічні наслідки пандемії призвели до сплеску безробіття [10]. Як результат, було ухвалено рішення перетворити Індію на фабрику для всього світу, скориставшись політикою провідних держав щодо переміщення ланцюгів поставок з Китаю. Міністр фінансів країни Нірмала Сітхараман 1 лютого 2020 р. представила бюджет на 2020/21 б. р., у якому передбачено значне збільшення тарифів на імпорт важливих для Індії товарів у рамках реалізації програми уряду Make in India, зокрема, для створення «рівних умов для вітчизняних виробників»⁵⁶. Окремим блоком у бюджеті зазначено зміни в миті для її просування за Програмою поетапного виробництва (Phased Manufacturing Programme — PMP), яка сприяє поступовій трансформації місцевого автопрому: від великовузлової збірки (Semi-knocked-down — SKD) до повноциклового виробництва (Complete knock-down — CKD) (табл. 2).

Щодо захисту теперішніх позицій власної індустрії і перспектив її розвитку, виходячи з нового тренду виробництва електромобілів, Індія, на відміну від України, взяла до уваги історичний досвід Великої Британії. Отже, Україні в повоєнному відновленні вітчизняної економіки слід дослухатися до аргументів, які 100 років тому прихильники мит Маккенна наводили опонентам щодо дієвості протекціонізму: «...Ви маєте тонни фактів проти унцій теорії»⁵⁷.

Безумовно, нині Україна має значно вужчий простір для маневру, ніж свого часу Велика Британія, адже набуття членства в СОТ, Угода про асо-

⁵⁶ Nirmala Sitharaman's Budget 2020 Speech: Full Text. NDTV. 2020. Feb 01. URL: www.ndtv.com/india-news/finance-minister-nirmala-sitharamans-budget-2020-speech-full-text-2173184 (дата звернення: 20.07.2023).

⁵⁷ The National Review 1924-06. Vol. 83. Iss. 496. P. 606.

ціацію з ЄС і вже прийняті відповідно до цього законодавчі й нормативні акти накладають певні обмеження на запровадження протекціоністських механізмів політики. Проте через повномасштабну збройну агресію РФ у країні запроваджено воєнний стан, і цей факт дає підстави для втілення економічних заходів щодо захисту галузей промисловості, які Україна вважає необхідними для гарантування власної безпеки виходячи з таких положень ГАТТ 1947 (1994⁵⁸) і Угоди про асоціацію між Україною та ЄС:

Стаття XXI, винятки з міркувань безпеки: «Ніщо в цій Угоді не повинно тлумачитися... б) як перешкода будь-якій стороні у здійсненні будь-яких дій, які вона вважає необхідними для захисту суттєвих інтересів своєї безпеки, <...> ііі) що вживаються під час війни чи інших надзвичайних обставин у міжнародних відносинах»⁵⁹;

Стаття 472, заходи, пов'язані з суттєвими інтересами безпеки: «Ніщо в цій Угоді не перешкоджає Стороні вживати будь-яких заходів: ...с) які вона вважає необхідними для забезпечення власної безпеки, у випадку серйозних внутрішніх безпорядків, які порушують закон і громадський порядок, під час війни або серйозного міжнародного напруження, яке становить загрозу війни»⁶⁰.

Власне кажучи, Уряд України міг скористатися цими положеннями ще до початку широкомасштабного вторгнення РФ і введення воєнного стану. У квітні 2019 р. група експертів СОТ виклала свою позицію: «Повертаючись до підпункту (ііі) статті XXI(б) та виходячи з конкретних обставин, що впливають на відносини між Росією та Україною, Група визначила на підставі наявних доказів, що ситуація між Україною та Росією з 2014 року є «надзвичайною ситуацією» у міжнародних відносинах»⁶¹. Отже, **у несприятливих для України інституційних умовах посилення ролі держави, запровадження цілеспрямованої політики і політична воля в її реалізації є запорукою успіху** [33].

Показовими є дії керівництва США щодо встановлення у 2009 р. високих мит (через збільшення імпорту китайських шин) для захисту власної індустрії⁶²; також у інтересах національної безпеки у 2018 р. — мита у 25 % на імпорт продукції зі сталі й 10 % — з алюмінію. Експерти СОТ, аналізую-

⁵⁸ Dispute Settlement. World Trade Organization. 3.5 GATT 1994. United Nations Conference on Trade and Development. New York, Geneva, 2003. URL: https://unctad.org/system/files/official-document/edmmisc232add33_en.pdf

⁵⁹ Генеральна угода з тарифів і торгівлі (ГАТТ 1947). URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_264#Text

⁶⁰ Угода про асоціацію між Україною, з однієї сторони, та Європейським Союзом, Європейським співтовариством з атомної енергії і їхніми державами-членами, з іншої сторони. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/984_011#Text

⁶¹ DS512: Russia — Measures Concerning Traffic in Transit. *World Trade Organization*. 2019. Apr 26. URL: https://www.wto.org/english/tratop_e/dispu_e/cases_e/ds512_e.htm (дата звернення: 15.08.2023).

⁶² Було встановлено тарифи на три роки (35 % адвалорної вартості в перший рік, 30 % — у другий і 25 % — у третій рік) [10].

чи це рішення, у своїх доповідях вказали, що такі тарифи і квоти на імпорту сталі й алюмінію, встановлені США відповідно до Розділу 232 Закону про розширення торгівлі 1962 р., не підпадають під дію винятків щодо безпеки, визначених у статті XXI ГАТТ 1994 р. Проте у заяві від 27 січня 2023 р. перед засіданням Органу з урегулювання спорів СОТ США рішуче зазначили, що «не поступляться прийняттям рішень щодо своєї основної безпеки групам СОТ»⁶³. Вони також заявили про свій намір вирішити це фундаментальне питання поза процедурами врегулювання суперечок, зокрема, порушити його в рамках «дискусій щодо реформи системи вирішення суперечок СОТ» і «прагнути авторитетного тлумачення статті XXI ГАТТ 1994 року». «Ми вважаємо, що членам необхідно прояснити і прийняти найважливіші винятки з міркувань безпеки», — заявили у США.

ВИСНОВКИ

Досліджені факти і статистичні дані щодо реалізації політики протекціонізму у Великій Британії показали, що в умовах Першої світової війни керівництву країни довелося робити складний вибір між продовженням вільної торгівлі й запровадженням захисних мит для вирішення нарастаючих внутрішніх проблем — безробіття, соціального напруження, ослаблення економіки. Дефіцит бюджету, зростання державного боргу, погіршення платіжного балансу і неспроможність забезпечити фінансову стабільність за стрімко зростаючих витрат воєнного часу спонукали до усвідомлення окремими британськими урядовцями і політиками, що економічна політика *laissez-faire* і вільний ринок в умовах суворих випробувань не здатні забезпечити акумулювання обмежених ресурсів, спрямувати їх на посилення існуючих і створення нових виробництв. Також ці методи не спроможні сприяти розвитку місцевих індустрій в умовах повоєнного висококонкурентного середовища й агресивної демпінгової політики з боку іноземних компаній, які отримують фінансову допомогу урядів своїх країн і мають доступ до дешевих довгих кредитів.

Попри панування «непогрішимої» догми невтручання й тиск з боку численних опонентів, продиктоване стратегічним баченням і пріоритетністю інтересів національної економіки рішення однієї людини — канцлера скарбниці Р. Маккенна — щодо запровадження в 1915 р. 33,3 % мита на імпорту моторних транспортних засобів та їх компонентів мало безпрецедентні позитивні наслідки для національного господарства.

Факти доводять, що за певних контекстуальних економічних умов збільшення митних тарифів на імпорту товарів і послідовність реалізації протягом кількох десятиліть економічного курсу на захист національ-

⁶³ United States Notifies Intent to Appeal WTO Panel Reports on Section 232 Steel and Aluminum Measures. *wiley*. 2023. Jan 30. URL: <https://www.wiley.law/alert-United-States-Notifies-Intent-to-Appeal-WTO-Panel-Reports-on-Section-232-Steel-and-Aluminum-Measures> (дата звернення: 17.08.2023).

них індустрій здатні в довгостроковій перспективі вплинути на зростання виробництва і зайнятості, знизити ціни на внутрішньому ринку, скоротити імпорт і збільшити експорт, наростити надходження до бюджетів усіх рівнів, залучити інвесторів з перспективою трансферу передових технологій і розширення рівня локалізації їх виробництв.

Виходячи з положень ГАТТ/СОР і Угоди про асоціацію з ЄС цілком очевидно, що і в нинішніх умовах Україна може скористатися перевагами політики протекціонізму для розвитку власного виробництва, базуючись на своєму праві визначати «найважливіші винятки з міркувань безпеки».

Беручи за приклад рішучість як британського, так і американського й індійського урядів і парламентів щодо захисту індустрії і нарощування місцевого виробництва і зайнятості, необхідно переосмислити поточну політику України в частині заходів повоєнної підтримки і розвитку автомобілебудування, де окремим сегментом має бути політика у сфері зовнішньоторгівельного регулювання. Формування такої політики має спиратися на засади теорії ефективного протекціонізму, оцінки стану підприємств галузі (через їх опитування), розрахунки ефективної ставки захисту, результати фахової дискусії з науковцями, промисловцями і державними службовцями щодо пріоритетів галузі в контексті, чи вона має залишатися на стадії великовузлового складання так званим методом SKD, чи націлитися на повноциклове виробництво з високим рівнем локалізації. Це обумовить напрями вдосконалення політики щодо імпорту і є перспективою наступних досліджень.

Подальше ігнорування очевидних фактів щодо ефективності мит (поряд з іншими інструментами політики протекціонізму) в умовах війни і повоєнного відновлення веде до нарощування імпорту, міграції кваліфікованих кадрів і перспективних інноваторів, банкрутства бізнесів і закриття підприємств, втрати технологічних компетенцій і цілих галузей промисловості, недоотримання податків до бюджету, посилення зовнішньої залежності, збільшення загроз національній безпеці та економічному суверенітету.

Автор висловлює подяку д-ру екон. наук О.Б. Саліховій за наукове консультування і поради в процесі роботи над статтею.

СПИСОК ВИКОРИСТАНОЇ ЛІТЕРАТУРИ

1. Саліхова О.Б. Залежність Великої Британії від імпорту з Німеччини. Відповіді на виклики Першої світової війни. *Історія народного господарства та економічної думки України*. 2021. Вип. 54. С. 37—74. <https://doi.org/10.15407/ingedu2021.54.037>
2. Саліхова О., Крехівський О. Держава у повоєнній розбудові індустрії та відновленні економіки: історичні паралелі та рекомендації для України. *Економіка і прогнозування*. 2022. №4. С. 7—42. <https://doi.org/10.15407/eip2022.04.007>
3. Маріотті С. Застереження російсько-української війни: уникнути майбутнього, яке перегукується з минулим. *Економіка і прогнозування*. 2022. № 3. С. 7—32. <https://doi.org/10.15407/eip2022.03.007>

4. Hubert E. From Hyper-globalization to Global Value Chains Decoupling: Withering Global Trade Governance? <http://dx.doi.org/10.2139/ssrn.4268398>
5. Сіденко В.Р. Війна в Україні як точка біфуркації у глобальному розвитку: відтворення минулого versus творення майбутнього. *Економіка і прогнозування*. 2023. № 1. С. 7—30. <https://doi.org/10.15407/eip2023.01.007>
6. Кіндзерський Ю. Можливості застосування концепції підприємницької держави для забезпечення структурно інноваційних трансформацій при повоєнній відбудові економіки України. *Економічний аналіз*. 2023. Т. 33. № 1. С. 37—45. <https://doi.org/10.35774/econa2023.01.037>
7. Wardley-Kershaw J., Schenk-Hoppé K.R. Economic Growth in the UK: Growth's Battle with Crisis. *Histories*. 2022. No. 2. P. 374-404. <https://doi.org/10.3390/histories2040028>
8. Morgan E.V. *Studies in British Financial Policy, 1914-1925*. London, 1952, 388 p.
9. Feinstein Ch. *National Income and Expenditure and Output of the United Kingdom 1855-1965*. Cambridge, Cambridge University Press. 244 p.
10. Крехівський О.В. Залежності та шляхи їх усунення: минуле, яке перегукується із сучасністю. *Економіка і прогнозування*. 2023. № 1. С. 31—75. <https://doi.org/10.15407/eip2023.01.031>
11. Church R.A. *The rise and decline of the British motor industry*. Basingstoke, Macmillan, 1994. 140 p.
12. Richardson K. *The British motor industry, 1896-1939*. Archon Books, 1977. 258 p.
13. Paton W.A. *The Economic Position of the United Kingdom: 1912-1918*. U.S. Government Printing Office, 1919. 160 p.
14. Balderston T. War Finance and Inflation in Britain and Germany, 1914-1918. *The Economic History Review*. 1989. Vol. 42. No. 2. P. 222-244.
15. Hirst F.W., Allen J.E. *British War Budgets*. London, Humphrey Milford [Oxford University Press], 1926. 495 p.
16. Laybourn K. *British Political Leaders: A Biographical Dictionary ABC-CLIO*, 2001. 363 p.
17. Capie F. *Depression and protectionism: Britain between the Wars*. Boston, G. Allen & Unwin, 1983. 167 p.
18. Plowden W. *The Motor Car and Politics, 1896-1970*. Bodley Head, 1971. 469 p.
19. *Motor vehicles. A report on the industry*. PEP (political & economic planning). London, 1950. 164 p.
20. Varian B.D. The growth of manufacturing protection in 1920s Britain. *Scottish Journal of Political Economy, Scottish Economic Society*. 2019. Vol. 66 (5). P. 703-711. <http://dx.doi.org/10.1111/sjpe.12223>
21. Trentmann F. *Free Trade Nation: Commerce, Consumption, and Civil Society in Modern Britain*. Oxford University Press, 2008. 450 p.
22. Foreman-Peck J. Exit, Voice and Loyalty as Responses to Decline: The Rover Company in the Inter-War Years. *Business History*. 1981. Vol. 23. Iss. 2. P. 191-207. <http://dx.doi.org/10.1080/00076798100000030>
23. Foreman-Peck J. Tariff Protection and Economies of Scale: The British Motor Industry before 1939. *Oxford Economic Papers New Series*. 1979. Vol. 31. No. 2. P. 237-257.
24. Allen G.C. *The British Motor Industry*. London and Cambridge Economic Service, London School of Economics, Special Memorandum, 1926. No. 18. 26 p.
25. Dewey P.E. *War and progress: Britain, 1914-1945*. London; New York, Longman, 1997. 377 p.

26. Buxton N.K., Aldcroft D.H. *British Industry Between the Wars: Instability and Industrial Development 1919-1939*. Scolar Press, 1979. 308 p.
27. Southard F.A., 1907-1989. *American industry in Europe*. New York, Arno Press, 1976. 264 p.
28. Coomber I. *Vauxhall: Britain's Oldest Car Maker*. Fonthill Media, 2017. 304 p.
29. Lewchuk W. *American technology and the British vehicle industry*. New York, Cambridge University Press, 1987. 304 p.
30. Benham F. *Great Britain Under Protection*. Macmillan, 1941. 271 p.
31. Mallet B., Oswald G.C. *British Budgets: Third Series, 1921-22 to 1932-33*. MacMillan and Company, Limited, 1933. 575 p.
32. Созанський Л.Й. Проблеми розвитку автомобілебудування в Україні. *Економіка та управління національним господарством*. 2022 Вип. 3 (155). С. 47—52.
33. Крехівський О.В., Саліхова О.Б. Повоєнна модернізація промисловості: зовнішні та внутрішні ресурси. *Зовнішня торгівля: економіка, фінанси, право. Сер. Економічні науки*. 2022. № 6. С. 101—121. [https://doi.org/10.31617/3.2022\(125\)06](https://doi.org/10.31617/3.2022(125)06)

Надійшла 31.07.2023

Прорецензована 14.08.2023

Доопрацьована 17.08.2023

Підписана до друку 24.08.2023

REFERENCES

1. Salikhova O. British dependence on German imports. Responses to the challenges of the World War I. *History of economics and economic thought of Ukraine*, 2021, Vol. 54, pp. 37-74. <https://doi.org/10.15407/ingedu2021.54.037> [in Ukrainian].
2. Salikhova O.B., Krehivskiy O.V. The state in the post-war industrial recovery and economic renewal: historical parallels and approaches for Ukraine. *Economics and forecasting*, 2022, No. 4, pp. 7-42. <https://doi.org/10.15407/eip2022.04.007> [in Ukrainian].
3. Mariotti S. A warning from the Russian–Ukrainian war: avoiding a future that rhymes with the past. *Economics and forecasting*, 2022, No. 3, pp. 7-32. <https://doi.org/10.15407/eip2022.03.007> [in Ukrainian].
4. Hubert E. From Hyper-globalization to Global Value Chains Decoupling: Withering Global Trade Governance? <http://dx.doi.org/10.2139/ssrn.4268398>
5. Sidenko V.R. War in Ukraine as a bifurcation point in global development: rhyming with the past versus creating the future. *Economics and forecasting*, 2023, No. 1, pp. 7-30. <https://doi.org/10.15407/eip2023.01.007> [in Ukrainian].
6. Kindzerskyi Yu. Possibilities of applying the concept of an entrepreneurial state to ensure structural and innovative transformations during the post-war recovery of Ukraine's economy. *Economic Analysis*, 2023, Vol. 33, No. 1, pp. 37-45. <https://doi.org/10.35774/econa2023.01.037> [in Ukrainian].
7. Wardley-Kershaw J., Schenk-Hoppé K.R. Economic Growth in the UK: Growth's Battle with Crisis. *Histories*, 2022, No. 2, pp. 374-404. <https://doi.org/10.3390/histories2040028>
8. Morgan E.V. *Studies in British Financial Policy, 1914-1925*. London, 1952.
9. Feinstein Ch. *National Income and Expenditure and Output of the United Kingdom 1855-1965*. Cambridge, Cambridge University Press.
10. Krehivskiy O.V. Dependences and ways to eliminate them: a past that resonates with the present. *Economics and forecasting*, 2023, No. 1, pp. 31-75. <https://doi.org/10.15407/eip2023.01.031> [in Ukrainian].

11. Church R.A. The rise and decline of the British motor industry. Basingstoke, Macmillan, 1994.
12. Richardson K. The British motor industry, 1896-1939. Archon Books, 1977.
13. Paton W.A. The Economic Position of the United Kingdom: 1912-1918. U.S. Government Printing Office, 1919.
14. Balderston T. War Finance and Inflation in Britain and Germany, 1914-1918. *The Economic History Review*, 1989, Vol. 42, No. 2, pp. 222-244.
15. Hirst F.W., Allen J.E. British War Budgets. London, Humphrey Milford [Oxford University Press], 1926.
16. Laybourn K. British Political Leaders: A Biographical Dictionary. ABC-CLIO, 2001.
17. Capie F. Depression and protectionism: Britain between the Wars. Boston, G. Allen & Unwin, 1983.
18. Plowden W. The Motor Car and Politics, 1896-1970. Bodley Head, 1971.
19. Motor vehicles. A report on the industry. PEP (political & economic planning). London, 1950.
20. Varian B.D. The growth of manufacturing protection in 1920s Britain. *Scottish Journal of Political Economy, Scottish Economic Society*, 2019, Vol. 66 (5), pp. 703-711. <http://dx.doi.org/10.1111/sjpe.12223>
21. Trentmann F. Free Trade Nation: Commerce, Consumption, and Civil Society in Modern Britain. Oxford University Press, 2008.
22. Foreman-Peck J. Exit, Voice and Loyalty as Responses to Decline: The Rover Company in the Inter-War Years. *Business History*, 1981, Vol. 23, Iss. 2, pp. 191-207. <http://dx.doi.org/10.1080/00076798100000030>
23. Foreman-Peck J. Tariff Protection and Economies of Scale: The British Motor Industry before 1939. *Oxford Economic Papers New Series*, 1979, Vol. 31, No. 2, pp. 237-257.
24. Allen G.C. The British Motor Industry. London and Cambridge Economic Service, London School of Economics, Special Memorandum, 1926. No. 18.
25. Dewey P.E. War and progress: Britain, 1914-1945. London; New York, Longman, 1997.
26. Buxton N.K., Aldcroft D.H. British Industry Between the Wars: Instability and Industrial Development 1919-1939. Scolar Press, 1979.
27. Southard F.A. American industry in Europe. New York, Arno Press, 1976.
28. Coomber I. Vauxhall: Britain's Oldest Car Maker. Fonthill Media, 2017.
29. Lewchuk W. American technology and the British vehicle industry. New York, Cambridge University Press, 1987.
30. Benham F. Great Britain Under Protection. Macmillan, 1941.
31. Mallet B., Oswald G.C. British Budgets: Third Series, 1921-22 to 1932-33. MacMillan and Company, Limited, 1933.
32. Sozansky L. Problems of the development of automotive industry in Ukraine. *Socio-economic problems of the modern period of Ukraine*, 2022, Vol. 3 (155), pp. 47-52 [in Ukrainian].
33. Krekhivskyi O., Salikhova O. Post-war industrial modernization: internal and external resources. *Foreign trade: economics, finance, law. Series Economic Sciences*, 2022, No. 6, pp. 101-121. [https://doi.org/10.31617/3.2022\(125\)06](https://doi.org/10.31617/3.2022(125)06) [in Ukrainian].

Received on July 31, 2023

Reviewed on August 14, 2023

Revised on August 17, 2023

Signed for printing on August 24, 2023

Oleh Krekhivskiy, PhD (Phys. & Math.), Senior Desk Officer
Secretariat of the Cabinet of Ministers of Ukraine
12/2, M. Hrushevskoho St., Kyiv, 01008, Ukraine

PROTECTIONISM AS DETERMINANT OF THE DEVELOPMENT
OF AUTOMOBILE MANUFACTURING IN GREAT BRITAIN

The tariff policy on imports, which was introduced in Great Britain at the beginning of the World War I and was in force for about 60 years, is considered. Based on historical facts and figures, it is substantiated on the example of the automotive industry that the so-called McKenna duties in the long term had an impact on the growth of production, employment, and budget revenues; led to a decrease in prices on the domestic market, a reduction in imports and an increase in exports, promoted foreign investments, the transfer of advanced technologies, and the wider engagement of local potential in business processes. It is demonstrated that the protective duties currently launched by the Indian government to regulate the import of goods, the production of which has been defined by the government as a priority (in particular, electric cars production is concerned), are a reflection of the measures implemented by Great Britain at the beginning of the 20th century. It is emphasized that protective tariffs for these goods in Ukraine are significantly lower. It is shown that the USA also uses import duties for national security purposes.

Taking into account the provisions of the GATT/WTO and the EU-Ukraine Association Agreement, as well as modern examples of their application, it is quite obvious that Ukraine, under the current conditions of external and internal challenges and institutional restrictions, can take advantage of the protectionist policy for the development of industry in the post-war recovery period, based on its right to determine "the most important exceptions for security reasons" in order to ensure the socio-economic and financial stability of the country and the welfare of the nation. In view of this, it is necessary to rethink the current Ukraine's policy on automobile manufacturing, in particular as regards the foreign trade regulation, and to create a new policy based on effective protectionism theory and effective protection rate calculations, assessment of the current state and prospects of enterprises, the results of a professional discussion on the priorities of the industry: whether it should remain at semi knocked-down kit stage or aim for full-cycle production with a high level of localization.

Keywords: *post-war recovery; industry; automotive industry; protectionism; import duties; statistics.*