

УДК 351.82:338.23

О. В. АНДРЕЄВ

ПЕРСПЕКТИВИ ЗАПОЗИЧЕННЯ СВІТОВОЇ ПРАКТИКИ ЗАСТОСУВАННЯ ПРОТЕКЦІОНІЗМУ ДЛЯ РОЗВИТКУ АВТОМОБІЛЕБУДУВАННЯ

Розглянуто світовий досвід застосування протекціоністської політики для розвитку автомобілебудування. Досліджено інструменти протекціоністської політики, що застосовують Південна Корея, Польща, Європейський Союз та фактори їхнього успіху. Визначено перспективи запозичення світової практики застосування протекціонізму для розвитку автомобілебудування України.

In the article world experience of application of protectionism policy is considered for development of motor industry. Explored instruments of protectionism policy, that apply South Korea, Poland, European Union and factors of their success. Certain prospects of borrowing of world practice of application of protectionism for development of motor industry of Ukraine.

Одним із найпоширеніших аргументів на користь протекціонізму є необхідність захисту молодих або стратегічно важливих галузей економіки. Цей аргумент зводиться до того, що нові види виробництва, які мають потенційні порівняльні переваги або стратегічні галузі економіки, які забезпечують національну безпеку, потребують тимчасового захисту від іноземної конкуренції на час свого становлення та розвитку. Прибічники галузевого протекціонізму доводять, що в довгостроковому періоді все суспільство виграє від запровадження обмежень на вільну торгівлю, оскільки національні виробники досягнуть ефекту масштабів виробництва та економії на навчання, від чого ціна на їхню продукцію знизиться і стане нижчою навіть за світову.

Однак у світовій практиці протекціонізму існують приклади галузей, які перетворилися на конкурентоспроможні завдяки протекціонізму, і, разом з тим, приклади галузей, які залишилися слабкими навіть після багатьох років державного захисту. Прикладом може слугувати успіх розвитку автомобілебудування Південної Кореї та Бразилії безпосередньо пов'язаний з активною державною підтримкою, у той час як протекціоністська політика в автомобільних промисловостях Аргентини та Австралії бажаних результатів не дала. Тому актуальності набуває визначення основних чинників успіху протекціонізму для стимулювання розвитку галузей промисловості і зокрема автомобілебудування.

Мета статті – розгляд світової практики застосування протекціонізму для розвитку автомобілебудування та визначення перспектив її запозичення.

Світовий досвід застосування протекціоністської політики свідчить про те, що існує серйозна проблема визначення і вибору потенційно прибуткових галузей і видів виробництва. На практиці безперспективні галузі і підприємства користуються високим ступенем протекціоністського захисту достатньо довго, у той час як перспективні є недостатньо захищеними, а стимули їхнього розвитку – нестійкими.

Реалізація помилкових пріоритетів у майбутньому може мати негативні наслідки для всієї економіки.

Міжнародні економічні експерти Джон Ва Лі та Філіп Свейгел у 1997 р. дослідили практику застосування протекціонізму в різних галузях економіки 41 країни світу. Дослідження показало, що, незважаючи на специфіку окремих галузей і країн, існують загальні тенденції в застосуванні галузевого протекціонізму. Зокрема, країни мають тенденцію захищати галузі, які є слабкими, знаходяться в занепаді, є політично важливими або які не витримують конкуренцію з імпортними товарами. І, як правило, протекціонізм відсутній у галузях, які виробляють товари на експорт [6, с. 372–382].

Американські вчені Гроссман і Хелпман дійшли висновку, що вирішальний вплив на ефективність галузевого протекціонізму має еластичність попиту на імпортний товар: чим нижчою є еластичність попиту, тим меншим буде ефект від встановлення протекціоністського бар'єру [5, с. 833–850].

Навіть якщо є можливість вірно встановити, які галузі найбільш ймовірно досягнуть “зрілості” в майбутньому, необов'язково цим галузям буде надано державну підтримку у вигляді протекціонізму. На заваді вірному вибору може стати тиск з боку промисловців певної галузі, які в парламенті утворюють потужне лобі для підтримки своєї галузі.

Стівен Магі висловлює думку, що на політику протекціонізму значно впливає структура політичної системи країни [7, с. 36]. Переваги протекціонізму, як правило, дістаються невеликій групі акціонерів у галузі, яку захищено торговельними бар'єрами, у той час як витрати розподіляються між набагато більшою кількістю споживачів, кожен з яких втрачає певну суму грошей. Ця асиметрія означає, що, незважаючи на те, що протекціонізм є неефективним з точки зору економіки, він може бути досить ефективним з точки зору політики. Магі також припускає, що в протекціонізмі безпосередньо зацікавлені державні органи. Адже в умовах вільної торгівлі рух товарів, капіталів і робочої сили минає державний апарат і позбавляє його необхідних економічних важелів для перетворення на господаря становища. Груповий економічний інтерес державного апарату вимагає обмеження вільної торгівлі і заміни її державним розподілом усіх матеріальних, фінансових і трудових ресурсів.

По суті, протекціонізм має політичну спрямованість і багато в чому визначається загальним курсом політики держави. Це відрізняє протекціонізм як явище від інших процесів в економіці, для яких досить лише об'єктивних економічних умов виникнення. Більше того, розвиток протекціонізму тісно пов'язаний зі ступенем державного втручання в економіку країни. Чим сильніша і активніша участь держави в економічних процесах, тим більша ймовірність застосування протекціонізму, оскільки існує об'єктивна можливість директивного втручання зацікавлених осіб у сектори економіки, що представляють для них певний інтерес.

Успіх галузевого протекціонізму також залежить від вибору проміжку часу для державного захисту. Загальноприйнятим в системі СОТ є стандарт в 5 – 7 років. Цього терміну цілком достатньо для галузі, щоб створити конкурентну перевагу, а потім бути конкурентоспроможною в умовах лібералізації. Однак дуже часто

захищені галузі продовжують лобізм за збереження захисту вже після того, як вони досягнуть зрілого віку. Тимчасовий протекціонізм нерідко перетворюється на постійний. Розвиток ряду промислових галузей Аргентини, Єгипту та Індії відбувся завдяки протекціонізму, але сьогодні для свого виживання ці галузі потребують постійного захисту [1, с.103].

Протекціонізм реалізується за допомогою тарифних і нетарифних засобів. Світова практика застосування протекціонізму свідчить на користь застосування тарифних інструментів порівняно з нетарифними. Ліквідація нетарифних бар'єрів і заміна їх на тарифні в багатьох країнах світу (Кенія, Ямайка) сприяла зростанню доходів державного бюджету: надходження від тарифів у цих країнах збільшилися від 2,7 до 3,4 % ВВП [4, с. 226]. Крім того, застосування нетарифних інструментів протекціонізму, зокрема, субсидій, обмежене нормами СОТ. Ця організація суворо забороняє застосування різних ставок оподаткування для підприємств однієї галузі.

Вивчення досвіду протекціоністської політики в автомобілебудуванні Південної Кореї та Бразилії переконує в тому, що протекціонізм в основній галузі має неодмінно супроводжуватися державною підтримкою розвитку суміжних галузей, передусім виробництва деталей та комплектуючих. Тільки розвиток повномасштабного виробництва може забезпечити значну частку у валовому внутрішньому продукті, створення великої кількості робочих місць і суттєве зростання доходів у бюджет.

Отже, необхідно проводити цілеспрямовану політику по відношенню до індустрії комплектуючих. Тарифний захист має поступово поширюватися на машинокомплекти, а також деталі і комплектуючі, які виробляються або можуть вироблятися в країні.

Галузевий протекціонізм як правило призводить до неефективного розподілу ресурсів в економічній системі. Протекціоністські заходи (особливо, субсидії) спотворюють сигнали, що надходять з ринку про ціни і процентні ставки щодо найбільш прибуткових можливостей бізнесу. Коли це трапляється, то виникають спотворення і у виробництві товарів (як в обсязі, так і в товарному асортименті). В умовах галузевого протекціонізму рішення виробників щодо того, що і в яких обсягах виробляти, базуються не на міркуваннях щодо одержання найбільшого прибутку, а на рішеннях уряду щодо галузей спрямовування ресурсів.

“Парникові” умови функціонування галузі (або окремого підприємства), які створюються протекціоністським захистом, часто призводять до неухильного погіршення продуктивних показників роботи підприємства (зростання виробничих витрат, падіння якості продукції, використання неефективних технологій та ін.), що зумовлено, в першу чергу, недоліками системи управління підприємством.

Наявність протекціоністського захисту не стимулює національних виробників шукати шляхи зменшення витратків виробництва для створення конкурентної переваги. За умов існування протекціонізму великі підприємства можуть отримувати найбільші прибутки не стільки від інновацій, започаткування нових технологій та від ефективного виробництва своєї продукції, як це мало б бути за умови ринку із жорсткою конкуренцією, скільки від маніпулювання системою субсидування та ліцензування. Крім того, великі субсидії, що надаються фірмам –

“національним виробникам”, “відбивають” в інших фірм бажання започаткувати власні підприємства і, в такий спосіб, заважають появі нових підприємств і сприяють діяльності неприбуткових і нерентабельних фірм. Ці перешкоди стримують також упровадження нових технологій, оскільки неефективні виробничі лінії та застаріле обладнання за згаданих вище умов можуть продовжувати залишатися в користуванні.

Світовий досвід показує, що уряди країн, що досягли успіху в розвитку галузей за допомогою протекціонізму, на заміну тих чи інших інструментів державного захисту вимагали від підприємств дотримання вимог прибутковості. Фірми, які не були прибутковими, згорталися [1]. Здатність скасувати пільговий режим, коли він не приносить бажаних результатів, є надзвичайно важливим.

Автомобільна промисловість в економічній науковій літературі є класичним прикладом застосування протекціонізму. Коли постає завдання розвитку власного автомобілебудування в умовах світового надвиробництва автомобілів і насиченості світових ринків збуту, уряд має захистити перспективного, але поки що слабого національного виробника від жорсткої конкуренції з боку досвідчених і загартованих лідерів світового автомобілебудування.

Вивчення світового досвіду показує, що майже всі країни, які розвивали або оновлювали свою автомобільну промисловість, застосовували різного роду бар’єри на шляху ввезення імпортованих автомобілів на внутрішній ринок. При цьому найбільш поширеним інструментом захисту внутрішнього авторинку є підвищення на перехідний період ставок ввізного мита.

Розглянемо політику протекціонізму в автомобілебудівній галузі країн з різним рівнем економічного розвитку. Як приклад країн, що розвиваються, візьмемо Південну Корею, розвинених країн – Європейський Союз, країн з перехідною економікою – Польщу.

Такий вибір країн для аналізу протекціоністської політики в автомобілебудівній галузі не є випадковим. Один з найбільших виробників автомобілів Республіки Корея, компанія “Деу-Моторз”, була стратегічним інвестором в автомобілебудування України. Крім того, Південна Корея є одним з найбільших виробників автомобілів у світі.

Вивчення досвіду протекціоністської політики ЄС в автомобілебудівній галузі є необхідним у зв’язку з тим, що Україна вже одержала членство у Світовій організації торгівлі, а в майбутньому планує стати членом ЄС. Отже, Україна має привести національне законодавство з регулювання зовнішньої торгівлі, взагалі, і щодо політики протекціонізму, зокрема, відповідно до норм Європейського Союзу. Крім того, на Європейський Союз припадає 50 % світового продажу автомобілів.

Не варто перераховувати численні спільні риси Польщі і України. У даному випадку нас цікавить той факт, що Польща, так само як і Україна здійснювала перехід від планової до ринкової економіки, хоча і за різних стартових позицій, і так само, як і Україна, успадкувала з часів соціалізму автомобілебудівельну промисловість. Однак, на відміну від України, де частка продажу вітчизняних автомобілів становить тільки 20 %, у Польщі 80 % автомобілів, що продаються, є національного виробництва (щоправда, шляхом крупноузлового складання). Цим пояснюється

надзвичайна важливість і корисність вивчення досвіду протекціоністської політики Польщі в автомобілебудівній галузі.

Південна Корея досягла успіхів у розвитку повномасштабної автомобілебудівної промисловості саме завдяки активній підтримці свого уряду. На початковій фазі урядова політика була спрямована на захист, розвиток і підтримку автоіндустрії.

Для стимулювання економічного розвитку корейський уряд на початку 1960-х років обрав автомобілебудування основною галуззю промисловості, а в 1970-ті рр. – і основним напрямком експорту. Основна увага в розвитку автомобілебудування в Кореї надавалася спеціалізації промисловості і локалізації виробництва комплектуючих. Спочатку (1960-ті рр.), з метою захисту національних виробників деталей, імпорт деталей і комплектуючих було заборонено і дозволено імпорт лише технічно складних деталей без сплати імпортного мита до тих пір, поки їх виробництво буде локалізовано. Пізніше (1970-ті рр.) для спеціалізації і масового виробництва комплектуючих з метою досягнення світової конкурентоспроможності. проводилася політика “Один виробник для одного виду продукції”, а складальні автопідприємства було зобов’язано мати виробниче обладнання для основних деталей (двигуна і кузова). Протягом кількох десятиліть у Кореї проводилася цілеспрямована політика по відношенню до індустрії виробництва автомобільних комплектуючих, а саме:

1) державна підтримка в галузі фінансування, оподаткування і розвитку технологій для локалізації виробництва комплектуючих;

2) зобов'язання автокомпаній за рахунок власних ресурсів розробляти і виготовляти комплектуючі, виробництво яких могло бути локалізовано за наявної технології компанії і з невеликою сумою інвестицій;

3) державна підтримка локалізації виробництва сировинних матеріалів, які вимагали значних інвестицій в обладнання.

Проводилася в Південній Кореї і політика стимулювання виробництва народних автомобілів. Зокрема, у 1987 р. було скасовано спеціальний акцизний збір для автомобілів з обсягом двигуна до 800 куб. см і габаритами 3500 x 1500 x 2000 мм.

У результаті вищезазначених заходів, проведених корейським урядом в автомобілебудівній промисловості країни, у 1993 р. Південна Корея вийшла на 6-те місце серед найбільших країн-виробників автомобілів із загальним обсягом виробництва понад 2 млн. автомобілів на рік.

Однак як тільки корейська автопромисловість зайняла міцні позиції серед світових автовиробників, уряд Кореї примусив корейські автокомпанії конкурувати між собою шляхом відкриття ринку. Також уряд підтримав технічні розробки.

Отже, основні фактори успіху корейської автопромисловості такі:

1. Забезпечення урядом раціональної політики по відношенню до автомобілебудівної промисловості:

– спеціалізація та уніфікація для досягнення економії, зумовлена зростанням масштабів виробництва (отже, зниження собівартості автомобілів);

– стимулювання конкуренції корейських автовиробників;

– виконання програми локалізації та планів по забезпеченню комплектуючими.

2. Збалансований розвиток відповідних галузей промисловості, таких як машинобудування, сталеливарне виробництво, хімічна промисловість, електроніка та ін., який базувався на “Політиці розвитку важкої та хімічної промисловості”, став основним принципом подальшого прогресу.

3. Стрімке зростання на внутрішньому ринку завдяки швидко зростаючому доходу та успішному експорту.

4. Адекватне регулювання іноземних технологій і капіталу:

– за присутності іноземних компаній в автоіндустрії була можливою незалежність від транснаціональних корпорацій,

– модельний експорт розвивався на основі технологій, отриманих при технічній співпраці з іноземними виробниками.

5. Досягнення успішного процесу вдосконалення управління разом з посиленням розвитком технологій компаній.

Захист національної автопромисловості здійснювався шляхом проведення такого курсу:

– заборона на імпорт легкових авто виробництва США і ЄС до 1998 р.;

– заборона на імпорт японських авто до 1999 р.;

– високі митні збори – 50 % до 1994 р.

Автомобілебудівна промисловість є однією з найбільш захищених не лише в країнах, що розвиваються, а й в країнах Європейського Союзу.

Єврокомісія проводить активну зовнішньоторговельну політику, спрямовану на обмеження доступу імпорتنих автомобілів на ринок ЄС. Серед таких протекціоністських заходів – домовленість з Японією про добровільні експортні обмеження японських авто на ринок ЄС і вимога високого ступеню локалізації виробництва.

Крім того, під час розробки Маастрихтської угоди (1992 р.) саме автомобілебудівна галузь стала основним аргументом для збереження Римського договору (1957 р.) – інструменту, який до 1992 р. застосовувався майже на рівні з антидемпінгом і добровільними обмеженнями експорту. Згідно з цією статтею, кожна країна ЄС має право всупереч існуванню Єдиного митного тарифу висувати свої національні бар’єри проти імпорту продукції тих галузей, які найбільше зазнають його негативного впливу.

Одночасно Єврокомісія здійснює низку заходів з активного просування експорту автомобільної продукції ЄС на ринки третіх країн – Японії, Південної Кореї, Центральної та Східної Європи та ін.

Традиційно автомобілебудування в ЄС розвивається за допомогою субсидій. Субсидії виправдовуються позитивними побічними ефектами [3, с. 34–40].

В ЄС використовуються чотири основні групи інструментів субсидування національних автовиробників [3, с. 34–40].

1) гранти і звільнення від сплати прямих податків (найбільш поширені інструменти субсидій);

2) участь у капіталі автокомпаній;

3) надання кредитів за пільговими ставками і податкових кредитів;

4) гарантії і поручительства для отримання кредитних коштів на фінансових

ринках.

Автомобілебудуванню ЄС притаманні риси олігополістичного ринку з помірною конкуренцією (жоден з виробників не захопив понад 20 % ринку). Тому субсидії надаються в більших обсягах, ніж на монополізованих ринках. Для впорядкування їх надання Єврокомісія періодично виробляє рамкові основні напрями, в котрих вказуються основні допустимі підстави і параметри субсидій автомобілебудівникам. Ці субсидії надаються переважно з бюджету країн ЄС, хоча для розвитку автомобілебудування також використовуються кошти регіонального фонду ЄС та Європейського інвестиційного банку.

Основними підставами надання субсидій автовиробникам ЄС є:

- 1) стимулювання регіонального розвитку;
- 2) реструктуризація автопідприємств;
- 3) проведення “горизонтальних” заходів.

Інтенсивність надання субсидій автовиробникам для стимулювання регіонального розвитку є пропорційною інфраструктурним недолікам відсталих регіонів і враховує можливе спотворення конкуренції в даному сегменті ринку. Приклади дозволених субсидій відсталим регіонам: СП “Дженерал Моторз/Опель” (Португалія), “Фольксваген/Сеат” (Іспанія) та ін.

Субсидія для реструктуризації автопідприємств надається при злиттях і придбаннях автоконцернів; при значних збитках, понесених підприємствами через падіння купівельного попиту; або в разі існування загрози скорочення значної кількості працюючих.

Обов’язковою умовою надання субсидії є план реструктуризації, що передбачає конкретні заходи виходу підприємства з кризового стану. Субсидії на реструктуризацію були надані, зокрема, СП “Фольксваген/Сеат” (Іспанія) і ДАФу (Нідерланди).

Так звані “горизонтальні” заходи є найперспективнішою і найпрогресивнішою підставою субсидування автомобілебудування в ЄС. Вони включають науково-технічні дослідження; інноваційну діяльність, оновлення та раціоналізацію виробництва; природоохоронні заходи та енергозбереження; підготовку та підвищення кваліфікації кадрів.

Варто зауважити, що Єврокомісія не схвалює субсидії, що покривають лише поточні витрати підприємств, навіть тих, що знаходяться у відсталих регіонах [2, с.190–191].

Для України особливо корисним є досвід протекціоністської політики для стимулювання розвитку автомобілебудування в країнах з перехідною економікою. За останнє десятиліття, значною мірою завдяки протекціонізму, розвиток автопромисловості в таких країнах, як Чехія, Польща, Росія та ін. вдалося суттєво прискорити. Разом з тим, підтримка власного автомобілебудування у вищезазначених країнах, особливо у Польщі, є предметом серйозних суперечок з Європейським Союзом, адже державна підтримка автомобілебудування часто здійснюється з порушенням норм даного співтовариства, до якого прагнуть вступити постсоціалістичні країни Центральної та Східної Європи.

Автомобілебудівна галузь Польщі захищена різними тарифними і нетарифними інструментами протекціонізму, серед яких імпортерський тариф, квота, ліцензування

діяльності по складанню автомобілів, сертифікація автомобілів та ін.

Варто зауважити, що за допомогою тарифного захисту Польща стимулює повномасштабне виробництво автомобілів у країні або, принаймні, національне виробництво з великою часткою доданої вартості. Для цього вона вводить непропорційно високий рівень тарифного захисту польського ринку готових авто та дискримінаційне обкладення ввізним митом імпорту частин для крупноузлового складання.

Загальна преференційна ставка мита на готові автомобілі сьогодні становить у Польщі 35 % від митної вартості авто. При цьому в торгівлі з країнами ЄС було встановлено графік поступового зниження даної ставки імпортного тарифу, у результаті чого сьогодні імпортне мито на авто з ЄС вже скасовано.

Проте, посиляючись на необхідність розвитку власного автомобілебудування та захисту національного ринку, Польща затримала час зниження мита на ввезення вантажівок, автобусів і транспортних засобів особливого призначення. Що стосується комбайнів, то пониження 35%-го мита взагалі не передбачається.

Квота вводиться у формі заборони на ввезення автомобілів віком понад 6 років. Для комерційного використання дозволено імпортувати лише авто віком до 3 років, що також можна віднести до заходів з підтримки власного автомобілебудування.

Безмитне ввезення складових частин для автомобілів на територію Польщі дозволяється лише тим автовиробникам, хто одержав ліцензію на складання автомобілів. При цьому ліцензування діяльності встановлює перешкоди на шляху входження нових суб'єктів на польський ринок, оскільки ліцензію може одержати лише той автовиробник, хто відповідає певним критеріям, серед яких рівень використання складових місцевого виробництва у готовому авто, мінімальна кількість працівників, а також мінімальний рівень інвестицій в автоскладання та суміжні виробництва.

Сертифікація носить дискримінаційний характер по відношенню до ввезених машин порівняно з тими, що вже використовуються в Польщі. Усі авто, що вперше реєструються в Польщі після 30 червня 1995 р. повинні бути обладнані каталізатором, а від авто, що вже були у вжитку в країні до цієї дати, наявності каталізатора не вимагається.

Таким чином, тарифний і нетарифний захист автомобільного ринку Польщі є асиметричним і чітко спрямованим на ефективний розвиток вітчизняної автомобілебудівної промисловості.

Отже, дослідження розвитку автомобілебудівної галузі Південної Кореї, Європейського Союзу та Польщі говорить про те, що необхідною умовою для становлення автомобілебудівної промисловості країни є захищеність її внутрішнього ринку від зовнішньої конкуренції. Разом з тим, необхідно пам'ятати, що цей захист має бути тимчасовим і виправданим економічними вигодами, які будуть отримані після того, як автомобілебудівна галузь почне працювати ефективно.

Аналіз проблем, що виникають при застосуванні протекціонізму для автомобілебудування України, дозволяє зробити такі висновки:

1. Проблеми ефективності галузевого протекціонізму можуть бути викликані

як зовнішніми факторами – нездатністю держави правильно визначити перспективні галузі економіки, спотворенням системи ефективного розподілу ресурсів та іншими побічними ефектами регуляторної політики, так і внутрішніми факторами – малоефективною системою управління підприємствами внаслідок відсутності в останніх стимулів для вдосконалення, використання інновацій через обмеження конкуренції внаслідок протекціонізму.

2. Система протекціоністських заходів для розвитку галузі має розроблятися на чітко визначений період часу. Оптимальним є часовий проміжок у 5 – 7 років.

3. Світова практика застосування протекціонізму свідчить на користь використання тарифних інструментів порівняно з нетарифними.

4. Політика протекціонізму в галузі виробництва кінцевого продукту має неодмінно супроводжуватися державною підтримкою розвитку галузей з виробництва деталей і комплектуючих.

Література:

1. Звіт про світовий розвиток : Важке завдання розвитку / [пер. з англ.]. – К. : Абрис, 1994. – 270 с.

2. Стислий порівняльний огляд стимулювання розвитку автомобілебудування у країнах Східної Європи та ЄС / за матер. виступу Є. Прокопенка // Україна на шляху європейської інтеграції: наук.-практ. зб. матер.; Міністерство економіки України. – К., 2000. – С. 187–192.

3. *Тарасенко Н. Н.* Протекционизм во внешней торговле (на примере Европейского Союза) / Н. Н. Тарасенко / Одес. гос. ун-т. – О. : Астропринт, 1999. – 78 с.

4. *Томас В.* Внешнеторговая политика : опыт реформ / В. Томас, Дж. Нэш [и др.] ; пер. с англ. / Ин-т экон. развития Всемирного банка. – М. : Инфра-М, 1996. – 384 с.

5. *Grossman Gene, and Elhanan Helpman.* “Protection for Sale”, *American Economic Review*, 84:4, Sept. 1994. – pp. 833–850.

6. *Lee Jong-Wha, and Phillip Swagel.* “Trade Barriers and Trade Flows across Countries and Industries,” *The Review of Economics and Statistics*, vol. LXXIX, August 1997, no. 3. – pp. 372–382.

7. *Magee Stephen, William Brock and Leslie Young.* *Black Hole Tariffs and Endogenous Policy Theory.* Cambridge: Cambridge University Press, 1989. – 245 p.

8. *Todaro Michael P.* *Economic Development* – 6th ed. Addison-Wesley Publishing Company, 1997. – pp. 417–497.

Надійшла до редколегії 17.12.2008 р.