

МЕТОДИЧНЕ ОБҐРУНТУВАННЯ ПОЗИЦІЇ КРАЇНИ У ТОРГОВЕЛЬНІЙ ВІЙНІ

METHODOLOGICAL FOUNDATION OF COUNTRY'S POSITION IN TRADE WAR

Максим СЕРПУХОВ,
кандидат економічних наук,
Харківський національний
економічний університет



Maksym SERPUKHOV,
PhD Economics,
Kharkiv National
Economic University

У умовах глобалізації світової економіки й формування глобальних ринків конкуренція між виробниками виходить за межі встановлених рамок. Прикладом є активний розвиток торговельних війн між країнами за кращі умови збуту товарів та протекціоністських заходів, спрямованих на підтримку вітчизняних виробників і національних інтересів країни.

Еволюціонуючи, процеси міжнародної торгівлі пройшли ряд етапів. Починаючи із XVII століття, у суспільстві постійно відбувались дискусії з приводу використання різних видів торговельної політики. Діалектичне протиріччя між протекціонізмом та вільною торгівлею, незважаючи на формальне визнання вільної торгівлі як найпрогресивнішої форми розвитку світової економіки (оскільки більшість країн є членами Світової організації торгівлі, діяльність якої спрямовано на усунення торговельних бар'єрів між країнами та підтримку вільної конкуренції), не завершене й нині. Замість традиційного інструментарію протекціонізму (квот, митних тарифів) широкого використання набули форми прихованого протекціонізму, які є досить поширеними у більшості країн [1].

Одним із прикладів використання форм прихованого протекціонізму є створення штучних бар'єрів на шляху до ринків збуту країни з метою підтримки вітчизняних товаровиробників [2]. Так, з 1 вересня 2012 року набула чинності постанова Російської Федерації (РФ) №870 «Про утилізаційний збір стосовно колісних транспортних засобів» від 30.08.2012, якою створюються додаткові бар'єри в доступі на ринок РФ автомобілів з інших країн [3]. Дія постанови передбачає встановлення додаткового збору коштів («утилізаційного збору») з автомобілів, які імпортуються на територію РФ. Таким чином, до вартості імпортованих авто будуть додаватися витрати на оплату «утилізаційного збору», на відміну від авто, що виробляються в РФ (які звільнені від сплати утилізаційного збору). Враховуючи позицію РФ щодо дискримінації українських експортерів автомобілів на російському ринку, Уряд України зробив аналогічні кроки і Постановою Кабінету Міністрів України №843 від 3 вересня 2012 року доповнив перелік товарів, які підлягають утилізації: транспортні засоби та кузови для транспортних засобів походженням з РФ [4]. Так було покладено початок торговельної війни між країнами в галузі автомобільної промисловості.

Історія розвитку торговельних війн налічує кілька сотень років, протягом яких інструментарій торговельних війн постійно вдосконалювався та розширювався. Початок теоретичного підґрунтя для розвитку торговельних війн

було закладено в працях А.Монкрет'єна, Т.Мана, У.Стаффорда, Дж.Стюарта, А.Сміта, Д.Рікардо, Дж.Мілля, Ф.Ліста, Е.Хекшера, Б.Оліна та інших. Сучасні дослідники питань зовнішньоекономічної політики та торговельних війн вказують на важливість та актуальність даної теми й окреслюють коло питань, які залишилися невирішеними. Варто виділити А.Тойнбі, П.Кругмана, І.Бураковського, А.Гальчинського, О.Довгаль, С.Нетудихату, А.Савка та багатьох інших.

Враховуючи суспільний інтерес та практичну цінність досліджень, пов'язаних із торговельними війнами між країнами, до цих пір залишаються недостатньо розробленими й дослідженими питання щодо методичного обґрунтування позиції країни в торговельній війні, розробки стратегії торговельної війни, методичного апарату розрахунку втрат та переваг від торговельної війни та багато інших аспектів цього процесу.

Окреслюючи стан розробки питань, пов'язаних з торговельними війнами, метою дослідження є розробка методичного інструментарію щодо обґрунтування позиції країни в торговельній війні, яка дозволить на підставі розрахунків визначити можливості й втрати кожної з країн під час торговельної війни.

Досліджуючи «автомобільну» торговельну війну між РФ та Україною, слід охарактеризувати загальну динаміку зовнішньої торгівлі, наведену на **рис. 1**.

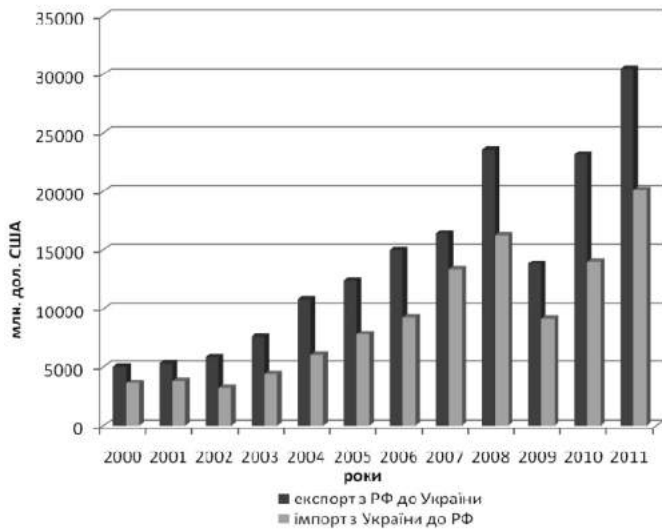
З 2000 року зовнішньоторговельний обіг між країнами постійно збільшувався (за винятком 2009). Стійкою тенденцією торговельних відносин між країнами є постійне домінування експорту з РФ до України над імпортом товарів з України. Тобто позитивне сальдо торговельного балансу РФ у торгівлі з Україною свідчить про відсутність рівноваги у торговельному балансі між країнами. Наступною тенденцією у торговельних відносинах країн є поступове збільшення розриву між експортом та імпортом товарів у бік збільшення обсягів експорту з РФ до України. Виходячи з аналізу динаміки зовнішньої торгівлі між країнами слід вказати на наявність позитивної динаміки збільшення товарообігу, що свідчить про сформовані зовнішньоекономічні зв'язки та важливість ринків для кожної з країн. Проте відсутність рівноваги в зовнішньоекономічному балансі між країнами свідчить про одноосібне домінування в торговельних відносинах з РФ.

Враховуючи наявність значної кількості торговельних партнерів у країн, доцільно визначити, яке місце займають торговельні відносини між РФ та Україною в загальному обсязі торговельного обороту. Основними партнерами

Статтю присвячено розгляду актуальних питань у сфері зовнішньоекономічної діяльності – торговельних війн між країнами. На основі існуючих інструментів оцінки зовнішньоекономічної діяльності країн та реальних подій обґрунтовано позиції країн у торговельній війні. Визначено переваги та недоліки торговельної війни для країни.

The article is devoted to investigation of actual issues in a sphere of external economic – trade wars between countries. The positions of countries in trade war are grounded on the basis of existing tools of estimation the countries' foreign economic and real events.

Рис. 1. Динаміка зовнішньої торгівлі між РФ та Україною за 2000-2011 роки*



*Розраховано автором на основі даних [5]

у сфері зовнішньої торгівлі РФ є країни СНД, серед яких значне місце відводиться Україні. На рис. 2 наведено динаміку питомої ваги експортно-імпортних операцій РФ з Україною.

Серед своїх основних партнерів по СНД найбільші обсяги торгівлі РФ припадають на торгівлю з Україною і досягають 40-45%. Україна є одним з ключових торговельних партнерів РФ. Динаміка питомої ваги експортно-імпортних операцій РФ з Україною має загальну тенденцію до збільшення імпорту та скорочення експорту в загальному обсязі торгівлі з країнами СНД.

Ґрунтуючись на проведеному аналізі загальних пріоритетів у сфері зовнішньої торгівлі між країнами в контексті «автомобільної» торговельної війни, подальшого дослідження потребує динаміка та структура торгівлі автомобілями між РФ та Україною. Характеристику експортно-імпортних операцій РФ у галузі автомобілебудування наведено в табл. 1.

За 2010 та 2011 роки відбулося поступове збільшення експорту та імпорту групи «Машини, обладнання та транспортні засоби» (на 44,08% збільшився імпорт і на 8,36% – експорт). При цьому частка країн СНД в імпорті товарів за даною групою становила 9% та 9,2% відповідно у 2010 та 2011 роках, на відміну від експорту, який становив 33,1% та 31,5%.

Рис. 2. Динаміка питомої ваги експортно-імпортних операцій РФ з Україною*



*Розраховано автором на основі даних [5]

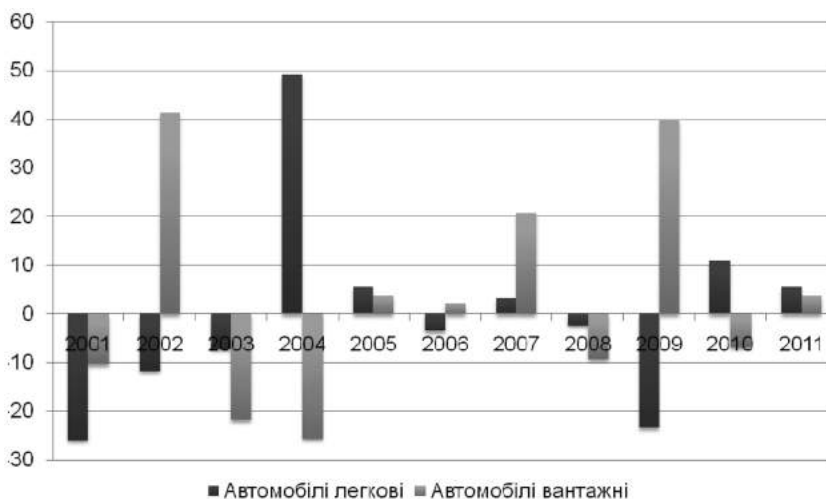
Таблиця 1. Характеристика експортно-імпортних операцій РФ в галузі автомобілебудування*

Найменування	Імпорт, тис. дол. США		Зміна, %	Експорт, тис. дол. США		Зміна, %
	2010	2011		2010	2011	
Машини, обладнання та транспортні засоби	101 739 604,2	146 593 462,0	144,08	21436309	23229776,4	108,36
Країни далекого зарубіжжя	92 618 256,0	133 108 434,7	143,71	14336408	15913116,4	110,99
Країни СНД	9 121 348,2	13 485 027,3	147,84	7099901	7316659,97	103,05
Питома вага країн СНД	9,0	9,2	0,2	33,1	31,5	-1,6
Автомобілі легкові	19 222 411,0	11 497 887,4	-59,81	293954,89	517210,1	175,94
Країни далекого зарубіжжя	17 712 162,5	10 714 197,7	-60,49	65181,73	58333,75	-89,49
Країни СНД	1 510 248,5	783 689,7	-51,89	228773,16	458876,35	200,58
Питома вага країн СНД	7,9	6,9	-1	77,8	88,7	10,9
Автомобілі вантажні	3 526 603,6	1 844 335,4	-52,29	300315,57	333225,76	110,95
Країни далекого зарубіжжя	2 471 379,7	1 206 972,1	-48,83	138465,21	141032,54	101,85
Країни СНД	1 055 223,9	637 363,3	-60,40	161850,36	192193,22	118,74
Питома вага країн СНД	29,9	34,6	4,6	53,9	57,7	3,8

*Розраховано автором на основі даних [5]



Рис. 3. Динаміка умов торгівлі легковими та вантажними автомобілями РФ за 2001-2011 роки*



*Розраховано автором на основі даних [5]

обороті між РФ та країнами СНД, оскільки імпорт зазначених товарів з країн СНД займає лише невелику частку в загальному імпорті РФ.

Наявність значного переважання експорту продукції РФ на ринках країн СНД та малі обсяги товарів автомобілебудування країн СНД на ринках РФ підкреслюють домінуючі позиції РФ у цій сфері економічної діяльності. За таких умов більшого захисту потребують ринки країн СНД, ніж внутрішній ринок РФ, оскільки продукція країн СНД потрапляє туди в значно менших обсягах у порівнянні з продукцією, що експортується РФ до ринків країн СНД.

Одним з індикаторів розвитку товарних ринків є показники «умов торгівлі», які відображають зміни цін на продукцію, що експортується, у порівнянні з продукцією, яка імпортується країною. Поліпшення показника «умови торгівлі» свідчить про те, що країна виграє додаткові кошти від зростання ціни її експортної продукції та навпаки.

Розрахунок динаміки умов торгівлі легковими й вантажними автомобілями РФ за 2001-2011 роки наведено на **рис. 3**.

Аналізуючи рис. 3, слід вказати на нерівномірність динаміки умов торгівлі РФ легковими й вантажними автомобілями. Швидкість змін умов торгівлі з року в рік свідчить, що РФ в одному році значно виграє від зміни цін, а в наступному – програє. За останні два роки РФ виграла від поліпшення умов торгівлі легковими автомобілями, проте з початком торговельної війни й від застосування відповідних заходів щодо захисту внутрішніх ринків країн СНД ціна на автомобілі РФ може значно збільшитись (у зв'язку з введенням утилізаційного збору). Це призведе до погіршення умов торгівлі й відповідно до суттєвих втрат автопрому РФ, оскільки ринки країн СНД є для нього ключовими [6].

Грунтуючись на отриманих висновках, доцільно сформулювати послідовність оцінки країни в торговельній війні. Для об'єктивного оцінювання позиції кожної з країн необхідно провести дослідження загальних торговельних зв'язків між країнами та предмету (галузі), який є об'єктом торговельної війни, з урахуванням інструментів торговельної війни у такій послідовності:

1. Визначити ситуацію, в якій має місце торговельна війна, а також галузь та інструменти, які застосовуються країнами для перешкоджання доступу товарів на ринки інших країн.

2. Проаналізувати загальний стан зовнішньої торгівлі між країнами. Визначити тенденції, взаємозв'язок та перспективи зовнішньоторговельних відносин між країнами.

3. Проаналізувати динаміку розвитку галузі, в якій починається торговельна війна. Визначити характер зовнішньоекономічних зв'язків між країнами в цій галузі, а також частку кожної з країн у зовнішній торгівлі.

4. Розрахувати показник «умови торгівлі», за результатами якого можна визначити втрати або переваги кожної з країн у торговельній війні.

5. Зробити висновки на основі проведених розрахунків щодо позицій країн у торговельній війні.

ВИСНОВКИ

Таким чином, проаналізувавши зовнішньоторговельні зв'язки між РФ та Україною в контексті «автомобільної» торговельної війни, слід зазначити, що:

□ спостерігається позитивна динаміка збільшення товарообігу та посилення економічних зв'язків між країнами;

□ Україна є основним торговельним партнером РФ серед країн СНД та інших країн світу, а питома вага експортно-імпорتنних операцій з Україною сягає 40-45%;

□ ринки збуту країн СНД є основними для РФ, натомість імпорт продукції з країн СНД займає лише невелику частину;

□ умови торгівлі для РФ постійно змінюються та не мають стійкої тенденції, що свідчить про можливість програшу або виграшу від змін умов торгівлі;

□ за умови введення утилізаційного збору країнами СНД умови торгівлі РФ значно погіршаться, оскільки ринки країн СНД є ключовими для автомобільної промисловості РФ.

ЛІТЕРАТУРА

1. Нетудихата С. Л. Антидемпінгове регулювання в системі зовнішньоекономічних відносин України: автореф. дис. на здобуття наук. ступеня канд. екон. наук : спец. 08.05.01 «Світове господарство і міжнародні економічні відносини» / С. Л. Нетудихата. – Київ, 2003. – 16 с.
2. Довгаль О. А. Протекціонізм і лібералізм у процесі глобалізації світової економіки (Питання теорії і методології): монографія / О. А. Довгаль; Хар. укр. акад. – Х.: Вид-во НУА, 2004. – 320 с.
3. Постанова Російської Федерації (РФ) №870 від 30 серпня 2012 р. «Про утилізаційний збір стосовно колісних транспортних засобів». – Режим доступу : <http://www.rg.ru/2012/08/31/utillsbor-dok.html>
4. Постанова Кабінету Міністрів України №843 від 03 вересня 2012 р. «Деякі питання заготівлі та утилізації відходів, що утворюються внаслідок втрати транспортними засобами своїх споживчих властивостей». – Режим доступу : <http://www.kmu.gov.ua/kmu/control/uk/cardnpd>
5. Федеральная служба государственной статистики. Режим доступу : <http://www.gks.ru/wps/wcm/connect/rosstat/rosstatsite/main/trade/#>
6. Савка А. П. Вплив міжнародної торгівлі на добробут населення трансформаційних країн : автореф. дис. на здобуття наук. ступеня канд. екон. наук: спец. 08.00.02 «Світове господарство і міжнародні економічні відносини» / А. П. Савка. – Тернопіль, 2010. – 23 с.