

УДК: 331.346.2 : 339.5

ТРАНСПОРТНІ ВИТРАТИ ЯК ЧИННИК ДИНАМІКИ МІЖНАРОДНОЇ ТОРГІВЛІ

Павло Кузьмін

*Волинський національний університет імені Лесі Українки,
пр. Волі, 13, м. Луцьк, Україна, 43000, тел. (050)888-72-09,
e-mail: pasha_luzk_88@ukr.net*

Досліджено сучасні теорії міжнародної торгівлі. З'ясовано, що транспортні витрати сьогодні можуть сягати 50 % вартості експортного продукту. Здійснено теоретико-методичне обґрунтування моделі врахування транспортних витрат при експорті.

Ключові слова: міжнародна торгівля, мито, транспортні витрати, вартість, зовнішньоекономічна діяльність.

Сьогодні потужність національних економік можна визначити синтезом зовнішніх та внутрішніх чинників, зокрема об'ємом продукції, що орієнтована на зовнішні ринки. Враховуючи цей чинник, державу, котра значну частку власного виробництва використовує для експорту товарів та послуг, вважають потужним гравцем на міжнародній арені. Водночас здебільшого у сучасних теоріях міжнародної торгівлі не враховано транспортних витрат, що, на нашу думку, не є допустимим. Нині транспортні витрати, залежно від товарного сегменту, можуть сягати до 50% вартості експортованого продукту. Насамперед такий високий відсоток, безумовно, простежується при експорті сировини.

Враховуючи сучасні тенденції та аналізуючи середню вартість транспортних витрат, метою дослідження є теоретико-методичне обґрунтування моделі врахування транспортних витрат при експорті продукції. Це, водночас, даватиме змогу визначити доцільність експорту продукції до третьої країни, приймаючи до уваги її митні обмеження.

При здійсненні дослідження використано методику, що включала в себе статистичний, історичний, математичний методи, що дало змогу здійснити теоретико-методичне обґрунтування моделі врахування транспортних витрат при експорті.

Проблематикою впливу різноманітних чинників на міжнародну торгівлю займалися А. С. Філіпенко, І. І. Дахно, Л. Г. Мельник та інші.

За А. С. Філіпенко, ефекти від створення Зони вільної торгівлі наведено у таблиці 1 на прикладі трьох країн, що разом формують міжнародний ринок. Держави займаються вирощуванням пшениці, проте мають різні питомі витрати її виробництва. Зокрема, країна А – 5 умовних грошових одиниць (у.г.о.), Б – 4,2 у.г.о., В – 3,8 у.г.о. Припустимо, що країна А вводить мито на ввезення на

свою територію пшениці у розмірі 25%, що при експорті із країн Б та В сформує ціну, відповідно, 5,25 та 4,75 у.г.о.

Згодом реалізується ситуація, за якої країна А та Б створюють Зону вільної торгівлі зі спільним митом на ввезення пшениці до їхньої території у розмірі 20%.

Увагу акцентовано на тому, що при створенні Зони вільної торгівлі між країнами А та Б, країна В, котра має абсолютні переваги у виробництві пшениці, змушена змінити напрями виробництва, оскільки в середині ринку А та Б перевагу надаватимуть пшениці із країни Б.

У нашому випадку зацікавленість викликає пункт 2 таблиці: вартість продукції плюс мито країни А. Згідно з даними таблиці, при впровадженні країною А 25-відсоткового тарифу на ввезення пшениці, країна В все одно продовжувала б експортувати свою продукцію, оскільки вартість її пшениці плюс мито була б нижчою, ніж вартість виробництва пшениці в країні А [3].

Таблиця 1.

Негативний торговельний ефект митного союзу

№ з/п	Витрати	Країна А	Країна Б	Країна В
1.	Питомі витрати у виробництві пшениці	5	4,2	3,8
2.	Вартість продукції плюс мито країни А (25%)	5	5,25	4,75
3.	Вартість плюс спільне мито (20%) після створення митного союзу	5	4,2	4,56

Джерело: [3]

Спробуємо визначити вплив транспортних витрат на доцільність експорту своєї продукції, розглянувши гіпотетичний приклад, базуючись на даних таблиці, щоб визначити, чи дійсно країна В продовжуватиме експорт власної пшениці за ціною своєї продукції 4,75 у.г.о. без урахування транспортних витрат.

Припустимо, що є три країни, котрі займаються вирощуванням пшениці: Великобританія, Бельгія, Польща. Питомі витрати виробництва одного кілограма пшениці у Великобританії становлять 5 у.г.о., у Бельгії – 4,2, у Польщі – 3,8 у.г.о. Великобританія вирішує для захисту внутрішнього ринку запровадити 25-відсоткове мито. Відповідно, вартість пшениці інших країн становитиме: 5,25 у.г.о. – у Бельгії, 4,75 у.г.о. – у Польщі. Без урахування транспортних витрат Польща продовжила б експорт пшениці до Великобританії. Припустимо, що транзит пшениці до Великобританії здійснюють вантажними автомобілями, вартість проїзду котрого становить 14 000 у.г.о.

Нехай однією фурую з Польщі до Великобританії поставляють 10 тонн пшениці загальною вартістю: $10\ 000 \times 4,75 = 47\ 500$ у.г.о.

Кінцева вартість польської пшениці у Великобританії становитиме: $47\,500 \text{ у.г.о.} + 14\,000 \text{ у.г.о.} = 61\,500 \text{ у.г.о.}$

Отже, вартість одного кілограма польської пшениці сягатиме: $61\,500 / 10\,000 = 6,15 \text{ у.г.о.}$ Відповідно, ця продукція не знайшла б попиту на Британському ринку.

Змоделюємо ситуацію, за якої Польща поставляє 20 тонн продукції до Великобританії одним вантажним автомобілем. Розрахуємо вартість польської пшениці на британському ринку за типовим прикладом: $20\,000 \times 4,75 = 95\,000 + 14\,000 = 109\,000 / 20\,000 = 5,45 \text{ у.г.о.}$ за 1 кг продукції. Понад 20 тонн пшениці однією фурую відправити неможливо, згідно з міжнародними стандартами вантажопідйомності автомобілів. Відповідно до вищенаведених розрахунків, Польща не експортувала б пшеницю до Великобританії автомобілем, навіть за умови, що питома вартість її виготовлення нижча, ніж у імпортера.

Розрахуємо розмір тарифної ставки, за якої країна В експортувала б свою продукцію до країни А.

Нехай вартість пшениці країни В – $Xв$, відповідно, вартість пшениці країни А – $Xа$. При впровадженні мита країною А ціна на продукцію країни В змінюється на r і стає $Ув$. Необхідною умовою експорту продукції країни В до А є рівність: $Xа \geq Ув$.

Тепер обчислимо розмір вартості польської пшениці, котра б забезпечила мінімальний прибуток при експорті двадцяти тонн:

$Ув$ – вартість пшениці країни В з урахуванням мита країни А; $Xа$ – вартість пшениці країни А. Моделюємо ситуацію, за якої країна В експортує 20 000 кг пшениці із транспортними витратами у розмірі 14 000 у.г.о. Країні В буде вигідно експортувати свою продукцію при:

$$Ув \times 20\,000 + 14\,000 \leq Xа \times 20\,000 \text{ (нерівність 1).}$$

Перетворимо нерівність у рівняння:

$$(Xа - Ув)20\,000 = 14\,000$$

$$Xа - Ув = 0,7$$

$$Ув = Xа - 0,7 \text{ (нерівність 2).}$$

$$Ув = Xв \times 1,25 - \text{вартість пшениці країни В з урахуванням мита (нерівність 3).}$$

Відповідно до вищенаведених розрахунків, вартість 1 кг пшениці з урахуванням тарифу у країни В повинна бути на 0,7 у.г.о. дешевшою, ніж у країни А, щоб експортну операцію здійснити. Підставимо цифри у рівняння:

$Xа = 5 \text{ у.г.о.}$; відповідно, $Ув = 5 - 0,7 = 4,3 \text{ у.г.о.}$ Використаємо цю вартість при експорті пшениці із Польщі: $4,3 \times 20\,000 + 14\,000 = 100\,000 \text{ у.г.о.} / 20\,000 = 5 \text{ у.г.о.}$ за 1 кг.

Розрахуємо розмір митної ставки, за якої країна В із усталеною вартістю продукції експортуватиме її до країни А з урахуванням транспортних витрат. Зазначимо, що необхідною умовою виконання нижченаведеної задачі буде нерівність: $Xа - Xв \geq Ст/n$, де Ст – вартість транспортних витрат, n – кількість продукції, що експортують.

Згідно з визначенням, U_B – це вартість пшениці країни В з урахуванням мита країни А; X_B – вартість пшениці країни В. Відповідно, співвідношення X_B до U_B відобразимо у нерівності:

$X_B \times (1 + r) = U_B$ (нерівність 4), де r – це розмір митної ставки. Здійснимо перетворення у нерівності, щоб визначити визначення розміру митної ставки:

$$1 + r = U_B / X_B;$$

$$r = U_B / X_B - 1 \text{ (нерівність 5).}$$

Тепер перетворимо нерівність, використавши визначення U_B із

$$\text{нерівності 2: } U_B = X_A - 0,7;$$

$r = ((X_A - 0,7) / X_B) - 1$ (нерівність 6), де 0,7 – це співвідношення 14 000 / 20 000, або St/n , тобто транспортних витрат до кількості продукції.

$r \leq ((X_A - St/n) / X_B) - 1$; або $r \leq (((X_A - X_B) \times n) - St) / n \times X_C$ (нерівність 7), де r – це розмір тарифної ставки країни А, за якої країна В експортуватиме власну продукцію з урахуванням питомих витрат та транспортних витрат;

X_A – вартість питомих витрат для виробництва одиниці пшениці у країні А;

X_B – вартість питомих витрат для виробництва одиниці пшениці у країні В;

St – вартість транспортних витрат;

n – кількість експортованої продукції.

Подана нерівність, з урахуванням вищезазначених умов, ілюструє максимальну тарифну ставку за якої, з урахуванням транспортних витрат буде вигідно країні В експортувати власну продукцію до країни А.

Перевірка достовірності нерівності виглядатиме так:

$X_A = 5$ у.г.о.; $X_B = 3,8$; $St = 14\ 000$; $n = 20\ 000$; $r = (((5 - 3,8) \times 20\ 000) / (20\ 000 \times 3,8)) = 0,1315$ або 13%. Змоделюємо ситуацію, за якої країна А впроваджує мито на ввіз до себе пшениці у розмірі 13 %. У такому разі ціна експорту пшениці із країни В становитиме: $(3,8 + (3,8 \times 0,13)) \times 20\ 000 + 14\ 000 = 99\ 880$ у.г.о., або 4 994 у.г.о. за один кілограм пшениці. Тобто країна В матиме мінімальний прибуток від експорту власної продукції, проте не буде в програші. Водночас формулу розрахунку величини тарифу на ввезення продукції можна використовувати за будь-якого об'єму продукції та при залізничному перевезенні.

Отже, зазначимо, що при здійсненні експорту товару обов'язково необхідно враховувати транспортні витрати як у реальних ситуаціях, так і при створенні графічних чи математичних моделей. Згідно з вищезазначеним, транспортні витрати мають не мінімальний, мікроскопічний, а цілком відчутний вплив на вартість продукції, що експортує держава, а, отже, відповідно, відіграють важливе значення у процесі управління зовнішньоекономічною діяльністю.

СПИСОК ВИКОРИСТАНОЇ ЛІТЕРАТУРИ

1. Дахно І. І. Міжнародна торгівля / І. І. Дахно. – К., 2003. – 293 с.
2. Мельник Л. Г. Механізми регулювання міжнародної торгівлі при переході до інформаційного суспільства / Л. Г. Мельник // Механізм регулювання економіки. – 2005. – № 4. – С. 63–80.

3. Філіпенко А. С. Міжнародні економічні відносини: теорія / А. С. Філіпенко. – К. : Либідь. – 2008. – С. 346–347.

Стаття надійшла до редколегії 25.09.2011

Прийнята до друку 05.11.2011

TRANSPORT CHARGES AS FACTOR OF DYNAMICS OF INTERNATIONAL TRADE

Pavlo Kuzmin

*Volyn National University of Lesya Ukrainka,
Voli Av., 13, Lutsk, Ukraine, 43000, tel. (050)888-72-09,
e-mail: pasha_luzk_88@ukr.net*

Studied modern theories of international trade. It was found that transport costs can now reach 50% of the export product. Carried out theoretical and methodological grounding model taking into account transport costs for exports.

Key words: international trade, taxes, transportation costs, prices, foreign trade activities.

ТРАНСПОРТНЫЕ РАСХОДЫ КАК ФАКТОР ДИНАМИКИ МЕЖДУНАРОДНОЙ ТОРГОВЛИ

Павел Кузьмин

*Волынский национальный университет имени Леси Украинки,
пр. Воли, 13, г. Луцк, Украина, 43000, тел. (050) 888-72-09,
e-mail: pasha_luzk_88@ukr.net*

Исследованы современные теории международной торговли. Выяснено, что транспортные расходы сегодня могут достигать 50% стоимости экспортного продукта. Осуществлено теоретико-методическое обоснование модели учета транспортных расходов при экспорте.

Ключевые слова: международная торговля, пошлины, транспортные расходы, стоимость, внешнеэкономическая деятельность.