

ПРЕОДОЛЕНИЕ НЕТАРИФНЫХ ОГРАНИЧЕНИЙ ВО ВНЕШНЕЭКОНОМИЧЕСКОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ НА ОСНОВЕ СОЗДАНИЯ МЕЖДУНАРОДНЫХ СТРАТЕГИЧЕСКИХ АЛЬЯНСОВ В ОТРАСЛИ МАШИНОСТРОЕНИЯ

В последние годы возросло влияние нетарифного регулирования во внешнеэкономической деятельности в связи с ослаблением роли тарифных ограничений, что вызвано регулированием внешней торговли Всемирной торговой организацией (ВТО). В статье рассматриваются нетарифные меры, используемые в отрасли машиностроения, приводятся их примеры. Предлагается способ преодоления нетарифных барьеров с помощью создания международных стратегических альянсов.

Ключевые слова: нетарифные барьеры, технические барьеры, машиностроение, международные стратегические альянсы.

Большинство стран регулирует доступ импортных товаров на национальные рынки, применяя меры с целью защиты собственных производителей. С этой целью прежде всего используются нетарифные меры в торговле. Тарифные ограничения остаются важнейшими инструментами внешнеторговой политики, но их роль постепенно слабеет. Тарифы снижаются в связи с регулированием внешней торговли ВТО, ведь в современных условиях практически невозможно рассчитывать на полноправное участие какого-либо государства в мировой торговле без членства в этой международной организации, в связи с этим в последние годы возросло влияние нетарифного регулирования во внешнеэкономической деятельности.

Исследованиям тарифных и нетарифных мер посвящены труды следующих белорусских и зарубежных ученых: К. Борисова, С. Василевского, Е. Галанжина, С. Жамкочьяна, В. Медведева, А. Новикова, В. Свинухова, Л. Татарышкиной, А. Тура, Г. Турбан, С. Филиппенко, Н. Чагунавой.

Необходимо дать определение нетарифному регулированию. Нетарифное регулирование – механизм государственного регулирования, включающий экономические (кроме таможенного тарифа), административные и технические условия и заключающийся во введении количественных и иных ограничений, с помощью которых государство оказывает непосредственное воздействие на субъектов внешнеэкономической деятельности, определяет структуру внутреннего рынка, ограждая его как от импортных поставок, так и от возможностей дефицита отечественных товаров на этом рынке [1, с. 1].

В 2006 году ЮНКТАД выступила с инициативой по пересмотру классификации нетарифных мер. Обновленная и усовершенствованная классификация включает следующие 16 разделов: санитарные и фитосанитарные меры; технические барьеры в торговле; предотгрузочная инспекция и другие формальности; меры контроля цен; лицензии, квоты, запреты и другие меры количественного контроля;

налоги, сборы и другие аналогичные тарифам меры; финансовые меры; меры по ограничению конкуренции; связанные с торговлей инвестиционные меры; ограничения для распространения; ограничения на послепродажное обслуживание; субсидии; ограничения государственных закупок; интеллектуальная собственность; правила происхождения; меры, связанные с экспортом [2, с. 1].

В настоящее время в машиностроительной отрасли широко используются следующие ограничения доступа импортных товаров на национальные рынки, которые изображены в таблице 1.

В международной торговле применение количественных и административных мер ограничено строгими рамками (в частности правилами ВТО), поэтому государства стремятся использовать технические барьеры как дополнительную меру регулирования, право введения которой находится во внутренней их компетенции. Технические барьеры – это препятствия для импорта иностранных товаров, возникающие в связи с их несоответствием национальным стандартам, системам измерения и инспекции качества, требованиям техники безопасности, санитарно-ветеринарным нормам, правилам упаковки и маркировки и другим требованиям [3, с. 4]. Применение технических барьеров вызвано объективными требованиями производства и потребления, в то же время они могут играть протекционистскую роль.

Существуют национальные и международные технические стандарты, которые иногда не совпадают, например, для торговли со странами Евросоюза нужно соблюдать евронормы, в основу которых были положены национальные стандарты стран-членов.

Так, чтобы соответствовать Положению Евросоюза об отходах в электронной и электрической промышленности и Инструкции по ограничению использования определенных вредных веществ в электронной и электрической промышленности, производители должны будут найти заменители для таких веществ, как тяжелые металлы, а также

Таблица 1. Меры нетарифного регулирования в машиностроительной отрасли

| Название мер | |
|---|---|
| Технические барьеры | Технические требования и нормы |
| | Требования по энергетической маркировке |
| | Требования к маркировке и упаковке |
| | Получение сертификата безопасности, происхождение |
| Дотации | |
| Создание фондов поддержки производителей | |
| Предоставление налоговых льгот, субсидий, льготных условий приобретения земли | |
| Меры экологической защиты | |
| Технические барьеры | |

включить в дизайн своей продукции утилизированные или переработанные отходы. Экспортеры развивающихся стран могут испытывать недостаток финансовых и технических возможностей для соответствия таким требованиям.

Рост сектора электронных и электрический товаров предоставляет возможности для тех развивающихся стран, которые могут производить и собирать эту продукцию по более низкой цене (Китай, Филиппины, Таиланд и Малайзия). Но, из-за того, что рост индустриальных экономик привел к серьезным экологическим проблемам, развивающиеся страны столкнулись с новыми требованиями и стандартами, которые направлены на уменьшение загрязнений, стимулирование переработки (повторного цикла), ликвидацию использования вредных веществ в электронной и электрической промышленности. Эти требования сильно влияют на цену для производств и сборочных производств развивающихся стран [4, с. 2].

При защите национальных отраслей, производящих наукоемкую продукцию и НИОКР, основной формой нетарифных методов регулирования является создание выгодных условий для разработки и внедрения новых технологий и поддержки инноваций. При этом государство принимает на себя часть расходов на НИОКР, создает систему налоговых льгот и кредитов.

В автомобилестроении достаточно эффективными средствами нетарифных методов регулирования являются завышенные требования по экологической защите, особые требования к размещению иностранных инвестиций, ограничение ввоза подержанных товаров.

Так в Южной Корее импорт небольшой группы товаров, прежде всего автомобилей, сдерживается за счет непрямых ограничений, таких, как обложение повышенным налогом владельцев автомобилей с высокими техническими параметрами (среди них преобладают владельцы именно импортных транспортных средств), трудности получения кредита на приобретение импортных автомобилей и другие [5, с. 95].

Развитые страны-участницы ВТО зачастую используют нетарифные барьеры в качестве протекционистских мер, которые запрещены ВТО. Так, например, до вступления России в эту организацию при осуществлении поставок российской техники в Болгарию, Литву или Германию от российских производителей, помимо получения сертификата безопасности, требовалось прохождение дорогостоящей и длительной процедуры испытания, тогда как американская и европейская техника в таких испытаниях не нуждалась [6, с. 9]. Такая мера способствует искусственному ограничению

международной торговли и является запрещенной ВТО.

Анализ мировой практики использования нетарифных ограничений в отрасли машиностроения показал, что степень защиты внутренних рынков и национальных, прежде всего в развитых странах, высока. Применение нетарифных барьеров развитыми странами возрастает по мере развития промышленного производства в развивающихся странах и направлено на защиту всей отрасли. В развивающихся же странах нетарифное регулирование призвано обеспечить защиту стратегически важных продуктов.

В последние десятилетия получила распространение такая форма экономической интеграции компаний как международные стратегические альянсы. Их исследованию в современной экономической науке посвящено немалое количество работ. Наибольший вклад в изучение этого феномена внесли зарубежные экономисты. Подходы и акценты в их работах менялись. Если в 80-е и 90-е годы прошлого века основное внимание уделялось осмыслению природы стратегических альянсов, особенностям их проявления в различных отраслях и сферах, то с начала 2000-х годов анализ начинает смещаться в сторону фундаментального исследования стратегических альянсов и перспектив их развития. Среди наиболее серьезных и известных трудов зарубежных авторов можно выделить работы Ансоффа И., Гаретта Б., Гомеса-Кессера Б., Даннинга Дж., Джана Э., Джона-Хана П., Доза И., Друкера П., Дюссожа П., Есино М., Кэмбелла Э., Моклера Р., Мэлджерса Ф., Портера М., Рихтера Р., Робинсона М., Саммерса Лачс. К., Спекмена Р., Стрикленда А., Тае Хуна О., Томпсона А. Дж., Хэмела Г., Уоллеса Р., и других. Особенностью большинства указанных работ является то, что они выполнены на основе использования значительного фактологического материала. Различные аспекты процесса развития стратегических альянсов на постсоветском пространстве нашли отражение в работах российских авторов Дагаева А. А., Ефимова А. В., Карпухиной Е. А., Ливеицева Н. Н., Листопада М. Е., Ноздревой Р. Б., Петрова А.Н., Пивоварова С.Э. и других.

Проблемами кластеров, ТНК и интегрированных объединений занимались следующие зарубежные, российские и отечественные ученые: Богдан Н. И., Бабина Э.П., Быков А. А., Градобитова Л. Д., Кравец Л. М., Либман А., Мовсесян А., Онгоро Т. Н., Портер М., Шимов В. Н., Шмарловская Г. А., Яшева Г. А. В отечественной экономической науке проблемы интеграции Республики Беларусь в мировую экономику изучали Давыденко Л. Н., Дайнеко А. Е.,

Медведев В. Ф., Мясникович М. В., Никитенко П. Г., Новикова И. В., Санько А. Г.

Балашевич М. И., Данильченко А. В., Петровская Л. М. разрабатывали вопросы интернационализации белорусских предприятий.

Проблематика преодоления нетарифных барьеров во внешнеэкономической деятельности с помощью создания международных экономических альянсов остается недостаточно исследованной.

В современной экономической литературе встречается несколько определений международного стратегического альянса (МСА), трактующих данное понятие с различных точек зрения. Американские ученые А. Томпсон и Т. Стрикленд предложили следующее: «Стратегический альянс - это кооперативное соглашение между компаниями, выходящее за пределы их обычных взаимоотношений, но не предполагающее слияния или полного партнерства» [7, с. 220].

Французские ученые Б. Гарретт и П. Дюссож конкретизировали определение и назвали альянсом «объединение независимых компаний, которые намерены заняться специфическим родом производства или хотят реализовать проект, используя интеллектуальные и материальные ресурсы друг друга, вместо того, чтобы действовать самостоятельно или идти по пути слияния или присоединения» [8, с. 5]. М. Портер определяет альянсы как «долгосрочные соглашения между фирмами, идущие дальше обычных торговых операций, но не доводящие до слияния фирм» [9, с. 45].

Итак, международный стратегический альянс – это соглашение о долговременной кооперации двух или более юридически независимых организаций, расположенных в разных странах, для совместного решения задач на основе общих экономических интересов, включая получение «синергетического эффекта» от совместного использования ресурсов или структур управления, которое может принимать следующие организационные формы: совместное предприятие, консорциум, соглашение с долевым участием, соглашение без долевого участия.

Одним из мотивов создания международных стратегических альянсов является проникновение на новые рынки и преодоление нетарифных барьеров. Альянсы фирм дают возможность получить доступ к защищенному рынку и снизить нетарифные барьеры, так как новая фирма входит в них в паре с союзником по альянсу и под его прикрытием. Альянсы помогают ответить на вызов конкурентов, уже проникших на рынок ранее.

Так японская компания по производству автомобильных покрышек «Bridgestone» в целях сохранения конкурентных позиций на мировом рынке противостояния в международной конкурентной борьбе и выхода на рынок США заключила альянс с поставщиком колес для автомобилей «Firestone», что позволило ко всему прочему получить доступ и к европейским заводам последнего [10, с. 1].

Наиболее высокая концентрация альянсов в сфере телекоммуникаций, производстве компьютеров, фармацевтике, автомобилестроении, аэрокосмической промышленности, микроэлектронике, вычислительной техники, биотехнологий, новых материалов. Во многом это объясняется целью снижения характерных для этих отраслей высоких

издержек по входу в отрасль, высоких тарифных и нетарифных барьеров.

Для машиностроительной отрасли самой распространенной организационной формой международных стратегических альянсов являются совместные предприятия, которые могут быть единственным способом получения доступа на рынок стран, имеющих высокие нетарифные барьеры и ограничения импорта.

Создание и функционирование совместных предприятий дает инвестору следующие преимущества:

- для СП практически во всех странах предусмотрен довольно либеральный режим со стороны принимающего государства: будучи зарегистрированными, они пользуются теми же правами, что и полностью национальные предприятия;
- нередко привлечение местного партнера позволяет получить определенные льготы: льготные условия приобретения земельного участка, прямые государственные субсидии, налоговые льготы и т. д.

Опыт осуществления подобного сотрудничества уже имеется у всех крупнейших автозаводов России. В качестве реальных или потенциальных иностранных партнеров выступают такие известные автомобилестроительные компании, как «Фиат», «Дженерал Моторс», «Рено», «Дэу», «Форд» и др.

Так Китай ведет активные переговоры с Казахстаном о возможности экспорта китайских автомобилей в Центральную Азию. Казахстан является крупным рынком в Центральной Азии. Кроме того, Республика Казахстан является членом недавно созданного Таможенного союза. Для выхода на рынок Таможенного союза Китай планирует создание совместных предприятий. Не менее выгодным для китайского автопрома является и белорусский рынок. Китайский холдинг «Джилли» заинтересован в создании производства легковых автомобилей в Беларуси с той же целью [11, с. 1].

Эти процессы не могут не вызывать беспокойства российского правительства, так как в национальный автопром инвестированы собственные колоссальные средства. Для защиты российского автопрома в России будет введен новый сбор на ввозимые в страну автомобили – эксперты предполагают, что именно он поможет защитить российские автозаводы от наплыва иномарок после снижения таможенных пошлин. Речь в данном случае идет о так называемом утилизационном сборе. По словам премьер-министра России, руководство Казахстана и Беларуси поддерживает идею введения подобного сбора. Предполагается, что при импорте автомобилей из-за рубежа, автопроизводители будут платить утилизационный сбор «живыми деньгами». А вот те компании, которые собирают машины в России, станут предоставлять только некие «гарантии утилизации» [12, с. 1]. Этот пример подтверждает эффективность использования стратегических альянсов в целях преодоления нетарифных барьеров во внешнеэкономической деятельности.

Таким образом, в последнее время возросло значение нетарифных мер регулирования внешнеэкономической деятельности, это связано с тем, что тарифы снижаются в связи с регулированием

внешней торговли соглашениями ВТО. В отрасли машиностроения используются следующие меры нетарифного регулирования: технические барьеры, дотации, создание фондов поддержки производителей, создание выгодных условий для разработки и внедрения новых технологий и поддержки инноваций, предъявление повышенных требований по экологической защите, ограничение ввоза подержанных товаров, экспортный контроль. Создание международных стратегических альянсов помогает компаниям эффективнее решать задачи доступа к новым рынкам, снижая нетарифные барьеры. Альянсы фирм дают возможность получить доступ к защищенному рынку и снизить нетарифные барьеры, так как новая фирма входит в них в паре с союзником по альянсу и под его прикрытием.

Список литературы

1. Навойчик, Ю. Ф. Нетарифное регулирование / Ю. Ф. Навойчик // Консультант Плюс: Беларусь. Комментарии законодательства [Электронный ресурс]. – 2011. – Режим доступа: ООО «Юрспектр». – Дата доступа: 15.05.2011.
2. Халилова, Н. Нетарифные меры требуют большей прозрачности / Н. Халилова // Мосты. – 2009. – №7 – С. 16-17.
3. Толочко, О. Н. Современные методы государственного регулирования внешней торговли товарами, услугами и объектами интеллектуальной собственности (общий подход) / О. Н. Толочко // Консультант Плюс: Беларусь. Комментарии законодательства [Электронный ресурс]. – 2011. – Режим доступа: ООО «Юрспектр». – Дата доступа: 11.05.2011.
4. Electrical and Electronic Equipment [Electronic resource]. – Mode of access: <http://www.unctad.org/Templates/Page.asp>. – Date of access: 26.06.2011.
5. Республика Корея // МЭИМО. – 2002. – №5, – С. 95.
6. Вестник «СОЮЗАГРОМАШ» – 2006. – №3. – С. 8-9.
7. Томпсон, А. А. мл. Стратегический менеджмент. Искусство разработки и реализации стратегии / А. А. Томпсон, А. Дж. Стрикленд; пер. с англ.-М.: Банки и биржи, ЮНИТИ, 1998.
8. Гарретт, Б. Стратегические альянсы / Б. Гарретт, П. Дюссоз; пер. с фр. – М.: ИНФРА-М, 2002.
9. Портер, М. Международная конференция: конкурентные преимущества стран / М. Портер. – М.: Международные отношения, 1993.
10. Интернационализация маркетинговой деятельности [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://bargu.by/1093.html>. – Дата доступа: 02.01.2011.
11. Китайский автопром выходит на рынок Таможенного союза [Электронный ресурс] / БЕЛТА, 2011. – Режим доступа: BelarusChina - Китайский автопром выходит на рынок Таможенного союза.htm – Дата доступа: 27.12.2011.
12. Иномарки: Россия придумала новые ограничения [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://auto.mail.ru/article.html?id=36854> – Дата доступа: 06.04.2012.

РЕЗЮМЕ

Шаврук Юлія

Подолання нетарифних бар'єрів у зовнішньоекономічній діяльності шляхом створення міжнародних стратегічних альянсів в галузі машинобудування

В останні роки посилення впливу нетарифного регулювання зовнішньоекономічної діяльності в ослабленні роль тариф скорочення, з регулювання зовнішньої торгівлі Світової організації торгівлі (СОТ). У цій статті обговорюється нетарифних заходи, що використовуються в галузі машинобудування, їх приклади. Пропонується спосіб подолання бар'єрів нетарифних через створення міжнародних стратегічних альянсів.

РЕЗЮМЕ

Shavruk Yuliya

Overcoming nontariff restrictions in foreign-economic activity on the basis of creating international strategic alliances in machine-building industry

Lately the influence of nontariff regulation in foreign-economic activity has increased in connection with weakening of tariff restrictions caused by the World Trade Organization (WTO) regulation of foreign trade. Non-tariff measures used in machine-building industry are considered in the article, the examples of them are given. The way of overcoming nontariff barriers on the basis of creating international strategic alliances is suggested.

Стаття надійшла до редакції 16.04.2012 р.