

УДК 339.564

Н. О. Краснікова

Дніпропетровський національний університет імені Олеся Гончара, Україна

ОСОБЛИВОСТІ АНАЛІЗУ СУЧАСНИХ ОБМЕЖЕНЬ СВІТОВОЇ ТОРГІВЛІ

Проведено аналіз спаду світового експорту та методів оцінки обмежень розвитку світової торгівлі. Визначено зміни у структурі та динаміці післякризової торгівлі. Встановлено основні тенденції у змінах транспортних витрат і застосуванні нетарифних інструментів регулювання міжнародної торгівлі.

Ключові слова: кризовий протекціонізм, транспортні витрати, тарифні та нетарифні інструменти, світовий експорт, світовий ВВП, СОТ, міжнародна торгівля.

Н. О. Красникова

Днепропетровский национальный университет имени Олеся Гончара, Украина

ОСОБЕННОСТИ АНАЛИЗА СОВРЕМЕННЫХ ОГРАНИЧЕНИЙ МИРОВОЙ ТОРГОВЛИ

Проведен анализ падений мирового экспорта и методов оценки ограничений развития мировой торговли. Установлены основные тенденции в изменениях транспортных издержек и применении нетарифных инструментов регулирования международной торговли.

Ключевые слова: кризисный протекционизм, транспортные издержки, тарифные и нетарифные инструменты, мировой экспорт, мировой ВВП, ВТО, международная торговля.

N. O. Krasnikova

Oles Honchar Dnipropetrovsk National University, Ukraine

FEATURES ANALYSIS OF MODERN WORLD TRADE RESTRICTIONS

The latest global economical crisis has finished the second globalization era on the ground of crisis in the WTO and its inability to complete the Doha negotiations. All of these together, generated the issue about the possibility of further liberalization of global trade and the possible «globalization recession». Though, the level of tariff protection is still low. Additionally, the growth of both «green» and «red» non-tariff measures of national commodity almost in all world countries is an evidence of the average protection level increasing.

A brand new feature of «crisis protectionism» is missing an effective ability to quantify its most effective tools. WTO has demonstrated a liberalization of only those tools that can estimate the custom duties and quantitative restrictions numerically during its existence. By the way, lack of WTO's liability for using discriminatory measures to protect national markets lead to the constantly growing number of them. In addition, even the tools that had to influence such as: anti-dumping, countervailing and special regulation effects are used in «crisis protectionism» so as to discriminate import. Transport costs part compared with custom tariffs increases, but the structure of traffic quality changes, that does not impact as a significant reduction in overall transportation costs.

World trade limits moved to a brand new level as well. The restrictive function is not the only one world trade limits function any longer. Additionally, they have also acquired a certain element to achieve some social or marketing goals.

The world trade dynamics has always supposed to be a driving force of the world development and it is still the main globalization feature. But, a decrease in ratio of changes in world trade to GDP changes for the last several decades is still takes place.

Key words: crisis protectionism, transport costs, tariff and non-tariff instruments, world exports, world GDP, WTO, international trade.

Постановка проблеми. Наявність статистичної бази світової торгівлі за достатньо довгий період часу дає можливість науковцям досліджувати фактори зростання світової торгівлі, яку вважають одним з головних проявів глобалізації. Спад світової торгівлі під час останньої світової економічної кризи настільки суттєво вплинув на глобальну економіку, що вперше за післявоєнний період призвело до падіння світового ВВП і досі відчувається у складності відновлення тенденцій міжнародної торгівлі на докризовому рівні. Неспроможність СОТ стримати чергову хвилю «кризового протекціонізму», слабка чутливість світової торгівлі до сучасних змін у транспортних витратах і зростання політичної напруженості обумовлюють песимістичні прогнози стосовно подальшого світового зростання й спаду глобалізації. Сьогодні необхідно проаналізувати відмінність останнього зниження світового експорту від попередніх, визначити зміни у структурі та динаміці післякризової торгівлі й переосмислити вплив основних обмежень для торгівлі.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. В історичному аналізі змін міжнародної торгівлі з 1870 до 1938 рр., проведеному А. Естевадеордалом, В. Францем та А. М. Тейлором, виокремлено чотири основні фактори впливу: 1) митний захист, розглянутий у вузькому сенсі тарифного захисту, оскільки на той час саме митні тарифи відігравали головну роль у регулюванні світових торговельних потоків; 2) монетарна стабільність і універсальність світових грошей, обумовлені появою й активним поширенням золотого стандарту; 3) транспортні витрати; 4) рівень доходу.

У результаті дослідження вчені констатували незначний вплив змін середнього рівня мита за незначних його коливань і зростання такого впливу в разі значних змін. Тобто гіпотетичне зниження мита до 0 у 1870 р. дало б змогу збільшити світову торгівлю лише на третину, а непідвищення рівня протекціонізму після 1920 р. привело б до збільшення торгівлі вдвічі в порівнянні з фактичним рівнем. Стабільні монетарні умови – використання всіма країнами золотого стандарту – збільшили б світову торгівлю у 1870 та 1938 р. на третину. Якщо транспортні витрати постійно були б на рівні 1913 р., це б на 30 % збільшило б торгівлю в 1870 р. та на 50 % у 1938 р. Вплив зміни рівня доходів виявився незначним [8]. 1913 р. обрано за базовий не випадково, оскільки його вважають першим піком зростання міжнародної торгівлі й завершенням «першої ери глобалізації» (за 100 років, з 1815 до 1913 р., обсяг торгівлі збільшився в 40 разів). Саме 1913 р. найбільшого поширення набув золотий стандарт, ставка середнього митного тарифу була незначною, але меншою за визначений період, і транспортні витрати досягли свого мінімуму (табл. 1).

Процес відновлення глобалізаційних процесів у другій половині ХХ ст. (після двох світових війн), що отримав назву «реглобалізація», відбувався на новому інституційному рівні [9], ґрунтувався на Бреттон-Вудській системі, яка включала Міжнародний валютний фонд (МВФ), Світовий банк (СБ) та Генеральну асоціацію з тарифів та торгівлі (ГАТТ). Метою МВФ було відновлення стабільності обмінного курсу епохи золотого стандарту і водночас збереження свободи країн для сприяння забезпечення повної зайнятості й економічного зростання. Відповідно до Бреттон-Вудської системи, обмінні курси були фіксованими, але регульованими і міжнародні стабілізаційні фонди були доступні країнам, в яких виникали труднощі з платіжним балансом. Світовий банк створено, щоб забезпечити пільгове кредитування як для відновлення економік, так і для їх промислового розвитку. І хоча в 1971 р. закінчилась ера фіксованих валютних курсів, а на рубежі 80-х та 90-х рр. розпалася біполярна система світового устрою, глобалізація тривала.

Таблиця 1. Показники світової торгівлі 1870–1938 рр.

Показники	1870	1900	1913	1929	1938
Світова торгівля (імпорт + експорт) до ВВП, %	11	19	22	15	10
Золотий стандарт, % (частка в торговельному обігу 56 країн)	13	81	88	89	25
Середній рівень мита, % (для 35 країн)	12	13	11	13	20
Транспортні витрати (1913=100), %	125	112	100	116	138

ГАТТ (СОТ) створювали з глобальною метою недопустити війн узагалі й торговельних війн зокрема, сприяти загальній лібералізації економіки та розв'язувати торговельні конфлікти цивілізовано (за допомогою третейських груп, створених із представників країн-членів ГАТТ (СОТ), які не є учасниками конфлікту). Загальні принципи СОТ: національний режим, режим найбільшого сприяння й режим транспарентності – повинні були сприяти прозорій, недискримінаційній для жодної з її учасниць торгівлі.

За дослідженнями зростання світової торгівлі за період 1950–1980 рр. для розвинених країн, проведеними С. Байером і Дж. Бергстандом, встановлено, що збільшення торгівлі на 67 % обумовлено зростанням рівня доходу, на 25 – зниженням митного захисту і на 8 % – зниженням транспортних витрат [5].

Визначення не вирішених раніше частин загальної проблеми. Критичний аналіз праць дослідників дає підстави стверджувати про недостатність висвітлення проблем, пов'язаних з оцінкою змін у міжнародній торгівлі в довгостроковому періоді та встановленні основних обмежень, що й зумовило вибір теми наукового дослідження та свідчить про його актуальність.

Формулювання мети. Метою дослідження є визначення змін у структурі та динаміці післякризової торгівлі й аналіз основних обмежень світової торгівлі. Методологічну базу дослідження становлять праці провідних зарубіжних та вітчизняних учених, інформаційно-аналітичні матеріали провідних фінансово-економічних інститутів. Для досягнення мети застосовано методи порівняльного та структурного аналізу, динамічних рядів, синтезу, індукції й дедукції, системного, комплексного, історичного та логічного підходів.

Виклад основного матеріалу. З 1950 р. обсяги світового експорту зменшувались лише декілька разів: у 1958, 1975, 1982, 2001 та 2009 рр. Світовий ВВП – тільки в 2009 р. (рис. 1). Після падіння обсягів експорту в 1975 р., особливою рисою якого було зменшення тільки обсягів експорту (-7 %) за незначного зростання експорту у вартісному виразі (+4 %), відбулося стрімке зростання обсягів експорту (до 12 %) наступного року, яке протрималось у межах 5 % ще чотири роки. Зростання експорту у вартісному виразі мало стрімку позитивну динаміку протягом п'яти років (13, 14, 16, 27 і 22 %, відповідно, в період 1976–1980 рр.), що дало можливість світовому ВВП у цей період мати середньорічний показник зростання 4,2 % без значних відхилень.

Падіння обсягів експорту 1982 р. не було значним (-2 %), але супроводжувалося зниженням експорту у вартісному виразі (-6 %). Вихід із періоду спаду світового експорту був менш стрімким (обсяги експорту наступні 5 років збільшувались, відповідно, на 2, 8, 3, 4 та 6 % за нестійкої динаміки експорту у вартісному виразі (-2, 6, 0, 9 та 17 %), але протримався значно довше. Світовий ВВП за період 1983–1987 рр. зростав у середньому на 3,8 %.

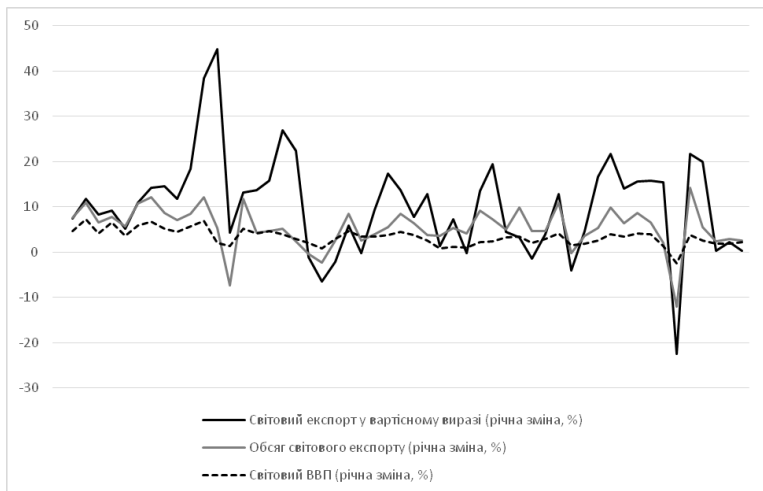


Рис. 1. Світовий експорт і світовий ВВП 1964–2014 рр. [12]

Падіння обсягів експорту 2001 р. було зовсім незначним (-0,5 %), на фоні незначного зниження експорту у вартісному виразі (-4 %). Вихід був досить повільним (обсяги експорту наступні 5 років збільшувались, відповідно, на 4, 5, 10, 6 та 9 % за стійкої позитивної динаміки експорту у вартісному виразі (5, 17, 22, 14 та 16 %). Світовий ВВП за період 2002–2006 рр. зростав у середньому на 3,4 %.

На відміну від трьох попередніх, четверте падіння обсягів експорту 2009 р. було настільки значним (-12 %) і супроводжувалося зниженням експорту у вартісному виразі на 23 %, що викликало перше за післявоєнну історію зниження ВВП на 2 %. Вихід був найшвидшим і найменш стабільним з усіх попередніх: наступного ж року обсяг експорту збільшився на 14 %, але зростання одразу уповільнилось і трималося у межах 3 %; експорт у вартісному виразі стрімко зростав 2 роки (22 та 20 %, відповідно, у 2010 та 2011 рр.), у 2012 та 2014 р. зростання не відбувалося взагалі, у 2013 р. – воно становило лише 2 %. Світовий ВВП за період 2010–2014 рр. зростав у середньому на 2,8 %.

Зауважимо, що чим стрімкішим відбувався вихід із періоду спаду світового експорту, тим коротшим ставав період наступного зростання. Це свідчить про неоднозначні перспективи подальшого розвитку світової торгівлі.

Динаміку світової торгівлі завжди вважали локомотивом світового розвитку, і вона все ще залишається основою глобалізації, але протягом уже кількох десятиліть відбувається зниження коефіцієнта відношення зміни світової торгівлі і зміни ВВП (рис. 2). Також за проаналізований період середнє п'ятирічне посткризове зростання світового ВВП має стійку тенденцію до зниження.

Крім того, протягом трьох років (2012–2014) практично немає зростання світового експорту і у вартісному, і в обсяговому виразі, що в післявоєнний період історії відбувається вперше. У 2014 р. відчутні зміни у структурі світового експорту: частка країн, що розвиваються, сягнула 44 % (у 1995 р. становила 26 %), частка розвинених країн знизилася до 52 % (у 1995 р. становила 70 %). Не останню роль у такому перерозподілі відіграла КНР, яка в 2014 р. посіла перше місце серед світових експортерів, хоча в 1995 р. вона не входила навіть у трійку. Середній показник зростання експорту розвинених країн за останні 4 роки (2011–2014) є нижчим за загальносвітові показники (відповідно, 2,2 і 3 %), а країн, що розвиваються, навпаки, – вищим (4,3 %) [2].

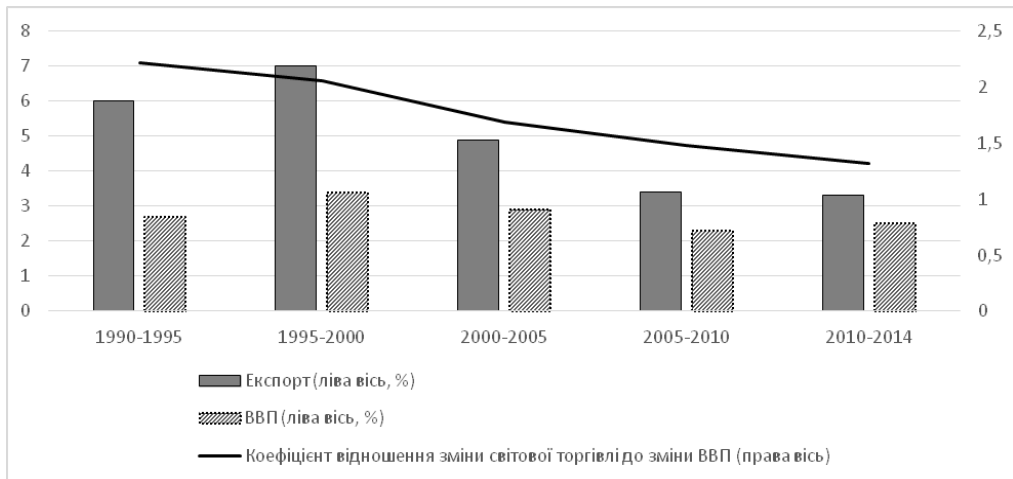


Рис. 2. Середні темпи зростання світового експорту і ВВП [12]

Востаннє стрімке падіння обсягів експорту стало відчутним із жовтня 2014 р.: зниження експорту сировинних товарів більшою мірою пов'язано зі значними коливаннями ціни; зниження попиту на інвестиційні товари – з не досить оптимістичними інвестиційними очікуваннями. Беручи до уваги значне падіння цін на енергоносії та їх велику частку у світовій торгівлі, можна назвати три товарні групи (14,1 % від загального експорту), які мали найзначніший вплив на скорочення світового експорту з жовтня 2014 р. до травня 2015 р. до яких увійшли: сира нафта (33,3 % від загального скорочення), несира нафта (10,8 %), вуглеводи (6,4 %) [15].

Проаналізуємо сучасну динаміку економічних обмежень розвитку світової торгівлі. Природні обмеження виникають у зв'язку з транспортними витратами, а штучні обмеження – через тарифні та нетарифні інструменти регулювання міжнародної торгівлі.

Поступова трансформація в інструментах митного захисту, починаючи з 1950 р., має певні закономірності. Перш за все загальну тенденцію зниження митно-тарифного захисту національних економік підпорядковано дії принципу граничного рівня зниження, тобто країни спочатку досить безболісно для національних економік під впливом діяльності СОТ знижують тарифний захист на нечутливі до імпорту товари, поки захищеними залишаються найчутливіші товарні групи, виробництво яких у межах країни за умов вільної торгівлі буде неможливим.

До того ж зниження митно-тарифного захисту дає «ефект заміщення» тарифних інструментів нетарифними. Таку тенденцію Я. Бхагваті називає «законом постійного захисту»: якщо зменшено один тип захисту, з'являється новий, що повнює рівень протекціонізму [6]. За оцінками західних економістів [13], зниження рівня тарифного захисту на 1 % приводить до збільшення частки імпорту, що підлягає впливу нетарифних обмежень більше ніж на 1 %, тобто відбувається мультиплікативний ефект стосовно захисту внутрішнього ринку. Крім цієї думки, в економічній теорії існує інша позиція щодо прямого зв'язку між тарифним та нетарифним захистом. Уважають, що нетарифні бар'єри доповнюють захист тих галузей, які захищені високими митними ставками і які не використовують для захисту галузей з низьким тарифним захистом.

На практиці зворотна залежність між тарифним і нетарифним захистом та «закон постійного захисту» підтверджено і в протилежній позиції, коли після Уругвайського раунду СОТ країни зобов'язалися «тарифікувати» кількісні нетарифні обмеження, тобто замінити наявні квоти митами з еквівалентною обмежувальною дією. Процес тарифікації призвів до появи специфічних митних ставок, адвалерні еквіваленти яких становили тризначні суми відсотків. Домовленість про поступове зниження «тарифікованих» митних тарифів за тим самим законом повертає нетарифний захист, але вже в більш прогресивних формах.

Таким чином, особливістю сучасного протекціонізму є велика кількість нетарифних інструментів регулювання, але, на відміну від тарифних інструментів, їх майже неможливо кількісно виміряти і, відповідно, проаналізувати наявність лібералізаційних тенденцій у світовій економіці. Нетарифні інструменти тривалий час не обраховували взагалі, але активізація їх використання та виникнення нових форм сприяли розвитку досліджень щодо визначення певного комплексного показника, за яким би вимірювали рівень захисту національного виробника країни за допомогою нетарифних інструментів.

Отже, для цього запропоновано використовувати такі індекси:

- індекс охоплення (ІО) – вартісна частка експорту або імпорту, покрита нетарифними обмеженнями;

- частотний індекс (ІЧ) – частка тарифних позицій з нетарифними обмеженнями.

Ці індекси мають загальний недолік: вони не дають змогу робити висновок про реальний рівень захисту ринку, оскільки під час розрахунку додають рівноцінні обмеження, різні за жорсткістю своєї дії;

- індекс впливу на ціни (ІВЦ) – співвідношення внутрішньої ціни на товар та ціни світового ринку і розрахунок на цій основі тарифного еквівалента. Недоліком цього індексу є те, що не взято до уваги національні відмінності в ціноутворенні в різних країнах. Утім цей метод найбільш поширений у торговельних переговорах, саме на його основі відбувався процес тарифікації кількісних нетарифних методів;

- індекс середньої інтенсивності застосування нетарифних заходів (ІСІ) – удосконалений ІО. Індекс дорівнює 100, якщо кожен тип нетарифних заходів застосовують до кожної тарифної лінії;

- індекс зваженої на обсяг імпорту інтенсивності застосування нетарифних заходів (ІЗІ) – удосконалений ІЧ. ІЗІ відображує відсоток імпорту, охоплений принаймні одним нетарифним заходом. Індекс дорівнює 100, якщо на кожну тарифну лінію, для якої значення імпорту не є нульове, поширено дію хоча б на одного нетарифного заходу.

Під час вимірювання нетарифних обмежень за вищезазначеними індексами на практиці виявлено дуже велику розбіжність в отриманих результатах між схожими індексами, до того ж розбіжність зберігалася не тільки в значеннях показників, а й тенденціях їх змін. Крім того, застосування індексів покриття нетарифними обмеженнями імпорту або тарифних ліній не дає розуміння дії нетарифних обмежень на ціну імпортованих товарів і, відповідно, не дає змогу зіставляти або визначати вплив тарифного та нетарифного регулювання для окремої економіки. Показники покриття можна використовувати лише для того, щоб зіставити інтенсивність використання нетарифних заходів у різних економіках світу, а враховуючи різні за обсягом та характером подання статистичні бази даних для різних країн, слід сказати, що таке зіставлення буде теж лише умовним.

Окрім показників покриття, для обрахунку обмежень торгівлі використовують ще рейтингові індекси. Найвідомішим рейтинговим індексом є Індекс економічної свободи, розрахований Heritage Foundation.

Базовий індекс обмеження торгівлі (TRI), застосований міжнародним валютним фондом (МВФ), складається з трьох компонентів: рейтинг тарифного обмеження, рейтинг нетарифного обмеження, загальний індекс обмеження торгівлі. Рейтинг тарифного обмеження має 5 рівнів за збільшенням простого середнього рівня захисту, що застосовують за режимом найбільшого сприяння сумарно з додатковими тарифами тільки на імпорт. Рейтинг нетарифного обмеження включає 3 рівні за ступенем охоплення нетарифними інструментами імпорту. Комбінацію двох рейтингів становить 10-рівневий загальний індекс обмеження торгівлі, який змінюється в межах від 1 (для країн з найменшим рівнем захисту) до 10 (для країн з найбільшим рівнем захисту). Уперше індекс обраховано в 1996 р. для 27 країн за даними 1990–1996 рр. [3].

Слід звернути увагу, що зазначені рейтингові показники тарифного та нетарифного обмеження торгівлі придатні для аналізу свободи торгівлі в країнах, а також змін у торговельних політиках країн щодо своїх партнерів, але не дають об'єктивної інформації про рівень захисту національних виробників через досить високу узагальненість розрахунків.

Удосконалений індекс, який отримав назву загального тарифного еквівалента (ТТЕ), уперше ґрунтується на вартісному підході вимірювання, але все ще з елементами рейтингової оцінки. З огляду на необхідність обрахунку тарифних піків, вплив яких на рівень тарифного захисту можна обрахувати за допомогою адвалерного еквівалента неадвалерних тарифів у формі середньозваженого рівня митного захисту, визначено доцільність використання більшого з простого середнього та середньозваженого рівня мита. Крім того, окремим нетарифним інструментам присвоєно ваговий коефіцієнт від 0,1 до 2 для точнішого обрахування частки імпорту, що підпадає під дію відповідного нетарифного інструменту. Отже, загальний тарифний еквівалент розраховують як суму тарифного захисту й тарифного еквівалента нетарифного захисту [7].

Еволюція методології розрахунку впливу нетарифних обмежень на імпорт сприяла створенню виключно вартісного показника (AN TRI), що розраховують як суму адвалерних еквівалентів усіх видів тарифів та нетарифних обмежень з урахуванням впливу кожного обмеження на імпорт кожного товару з кожної країни за допомогою моделі загальної рівноваги. Існує дві модифікації індексу: 1) безпосередньо індекс обмеження торгівлі (TRI), що дорівнює такій одноманітній ставці мита, накладання якої на імпорт залишатиме величину національного добробуту незмінним; 2) меркантилістський індекс обмеження торгівлі (MTRI), що дорівнює такій ставці мита, за якої обсяг імпорту в країну дорівнюватиме імпорту під час застосування всіх існуючих торговельних обмежень. Саме модифікацію індексу MTRI вперше обрахували для 2004 Global Monitoring Report як загальний індекс обмеження торгівлі (WB-OTRI) [4].

На основі економетричного аналізу Кі, Нікіта та Оларреага визначили вплив на імпорт нетарифних інструментів, який у середньому дорівнював підвищенню середнього рівня митного захисту на 3 % за збільшення частки імпорту, що підлягає нетарифному регулюванню, на 10 %. Учені також запропонували модель обрахунку загального індексу обмеження торгівлі (дзеркальний індекс) для виходу на ринки (MA-OTRI), який відповідає адвалерній величині, еквівалентній дії та-

рифних та нетарифних інструментів захисту, що встановлюють торговельні партнери країни. Але ці індекси не розраховують після 2007 р., тобто за їх допомогою не створено якісної статистичної бази, яку можна було б використовувати для аналізу лібералізаційних тенденцій у світі [11].

Кількісна оцінка нетарифного регулювання ускладнюється ще й тим, що значна частка нетарифних інструментів не набуває розголосу й офіційно не реєструється як обмежувальні заходи в торгівлі, тобто має прихований характер.

Світова економічна криза в зовнішній торгівлі країн виявилася через стрімке зниження обсягів експорту-імпорту, погіршення сальдо торговельного балансу, що, у свою чергу, спричинило зміни в регулюванні міжнародної торгівлі. Погіршення стану національного виробництва, обумовлене зменшенням попиту на експорт, а також скороченням внутрішнього попиту на продукцію імпортозамінних галузей, потребувало захисту національних виробників та стимулювало відступ у лібералізації світової торгівлі, призвело до посилення закономірного використання захисних інструментів у торговельній практиці країн.

З поглибленням кризи протекціоністські тенденції у світовій економіці теж набирали обертів, і сьогодні ми переживаємо вже третю хвилю «кризового протекціонізму» [1]. На самому початку кризи, у листопаді 2008 р., було створено світову агенцію, що проводить постійний незалежний моніторинг політики, яка впливає на світову торгівлю – Global Trade Alert (GTA). Діяльність агенції – це ще одна спроба створити статистичну базу тарифних та нетарифних інструментів регулювання світової торгівлі. На рис. 3 наведено кількість торговельних обмежень, упроваджених у світі.

Серед заходів «кризового протекціонізму», які перешкоджають торгівлі (тобто ті, що використали країни під час і після останньої світової економічної кризи – з 4 кварталу 2008 р.), найбільшу кількість становлять антидемпінгові, захисні та спеціальні заходи (сукупно – 1718, з них до «червоних» належать 1239) і заходи державної підтримки (1339, з них до «зелених» належить лише 21, до «жовтих» – 211, до «червоних» – 1107, що формує найбільшу частку дискримінаційних заходів – 83 %). Лідером за загальною кількістю заходів є імпорتنі мита (1725), але з них усього 621 захід належить до «червоних».

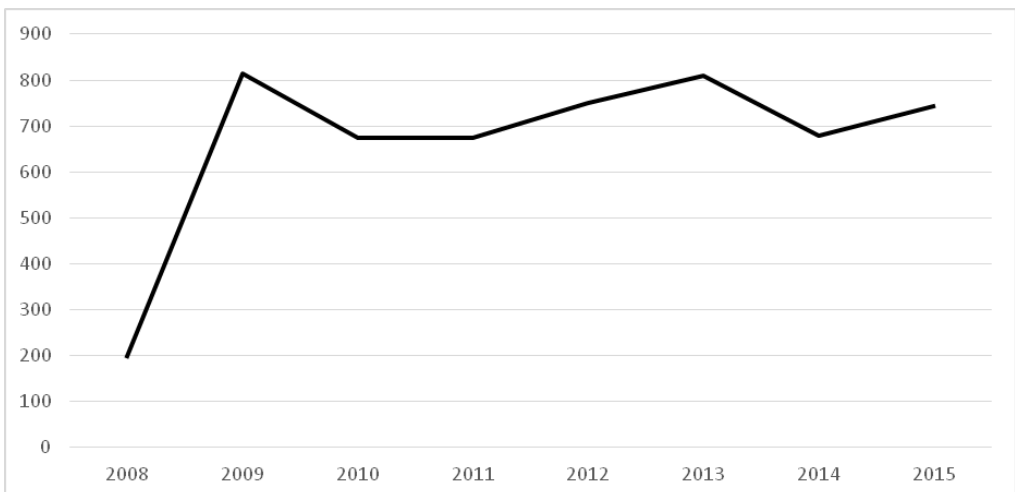


Рис. 3. Кількість торговельних обмежень, упроваджених у світі [15]

Це зумовлено дозволеною в СОТ можливістю збільшувати ставки мита в межах «зв'язаних» мит, чим і скористалась велика кількість країн. Отже, фактичне збільшення мита не сприймається як дискримінація торгівлі та недозволений захід, спрямований на обмеження імпорту. Велика кількість дискримінаційних заходів державної підтримки обумовлена негативним ставленням СОТ до державного субсидування національних виробництв і великою ефективністю такого заходу, а також для реальної підтримки національних виробників, що в кризу й після неї активно використовують розвинені країни. Група антидемпінгових, компенсаційних та спеціальних розслідувань взагалі є дозволеною у СОТ інструментом захисту від демпінгу, субсидування та стрімкого зростання імпорту, але після кризи ця група заходів мала тенденцію до «почервоніння», тобто все більша кількість розслідувань відбувається з дискримінаційною метою. Ця тенденція сигналізує про недосконалість чітких та погоджених правил використання їх як інструментів кризового протекціонізму. У динаміці між цими трьома засобами відбувається процес перерозподілу: частка заходів державної підтримки має чітку тенденцію на збільшення (від 20 на початку кризи до 24 % наприкінці 2014 р.), а частка розслідувань та імпорتنих мит знижується (від 21 до 17 % та від 13 до 11 %, відповідно) [15].

Протягом зазначеного періоду країнами, що призначили найбільшу кількість захисних заходів, стали Індія (504), РФ (478) та США (377). Майже половину всіх зафіксованих заходів спрямовано проти КНР (близько 2500) [15].

З обрахуванням сучасних транспортних витрат теж виникають складнощі. Взагалі виділяють 3 способи визначення значущості транспортних витрат [10]:

1) співвідношення цих витрат з вартістю імпорту. Але сукупні транспортні витрати можуть давати не повне уявлення про транспортні витрати, оскільки за високого рівня транспортних витрат частка окремого продукту чи окремого експортера в загальному обсязі торгівлі може бути невеликою. Перехід до торгівлі з менше віддаленими партнерами або до торгівлі більше транспортабельними товарами може знизити сукупні транспортні витрати, навіть якщо реальні транспортні витрати залишаються незмінними. Аналогічно підвищення якості транспортних послуг може значно збільшити сукупні витрати;

2) співвідношення транспортних витрат з митними тарифами. Тут знову необхідно звернути увагу на тарифну лібералізацію, що відбувається у світі. З огляду на це, наприклад, для середнього імпорту США в 1958 р. транспортні витрати дорівнювали половині імпортного мита, 1965 р. – вони збіглися, а в 2004 р. – уже втричі перевищували імпортне мито;

3) оцінка впливу транспортних витрат на відносні ціни. Транспортні витрати окремого товару залежать від відстані, на яку перевозять товар, від якості транспортних послуг і від співвідношення між вагою та вартістю товару. За оцінкою Хаммелса, збільшення ціни продукту на 10 % приводить до зниження транспортних витрат у вартісному виразі на 8,6 %. Тобто транспортування знижує ціну поставки високоякісних товарів відносно товарів низької якості.

Максимальними транспортні витрати були після світових війн у 1974 р., потім вони знижувалися до кінця століття і стабілізувалися. За даними UNCTAD, для середньої країни за 10 років (2005–2014) транспортні витрати склали 9 % від вартості імпорту [14]. Але для країн, що розвиваються, цей показник майже вдвічі більший, ніж для розвинутих країн: у країнах Африки він становив за той самий період 11,4 %, а в розвинутих країнах – 6,8 %.

Приблизно 23 % вартісного обсягу світової торгівлі – це торгівля між країнами, що мають спільний сухопутний кордон. У цьому випадку торгівлю здійснюють переважно за допомогою автомобільного, залізничного та трубопровідного транспорту. У разі відсутності спільного сухопутного кордону торгівлю ведуть за допомогою морського та повітряного транспорту. Крупнотоннажні товари перевозять майже виключно морським транспортом. У загальному обсязі світової торгівлі частка таких товарів є найбільша, але у вартісному – значно менша, і вона постійно зменшується. Загалом морський транспорт становить 99 % світового обсягу торгівлі за вагою. Технологічний прогрес у вигляді впровадження контейнерних перевезень сприяв зменшенню транспортних витрат у міру збільшення частки таких перевезень у загальній кількості, однак більш значущим фактором впливу на транспортні витрати є витрати на паливо та портові витрати.

Зниження співвідношення між вагою та вартістю товару збільшує використання авіатранспорту, оскільки гранична вартість палива, необхідного для підйому 100 кг вантажу, значно перевищує витрати, пов'язані з перевезенням аналогічного вантажу по воді; споживачам притаманна чутливість до зміни ціни поставки, а не ціни транспортування товарів. Якщо вартість транспортування становить незначну частку вартості поставки, в разі обрання способу транспортування збільшення явних транспортних витрат може бути компенсовано зниженням неявних витрат, пов'язаних зі своєчасністю й надійністю поставок. Вигоди від використання авіатранспорту збільшуються зі збільшенням відстані, на яку необхідно транспортувати вантаж. Завдяки технологічному прогресу вартість авіаперевезення тонно-кілометра зменшилась у другій половині XX ст. у 10 разів.

Висновки і перспективи подальших досліджень. Остання світова економічна криза завершила другу еру глобалізації, що на фоні кризи в СОТ і неспроможності закінчити Доський раунд перемовин спричинила виникнення питання про можливість подальшої лібералізації світової торгівлі та можливий «спад глобалізації». Хоча рівень тарифного захисту залишається стабільно низьким, збільшення під час кризи як «зелених», так і «червоних» нетарифних заходів захисту національних товаровиробників майже у всіх країнах світу є свідчення зростання загального рівня протекціонізму у світі. Особливістю сучасного «кризового протекціонізму» є відсутність ефективної можливості кількісного обліку найдієвіших його інструментів. СОТ за час свого існування продемонструвала лібералізацію лише тих митних інструментів, за якими можна кількісно обрахувати митні ставки, кількісні обмеження. Крім того, відсутність відповідальності в СОТ за використання відверто дискримінаційних заходів захисту національних ринків призводить до постійного зростання їх кількості. Навіть інструменти антидемпінгового, компенсаційного та спеціального регулювання, що розробляли для боротьби з демпінгом, субсидуванням та стрімким зростанням імпорту, використовують у «кризовому протекціонізмі» для дискримінації імпорту. Частка транспортних витрат у порівнянні з митними тарифами зростає, але змінюється структура перевезень та їх якість, що суттєво не знижує загальні транспортні витрати.

Слід констатувати, що обмеження світової торгівлі перейшли на якісно новий рівень, вони вже виконують не тільки обмежувальну функцію, але ще є елемент досягнення певної суспільної або маркетингової мети. Тобто в разі переходу до концепції сталого розвитку застосування субсидій для національних виробників хоча й дискримінує імпортерів, але, головне, зберігає робочі місця; введення жорсткіших стандартів виробництва продукції сприяє охороні здоров'я людини й захисту навколишньо-

го середовища та ін. Наявність різних способів транспортування товарів тепер це не лише послуга доставки товарів, а й елемент стратегії залучення покупців відповідного цінового сегмента: хочеш дешево – чекай, хочеш швидко й якісно – плати. У світі, що поспішно прискорюється, неможливо очікувати зниження одночасно і швидкості транспортування, і транспортних витрат. Незважаючи на торговельні перемовини, торгівля живе за власними правилами. Міжнародні організації та політики можуть зупиняти торгівлю санкціями, обмежувати тарифними й нетарифними інструментами, пожвавлювати угодами про вільну торгівлю, але вони не можуть керувати торгівлею з точністю, яка дозволила б отримати оптимальні результати.

Бібліографічні посилання

1. **Краснікова, Н. О.** Особливості сучасного кризового протекціонізму [Текст] / Н. О. Краснікова // Вісн. Дніпропетр. ун-ту. Сер. Світове господарство і міжнародні економічні відносини. – 2013. – Т.21. – № 10/2. – С. 55–61.
2. Офіційний сайт конференції ООН з торгівлі та розвитку ЮНКТАД [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://unctad.org/en/PublicationsLibrary/tdr2015_en.pdf. – Заголовок з екрана.
3. **Allen, M.** Review of the IMF's Trade Restrictiveness Index / M. Allen [Electronic resource]. – Access mode: <http://www.imf.org/external/np/pp/eng/2005/021405r.htm>. – Title from the screen.
4. **Anderson, J.** The Mercantilist index of trade policy [Electronic resource] / J. Anderson, P. Neary // International Economic Review. – 2003. – №44(2). – P. 627-649 – Access mode: <http://onlinelibrary.wiley.com/doi/10.1111/1468-2354.t01-1-00083/abstract>. – Title from the screen.
5. **Baier, S. L.** The Growth of World Trade: Tariffs, Transport Costs, and Income Similarity [Text] / S. L. Baier, J. H. Bergstrand // Journal of International Economics LIII. – 2001. – P. 1–27.
6. **Bhagwati, J.** Protectionism [Text] / J. Bhagwati. – Cambridge, Mass. : MIT Press, 1988. – P. 35.
7. **Cline, W. R.** Enhancing the IMF's Index of Trade Restrictiveness [Electronic resource] / William R. Cline // Washington: Center for Global Development. – 2003. – Access mode: http://www.cgdev.org/files/2777_file_cgd_wp014.pdf. – Title from the screen.
8. **Estevadeordal, A.** The rise and fall of world trade, 1870–1939 [Electronic resource] / A. Estevadeordal, B. Frantz, A. M. Taylor // Working Paper 9318. – 2002. – Access mode: <http://www.nber.org/papers/w9318>. – Title from the screen.
9. **Findlay, R.** Power and Plenty: Trade, War, and the World Economy in the Second Millennium 1939 [Text] / R. Findlay, K. O'Rourke // Princeton (NJ). – Oxford: Princeton Univ. Press. – 2007. – P. 408–412.
10. **Hummels, D. L.** Transportation Costs and International Trade in the Second Era of Globalization [Electronic resource] / D. L. Hummels // The School of economics. – 2011. – 7.– P. 161-190. – Access mode: <http://www.seinst.ru/page386/>. – Title from the screen.
11. **Hiau, L. K.** Estimating Trade Restrictiveness Indices Estimating [Electronic resource] / L. K. Hiau, A. Nicita, M. Olarreaga // World Bank Policy Research Working Paper 3840. – 2006. – February. – Access mode: http://www.wds.worldbank.org/external/default/WDSContentServer/IW3P/IB/2006/01/31/000016406_20060131161106/Rendered/PDF/wps3840.pdf. – Title from the screen.
12. International Trade Statistics 2015 [Electronic resource] // Документ COT. – 2015. – Access mode: https://www.wto.org/english/res_e/statis_e/its2015_e/its15_appendix_e.htm. – Title from the screen.
13. **Mansfield, E. D.** The Political Economy of Nontariff Barriers: A Cross-National Analysis [Text] / E. D. Mansfield, M. L. Busch // Intern. Organization. – 1995. – 49 (4). – P. 739–740.
14. Reviw of maritime transport 2015 [Electronic resource]. – Access mode: http://unctad.org/en/PublicationsLibrary/rmt2015_en.pdf. – Title from the screen.
15. The 18th GTA Report [Electronic resource]. – Access mode: <http://www.globaltradealert.org/sites/default/files/GTA18%20The%20Tide%20Turns.pdf>. – Title from the screen.

Надійшла до редколегії 25.02.2016