

Іванов Є.І.,
провідний науковий співробітник
*Державний науково-дослідний інститут
інформатизації та моделювання економіки*

ЧАС ЯК БАР'ЄР У МІЖНАРОДНІЙ ТОРГІВЛІ

Іванов Є.І. Час як бар'єр у міжнародній торгівлі. У статті розглянуто проблему формування сприятливих регуляторних умов у міжнародній торгівлі для забезпечення оперативного та безперебійного руху товарів і послуг уздовж глобальних ланцюгів доданої вартості. Проаналізовано ефективність зовнішньоторговельної політики України у сфері оптимізації тривалості експортних та імпорتنих операцій вітчизняних суб'єктів зовнішньоекономічної діяльності (ЗЕД). Окреслено шляхи мінімізації витрат часу на здійснення зовнішньої торгівлі в Україні.

Ключові слова: зовнішньоторговельна політика, глобальні ланцюги доданої вартості, транзакційні витрати, спрощення процедур торгівлі.

Іванов Е.И. Время как барьер в международной торговле. В статье рассмотрена проблема формирования благоприятных регуляторных условий в международной торговле для обеспечения оперативного и бесперебойного движения товаров и услуг вдоль глобальных цепочек добавленной стоимости. Проанализирована эффективность внешнеэкономической политики Украины в сфере оптимизации продолжительности экспортных и импортных операций отечественных субъектов внешнеэкономической деятельности (ВЭД). Определены пути минимизации затрат времени на осуществление внешней торговли в Украине.

Ключевые слова: внешнеэкономическая политика, глобальные цепочки добавленной стоимости, транзакционные издержки, упрощение процедур торговли.

Ivanov E.I. Time as a barrier in international trade. The article deals with the problem of creating an enabling regulatory environment in international trade to ensure rapid and smooth movement of goods and services along the global value chains. Efficiency of Ukrainian foreign trade policy in optimizing the duration of export and import operations is analyzed. Ways to minimize the time required to implement foreign trade operations in Ukraine are outlined.

Keywords: foreign trade policy, global value chains, transaction costs, trade facilitation.

Постановка проблеми. На сучасному етапі поглиблення процесів інтернаціоналізації та транснаціоналізації виробництва ефективність зовнішньоторговельної політики держави дедалі більше залежить від рівня складності й обтяжливості митних процедур, а також якості транспортно-логістичної та комунікаційної інфраструктур ЗЕД. Додатковий час, що витрачається в разі неналежної організації вищезазначених складників зовнішньоторговельної політики, виступає зайвим бар'єром у міжнародній торгівлі, оскільки збільшує вартість зовнішньоторговельних операцій або навіть блокує їх, якщо торговельні угоди втрачають сенс без оперативного постачання товарів чи послуг між країнами.

Особливої актуальності дана проблема набуває в умовах активного поширення глобальних ланцюгів доданої вартості, що полягають у фрагментації

всього процесу виробництва і збуту продукції на окремі стадії та розміщення їх у різних країнах і регіонах світу з метою оптимізації використання ресурсного потенціалу (рис. 1).

Конкурентоспроможність глобальних ланцюгів доданої вартості значною мірою залежить від організації поставок комплектуючих і збуту готової продукції іноземним кооперантам за принципом just in time (якраз вчасно), оскільки затримки в постачанні призводять до простоїв уздовж усього ланцюга та пов'язаних із цим додаткових витрат. І навпаки, завчасні поставки зумовлюють необхідність використання додаткових складських приміщень, що підвищує вартість кінцевої продукції. Очевидно, що за таких умов якість організації процесу митного очищення товарів та інфраструктури ЗЕД у країні відіграють надзвичайно важливу роль

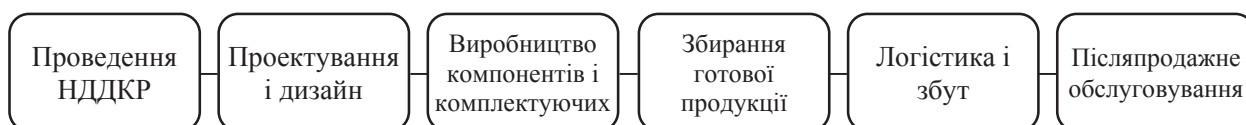


Рис. 1. Схема організації глобального ланцюга доданої вартості

Джерело: складено на основі [1, с. 9]

в інтеграції національної економіки до світового господарства.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Дослідженню проблем адаптації зовнішньоторговельної політики України та країн світу до сучасних викликів, пов'язаних із розповсюдженням глобальних ланцюгів доданої вартості, присвячено наукові роботи низки вітчизняних учених-економістів, зокрема В.П. Онищенко [2], І.Ю. Гужви [3], І.В. Кравцової [4], Г.В. Дугінця [5], О.І. Рогач [6] та ін.

Однак попри наявні напрацювання питанню тривалості й оперативності здійснення зовнішньоторговельних операцій як фактору розвитку міжнародної торгівлі приділено недостатньо уваги, що зумовлює необхідність подальших досліджень.

Постановка завдання. Мета дослідження полягає у визначенні впливу фактору часу на динаміку розвитку міжнародної торгівлі та аналізі ефективності зовнішньоторговельної політики України в контексті забезпечення оптимальної тривалості експортно-імпорتنих операцій.

Виклад основних результатів. Про важливість фактору часу у зовнішній торгівлі свідчать результати міжнародних досліджень, відповідно до яких скорочення часу, необхідного для здійснення експорту на 1%, призводить до зростання його обсягів приблизно на 0,4%; зменшення тривалості здійснення імпорту товару промислового призначення на один день за економічним змістом є рівноцінним зменшенню ввізного мита на нього приблизно на 0,8 відсоткових пункти в адвалерному еквіваленті; один додатковий день, витрачений на транзит продуктів харчування, призводить до збільшення їх кінцевої ціни в середньому на 0,9%; а один додатковий

день, що витрачається на здійснення транзиту, рівнозначний зростанню відстані між торговельними партнерами на 70 км [7]. Варто також зазначити, що зі збільшенням на 10% часу на митне оформлення відбувається зменшення обсягів імпорту на 5–25% залежно від товарної групи та країни призначення [8, с. 104].

Скорочення тривалості зовнішньоторговельних операцій дає змогу зменшувати витрати на їх здійснення за рахунок зниження витрат на транспортні послуги компаній-перевізників, скорочення витрат на оплату стоянки в пунктах митного контролю, зменшення витрат на покриття збитків через пошкодження чи зіпсування вантажу, зменшення вартості страхування вантажу (чим швидше здійснюється постачання товару, тим меншими є ризик його пошкодження в дорозі і, відповідно, вартість його страхування). Отже, час, що витрачається на здійснення міжнародних поставок товарів та послуг, у сучасному світі виступає однією з вагомих складових частин формування транзакційних витрат у зовнішній торгівлі.

Регуляторна політика України щодо забезпечення оптимальної тривалості зовнішньоторговельних операцій є значно менш результативною, ніж у провідних країнах світу, що зумовлює витрачання вітчизняними суб'єктами ЗЕД зайвого часу на здійснення експорту й імпорту порівняно з іноземними партнерами (табл. 1).

Якщо в Україні бюрократичний тягар оформлення документів на здійснення експортної операції забире 96 год., то в Грузії – 48 год., у Китаї – 21,2 год., Великобританії – 4 год., а в Польщі, Німеччині і Канаді – близько однієї години. За тривалістю оформ-

Таблиця 1

Тривалість зовнішньоторговельних операцій в Україні та країнах світу в 2015 р.

Країни	Час на експорт, годин			Час на імпорт, годин		
	Оформлення документів	Митне очищення	Транспортування	Оформлення документів	Митне очищення	Транспортування
Казахстан	132	133	148	6	2	84
Україна	96	26	5	168	52	5
Бразилія	42	49	11,4	146,1	63,1	13,4
Росія	42,5	96	15,3	42,5	96	15,3
Китай	21,2	25,9	6,7	65,7	92,3	6,7
США	1,5	1,5	48,4	7,5	1,5	77,8
Японія	3,4	48	2,3	3,4	48	2,3
Норвегія	62	62	1	2	2	1
Грузія	48	14	7	24	14	7
Туреччина	2	8	3	11	36	3
Молдова	48	3	2	2	3	5
Польща	1	0	14	1	0	14
Великобританія	4	24	5	2	8	5
Німеччина	1	36	3	1	0	5
Канада	1	2	2	1	2	2

Джерело: складено на основі [9, с. 185–246]

лення документів на імпорт Україна взагалі випереджає переважну більшість країн світу – 168 год., тоді як у США він становить 7,5 год., а в країнах ЄС – 1–2 год. Загалом витрати часу на здійснення імпорту в Україні становлять 225 год., експорту – 100 год., тоді як у Туреччині ці показники становлять 50 і 13 год. відповідно, а в Канаді – по 5 год.

Значна тривалість здійснення експортно-імпортних операцій створює відчутні перешкоди транскордонному руху товарів та інтеграції України до глобальних ланцюгів доданої вартості, оскільки призводить до зростання транзакційних витрат у міжнародній торгівлі. Так, у розвинутих країнах вони становлять 3–5% від прибутку, тоді як в Україні сягають 40%, виступаючи одним з основних чинників формування несприятливого режиму зовнішньої торгівлі [10, с. 138].

Як наслідок, для України характерний низький рівень інтеграції до глобальних ланцюгів доданої вартості. Відповідний індекс інтеграції для вітчизняної економіки, який відображає частку імпортних компонентів в експортованій країною продукції, становить усього 13,9%, тоді як відповідний показник Канади становить 19,5%, Туреччини – 21,8%, Німеччини – 26,6%, Китаю – 32,6% [11, с. 20]. У загальному обсязі українського імпорту сировина і комплектуючі для вітчизняної переробної промисловості становлять усього 31,8%, тоді як продукція кінцевого споживання та засоби виробництва – 68,2% (рис. 2). Таким чином, значні витрати часу на здійснення ЗЕД також слугують одним із чинників, які гальмують розвиток вітчизняного виробництва товарів і послуг із високим рівнем доданої вартості.

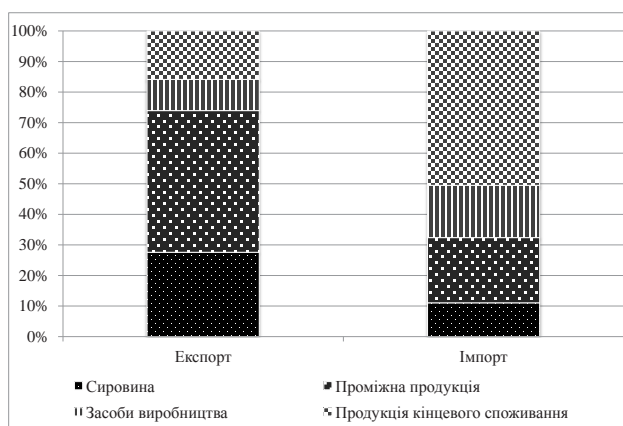


Рис. 2. Структура зовнішньої торгівлі України товарами за ступенем обробки в 2014 р.

Джерело: складено на основі [12]

Одним із найбільш ефективних механізмів реформування вітчизняної зовнішньоторговельної політики в контексті скорочення тривалості транзиту та переміщення товарів і послуг через кордон митної території за сучасних умов видається виконання Україною Угоди СОТ про спрощення процедур торгівлі, яка була прийнята на IX Міністерській

конференції СОТ у грудні 2013 р. Дана Угода покликана прискорити експортно-імпортні процедури на кордоні, посилити транспарентність, зменшити неефективність митних процедур та, відповідно, підвищити рівень міжнародної конкурентоспроможності вітчизняних суб'єктів ЗЕД. Відповідно, головними цілями Угоди є спрощення, гармонізація і стандартизація митних процедур та інформаційних потоків, автоматизація експортно-імпортних операцій, а також створення інших сприятливих умов для міжнародного руху товарів і послуг.

Таким чином, вітчизняна економіка має значний потенціал для активізації участі у світовому ринку товарів і послуг на основі якісно нової парадигми зовнішньоторговельної політики, яка ставить усунення адміністративних та інфраструктурних перешкод у міжнародній торгівлі на одне з чільних місць у своїй системі пріоритетів. Використання цього потенціалу можливе у разі здійснення належних кроків на національному і наднаціональному рівнях.

1. Оскільки показники ефективності митного адміністрування й якості торговельної інфраструктури залежать від багатьох чинників, вплив яких на створення перешкод у міжнародній торгівлі надзвичайно різняться по галузях промисловості, реформи у відповідній сфері на національному рівні слід проводити за такими двома напрямками:

- створення державного органу, уповноваженого шляхом тісної співпраці з бізнесом збирати, аналізувати та розповсюджувати у вільному доступі інформацію про наявність, специфічні риси і рівень впливу відповідних адміністративних та інфраструктурних перешкод для міжнародної торгівлі як у вітчизняній практиці, так і в країнах – основних торговельних партнерах. Це дасть бізнесу змогу виявляти та обходити найбільш серйозні перепони у зовнішньоторговельній діяльності, а також здійснювати постійний моніторинг і контроль над проведенням відповідних реформ;

- створення урядового центру з координації роботи дозвільно-ліцензійної системи державного управління з метою уникнення дублювання функцій відповідних служб на рівні митниці, органів місцевої і центральної влади, різних міністерств та відомств, що дасть змогу зменшити бюрократичне й корупційне навантаження на міжнародну торгівлю.

2. Зобов'язання на наднаціональному рівні повинні бути спрямовані на уніфікацію практики митного контролю різних країн, розвиток спільних інфраструктурних проектів і мають містити заходи щодо:

- укладання міжнародних договорів щодо розвитку торговельної інфраструктури на всьому шляху виробництва та доставки кінцевої продукції, що охоплюватимуть усі елементи системи інфраструктури міжнародної торгівлі (повітряне, наземне, морське й залізничне сполучення, вантажно-розвантажувальні роботи, зберігання, складування тощо);

– гармонізації формату й обробки даних митними службами різних країн, імплементації на міжнародному рівні єдиних стандартів електронного документообігу на митниці (із повним усуненням паперових носіїв), запровадження узгоджених стандартів митного очищення та єдиних підходів до застосування правил походження товарів.

Висновки. Час, що витрачається на здійснення експортно-імпортних операцій, у сучасних умовах відіграє значну роль у формуванні динаміки та географічних векторів розвитку міжнародної торгівлі. Ефективність зовнішньоторговельної політики України з точки зору оптимізації витрат

часу на здійснення експортно-імпортних операцій залишається низькою. Таким чином, вітчизняна економіка має значний потенціал активізації своєї участі на світовому ринку товарів і послуг та ланцюгах доданої вартості за рахунок усунення зайвих бюрократичних та адміністративних перешкод у зовнішній торгівлі, а також удосконалення транспортно-логістичної та комунікаційної інфраструктур ЗЕД. Реалізація такої стратегії передбачає здійснення відповідних інституційних реформ на національному і наднаціональному рівнях, зокрема виконання Угоди СОТ про спрощення процедур торгівлі.

Список літератури:

1. The Shifting Geography of Global Value Chains: Implications for Developing Countries and Trade Policy / World Economic Forum. – Geneva: WEF, 2013. – 36 p.
2. Онищенко В.П. Сучасні організаційні форми та моделі міжнародного бізнесу / В.П. Онищенко // Зовнішня торгівля: економіка, фінанси, право. – 2015. – № 3. – С. 20–31.
3. Гужва І.Ю. Механізми активізації участі вітчизняних експортерів у глобальних ланцюгах доданої вартості / І.Ю. Гужва // Формування ринкових відносин в Україні. – 2015. – № 6(169). – С. 208–213.
4. Кравцова І.В. Теоретичні засади дослідження світової економіки на основі глобальних ланцюгів створення вартості / І.В. Кравцова // Науковий часопис НПУ імені М. П. Драгоманова. Серія 18: Економіка і право. – 2015. – Вип. 28. – С. 32–37.
5. Дугінець Г.В. Особливості формування міжнародних виробничих мереж в сучасних умовах / Г.В. Дугінець // Теоретичні і практичні аспекти економіки та інтелектуальної власності. – 2013. – Т. 1. – № 1. – С. 243–247.
6. Рогач О.І. Характерні риси розвитку міжнародного виробництва ТНК в посткризовий період / О.І. Рогач // Актуальні проблеми міжнародних відносин. – 2013. – № 112. – Ч. 2. – С. 276–280.
7. Gain W. Trade Facilitation Reform: World Bank Group Methodologies and Indicators / William Gain. – 2015. – Mode of access : <http://idbdocs.iadb.org/wsdocs/getdocument.aspx?docnum=39534720>.
8. Щербата Н.З. Зовнішньоекономічна політика Європейського Союзу в зонах вільної торгівлі : [монографія] / Н.З.Щербата. – Луцьк: Волин. нац. ун-т ім. Л. Українки, 2011. – 199 с.
9. Doing Business 2016: Measuring Regulatory, Quality and Efficiency / International Bank for Reconstruction and Development. – Washington: IBRD, 2016. – 338 p.
10. Осадча Н.В. Системне уявлення щодо регуляторного митного режиму в умовах глобалізації зовнішньоекономічної діяльності / Н.В. Осадча // Вісник економічної науки України. – 2009. – № 1. – С. 134–145.
11. Біла книга. Як реалізувати експортний потенціал України за умов глобалізації: пропозиції щодо сприяння розвитку українського експорту [Електронний ресурс]. – Режим доступу : http://www.ier.com.ua/files/publications/Books/2016/White_book_export_UKR_2016.pdf.
12. Products by Stage of Processing Exports-Imports by Ukraine / The World Bank: World Integrated Trade Solutions. – 2016. – Mode of access : <http://wits.worldbank.org/Default.aspx>.