

УДК 338.47.629.33

МЕХАНІЗМ ДЕРЖАВНОЇ ПІДТРИМКИ АВТОМОБІЛЕБУДУВАННЯ В УКРАЇНІ

КОЛБАСІН Євген Сергійович

молодший науковий співробітник

Дієва підтримка галузей економіки країни в сучасних умовах є невід'ємною складовою економічної політики держави, яка має перебувати у законодавчому полі і сприяти впровадженню законів, що регламентують усі сфери національного господарства.

Яку ж підтримку на законодавчому рівні має сьогодні вітчизняна автомобільна промисловість?

З метою залучення інвестицій, у тому числі іноземних, у вітчизняне автомобілебудування Верховна Рада України у 1997 році приймає Закон України «Про стимулювання виробництва автомобілів в Україні».

Згідно з цим Законом [1] інвестицією у виробництво легкових автомобілів вважається сума, внесена до статутного фонду підприємства, еквівалентна 150 млн дол. США. Підприємство у межах залучених інвестиційних коштів має виконувати інвестиційну програму, яка затверджується Кабінетом Міністрів України. Стаття 3 даного Закону звільняє підприємство від зборів до Державного інноваційного фонду України. Пільги, передбачені цим Законом, набирають чинності після затвердження інвестиційних програм таких підприємств Кабінетом Міністрів України та внесення до статутного фонду інвестиції у вже згаданому розмірі [1].

У 1998–2005 роках Кабінетом Міністрів України було затверджено декілька інвестиційних програм: «Інвестиційна програма спільного українсько-корейського підприємства з іноземною інвестицією у формі закритого акціонерного товариства «АвтоЗАЗ – ДЕУ» [2] (1998 р.); «Інвестиційна програма виробництва вантажних автомобілів, автобусів, комплектуючих виробів і запасних частин до них закритим акціонерним товариством «Львівський автомобільний завод» [3] (2003 р.); «Інвестиційна програма виробництва вантажних автомобілів та автобусів товариством з обмеженою відповідальністю «Кременчуцький автоскладальний

завод» [4] (2004 р.); «Інвестиційна програма виробництва автомобілів відкритим акціонерним товариством «Луцький автомобільний завод» [5] (2005 р.).

У зв'язку з прийняттям Закону України «Про стимулювання виробництва автомобілів в Україні» було внесено цілий ряд доповнень і змін до інших законодавчих актів, які значно полегшують діяльність автомобілебудівних підприємств та стимулюють розвиток виробництва легкових автомобілів в Україні в цілому.

На жаль, Закон України «Про стимулювання виробництва автомобілів в Україні» мав тимчасову дію до 1 січня 2008 року.

У Законі України «Про розвиток автомобільної промисловості України» відмічається, що він спрямований на [6]:

- ефективне використання виробничого, науково-технічного та експортного потенціалу вітчизняного автомобілебудування, яке визначається як пріоритетна галузь економіки України;
- створення сприятливих умов для залучення інвестицій, у тому числі іноземних;
- забезпечення економічних інтересів держави в нарощуванні обсягів виробництва українських підприємств і приведення національного законодавства у відповідність з вимогами ГАТТ/СОТ та Угоди про партнерство та співробітництво між Україною та Європейськими співтовариствами та їх державами-членами.

Закон також регламентує, що підприємство з виробництва автомобілів реалізує програму створення виробничих потужностей і робочих місць [6].

Реалізуючи програму, підприємство згідно з Законом несе відповідальність за її невиконання, а також контролюється з боку центральних органів виконавчої влади з питань промислової політики та центральним органом державної податкової служби [6].

Але після втрати чинності Закону України «Про стимулювання виробництва автомобілів в Україні» у 2008 році Закон України «Про розвиток автомобільної промисловості України» дещо змінив правила гри на автомобільному ринку та у галузі автомобілебудування в цілому. Цей документ зберіг всі попередні пільги тільки для «Запорізького автомобілебудівного заводу» та «Львівського автомобільного заводу», тому що вони підпадають під дію статті 7

пп. 1 і фактично поновлюються для підприємств, інвестиційні програми яких були затверджені своєчасно, а обсяг інвестиційних коштів дорівнював 150 млн дол. США. Для інших підприємств пільги дещо скоротилися: податок на додану вартість і земельний податок сплачуються на загальноприйнятих умовах. Виключення стосувалося тільки щодо звільнення від сплати тієї частини прибутку, яке реінвестувалося у власне виробництво та звільнення від сплати акцизного збору на оборот з реалізації, якщо обсяги виробництва складала не менше 10 тис. автомобілів на рік. Від ввізного мита звільняються усі комплектуючі для автомобілів, вартість використання українських компонентів в яких перевищувала 50% від загальної вартості і при їх виробництві окрім зборки впроваджується зварювання і окраска кузова [7].

У 2006 році Кабінетом Міністрів України було схвалено «Концепцію розвитку автомобільної промисловості та регулювання ринку автомобілів у період до 2015 року» в якій відмічається, що «...Державна політика повинна бути спрямована на зміцнення позицій вітчизняних виробників на внутрішньому та зовнішньому ринку автомобільної техніки, комплектувальних виробів, вузлів, агрегатів і запасних частин, що можливо досягти шляхом підвищення конкурентоспроможності та рівня обслуговування, вдосконалення мережі продажу автомобільної техніки» [8].

Метою Концепції є забезпечення розвитку вітчизняної автомобільної промисловості, просування вітчизняної продукції на міжнародний ринок, а також підвищення ефективності виробництва конкурентоспроможної автомобільної техніки шляхом модернізації діючих і утворення нових підприємств [8].

Концепція ставить такі основні завдання [8]:

- забезпечення вітчизняного автомобільного ринку технікою, що відповідає міжнародним вимогам з екології та безпеки;
- збільшення обсягу і розширення номенклатури автомобільної техніки, комплектувальних виробів, вузлів, агрегатів і запасних частин, що виробляються на вітчизняних підприємствах з використанням новітніх технологій;
- забезпечення розвитку конкуренції у сфері виробництва, продажу та обслуговування автомобільної техніки;
- зменшення собівартості автомобільної техніки, комплектувальних виробів, вузлів, агрегатів і запасних частин, підвищення продуктивності праці;
- інтеграція вітчизняних підприємств з виробництва комплектувальних виробів, вузлів, агрегатів і запасних частин у світове автомобілебудування;
- збільшення обсягів виробництва легкових автомобілів.

Задля забезпечення високого технічного рівня і якості автомобільної техніки необхідно приділити увагу розвитку виробництва комплектувальних виробів, вузлів, агрегатів і запасних частин, які повинні розробляти і виготовляти спеціалізовані підприємства, які постачають продукцію

широкої номенклатури як на внутрішній, так і на зовнішній ринок [8].

У документі відзначається роль вступу України до СОТ, що дасть змогу створити умови для просування вітчизняної автомобільної продукції на світовий ринок, що сприятиме [8]: забезпеченню інвестиційної привабливості автомобілебудівної галузі; збільшенню обсягу експорту автомобільної техніки, комплектувальних виробів, вузлів, агрегатів і запасних частин; приведенню вітчизняних технічних стандартів на автомобільну техніку у відповідність з міжнародними нормами; посиленню конкуренції вітчизняних та іноземних виробників автотранспортних засобів на внутрішньому ринку.

Реалізація Концепції передбачає здійснення заходів, спрямованих на [8]:

- забезпечення рівних умов для діяльності підприємств автомобільної промисловості;
- посилення контролю у сфері економічної конкуренції на автомобільному ринку;
- проведення ефективної митно-тарифної політики з метою захисту інтересів вітчизняного виробника та створення умов для удосконалення технологій, які застосовуються у виробництві автомобільної техніки;
- сприяння реалізації інвестиційних проектів, у яких беруть участь українські та іноземні суб'єкти господарювання;
- удосконалення системи стандартизації та сертифікації в автомобільній промисловості;
- розвиток лізингу в галузі виробництва і реалізації автомобільної техніки, зокрема загального користування;
- розроблення нормативно-правових актів з питань утилізації автомобільної техніки та організації її переробки;
- сприяння розробленню та виконанню програм підготовки висококваліфікованих кадрів для автомобілебудівної галузі.

Від реалізації Концепції очікуються результати, які дадуть змогу [8]:

- створити за участю іноземних автомобілебудівників сучасне виробництво автомобільної техніки, комплектувальних виробів, вузлів, агрегатів і запасних частин;
- забезпечити виробництво високотехнологічної продукції; підвищити конкурентоспроможність вітчизняних підприємств автомобільної та суміжних галузей промисловості, забезпечити їх просування на світовий ринок;
- розширити ринок експорту продукції підприємств автомобільної промисловості;
- поліпшити економічну та соціальну інфраструктуру підприємств автомобільної промисловості;
- довести у 2015 році річні обсяги виробництва легкових автомобілів до 500 тис., вантажних автомобілів – до 45 тис., автобусів – до 20 тис. одиниць;

- підвищити рівень зайнятості населення, знизити рівень безробіття, додатково створивши 15 – 20 тис. робочих місць;
- збільшити обсяг надходження до бюджетів податків, зборів (обов'язкових платежів);
- задовольнити попит населення на сучасну автомобільну техніку.

Таким чином, економічна політика держави, викладена в цьому документі, повністю підтверджує мету Концепції і повинна мати поетапний характер з залученням провідних світових автовиробників до створення нових та модернізації чинних українських потужностей. Це дасть змогу, значно розширивши виробничі потужності, організувати виробництво конкурентоспроможної автомобільної продукції для внутрішнього та зовнішнього ринку.

Однак, наприкінці 2008 року на виконання внесених змін до Закону України «Про Митний тариф України» [9] Кабінет Міністрів України своїм розпорядженням [10] затверджує план першочергових заходів щодо виконання зобов'язань України в рамках членства у СОТ, згідно з яким зменшуються ставки ввізного мита на легкові автомобілі з 25% до 10% за одиницю ввезеної техніки.

Наступним документом, регулюючим ставки ввізного мита, став Закон України «Про внесення змін до деяких законів України з метою поліпшення стану платіжного балансу України у зв'язку із світовою фінансовою кризою» (набрав чинності 6 березня 2009 року) [11]. Він передбачив зміни до закону України «Про Митний тариф України» і, у свою чергу, тимчасову цільову надбавку до ставок ввізного мита, діючих напередодні набрання чинності цим Законом, у розмірі 13% митної вартості товарів, що ввозяться на митну територію України в режимі імпорту, крім товарів критичного імпорту. Строк дії цих надбавок передбачався на термін 6 місяців.

Приводячи свої нормативно-правові акти у відповідність із цим Законом, Кабінет Міністрів України в середині травня 2010 року в своїй постанові скасовує тимчасову надбавку до чинних ставок ввізного мита [12]. Тобто на даний момент вони не діють.

Асоціація «Укравтопром» розробила «Стратегію розвитку автомобільної промисловості та регулювання ринку автомобілів на період до 2015 року» [13] у відповідності до Розпорядження КМУ «Про схвалення Концепції розвитку автомобільної промисловості та регулювання ринку автомобілів на період до 2015 року» № 452-р. від 3.08.2006 р. [8] та Розпорядження КМУ «Про схвалення Концепції проекту Загальнодержавної цільової економічної програми розвитку промисловості на період до 2017 року» №947-р. від 9.07.2008 р. [14] ставить за головну мету вдосконалення господарсько-правових відносин на автомобільному ринку України, забезпечення розвитку української автомобілебудівної промисловості, її інтеграції у світове автомобілебудування, зростання обсягів продукції автомобілебудівного комплексу та доходної частини бюджетів всіх рівнів, підвищення ефективності виробництва в умовах СОТ та Зони вільної торгівлі з ЄС.

Необхідність прийняття та реалізації Стратегії отримала суттєве обґрунтування з боку її розробників, яке полягає у такому [13, с. 5]:

1. Неліквідовані диспропорції в структурі машинобудівної галузі, які існували за часів СРСР.
2. Незавершена реалізація програм зі створення виробничих потужностей та робочих місць;
3. Практично відсутня власна агрегатна база для виробництва автотранспортних засобів;
4. Має місце значний, до 71%, знос основних засобів підприємств автомобілебудування;
5. Діє недосконала система координації органів виконавчої влади в питаннях розвитку виробництва та ефективного використання фінансових ресурсів;
6. Нормативно-законодавче поле, в якому працюють вітчизняні виробники, є для них дискримінаційним в умовах прийнятих домовленостей з СОТ та майбутньої Зони вільної торгівлі з ЄС.
7. Стрімкий розвиток автомобільного ринку України.

Основними завданнями Стратегії пропонуються такі [13, с. 10 – 12]:

- створення вітчизняної сучасної спеціалізованої, здатної до саморозвитку галузі по виробництву конкурентоспроможної автотранспортної техніки шляхом розвитку існуючих та організації нових виробництв основних видів цієї техніки, комплектуючих виробів та запасних частин;
- збільшення обсягів виробництва основних видів автотранспортної техніки;
- освоєння у виробництві нових поколінь моделей автотранспортної техніки;
- збільшення обсягів експорту продукції автопрому;
- забезпечення випереджаючих темпів зростання продуктивності праці;
- створення нового та ефективного використання існуючого наукового потенціалу України;
- впровадження ресурсо-енергозберігаючих та екологічно чистих технологій;
- зростання рівня заробітної плати;
- створення нових робочих місць;
- збільшення податкових відрахувань у бюджети всіх рівнів.

З метою реалізації Стратегії пропонуються такі заходи [13, с. 13 – 16]:

по-перше, внесення змін до чинного законодавства з метою залучення інвестицій: зменшення або відміна обкладання податком на прибуток тієї його частини, що направляється на збільшення та оновлення основних фондів; створення можливостей для безмитного оформлення товарів, які імпортуються підприємствами для реалізації проектів будівництва, реконструкції, технічного переозброєння, модернізації виробництва; введення прискореної амортизації основних фондів; з метою збільшення обсягів продажів: посилення екологічних вимог для транспортних

засобів, що споживаються на автомобільному ринку України; введення прогресивної шкали транспортного збору залежно від рівня екологічності автотранспортних засобів; створення умов для широкого застосування фінансового лізингу для виробництва та реалізації автотранспортних засобів.

по-друге, освоєння виробництва нових моделей і поколінь конкурентоспроможної продукції, застосування матеріалів та комплектуючих виробів з новими властивостями.

по-третє, тісна взаємодія науково-технічних організацій і підприємств автомобілебудування з науковими установами України для вирішення проблем створення нових матеріалів і технологій.

по-четверте, проведення єдиної технічної політики, що передбачає координацію науково-технічних робіт у створенні виробництва нової продукції.

по-п'яте, проведення системної роботи з поліпшення умов доступу продукції вітчизняного автомобілебудування на зовнішні ринки.

Далі, у Стратегії як наслідки від її реалізації наведено прогнозні значення на період до 2015 року за такими показниками: виробництво автотранспортних засобів (включаючи легкові автомобілі); співвідношення виробництва та імпорту; загальний експорт; бюджетні надходження від автовиробництва; кількість населення, зайнятого в автомобільній промисловості; продуктивність та оплата праці в автомобілебудуванні.

Загальний обсяг фінансування Стратегії складає 55,6 млрд грн [13, с. 30].

Таким чином, реалізація положень Стратегії дасть змогу отримати такий економічний ефект [13, с. 33]:

- сформувати сучасне, інтегроване у світову автомобільну промисловість українське автомобілебудування, здатне забезпечити 3,6% загального обсягу валового внутрішнього продукту та 2,8% загального обсягу бюджетних надходжень;

- створити близько 20 тис. нових робочих місць;
- забезпечити розширення повномасштабного виробництва з доведенням його до 800 тис. легкових автомобілів, 54 тис. вантажних автомобілів, 18 тис. автобусів та створити сучасну агрегатну базу;
- збільшити експорт автотранспортної техніки до 20% загального обсягу виробництва;
- збільшити продуктивність праці у 22,6 разу та середню заробітну плату в 19,2 разу відносно до рівня 2000 року.

Відмітними слабкими сторонами «Стратегії розвитку автомобільної промисловості та регулювання ринку автомобілів на період до 2015 року» слід вважати відсутність чітких заходів державного регулювання автомобільної галузі; відсутність методичного підходу до прогнозування основних показників; відсутність механізмів практичного впровадження заходів у галузь; дублювання ряду положень з іншими документами тощо.

На основі проведеного аналізу законодавчої бази у питаннях державної підтримки розвитку автомобілебудування можна зробити висновок, що сучасні нормативно-правові акти, а також програмні документи мають переважно декларативний характер та потребують значного їх удосконалення, суттєвого розширення та вдосконалення потребує механізм державної підтримки галузі.

Грунтуючись на проведеному дослідженні різних класифікацій форм та методів державного регулювання економіки, викладених у роботах [15 – 20] та багатьох інших вчених-економістів, пропонується його здійснення в такій галузі як автомобілебудування за допомогою підтримки шляхом використання як прямих, так і непрямих методів, перелік яких наведено у табл. 1.

Застосовуючи методи прямого та непрямого державного регулювання в автомобілебудуванні за допомогою інструментів впливу, які наведені у табл. 1, можливе

Таблиця 1

Методи прямого та непрямого регулювання галузі автомобілебудування України в умовах кризи

Метод	Спосіб впливу	Інструмент впливу
Прямого регулювання	Правовий	1. Розробка і затвердження на законодавчому рівні державної цільової комплексної програми розвитку автомобілебудівної галузі України 2. Розробка і затвердження на законодавчому рівні державної програми пільгового автомобільного кредитування
	Адміністративний	1. Квотування експорту та імпорту продукції 2. У вигляді державних санкцій зобов'язати державні банки розробити ряд механізмів щодо зменшення відсоткових ставок по кредитах для вітчизняних виробників автопродукції
Непрямого регулювання	Економічний	1. Регулювання ставок ввізного мита на автомобільну продукцію 2. Надання пільгових кредитів вітчизняним виробникам автомобільної продукції (грошово-кредитне регулювання) 3. Надання податкових пільг підприємствам; застосування пільгових канікул (податкове регулювання) 4. Державні закупівлі автомобільної техніки (бюджетне регулювання)
	Пропагандистський	Інформаційна підтримка вітчизняного товаровиробника з боку органів державної влади з метою активізації попиту на вітчизняну продукцію

їх використання як першочергових заходів державної підтримки автомобілебудівної галузі України в умовах кризових явищ.

На основі врахування методологічних засад державного регулювання економіки та застосування методів прямого та непрямого впливу пропонується механізм державної підтримки автомобілебудівної галузі України, що передбачає наявність багаторівневої структури, яка дає змогу координації заходів їх взаємоузгодження за напрямками та строками (рис. 1).

Поєднання важелів різних рівнів державного регулювання розвитку автомобілебудівної галузі дає змогу визначити пріоритети державної підтримки.

Насичення продукції на внутрішньому ринку дасть змогу у подальшому зосередити зусилля на підтримці поставок продукції на експорт, що у свою чергу сприятиме не лише збереженню, а й розширенню зовнішніх ринків збуту.

Складовими механізму державної підтримки розвитку автомобілебудування передбачено приведення

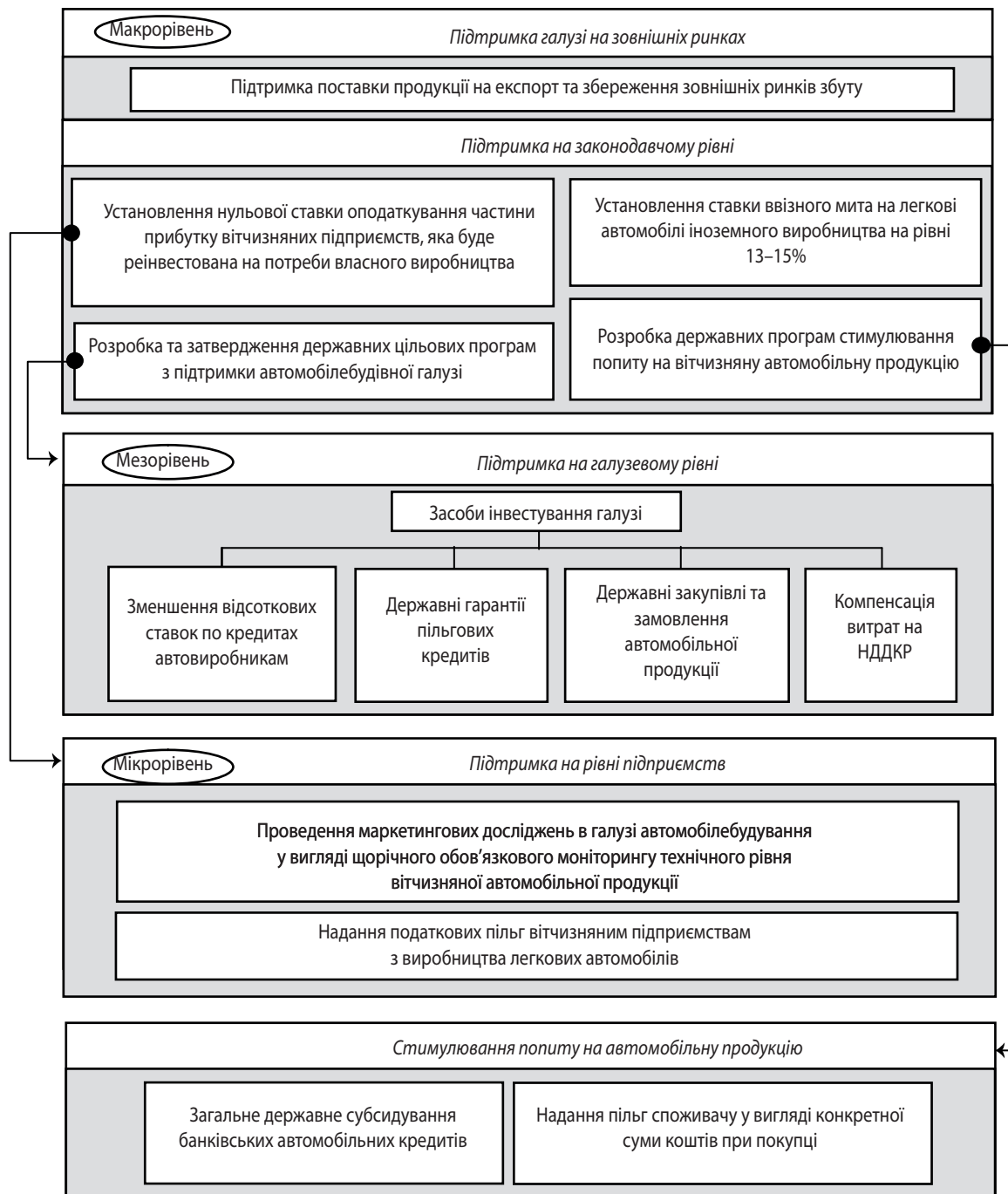


Рис. 1. Механізм державної підтримки розвитку автомобілебудівної галузі України

нормативно-правових актів у відповідність до встановлення нульової ставки оподаткування частини прибутку підприємств галузі, яка буде реінвестована на потреби власного виробництва; впровадження підвищених ставок ввізного мита на легкові автомобілі іноземного виробництва як засіб скорочення імпорту; розробка та затвердження державних цільових програм підтримки галузі.

Інвестування в галузь суттєвих обсягів фінансових ресурсів можливо за допомогою ряду інструментів, зокрема: зобов'язання державних банків розробляти заходи та механізми щодо зменшення відсоткових ставок по кредитах автовиробникам; надання пільгових кредитів з боку комерційних фінансово-кредитних установ під державні гарантії; організації масштабних державних закупівель автомобільної продукції; фінансування компенсації витрат підприємств на Науково-дослідних та дослідно-конструкторських розробок (НДДКР).

На виконання поставлених завдань «Проекту Державної цільової економічної Програми розвитку автомобільної промисловості та регулювання ринку автомобілів на період до 2015 року» пропонується проведення щорічного обов'язкового моніторингу рівня якості вітчизняної автомобільної продукції з метою подальшого його підвищення, надання податкових пільг виробникам автомобілів.

Загальнодержавними заходами стимулювання попиту на автомобільну продукцію мають стати субсидування державою частини відсоткової ставки кредитів на придбання автомобільної продукції, а також надання споживчих пільг через розробку і запровадження відповідних галузевих програм.

Запропонований комплекс першочергових заходів може використовуватися при уточненні складу державних цільових програм підтримки автомобілебудівної галузі у період кризи.

Література

1. Закон України «Про стимулювання виробництва автомобілів в Україні» від 19.10.1997 р. № 535/97-ВР // Офіційний вісник України. – 1997. – № 42. – С. 12.
2. Постанова КМУ «Про затвердження Інвестиційної програми спільного українсько-корейського підприємства з іноземною інвестицією у формі закритого акціонерного товариства «АвтоЗА3 – ДЕУ» від 24.03.1998 р. № 362.
3. Постанова КМУ «Про затвердження Інвестиційної програми виробництва вантажних автомобілів, автобусів, комплектуючих виробів і запасних частин до них закритим акціонерним товариством «Львівський автомобільний завод» від 17.07.2003 р. № 1100 // Офіційний вісник України. – 2003. – № 30. – С. 117.
4. Постанова КМУ «Про затвердження Інвестиційної програми виробництва вантажних автомобілів та автобусів товариством з обмеженою відповідальністю «Кременчузький автоскладальний завод» від 8.10.2004 р. № 1334 // Офіційний вісник України. – 2004. – № 41. – С. 23.
5. Постанова КМУ «Про затвердження Інвестиційної програми виробництва автомобілів відкритим акціонерним товариством «Луцький автомобільний завод» від 18.01.2005 р. № 56 // Офіційний вісник України. – 2005. – № 3. – С. 45.
6. Закон України «Про внесення змін до Закону України про розвиток автомобільної промисловості України» від 06.07.2005 р. № 2740-IV. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon.rada.gov.ua/cgi-bin/laws/main.cgi?nreg=2740-15>
7. Посетители // Бізнес. – 2008. – № 4. – С. 95–99.
8. Розпорядження КМУ «Про схвалення Концепції розвитку автомобільної промисловості та регулювання ринку автомобілів на період до 2015 року» № 452-р. від 3.08.2006 р. // Офіційний вісник України. – 2006. – № 31. – С. 148.
9. Закон України «Про Митний тариф України» від 17.12.2008 р. № 676-VI // Голос України. – 2009. – № 3–5.
10. Розпорядження Кабінету Міністрів України від 17 грудня 2008 року № 1570-р «Про затвердження плану першочергових заходів щодо виконання зобов'язань України в рамках членства у СОТ».
11. Закон України «Про внесення змін до деяких законів України з метою поліпшення стану платіжного балансу України у зв'язку із світовою фінансовою кризою» від 06.03.2009 р. № 923-VI // Офіційний вісник України. – 2009. – № 14. – С. 12.
12. Постанова КМУ «Про визнання такою, що втратила чинність, постанови Кабінету Міністрів України від 18 березня 2009 р. № 230» від 12.05.2010 р. № 342 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.kmu.gov.ua/kmu/control/uk/cardnpd>
13. Стратегія розвитку автомобільної промисловості та регулювання ринку автомобілів на період до 2015 року [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://ukrautoprom.com.ua/index.php?option=com_docman&task=doc_details&gid=2&Itemid=79
14. Розпорядження КМУ «Про схвалення Концепції проекту загальнодержавної цільової економічної програми розвитку промисловості на період до 2017 року» №947-р. від 9.07.2008 р. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon1.rada.gov.ua/cgi-bin/laws/main.cgi?nreg=947-2008-%F0>
15. Державні цільові програми та упорядкування програмного процесу в бюджетній сфері / В. М. Геєць, О. І. Амоша, Т. І. Приходько, В. П. Александрова, В. В. Близнюк. – НАН України; Інститут економіки та прогнозування / [ред. В. М. Геєць]. – К.: Наукова думка, 2008. – 384 с.
16. Бабич Д. В. Державне регулювання економіки в умовах ринку / Д. В. Бабич. – Х.: Основа, 1997. – 407 с.
17. Державне регулювання економіки: [підруч. для студ. екон. спец. вищ. закл. освіти] / І. Р. Михасюк, А. Ф. Мельник, М. І. Крупка, З. М. Залого. – Львів: НВФ «Українські технології», 1999. – 640 с.
18. Гриньова В. М. Державне регулювання економіки: Підручник / Гриньова В. М., Новікова М. М. – Х.: ВД «ІНЖЕК», 2007. – 736 с.
19. Чистов С. М. Державне регулювання економіки: Навч. посіб. / Чистов С. М., Никифоров А. Є., Куценко Т. Ф. та ін. [Вид. 2-ге, доопрац. і допов.]. – К.: КНЕУ, 2004. – 440 с.
20. Антонова Н. Б. Государственное регулирование экономики: Учебник / Антонова Н. Б. – Мн: Академия управления при Президенте Республики Беларусь, 2002. – 775 с.