

6. [Електронний ресурс] // Інтернет-сайт «Міністерство економіки України. Державна підтримка українського експорту». — Режим доступу: www.ukrexport.gov.ua

7. Ділова рада «Україна-Китай». — Електронний ресурс — Режим доступу: www.china-ukraine.org

8. Інтернет-сайт президента України Віктора Федоровича Януковича. — Електронний ресурс — Режим доступу: www.president.gov.ua

Статтю подано до редакції 04.04.11 р.

УДК 339.562:061.1

Ж. В. Лазаренко,
аспірантка кафедри міжнародної торгівлі,
ДВНЗ «Київський національний економічний
університет імені Вадима Гетьмана»

ПРОБЛЕМИ ЗАСТОСУВАННЯ КОМПЕНСАЦІЙНИХ ЗАХОДІВ ДО ІМПОРТУ СУБСИДОВАНИХ ТОВАРІВ У СОТ

АНОТАЦІЯ. У статті розглянуто питання ролі компенсаційних заходів у міжнародних відносинах, зокрема у торговельних угодах СОТ. Зроблено загальний огляд застосування Угоди про субсидії та компенсаційні заходи. Виділено основні проблеми у сфері регулювання застосування компенсаційних заходів. Дана оцінка процесу реформування угоди СОТ, що регулює застосування компенсаційних заходів до імпорту субсидованих товарів, у рамках Доха-Раунду. Запропоновано альтернативний підхід реалізації Угоди про субсидії та компенсаційні заходи.

КЛЮЧОВІ СЛОВА: угода про субсидії та компенсаційні заходи, субсидія, компенсаційний захід.

АННОТАЦИЯ. В статье рассмотрена роль компенсационных мер в международных отношениях, а именно в торговых соглашениях ВТО. Сделан обзор применения Соглашения о субсидиях и компенсационных мерах, а также выделены основные проблемы в применении Соглашения. Дана оценка процессу реформирования Соглашения в рамках Доха-Раунду. Предложен альтернативный подход реализации Соглашения о субсидиях и компенсационных мерах.

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА: соглашение о субсидиях и компенсационных мерах, субсидия, компенсационная мера.

SUMMARY. In the paper it was considered the role of countervailing duty in the international trade agreements. It was made overview of application of Agreement on Subsidies and Countervailing Measures and distinguished main problems in Agreement application. The reformation processes of Agreement was estimated within Doha-Round. It was proposed an alternative approach for application the Agreement.

KEY WORDS: agreement on Subsidies and Countervailing Measures, subsidy, countervailing measures.

Постановка проблеми. Попри наявність міжнародної нормативно-правової бази регулювання застосування компенсаційних заходів до імпорту субсидованих товарів, за останнє десятиліття виокремився перелік питань, які потребують вирішення для подальшого ефективного функціонування механізму.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Серед теоретичних праць присвячених питанням регулювання міжнародних торговельних потоків можна виділити праці таких учених, як Т. М. Циганкової, С. Г. Осики, О. В. Оніщук, О. В. Штефанюк. Серед іноземних вчених ці проблеми досліджувалися А. О. Сайксом, Г. Хорном, П. Мавроїдісом, Дж. Гроссманом.

Постановка завдання. Метою статті є аналіз відповідності механізму регулювання застосування компенсаційних заходів до імпорту субсидованих товарів у СОТ реаліям міжнародних торговельно-економічних відносин.

Основні результати дослідження. Субсидування експорту стало поширеним явищем ще за часів меркантилістів. Перша згадка про спробу його контролю датується 1862 роком. Така вимога була включена у статті торговельних угод, виконання яких гарантувало з боку країн незастосування різних видів субсидій. Перші положення про компенсаційні заходи були включені в Тарифний Акт США від 1890 року, і стосувалися певних видів цукру. Перший самостійний закон про компенсаційні заходи було ухвалено в Бельгії у 1892 році. В США подібний закон з'явився у 1897 році, в Індії — 1899 р., у Швейцарії — в 1902 р., Іспанії — 1906р., у Франції та Японії — в 1910 р., у Новій Зеландії — в 1921 р. [8, с. 95].

На перший погляд, субсидування експорту виглядає як подарунок для імпортера, а застосування компенсаційних заходів — як необґрунтоване підвищення ціни для споживача. Чому ж держава застосовує компенсаційні заходи і яку роль відіграють останні у торгових угодах?

Розглядаючи це питання, необхідно розуміти, що держава не використовує компенсаційні заходи виключно для підвищення національного чи глобального добробуту. Дослідження ефекту добробуту при застосуванні субсидій чи компенсаційних заходів вказує на те, що використання останніх, за умови відсутності збоїв у ринковому механізмі, призводить до зменшення національного добробуту. Питання в тому, навіщо тоді застосовувати такі заходи? Аргументом є недосконалість ринкового механізму та збої у його роботі. Тобто, випадки, коли компенсаційні заходи підвищують рівень добробуту країни-імпортера, є більш частими, ніж прийнято вважати. Інший можливий варіант відповіді на це питання — державна підтримка вітчизняного виробника у боротьбі з субсидованою продукцією. Уряд використовує компенсаційні заходи з метою підтримки вітчизняних виробників, яким була або, потенційно, буде завдана шкода іноземними субсидіями.

Таким чином, компенсаційне мито повинно розглядатися як спроба захистити внутрішніх виробників від шкідливого ефекту зовнішніх субсидій, а не як метод підвищення глобального добробуту. Такий підхід знаходить підтримку у багатьох положеннях Угоди СКЗ [3].

У вузькому сенсі, компенсаційні заходи негативно впливають на економічний добробут, а їх нескоординоване і одностороннє застосування може направити потік субсидованих товарів в інші країни, де компенсаційні заходи можуть не застосувати. Також, вони можуть стати інструментом боротьби з програмами субсидування, якщо про такі стане відомо торговельним партнерам. У той же час, компенсаційне мито, у разі його використання усіма сторонами торгівлі, може приносити систематичний дохід. Загроза застосування компенсаційного заходу дозволить уряду країни протистояти політичному лобі і скоротити марнотратні субсидії [7, с. 241]. З огляду на вищесказане, можемо зробити висновок, що система компенсаційних заходів може стати ефективнішою, якщо буде використовуватися як багатосторонній механізм, метою якого буде демотивація використання субсидій, які порушують торговельний баланс. Однією з необхідних умов усунення безпідставного субсидування має бути ефективний механізм вирішення спорів. Така система буде ефективною лише у випадку її належного юридичного закріплення на наднаціональному рівні.

Застосування компенсаційних заходів у торговельних угодах полягає в усуненні застосування політики у міжнародній торгівлі, яка порушує ринкову конкуренцію та негативно впливає на торговельних партнерів. Тому, їх розглядаються як інструмент нейтралізації негативного впливу іноземних субсидій [1]. Уряд країни-імпортера може застосувати компенсаційні заходи з метою відновлення рівня ціни, яка існувала до субсидування, тим самим нівелюючи ефект субсидії на внутрішніх виробників і споживачів. У цьому випадку компенсаційний захід набуває форму мита.

Генеральна угода з тарифів та торгівлі (ГАТТ), Стаття VI регламентує застосування компенсаційного мита. Під час Уругвайського Раунду ця стаття була доповнена положеннями, які згодом оформилися в Угоду про субсидії та компенсаційні заходи (Угода СКЗ).

Згідно Статті VI, параграфа 3 ГАТТ, компенсаційний захід — це спеціальне мито, яке накладається на товар з метою компенсації будь-якої прямої чи непрямой субсидії, наданої для виробництва чи експорту будь-якого товару. Мета заходу — підняття ціни імпортного товару до рівня цін на внутрішньому ринку. У випадку субсидування, низькі ціни на імпортний товар складаються штучно, шляхом нечесної конкуренції. Тож законодавство СОТ передбачає застосування компенсаційних заходів імпортуючою країною, але таке застосування чітко регламентується жорсткими правилами відповідних угод. Ці правила передбачають застосування компенсаційного мита лише за умови наявності як субсидованого імпорту, так і факту шкоди, нанесеної внутрішньому виробнику. Також, повинен мати місце прямий беззаперечний зв'язок між двома вищезгаданими подіями.

Згідно положень ГАТТ та Угоди СКЗ, існує два підходи щодо захисту своїх інтересів від субсидій. Перший підхід, так званий, багатосторонній, передбачає подання позову до органу вирішення спорів у СОТ. Позов може базуватися на обґрунтованому твердженні, що субсидія є забороненою, або на тому, що вона спричиняє негативний вплив на внутрішнього виробника чи галузь. Якщо позивач виграє справу, відповідач зобов'язаний відкликати субсидування. Якщо відповідач не виконує своїх зобов'язань згідно рішення органу з вирішення спорів у СОТ, останній уповноважує позивача ввести компенсаційні заходи [3].

Згідно другого, одностороннього підходу, член СОТ може ініціювати розслідування з метою визначення факту нанесення шкоди внутрішньому виробнику. Якщо результатом розслідування було виявлено зв'язок між субсидуванням та втратами внутрішнього виробника, ініціатор застосовує компенсаційні заходи згідно положень Угоди СКЗ. Цей підхід передбачає проведення розслідування представниками внутрішньої галузі. Розслідування може бути розпочатим, якщо його підтримано тими вітчизняними виробниками, сукупний обсяг виробництва яких становить більше, ніж 50 % від загального обсягу виробництва аналогічного товару тією частиною галузі вітчизняного виробництва, яка повинна висловити свою підтримку або незгоду щодо звернення. Проте, розслідування не порушуватиметься у випадку, коли на вітчизняних виробників, які прямо підтримують звернення, припадає менше 25 % від загального обсягу виробництва аналогічного товару у всій галузі вітчизняного виробництва [3].

Існування двох підходів до розслідування субсидування імпорту є особливістю Угоди СКЗ. Не дивлячись на те, що багатосторонній підхід покриває ширше коло питань, а саме, його застосування можливе як при розслідуванні випадків субсидованого імпорту, так і у випадках конкуренції з субсидованим товаром на зовнішньому ринку, односторонній підхід використовується частіше. З точки зору внутрішнього виробника, який вважає, що йому була завдана шкода субсидованим імпортом, односторонній підхід має ряд переваг. По-перше, вже через 60 днів постраждала країна може накласти на імпортера компенсаційне мито. Обравши багатосторонній підхід, може знадобитися 2—3 роки для винесення остаточного вердикту СОТ у справі. По-друге, проводячи розслідування в рамках одностороннього підходу, уряд завжди може контролювати хід такого розслідування. Крім того, набагато легше працювати в економічному та законодавчому середовищі власної країни, ніж бути втягнутим у розгляд справи, що відбувається на міжнародному рівні. По-третє, рівень компенсації при використанні різних підходів не однаковий. Вигравши справу в рамках багатостороннього підходу можна розраховувати на відміну субсидування з боку імпортера. Якщо відповідач не виконує своїх зобов'язань згідно рішення органу з вирішення спорів у СОТ, останній уповноважує позивача ввести компенсаційні заходи. У випадку використання одностороннього підходу, про що вже йшлося вище, у разі підтвердження факту наявності

субсидування, компенсаційні заходи накладаються на імпортера вже через 2 місяці.

Стаття V Угоди СКЗ визначає умови застосування компенсаційних заходів, якщо доведено факт субсидування згідно Статті I цієї угоди. Вона визначає субсидію як фінансове сприяння, що надається на території Члена СОТ урядом або будь-яким державним органом [2, с. 227]. Угодою термін «фінансове сприяння» визначається як пряме переведення урядом грошових коштів, відмова уряду від доходів, що йому належать, надання урядом товарів та послуг, крім загальної інфраструктури, або закупка товарів чи послуг. Крім того, вважається, що субсидія має місце у випадку, якщо виробник отримав вигоду внаслідок взаємодії з урядом.

З огляду на визначення існування субсидії та її обсяг, економісти наголошують на концептуальній складності визначення того, що таке субсидія. Розглядаючи обсяг завданої шкоди внутрішньому виробнику, економісти наголошують на несумісності такого підходу з визначенням загального ефекту субсидованого імпорту на стан економіки в цілому. Пропонується замінити цей підхід на визначення сукупної шкоди для економіки внаслідок субсидування імпорту. Хоча такий підхід виглядає більш об'єктивним, методологія проведення такого аналізу може виявитися надзвичайно складною [8, с. 102].

В Угоді СКЗ не передбачене чітке визначення поняття «вигода», а тому воно може трактуватись у кожній справі по-різному, зважаючи на обставини. Це призвело до ініціації великої кількості розслідування в рамках СОТ з метою з'ясування наявності вигоди чи доведення протилежного. Показовою стала справа «Канада-Літакобудування», де апеляційний орган визначив вигоду з точки зору отримання переваг об'єктом субсидування, а не понесення витрат державою. Поняття «вигода» повинно задовольняти умову надання ресурсів за більш сприятливими умовами, ніж це могло відбутися в ринковому середовищі [4, с. 154].

Численні дискусії викликані щодо питань «перехідної» вигоди. Мова йде про приватизацію за пільговими умовами об'єктів, які раніше належали державі або надання субсидій галузі, яка є постачальником для експортера [6, с. 203].

В Угоді СКЗ поняття «шкода» визначається як матеріальна шкода галузі вітчизняного виробництва, загроза завдання суттє-

вої шкоди галузі вітчизняного виробництва або суттєва затримку у становленні такої галузі [4, с. 157].

Визначення шкоди повинно базуватися на доказах та об'єктивному дослідженні обсягу субсидованого імпорту та його впливу на ціни аналогічних товарів на вітчизняному ринку, так і подальший вплив цього імпорту на вітчизняних виробників таких товарів. Цікаво, що Угода СКЗ не передбачає методології визначення компенсаційного мита. Визначення шкоди при субсидуванні регулюється Статтею XV Угоди СКЗ.

Визначення причинно-наслідкового зв'язку між субсидуванням імпорту та завданням школи внутрішньому виробництву є передумовою для застосування компенсаційного заходу. У Статті XV Угоди СКЗ, розслідування повинно базуватись на дослідженні всіх доступних для уряду та релевантних фактах. Органи влади повинні також вивчити будь-які інші відомі їм фактори крім субсидування імпорту, які одночасно завдають шкоди цій галузі вітчизняного виробництва (обсяги та ціни несубсидованого імпорту такого товару, зменшення попиту або зміни в структурі споживання, практику обмеження торгівлі іноземних та вітчизняних виробників і конкуренцію між ними, розвиток технології, показники експорту і продуктивність галузі вітчизняного виробництва тощо). Розмір шкоди, викликаной такими іншими факторами, не повинен приписуватися субсидуванню імпорту. При розслідуванні факту субсидування уряд вільний обирати власну методологію при визначенні причинно-наслідкового зв'язку.

Стаття VI ГАТТ визначає, що ніяке компенсаційне мито не може стягуватися з будь-якого товару, що походить з території будь-якої сторони, який імпортується на територію іншої сторони, у розмірі, який перевищує суму дотації чи субсидії, щодо яких було визначено, що вони прямо чи опосередковано надавалися на виробництво, виготовлення чи експорт такого товару у країні походження чи експорту, включаючи будь-яку спеціальну субсидію на транспортування певного товару. Подібне положення передбачає Стаття XIX Угоди СКЗ.

Застосування компенсаційних мит обмежується термінами, які необхідні для ліквідування наслідків субсидування, що завдало шкоди вітчизняному виробництву. Країна, що застосовує компенсаційні заходи, повинна переглянути їх доцільність у випадку, якщо будь-яка зацікавлена сторона буде цього вимагати. Застосу-

вання компенсаційних заходів повинно бути припинено через 5 років згідно Статті XX Угоди СКЗ, якщо тільки органи влади не визначають, у результаті перегляду, який відбудеться раніше такого дня з їх власної ініціативи, або перегляду на обґрунтовану вимогу, яку подано від виробників галузі вітчизняного виробництва чи від їхнього імені за розумний період часу до такого дня, що відміна мита призвела б до продовження або повторного виникнення субсидування або шкоди. Мито може залишатися чинним до отримання результатів такого перегляду.

Стаття XX Угоди СКЗ не визначає обсяги субсидованого імпорту, які б виправдовували продовження застосування компенсаційних заходів, як і умов, виконання яких зобов'язувало б уряд переглянути вжиття заходів з власної ініціативи. Згідно Угоди СКЗ, уряд має право ініціювати розслідування при наявності доказів про субсидування та завдання шкоди, але умов для добровільного перегляду Угода СКЗ не передбачає.

Розуміючи важливість оновлення вищезгаданих положень Угоди СКЗ, які допускають вільне трактування деяких понять, міжнародна спільнота прийняла рішення винести питання регулювання застосування компенсаційних заходів до порядку денного Доха-Раунду. Протягом останніх років у рамках Раунду Розвитку триває дуже важка та кропітка робота країн — членів СОТ щодо створення оновленої Угоди СКЗ. Аналіз результатів цієї роботи свідчить про наявність багатьох принципових розбіжностей у розумінні правил торгівлі країнами світу. Результатом переговорів з Правил торгівлі має стати нова редакція Угоди СКЗ. У зв'язку з незавершеністю Доського Раунду ефективність використання положень Угоди СКЗ перебуває під загрозою, оскільки, з огляду на їх «гнучкість», деякі з її положень можуть використовуватись урядом з метою протекціонізму, особливо у кризові періоди для світової економіки [5].

Висновки. У результаті аналітичного огляду основних положень Угоди СКЗ було виявлено, що не дивлячись на наявність гнучкого механізму проведення розслідувань щодо можливого шкідливого субсидування та визначення термінів застосування компенсаційного заходу, існує ризик використання певних положень угоди не на користь вільної міжнародної. На мою думку, це стосується відсутності чітких положень щодо методології визначення компенсаційного мита, причинно-наслідкового зв'язку між

обсягом субсидованого імпорту та завданою шкодою внутрішньому виробнику. Угода також не визначає, який рівень субсидованого імпорту повинен бути прийнятним для усунення урядом компенсаційного мита, а також відсутній вичерпний перелік умов, за настання яких уряд повинен добровільно переглянути застосування компенсаційних заходів. Усе вищесказане свідчить про необхідність реформування Угоди СКЗ з метою приведення механізмів застосування компенсаційних заходів у відповідність реаліям міжнародних торгових відносин.

Література

1. Генеральна угода з тарифів та торгівлі: В кн.: Результати Уругвайського раунду багатосторонніх торговельних переговорів: Тексти офіційних документів. — К.: «Вимір», Секретаріат Міжвідомчої комісії з питань вступу до СОТ. — 1998. — С. 438—503.
2. Глобальна торгова система: розвиток інститутів, правил, інструментів СОТ: Монографія / Кер. авт. кол. і наук. ред. Т. М. Циганкова. — К.: КНЕУ, 2003. — 660 с.
3. Угода про субсидії та компенсаційні заходи: В кн.: Результати Уругвайського раунду багатосторонніх торговельних переговорів: Тексти офіційних документів. — К.: «Вимір», Секретаріат Міжвідомчої комісії з питань вступу до СОТ, — 1998. — С. 245—291.
4. Canada — measures affecting the export of civilian aircraft AB-1999-2, p. 154, 157.
5. Doha WTO Ministerial 2001: Ministerial declarations and decisions. — Implementation-related issues and concerns. Doha, November 9—14, 2001. — WT/MIN(01)/17.
6. *Grossman, G. M. and Mayroidis, P. (2003a), 'US — Lead and Bismuth II United States — Imposition of Countervailing Duties on Certain Hot — Rolled Lead and Bismuth Carbon Steel Products Originating in the United Kingdom: Here Today, Gone Tomorrow? Privatization and the Injury Caused by Non — Recurring Subsidies Cambridge University Press: 183—213.*
7. *Sykes, A. O. (1989), 'Countervailing Duty Law: An Economic Perspective', Columbia Law Review 89(2): 199—263. (2003).*
8. World Trade Report 2009 — Trade Policy Commitments and Contingency Measures Trade Policy Commitments and Contingency Measures, p. 84—102.

Статтю подано до редакції 21.04.11 р.