

МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ
ХАРКІВСЬКИЙ НАЦІОНАЛЬНИЙ УНІВЕРСИТЕТ імені В. Н. КАРАЗІНА

Економічний факультет

Кафедра міжнародної економіки та світового господарства

Реєстр № _____
Нормоконтролер

«До захисту»
в.о. зав. кафедри
к. е. н., доц. Шуба Т. П.

**МІЖНАРОДНА ТОРГІВЛЯ МАШИНАМИ ТА ОБЛАДНАННЯМ
КРАЇНАМИ ЄС В УМОВАХ ГЛОБАЛЬНОЇ ЕКОНОМІЧНОЇ
НЕСТАБІЛЬНОСТІ**

Кваліфікаційна робота бакалавра

Виконала:
студентка 4-го курсу
першого (бакалаврського) рівня
вищої освіти
денної форми навчання
гр. ЕМ-41

Анастасія БОНДАРЕНКО

Науковий керівник:
к.е.н., доцент

Наталія ГАЛУЦЬКИХ

ЗМІСТ

ВСТУП	4
РОЗДІЛ 1.ТЕОРЕТИЧНІ ЗАСАДИ ДОСЛІДЖЕННЯ МІЖНАРОДНОЇ ТОРГІВЛІ МАШИНАМИ І ОБЛАДНАННЯМ КРАЇНАМИ ЄС.....	9
1.1.Поняття та сутність міжнародної торгівлі в умовах глобальної економічної нестабільності.....	9
1.2. Особливості міжнародної торгівлі машинами та обладнанням.....	16
1.3. Фактори, що впливають на міжнародну торгівлю машинами та обладнанням	23
Висновки до розділу 1	29
РОЗДІЛ 2. АНАЛІЗ МІЖНАРОДНОЇ ТОРГІВЛІ МАШИНАМИ І ОБЛАДНАННЯМ КРАЇНАМИ ЄС.....	31
2.1. Сучасний стан світової торгівлі машинами та обладнанням в умовах економічної нестабільності.....	31
2.2. Проблеми та перспективи розвитку міжнародної торгівлі машинами та обладнанням країнами ЄС.....	47
Висновки до розділу 2	57
ВИСНОВКИ.....	59
СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ.....	64

ВСТУП

Актуальність теми. Міжнародна торгівля машинами та обладнанням є рушійною силою світової економіки. Глобалізація, технологічні зміни та геополітичні фактори створюють нові виклики та можливості для цього сектору. Європейський Союз (ЄС), як один з ключових гравців, шукає стратегії для адаптації до мінливого ринку та зміцнення своїх позицій. Аналіз тенденцій і перспектив цієї торгівлі є необхідним для розробки ефективної політики та бізнес-стратегій.

ЄС є одним з основних гравців на міжнародному ринку машин та обладнання, виступаючи не тільки як великий виробник і експортер, але й як важливий споживач технічних інновацій та передових технологій з інших регіонів світу. У ЄС розташовані найбільші компанії, що спеціалізуються на виробництві машин та обладнання для різних галузей, від машинобудування до електроніки, а також на розробці та впровадженні інноваційних технологій, що визначають світовий ринок. Водночас, з огляду на інтеграційні процеси, внутрішні економічні та політичні виклики, а також вплив глобальних економічних та соціальних криз, ЄС постійно шукає нові стратегії для зміцнення своїх позицій на світовій арені.

Глобальна економічна нестабільність, що має місце у останні десятиліття, визначає нові реалії на ринку міжнародної торгівлі. Пандемії, економічні санкції, торгові війни, фінансові кризи та геополітичні напруження створюють суттєві бар'єри для міжнародного бізнесу, зокрема для торгівлі високотехнологічними товарами. Одним з найбільших викликів є порушення глобальних ланцюгів постачання, які часто стають результатом різноманітних політичних та економічних факторів. В умовах змінюваних торгових умов та зростаючої невизначеності необхідно постійно адаптувати стратегії міжнародної торгівлі, зокрема в сегменті машин і обладнання.

Важливим фактором, що впливає на розвиток міжнародної торгівлі, є швидкий технологічний прогрес, зокрема в таких сферах, як індустрія 4.0,

автоматизація, робототехніка, штучний інтелект та Інтернет речей. Технологічні зміни не тільки змінюють структуру попиту на машини та обладнання, а й істотно змінюють самі виробничі процеси та моделі бізнесу. Водночас, з розвитком цих технологій зростає попит на більш складне і високотехнологічне обладнання, що, в свою чергу, потребує нових підходів до міжнародної торгівлі, а також зміни стратегії виробників у напрямку інноваційності та адаптації до нових вимог.

Крім того, глобальні тенденції в напрямку сталого розвитку та екологічної стійкості мають безпосередній вплив на міжнародну торгівлю машинами та обладнанням. Все більше країн, зокрема в Європі, приймають жорсткі екологічні норми і вимоги, спрямовані на зменшення викидів парникових газів, збереження природних ресурсів і зниження впливу промислових процесів на навколишнє середовище. Ці нові вимоги стимулюють попит на більш енергоефективне та екологічно чисте обладнання, що створює нові можливості для ринку машин і обладнання, але також вимагає від виробників значних інвестицій у розробку та впровадження «зелених» технологій. У зв'язку з цим важливим є розуміння того, як ці зміни впливають на міжнародну торгівлю та на конкурентоспроможність європейських компаній.

Ураховуючи важливість цієї теми для економіки країн ЄС, необхідність прогнозування змін на ринку машин і обладнання, а також постійну адаптацію до нових викликів глобальної економічної нестабільності, аналіз тенденцій і перспектив розвитку міжнародної торгівлі цими товарами стає надзвичайно актуальним. Розуміння цих тенденцій дозволить оцінити, які зміни відбудуться у сфері виробництва та обміну технологіями, як країни ЄС можуть адаптувати свої стратегії, щоб зберегти і зміцнити свої позиції на світовому ринку, а також спрогнозувати потенційні можливості та загрози для розвитку цієї галузі в умовах глобальних змін.

Таким чином, вивчення і аналіз тенденцій і перспектив розвитку міжнародної торгівлі машинами та обладнанням країнами ЄС в умовах глобальної економічної нестабільності є важливим кроком для визначення

основних напрямків політики та стратегії ЄС у цій сфері, а також для формування рекомендацій щодо подальшого розвитку галузі.

Ступінь наукової вивченості проблеми. Тема міжнародної торгівлі машинами та обладнанням в умовах глобальної економічної нестабільності досліджується в рамках теорій міжнародної економіки, зокрема порівняльних переваг та економічної інтеграції. Зокрема, роботи таких авторів, як П. Кругман («Міжнародна економіка») та Дж. Геллман («Міжнародні економічні відносини»), розглядають загальні аспекти торгівлі, але специфіка впливу економічних криз та глобальних потрясінь на ринок машин і обладнання залишається малодослідженою. Такі дослідження, як праця Р. Баласубраманьяма, торкаються загальних аспектів, але не фокусуються на специфічних впливах на ринки високотехнологічних товарів в умовах нестабільності.

У контексті технологічних змін роботи Н. Сундарсена та Л. Тейлора досліджують вплив індустрії 4.0 та автоматизації на виробничі процеси, але питання взаємозв'язку між інноваціями та міжнародною торгівлею машинами потребує більш глибокого аналізу. Відомі роботи, наприклад, М. Шмідта «Індустрія 4.0: глобальний контекст», також не повністю охоплюють зв'язок технологій із змінами на міжнародних ринках.

Дослідження екологічних вимог та сталого розвитку, зокрема праця Д. Картера «Зелені технології і міжнародна торгівля», висвітлюють вплив екологічних стандартів на торгівлю, однак недостатньо досліджено, як ці вимоги змінюють ринок машин і обладнання в умовах економічної нестабільності. Відсутність комплексного аналізу цих аспектів підкреслює необхідність подальших досліджень у цій сфері.

Метою дослідження є на основі аналізу теоретичних засад дослідження міжнародної торгівлі машинами та обладнанням країнами ЄС, охарактеризувати сучасний стан і визначити перспективи її розвитку в умовах глобальної економічної нестабільності.

Для досягнення даної мети необхідно виконати наступні **завдання**:

- розкрити теоретичні основи міжнародної торгівлі машинами та обладнанням, зокрема її сутність, значення та особливості функціонування в умовах глобальних економічних викликів;

- визначити ключові фактори, що впливають на розвиток міжнародної торгівлі у сфері машинобудування, зокрема технологічні, економічні, політичні та екологічні чинники;

- оцінити сучасний стан міжнародної торгівлі машинами та обладнанням, проаналізувавши обсяги, структуру, основних учасників та динаміку змін на ринку;

- охарактеризувати вплив економічної нестабільності на міжнародну торгівлю в секторі машин і обладнання;

- оцінити можливості використання європейського досвіду для покращення торговельної політики інших країн у галузі машинобудування та обладнання;

- вивчити перспективи розвитку міжнародної торгівлі машинами та обладнанням в умовах сучасних глобальних викликів.

Об’єктом дослідження є міжнародна торгівля машинами та обладнанням країнами ЄС.

Предметом дослідження є вплив глобальної економічної нестабільності на розвиток міжнародної торгівлі машинами та обладнанням в ЄС.

Методи дослідження. Для дослідження сучасних тенденцій і перспектив розвитку міжнародної торгівлі машинами та обладнанням країнами Європейського Союзу в умовах глобальної економічної нестабільності використовувались наукові методи, що дозволяють комплексно оцінити вплив економічних, соціальних і політичних чинників. Серед них:

- метод узагальнення – для формулювання загальних характеристик міжнародної торгівлі машинами та обладнанням, визначенні її ролі у структурі зовнішньої торгівлі країн ЄС;

- комплексний підхід – для визначення перспектив розвитку зовнішньої торгівлі машинами та обладнанням, з урахуванням міжнародних трендів, політичної кон’юнктури та внутрішньоєвропейської інтеграції.;

– системний підхід - для комплексного дослідження розвитку міжнародної торгівлі в контексті системи міжнародних економічних відносин, політичних і соціальних змін;

– порівняльний - для аналізу і порівняння різних аспектів міжнародної торгівлі машинами та обладнанням, що дозволяє виявити сильні та слабкі сторони торговельних стратегій, ефективність інституційних підходів, а також з'ясувати, як країни ЄС адаптуються до глобальних економічних змін і нових викликів.

Апробація результатів кваліфікаційної роботи. Окремі положення та висновки дослідження були висловлені в статті «Перспективи розвитку міжнародної торгівлі машинами та обладнанням країнами ЄС» та надруковані в збірнику по матеріалам XI Міжнародна науково-практична конференція «CURRENT TRENDS IN SCIENTIFIC RESEARCH DEVELOPMENT» (Бостон, США).

Структура та обсяг кваліфікаційної роботи. Кваліфікаційна робота складається зі вступу, двох розділів, висновків та списку використаних джерел. Робота включає 7 рисунків, 8 таблиць та 72 найменувань у списку використаних джерел. Загальний обсяг роботи складає 72 сторінки.

РОЗДІЛ 1

ТЕОРЕТИЧНІ ЗАСАДИ ДОСЛІДЖЕННЯ МІЖНАРОДНОЇ ТОРГІВЛІ МАШИНАМИ І ОБЛАДНАННЯМ КРАЇНАМИ ЄС

1.1. Поняття та сутність міжнародної торгівлі в умовах глобальної економічної нестабільності

Міжнародна торгівля - це сукупність операцій, що включають обмін послугами та товарами між різними країнами. Вона може включати промислові матеріали, послуги, товари, робочу силу і навіть рух капіталу. Таким чином, це є покупкою товарів або продуктів між покупцями та продавцями, що знаходяться в різних країнах. У міжнародних торгових операціях задіяні фінансові, податкові, комерційні, адміністративні та митні питання. Це дуже складний процес, що включає експортні та імпорتنі податки, а також митні збори. Операції підпорядковуються низці правил, встановлених міжнародними органами - це випадок Світової організації торгівлі (СОТ). Крім того, ці операції регулюються двосторонніми угодами, в яких беруть участь уряди залучених країн. Крім того, необхідно також дотримуватись внутрішнього законодавства кожної країни — те, що ми зазвичай називаємо «зовнішньою торгівлею»

Говорячи про міжнародну торгівлю, важливо знати, що між нею та зовнішньою торгівлею існує концептуальна різниця. Багато хто плутає ці два терміни, вважаючи їх синонімами.

Міжнародна торгівля пов'язана з міжнародними правилами, що застосовуються однаково до всіх країн. Вона передбачає економічний, політичний та культурний обмін та регулюється СОТ та Міжнародною торговою палатою (МТП).

Зовнішня торгівля, своєю чергою, належить до внутрішнім правилам країни, що застосовуються до міжнародних операцій. Вона охоплює податкові, митні, комерційні, адміністративні та фінансові питання. У Бразилії вона регулюється Бразильською службою внутрішніх доходів.

В умовах глобалізації та швидкого розвитку світової економіки імпорт та експорт в інші країни визначають розвиток ринку товарів. Ок'єрі та Джилю підкреслюють, що «міжнародна торгівля дозволяє виробникам та роздрібним торговцям шукати товари, обладнання та деталі іноземного виробництва» [3,5]. Зовнішня торгівля забезпечує зростання доходів за тих самих виробничих можливостях. Без неї зростання фінансової складової вимагало б збільшення ресурсів країни. Варто зазначити, що держави отримують вигоду від торгівлі одна з одною лише в тому випадку, якщо вони спеціалізуються на виробництві товарів, на які вони витратять менше ресурсів та фінансів, ніж їхні торгові партнери.

Експорт істотно впливає на попит та пропозицію на певні товари. Так, зростання цін усередині країни робить продукцію менш доступною для інших країн, тим самим скорочуючи експорт та збільшуючи імпорт, скорочуючи попит. Прикладом цього може бути виробництво соєвих бобів та його розподіл у країні, де цей продукт важко виробляти. Тому експорт збільшує рівень попиту та пропозиції та сприяє розвитку зовнішньої торгівлі. Продаж товарів в інші країни призводить до економічного зростання, стимулюючи попит покупців на товари та постачання.

Конкурентоспроможність країни на міжнародному ринку також залежить не лише від експорту, а й від імпорту. Високий рівень цього економічного показника свідчить про стабільний внутрішній попит і зростаючу економіку. Більше того, імпорт є основними виробничими активами, оскільки організації можуть завозити обладнання, вироблене компанією iPhone, що ще вигідніше для країни, оскільки такі виробничі активи підвищують продуктивність економіки в довгостроковій перспективі.

Формування конкурентоспроможної економіки будь-якої країни неможливе, якщо вона ізольована від учасників зовнішнього ринку. Розширення збуту товарів у інші країни та створення сприятливих умов їхнього просування є невід'ємною частиною експортної політики. Експорт товарів дає конкурентоспроможності країни такі переваги, як тісні зв'язки з іншими

державами, що сприятиме придбанню нових технологій підвищення ефективності виробництва. Більше того, відбудеться покращення платіжного балансу, освоєння нових ринків, умов для участі у міжнародній конкуренції. Варто зазначити, що, з іншого боку, що більша участь держави у світовому імпорті, то нижча її конкурентоспроможність у міжнародному масштабі.

Основними формами міжнародної торгівлі є експорт та імпорт товарів. Країни імпортують ті товари, які неможливо чи не вигідно виробляти у країні. Імпорт має ряд переваг для споживачів, організацій, країни загалом:

- задоволення потреб індивідуальних споживачів, підприємств, країн;
- зниження виробничих витрат;
- придбання більш якісного чи дешевого товару;
- зростання конкуренції на національному ринку;
- можливість купувати товари, ресурси, сировину, які не виробляються чи неможливо зробити у країні;
- розвиток торговельних відносин із іноземними партнерами.

З появою міжнародної торгівлі багато товарів імпортувалися через неможливість виробництва їх з природно-кліматичних умов, а також через відсутність у країні технологій виробництва певних товарів [6]. Наприклад – спеції, вина, сири, фрукти, тканини, прикраси тощо. Отже, передумовами виникнення міжнародної торгівлі є ряд факторів: природно-кліматичні умови - рівень розвитку науки та технологій; досвід та традиції у виробництві продукції [1]. Всі ці особливості призводять до того, що витрати виробництва товарів у різних країнах відрізняються. Різниця у витратах дозволяє отримувати вигоду у торгівлі [2]. Це і є головною причиною міжнародної торгівлі.

Міжнародна торгівля здійснюється на основі принципів, які отримали своє закріплення у міжнародно-правові документи. Система загальних основних засад міжнародної торгівлі включає 10 наступних принципів:

- 1) повагу суверенітету та невтручання у внутрішні справи держав;
- 2) рівноправність та відсутність дискримінації партнерів;
- 3) взаємна допомога у вирішенні глобальних проблем;

- 4) взаємна вигода;
- 5) спрямованість на досягнення міжнародного поділу праці;
- 6) основна мета міждержавної взаємодії: економічний розвиток та соціальний прогрес;
- 7) добровільність щодо участі у міжнародному економічному співробітництві;
- 8) спрямованість на розвиток регіональних економічних угруповань, економічного співробітництва між країнами, що розвиваються;
- 9) зосередження країн на збільшенні припливу міжнародної фінансової, технічної та економічної допомоги прискорення свого економічного зростання;
- 10) колективна відповідальність за наслідки у міжнародній економічній діяльності [14].

Існують дві взаємопов'язані тенденції, які зберігаються на протязі багатьох століть у міжнародній торговельно-економічній політиці:

- прагнення лібералізації міжнародної торгівлі, зміцнення інтеграційних зв'язків з іншими країнами, знищення торгових бар'єрів, у зв'язку з чим відбувається поглиблення міжнародного поділу праці;

- одночасне посилення протекціонізму, заборона на проникнення іноземного капіталу та товарів у країну.

Представимо в табл.1.1 зміни торговельної політики в країнах з 1973 року і по теперішній час.

Таблиця 1.1 - Зміни торговельної політики в країнах з 1973 року і по теперішній час

Рік	Подія	Зміна торговельної політики	Політична зміна	Вплив на торгівлю
1	2	3	4	5
1973	Нафтова криза	Ембарго ОПЕК	Політичні напруги на близькому Сході	Зниження світового обсягу торгівлі
1991	Розпад СРСР	Нові торговельні політики в пострадянських державах	Політична та економічна реструктуризація колишніх радянських країн	Змінний вплив з початковим зниженням та подальшим відновленням

Продовження таблиці 1.1				
1	2	3	4	5
1994	Створення СОТ	Встановлення глобальних правил торгівлі	Вступ до СОТ великих країн	Зростання глобального обсягу торгівлі
2018	Торгівельна війна між США та Китаєм	Підвищення мит на товари	Напружені відносини між США та Китаєм	Зниження двостороннього обсягу торгівлі
2021	Завершення Брексіт	Угода про торгівлю між Великобританією та ЄС	Великобританія виходить з ЄС	Змінний вплив з початковим зниженням та подальшим відновленням
2022	Вторгнення росії в Україну	Підтримка ЄС та надання квот Україні	Санкції проти росії	Змінний вплив з початковим зниженням та подальшим відновленням

Джерело: складено автором на основі [9]

Глобальна економічна нестабільність — це ситуація, за якої спостерігаються коливання на фінансових ринках, зниження темпів економічного зростання, порушення ланцюгів постачання, зміни валютних курсів та геополітична напруга.

У міжнародному сценарії, що характеризується посиленням фінансових умов, в умовах обмежувальних дій з боку великих центральних банків, спрямованих на боротьбу з більш стійкою інфляцією, ніж передбачалося, особливо цікавим індикатором для моніторингу є світова торгівля інвестиційними товарами.

Сьогодні ще немає переконливих доказів того, що міжнародна торгівля деглобалізується. Якщо вимірювати в доларах США, зростання світової торгівлі сповільнилося після світової фінансової кризи 2008-2009 років і різко знизилося на початку пандемії 2020 року. Але з того часу торгівля відновилася до найвищого значення за історію. Як частка ВВП світова торгівля скромно скоротилася, в основному за рахунок Китаю, який протягом багатьох років дотримувався стратегії «подвійної циркуляції», віддаючи пріоритет внутрішньому споживанню, залишаючись відкритим для міжнародної торгівлі та

інвестицій та Індії. Це відображає кінець надзвичайного експортного буму, який обидві країни пережили у попередні десятиліття, а також менший імпорт проміжних товарів, ніж у минулому. Тим не менш, як частка ВВП імпорт проміжних товарів рештою світу все ще зростає.

Американські та китайські тарифи, запроваджені у 2018 році, не скоротили торгівлю. Вони обмежили торгівлю між США та Китаєм, як і очікувалося. Але торгівля продуктами, які найбільше торкнулися тарифів, зросла серед решти світу. Іншими словами, торгівля була просто перерозподілена, а не скорочена. І тарифна війна не завадила іншим країнам — таким як члени Африканського союзу, Асоціації держав Південно-Східної Азії та Всеосяжній та прогресивній угоді про Транстихоокеанське партнерство — домагатися регіональних чи багатосторонніх торговельних угод [49].

Пандемія COVID-19 змусила багато країн тимчасово обмежити експорт ліків, а деякі призупинили постачання пшениці та інших продуктів харчування, оскільки ціни різко зросли після вторгнення росії до України. Але багато урядів, як і раніше, активно прагнуть економічної інтеграції, наприклад, за допомогою угод, які полегшують професіоналам роботу в зарубіжних країнах або полегшують потік споживчих товарів за допомогою загальних стандартів безпеки.

Торгівля, звісно, може із затримкою реагувати на зміни у політичному середовищі. І сама політика може відставати від змін у суспільних настроях. Такі терміни, як «національна безпека» та «решоринг», стали частіше з'являтися в статтях новин і дослідницьких роботах.

Епоха «гіперглобалізації», яка сформувалася з 1990-х років, була пов'язана з великими економічними здобутками. Крайня бідність, як її визначає Світовий банк, була різко скорочена і, як очікується, буде ліквідована у всіх країнах, за винятком невеликої кількості інституційно слабких, частково завдяки різкому зростанню в країнах Східної Азії. Рівень життя, що вимірюється доходом на душу населення, виріс у всьому світі.

Споживачі в економіках, відкритих для торгівлі, отримали доступ до надзвичайної різноманітності товарів з усієї планети за доступними цінами. Смартфони, комп'ютери та інша електроніка дозволили людям бути більш продуктивними та насолоджуватися різноманітнішими розвагами, ніж будь-коли мріяли попередні покоління. Зниження цін на авіаперельоти дозволило людям відвідувати інші країни, знайомлячи їх з новими культурами та ідеями — досвід, який колись був доступний лише надбагатим.

Хоча багато факторів сприяли цьому підвищенню рівня життя, відкритість та інші ринково-орієнтовані політики відіграли важливу роль. Торгівля з країнами з (у той час) низькою заробітною платою вплинула на ціни на товари та заробітну плату в розвинених економіках, що принесло користь споживачам у цих країнах та робітникам в економіках, що експортують. Інфляція залишалася напрочуд низькою — незважаючи на кількісне пом'якшення та зростання боргу в США.

Зрештою, західний світ насолоджувався історично рідкісним тривалим періодом світу, який сприяв процвітанню. Тісна глобальна взаємопов'язаність, досягнута до кінця 20-го століття, можливо, була основним чинником, який дав кожному стимул поводитися. Війна в цю гіперглобалізовану епоху означала порушення глобальних ланцюжків постачання з потенційно важкими наслідками для світової економіки. Такий стан значною мірою впливає на міжнародну торгівлю, зокрема в секторі машин і обладнання. Ключові аспекти впливу нестабільності представлені в табл. 1.2.

Таблиця 1.2 - Ключові аспекти впливу нестабільності

Фактор	Вплив на торгівлю машинами та обладнанням
1	2
Фінансова криза	Зниження інвестиційної активності та платоспроможності підприємств, відтермінування закупівель обладнання
Зміни валютних курсів	Подорожчання імпорту/експорту; нестабільність контрактів

Продовження таблиці 1.2	
1	2
Інфляція та зростання витрат	Зростання собівартості машин, зменшення конкурентоспроможності на світових ринках
Перебої у ланцюгах постачання	Затримки в доставці компонентів, збільшення термінів виконання контрактів
Торгові обмеження та санкції	Зниження обсягів експорту/імпорту з певними країнами, потреба у переорієнтації ринків
Зменшення попиту в країнах-партнерах	Зниження обсягів виробництва, скорочення експортних поставок машин і обладнання

Джерело: складено автором на основі [15].

Глобальна економічна нестабільність ускладнює функціонування міжнародного ринку машин і обладнання, знижує обсяги торгівлі, впливає на географію поставок та форми співпраці. У таких умовах країни та компанії повинні адаптуватися, посилювати диверсифікацію поставок, розвивати внутрішні виробничі можливості та зміцнювати регіональну кооперацію.

1.2. Особливості міжнародної торгівлі машинами та обладнанням

У світі споживач звик до достатку товару, який виробляється у різних країнах. Закордонні продукти надають споживачам більше можливостей для вибору. Так, завдяки глобалізації, країни залучені до міжнародної торгівлі, поставляючи одна одній товари, послуги, енергію, сировину, результати інтелектуальної діяльності, технології [3]. Традиційною та найбільш розвиненою формою міжнародних економічних відносин є міжнародна торгівля, розвиток якої сприяв посиленню участі держави у цьому процесі.

Торгівля товарами включає всі товари, які додаються до запасів матеріальних ресурсів країни або віднімаються з них, ввозячись на її економічну територію (імпорт) або вивозячись з неї (експорт). Цей показник вимірюється у мільйонах доларів США. Товари - це фізичні, вироблені предмети, на які можуть

бути встановлені права власності та економічна власність яких може передаватися від однієї інституційної одиниці до іншої шляхом здійснення транзакцій. Товари, що перевозяться через країну або тимчасово ввозяться або вивозяться (за винятком товарів для внутрішньої або зовнішньої переробки), не включаються.

Машина та обладнання, що використовуються в процесах виробництва, будівництва та дистрибуції, мають важливе значення для світової економіки та продовжують зростати у своїй значущості.

Міжнародна торгівля машинами та обладнанням є однією з найважливіших і найскладніших форм зовнішньоекономічної діяльності. Вона полягає в обміні між країнами технічно складною продукцією, яка використовується у виробництві, транспорті, будівництві, енергетиці та інших галузях економіки. До цієї категорії належать різні види машин, верстатів, транспортних засобів, енергетичних установок, електронного та автоматизованого обладнання.

Торгівля машинами та обладнанням має стратегічне значення для економічного розвитку країн, оскільки вона забезпечує оновлення виробничої бази, впровадження новітніх технологій та підвищення конкурентоспроможності національної промисловості. На відміну від торгівлі споживчими товарами, експорт і імпорт машин і обладнання часто передбачають супутні послуги – монтаж, налагодження, технічне обслуговування, навчання персоналу, а також передачу технічної документації або навіть технологій.

Основними особливостями цієї сфери є висока вартість продукції, складність логістики, потреба в адаптації до технічних стандартів різних країн та довготривалий цикл використання обладнання. Крім того, поставки можуть здійснюватися не лише у вигляді прямих продажів, а й через лізинг, кредити, бартерні угоди чи спільні проекти.

Суб'єктами міжнародної торгівлі машинами та обладнанням виступають великі промислові підприємства, транснаціональні корпорації, урядові структури, а також торговельні посередники. Фактори, що впливають на обсяг і характер такої торгівлі, включають технологічний рівень розвитку країни, попит

на технічну модернізацію, наявність ресурсів, а також політику держав щодо імпорту або підтримки вітчизняного виробника.

Отже, міжнародна торгівля машинами та обладнанням виконує ключову роль у формуванні сучасної інфраструктури світової економіки, сприяє індустріалізації, розвитку технологій та зміцненню економічних зв'язків між країнами.

Найбільш зручною класифікацією товарів для міжнародної торгівлі є так звана Lall classification, що наведена в табл. 1.3. Класифікація ґрунтується на доступних показниках технологічної активності у виробництві. Вона відповідає концепції більшості аналітиків щодо технологічного рейтингу виготовленої продукції.

Таблиця 1.3 - Технологічна структура експорту

Умовне позначення	Класифікаційна група	Складники групи
1	2	3
PP	Primary products (Первинні продукти)	Свіжі фрукти, м'ясо, рис, какао, чай, кава, деревина, вугілля, сира нафта, газ
Manufactured products (Промислова продукція)		
RB	<i>Resource based manufactures (Ресурсні виробництва)</i>	
RB1	Agro/forest based products (Агро / лісова продукція)	Готові м'ясо / фрукти, напої, вироби з дерева, рослинні олії
RB2	Other resource based products (Інші продукти на основі ресурсів)	Рудні концентрати, нафтові / гумові вироби, цемент, різані дорогоцінні камені, скло
LT	<i>Low technology manufactures (Низькотехнологічні виробництва)</i>	
LT1	Текстиль / мода кластер	Текстильні тканини, одяг, головні убори, взуття, шкіряні вироби, туристичні товари
LT2	Other low technology (Інша низькотехнологічна продукція)	Кераміка, прості металеві деталі / конструкції, меблі, ювелірні вироби, іграшки, пластмасові вироби
MT	<i>Medium technology manufactures (Середньотехнологічні виробництва)</i>	
MT1	Automotive products (Автомобільна продукція)	Легкові транспортні засоби та їх частини, комерційні транспортні засоби, мотоцикли та деталі
MT2	Medium technology process industries (Середньотехнологічна продукція переробних галузей)	Синтетичні волокна, хімічні речовини та фарби, добрива, пластмаси, залізо, труби / трубки

Продовження таблиці 1.3		
1	2	3
MT3	Medium technology engineering industries (Середньотехнологічна продукція машинобудування)	Двигуни, мотори, промислова техніка, насоси, розподільні пристрої, кораблі, годинники
HT	<i>High technology manufactures (Високотехнологічні виробництва)</i>	
HT1	Electronics and electrical products (Електроніка та електротехнічна продукція)	Офіс / обробка даних / телекомунікаційне обладнання, телевізори, транзистори, турбіни, енергогенеруюче обладнання
HT2	Other high technology (Інша високотехнологічна продукція)	Фармацевтичні засоби, аерокосмічні, оптичні / вимірювальні прилади, камери
OT	<i>Other transactions (Інші операції)</i>	Електрика, кінофільми, друковані матеріали, «спеціальні» транзакції, золото, мистецтво, монети, домашні тварини

Джерело: складено автором на основі [17].

Сучасна економіка ґрунтується на міжнародній торгівлі; обладнання, таке як машини, має важливе значення для галузей промисловості по всьому світу. Потреба таких товарів, чи то важкі промислові машини, чи виробниче устаткування, постійно зростає на міжнародному рівні. Проте існують унікальні проблеми, пов'язані з імпортом та експортом машин та обладнання, такі як логістичні проблеми, правила та положення, митні процедури та вимоги відповідності. Компанії, які прагнуть збільшити свою частку на ринку або спростити ланцюжки постачання, повинні розуміти тонкощі міжнародної торгівлі. Щоб подолати ці перешкоди, потрібні спеціальні знання у торгівлі машинами, і професійні консультації можуть значно спростити процес.

Міжнародна торгівля машинами та обладнанням — це обмін промисловою технікою, верстатами, транспортними засобами, електронікою, енергетичним устаткуванням та іншими високотехнологічними товарами між країнами. Цей сектор є однією з ключових галузей у зовнішньоторговельній діяльності, оскільки відіграє стратегічну роль у розвитку промисловості та модернізації економіки [6].

Це також один із найскладніших і найінноваційніших сегментів торгівлі, оскільки вимагає високого технічного рівня, досліджень і розвитку, логістики та післяпродажного обслуговування.

Торгівля машинами та обладнанням передбачає роботу із законодавством, митними законами та логістикою, а також розуміння вимог ринку. Підприємства повинні дотримуватися законів про охорону навколишнього середовища та безпеки, таких як маркування CE ЄС, і можуть вимагати спеціальних ліцензій на делікатні продукти, такі як медичне обладнання.

Устаткування також класифікується за допомогою кодів Гармонізованої системи/HS, які встановлюють відповідні тарифи та податки. Підприємствам також доводиться мати справу з митними документами, такими як рахунки-фактури, пакувальні листи та сертифікати походження. Доставка додає ще один рівень складності, оскільки крихке або великогабаритне обладнання часто вимагає особливого поводження, наприклад, транспортування з контрольованою температурою або використання великої вантажопідйомності кранів. Ось чому робота з досвідченою логістичною службою має важливе значення для швидкої та безпечної доставки обладнання [7].

Структура міжнародної торгівлі машинами та обладнанням представлена в табл.1.4.

Таблиця 1.4 - Структура міжнародної торгівлі машинами та обладнанням

Критерій	Характеристика / Приклади
1	2
Поняття	Обмін технікою, верстатами, транспортом, електронікою між країнами
За призначенням	- Промислове обладнання - Енергетичне устаткування - Будівельна техніка - С/Г техніка - Транспортні засоби - Електроніка
За рівнем технологій	- Високотехнологічне обладнання (автоматизація, ІТ) - Традиційне машинобудування
За регіонами	- <i>Експортери</i> : Німеччина, Китай, Японія, США, Південна Корея - <i>Імпортери</i> : країни, що розвиваються

Продовження таблиці 1.4	
1	2
За формами торгівлі	- Прямий експорт/імпорт - Лізинг - Тендери - Ліцензії, спільне виробництво
Значення	- Розвиток індустрії - Модернізація економіки - Поширення інновацій

Джерело: складено автором на основі [21].

Міжнародна торгівля машинами та обладнанням між країнами ЄС та іншими державами характеризується значним впливом глобалізації та транснаціональних корпорацій. В останні роки спостерігається зростання частки світової торгівлі у ВВП, що пов'язано з розвитком транспортної логістики, аутсорсингу та вертикальної інтеграції виробництва. На основі аналізу чисельних публікацій науковців і практиків ми систематизували якісні ознаки кон'юнктури світового ринку машинобудування і представили результати в табл. 1.5.

Таблиця 1.5 - Основні характеристики кон'юнктури світового ринку машинобудування

Галузь машинобудування	Центри виробництва	Характерні особливості
1	2	3
Загальне	Індустріально розвинуті країни	Потребує кваліфікованої робочої сили
Верстатобудування	Китай, Японія, Німеччина, США, Італія, Швейцарія Лідери галузі – Китай, США, Німеччина	В Японії виробляють висококласну робототехніку. Основними споживачами верстатів є Китай, США, Німеччина та Японія.
Важке	США, Японія, Німеччина, Велика Британія	Виробництво устаткування для окремих галузей індустрії
Електроніка	Світовий лідер з виробництва – Китай. В групі світових виробників США, Японія, Республіка Корея, Німеччина	Основні види продукції – побутова техніка. Спостерігається зростання ринку промислових роботів. Світовий лідер з їх виробництва – швейцарська компанія ABB. На 2 і 3 місцях – німецька компанія b+m та японська Fanuc

Продовження таблиці 1.5		
1	2	3
Транспортний флот	Лідери галузі – країни «великої трійки» Східної Азії – Японія, Корея та Китай.	Країни-лідери галузі щорічно 92-94% всіх світових поставок транспортного флоту. Розвивають національне суднобудування Філіппіни, Тайвань, В'єтнам та Індія
Суднобудування	Південна Корея, Японія, Фінляндія, Бразилія	Має негативну тенденцію до зниження. Переважають судна для перевезення продукції. Попит на будівництво нових суден формують три групи країн: 1) економічно найбільш великі і розвинені країни із значним обсягом морської торгівлі – США, Японія, Німеччина; 2) традиційні морські перевізники – Греція, Норвегія; 3) нові індустріальні країни – Китай, Сінгапур, країни Південно-Східної Азії
Вагонобудування	Розвивається в середньорозвинутих країнах – Індії, Бразилії, Аргентині, Туреччині, Мексиці, Ірані, Таїланді, Чилі, Колумбії	У виробництві використовується дешевша наймана праця, що характерно для відповідних країн. Обсяг європейського залізничного транспорту дещо зріс, в той час як китайський упав. Залізничний транспорт у країнах Північної Америки, СНД, Латинської Америки також зростає. Найбільші залізничні компанії світу належать США, Канаді та азіатським країнам – Японії, Гонконгу, Китаю.
Автомобільна	Лідери галузі – США і Японія. Стабільний обсяг випуску автопродукції в Франції, Італії, Іспанії. Основне виробництво автомобілів зосереджене в Китаї, Японії та Німеччині.	Спеціалізовані заводи з випуску окремих деталей, вузлів і агрегатів, виробництва розвивається за наявності робочої сили і попиту. Світове виробництво автомобілів в цілому має позитивну динаміку. Найбільші компанії – японська компанія Toyota Motor, німецькі компанії Volkswagen, Daimler (автомобілі MercedesBenz та Smart)

Джерело: складено автором на основі [6, 1,9].

Світовий ринок машин і обладнання характеризується динамічним розвитком у зв'язку з використанням його суб'єктами прогресивних форм міжнародної спеціалізації та кооперування, а також з'єднання зусиль спеціалізованих компаній у міжнародному науково-технічному та виробничому співробітництві.

1.3. Фактори, що впливають на міжнародну торгівлю машинами та обладнанням

Державне регулювання зовнішньої торгівлі є сукупністю форм, інструментів та методів впливу на різні економічні відносини, які відповідні структури використовують у державних та національних інтересах. Здійснюється державне регулювання такими методами як ухвалення постанов, законів та рішень уряду. У регулюванні зовнішньої торгівлі держава застосовує такі інструменти впливу: міждержавні угоди та договори; митні тарифи; заходи, що стимулюють експорт та імпорт; обмежувальні умови.

Основні два напрями у світовій торгівлі, широко відомі з давніх-давен зовнішньоекономічної політики – це фритредерство і протекціонізм.

Політика фритредерства полягає у забезпеченні вільної торгівлі, за якої митниця виконує лише роль реєструючого органу, будь-які імпорتنі або експортні мита відсутні, а зовнішньоторговельний оборот не обмежується. Ще в 19-му столітті фритредерство було офіційною зовнішньоекономічною політикою Великобританії. Вона добре підходить країнам, мають високоефективне господарство, оскільки у підприємців цих країн досить потужний потенціал, щоб витримувати іноземну конкуренцію. [6] Країни з менш розвинутою економікою віддають перевагу політиці протекціонізму, коли для місцевих підприємців створюються більш пільгові умови для діяльності в порівнянні з їх іноземними конкурентами. Сама політика протекціонізму також поділяють на дві групи – тарифні та нетарифні методи. Тарифний метод, за якого

встановлюють митний тариф або мито, є одним з перших способів, що дозволяють регулювати міжнародну торгівлю.

Митний тариф є певним переліком мит, який систематизується урядом, який приймає рішення обкладати ними деякі імпортовані чи експортовані товари. А митом є податки, які стягує держава за право провезення через кордон товарів, майна, цінностей.

Процес інтернаціоналізації економічного життя, що набуває рис глобалізації, залучає до країни, що виходять із власних національних економічних інтересів. Виходячи з цього виникає потреба узгодженого регулювання міжнародної торгівлі на багатосторонній основі. Це є причиною створення світовим співтовариством спеціальних міжнародних організацій. (об'єднання міждержавного чи недержавного характеру, створене на основі угод для досягнення певних цілей [1]), що регулюють процедури здійснення міжнародних торговельних угод та контролю над їх виконанням державами — членами цих організацій.

Однією з таких організацій є Генеральна угода з тарифів та торгівлі (ГАТТ), яка заклало основні засади регулювання світової торгівлі та сприяло створенню СОТ (Всесвітня Торгова організація). Основними функціями ГАТТ були: вплив на державну торгову політику за допомогою вироблення комплексу правил світової торгівлі; усунення міждержавних суперечок; прагнення лібералізації торгових відносин.

Отже, головною метою ГАТТ було забезпечення безпеки та передбачуваності міжнародних торговельних відносин шляхом усунення торговельних обмежень; ліквідації всіх форм дискримінації у світовій торгівлі з метою підвищення рівня життя населення, раціоналізації використання сировини, економічного зростання виробництва та торгового обміну [60].

За ініціативою соціалістичних та ряду країн, що розвиваються, було прийнято рішення про створення органу у системі ООН, який регулював міжнародну торгівлю за більш справедливими принципами. Головна ідея Конференції ООН з торгівлі та розвитку (ЮНКТАД) полягає у зосередженні

механізму регулювання на користь країн, що розвиваються. Діяльність ЮНКТАД реалізується на основі принципів рівності держав у міжнародних економічних відносинах; ліквідація дискримінації та економічного тиску; поширення режиму найбільшого сприяння у міжнародній торгівлі; надання привілеїв, що розвиваються країнам; сприяння розширенню експорту у країнах. Отже, основною метою ЮНКТАД є підтримання та сприяння подальшому розвитку світової торгівлі для прискорення міжнародного розвитку, особливо країн, що розвиваються.

Тарифні та нетарифні методи регулювання вперше були запропоновані Секретаріатом Генеральної угоди з тарифів та торгівлі (ГАТТ) наприкінці 60-х років минулого століття. Ця ж Угода визначила нетарифні обмеження (НТО) як «будь-які дії, крім тарифів, які перешкоджають вільному потоку міжнародної торгівлі» [60].

Заходи нетарифного регулювання (NTRM) — це політика та інструменти, які країни використовують для контролю торгових потоків без встановлення традиційних тарифів. Ці заходи мають вирішальне значення для управління міжнародною торгівлею, захисту вітчизняної промисловості, забезпечення стандартів продукції та вирішення проблем здоров'я, безпеки та навколишнього середовища. На відміну від тарифів, NTRM можуть бути непомітними, але впливовими, суттєво впливаючи на торгівлю.

На міжнародну торгівлю машинами та обладнанням впливають різноманітні фактори, починаючи від економічної політики і закінчуючи технологічним прогресом. Ось розбивка деяких ключових:

Економічні фактори:

- курси валют: Коливання валютних курсів можуть зробити машини та обладнання дешевшими або дорожчими для імпортерів та експортерів;
- торгова політика та тарифи: високі тарифи або торгові бар'єри можуть перешкоджати торгівлі, тоді як угоди про вільну торгівлю сприяють цьому;
- економічні умови. Економічна стабільність і зростання країни впливають на її здатність торгувати цінними товарами, такими як машини.

Технологічні фактори:

- інновації та дослідження та розробки: країни з передовими технологіями часто домінують у цій торгівлі, пропонуючи передове обладнання;
- автоматизація та інтеграція ШІ: ці тенденції можуть змінити попит і виробничі процеси в усьому світі.

Динаміка ринку та галузі:

- ефективність ланцюга постачань. Надійна логістика та ланцюги поставок мають вирішальне значення для торгівлі великою складною технікою;
- попит з боку країн, що розвиваються: Швидка індустріалізація та урбанізація в регіонах, що розвиваються, часто підвищують попит на імпорт машин.

Політичні та регуляторні фактори [60]:

- торгові угоди: багатосторонні угоди або суперечки можуть суттєво змінити потік машин і обладнання;
- регуляторні стандарти: дотримання стандартів безпеки та охорони навколишнього середовища різних країн може вплинути на процес торгівлі.

Геополітичні та екологічні впливи:

- геополітична напруженість: санкції, конфлікти чи альянси можуть вплинути на торгові шляхи та доступ до ринків;
- витрати на енергію: оскільки виробництво машин і транспорт є енергоємними, глобальні ціни на нафту та енергетична політика відіграють важливу роль.

Факторні ресурси включають працю, землю та капітал. Праця визначає показники робочої сили країни. Земля описує наявні природні ресурси, такі як деревина чи нафту. Капітальні ресурси включають інфраструктуру та виробничі потужності.

Модель міжнародної торгівлі Хекшера-Оліна наголошує на характеристиках праці, землі та капіталу країни для пояснення торгових моделей. Наприклад, країна з великою кількістю некваліфікованої робочої сили

виробляє товари, що вимагають відносно дешевої робочої сили, тоді як країна з великою кількістю природних ресурсів, швидше за все, їх експортуватиме.

Продуктивність цих факторів також є суттєвою. Припустимо, що дві країни мають рівну кількість робочої сили та земельних ресурсів. Одна країна має кваліфіковану робочу силу та високопродуктивні земельні ресурси, тоді як інша має некваліфіковану робочу силу та відносно низькопродуктивні ресурси.

Кваліфікована робоча сила може виробляти відносно більше людини, ніж некваліфікована сила, що, своєю чергою, впливає області, у яких кожна може знайти порівняльну перевагу. Країна з кваліфікованою робочою силою може розробляти складну електроніку, тоді як некваліфікована робоча сила може спеціалізуватися на базовому виробництві [12].

Бар'єри у торгівлі також впливають на баланс експорту та імпорту країни. Політика, що обмежує імпорт або субсидує експорт, впливає на відносні ціни цих товарів, роблячи їх більш менш привабливими для імпорту або експорту. Наприклад, сільськогосподарські субсидії можуть знизити витрати на сільське господарство, заохочуючи більше виробництва експорту. Імпортні квоти підвищують ціни на імпортні товари, що знижує попит. Країни, які обмежують торгівлю високими імпортними тарифами та митами, можуть мати більший торговельний дефіцит, ніж країни з відкритою торговою політикою. Це з тим, що перешкоди вільної торгівлі можуть закрити їм доступом до експортним ринкам.

Існують також нетарифні бар'єри у торгівлі. Відсутність інфраструктури може збільшити вартість доставки товарів ринку. Це збільшує ціну цих продуктів та знижує глобальну конкурентоспроможність країни, що у свою чергу знижує експорт [3].

Існує кілька конкретних фінансових чи економічних концепцій, які слід враховувати і які можуть вплинути на торговельний баланс країни. Вони можуть включати, але не обов'язково обмежуються:

Курси валют: внутрішня валюта, яка значно зросла, підвищує вартість товарів, що експортуються, і може залишити експортерів без цін на світових ринках. Це може чинити тиск на торговельний баланс країни.

Резерви іноземної валюти: щоб ефективно конкурувати на міжнародних ринках, країна повинна мати доступ до імпортного обладнання, що підвищує продуктивність, що може бути скрутним, якщо резервів іноземної валюти недостатньо.

Інфляція: Якщо країни вирує інфляція, ціна виробництва одиниці виробленої продукції може бути вищою, ніж у країні з нижчою інфляцією. Це впливатиме на експорт, тим самим впливаючи на торговельний баланс [41].

Корисність даних торговельного балансу як економічного індикатора залежить від держави. Найбільший вплив зазвичай спостерігається в країнах з обмеженими валютними резервами, де публікація торгових даних може викликати великі коливання валют.

Дані про торгівлю зазвичай є найбільшим компонентом поточного рахунку, який ретельно відстежується інвесторами та професіоналами ринку для отримання показників здоров'я економіки. Дефіцит поточного рахунку у відсотках від валового внутрішнього продукту (ВВП), зокрема, відстежується щодо ознак, що дозволяють визначити, чи стає дефіцит некерованим, і це може бути провісником девальвації валюти.

Однак тимчасовий торговий дефіцит можна розглядати як необхідне зло, оскільки він може вказувати на те, що економіка зростає швидкими темпами та потребує імпорту для підтримки динаміки. Торговельний баланс є ключовим показником здоров'я нації. Загалом інвестори та ринкові професіонали, схоже, більше стурбовані торговим дефіцитом, ніж торговим профіцитом, оскільки хронічний дефіцит може бути провісником девальвації валюти.

Технологічні досягнення можуть суттєво вплинути на торговельний баланс країни, впливаючи на її здатність виробляти, експортувати та конкурувати на світових ринках. Ці досягнення можуть призвести до диверсифікації експорту, електронної комерції та цифрової торгівлі, оптимізації ланцюжка постачання та більш ефективного використання ресурсів. Підвищення конкурентоспроможності експорту можна досягти з допомогою ефективніших виробничих процесів, вищої якості продукції і на розробки сучасних товарів та

послуг. Крім того, країна може диверсифікуватись, торгуючи з більш різноманітним набором клієнтів. Наприклад, електронна комерція та цифрова торгівля дозволили країнам більш ефективно охоплювати міжнародних споживачів [5].

Проте вплив технологічних досягнень на торговельний баланс країни залежить від кількох чинників. По-перше, країна має мати надійну технологічну інфраструктуру для опрацювання таких інновацій. По-друге, вона повинна мати широке впровадження технологій. По-третє, на її продукцію має бути глобальний попит.

Аналіз факторів, що впливають на міжнародну торгівлю машинами та обладнанням, засвідчив її високу чутливість до змін як у внутрішньоекономічному середовищі окремих країн, так і в глобальному контексті. Економічні умови, технологічний рівень виробництва, політична стабільність, розвиток логістики, міжнародні угоди, а також глобальні виклики напряду формують динаміку, обсяги та географію торгівлі в цьому секторі. Розуміння взаємозв'язку між цими факторами дозволяє більш ефективно формувати зовнішньоекономічну політику, адаптуватися до викликів ринку та використовувати потенціал міжнародної кооперації у галузі машинобудування.

Висновки до розділу 1

Міжнародна торгівля належить до обміну товарами, послугами та капіталом між країнами. Вона дозволяє країнам отримувати продукти, які недоступні на їхніх внутрішніх ринках, і дозволяє їм спеціалізуватися на виробництві товарів та послуг, які мають порівняльну перевагу. Ця спеціалізація призводить до підвищення ефективності та продуктивності, приносячи користь обом торговим партнерам. Країни можуть розширювати свої ринки, зміцнювати взаємозалежність та сприяти економічному зростанню у всьому світі, беручи участь у міжнародній торгівлі.

Міжнародна торгівля машинами та обладнанням є важливим чинником економічного зростання, технічного прогресу та підвищення конкурентоспроможності країн на світовому ринку. Вона забезпечує модернізацію виробництва, сприяє впровадженню новітніх технологій і стимулює розвиток інфраструктури. Завдяки високій вартості, технологічній складності та потребі в супутніх послугах, ця сфера торгівлі має стратегічне значення та потребує активної участі як приватного бізнесу, так і держави. Ефективна участь у такій торгівлі дозволяє країнам інтегруватися у світову економіку та зміцнювати свої позиції на глобальному ринку.

Міжнародна торгівля машинами та обладнанням є однією з найважливіших складових світового економічного обміну, що забезпечує трансфер технологій, прискорення індустріального розвитку та модернізацію національних економік. Теоретичні підходи до аналізу цієї сфери базуються на класичних і неокласичних теоріях міжнародної торгівлі, а також сучасних концепціях глобалізації, конкурентних переваг і технологічного обміну.

Особливістю торгівлі машинами та обладнанням є її капіталомісткий характер, складна логістика, довгі цикли постачання та високі вимоги до якості продукції. Також характерною є вертикальна спеціалізація виробництва, коли різні етапи виготовлення однієї одиниці продукції можуть відбуватися в різних країнах. Таким чином, теоретичні засади міжнародної торгівлі машинами й обладнанням охоплюють широкий спектр економічних концепцій — від класичних моделей до сучасних стратегій інноваційного розвитку. Усе це дозволяє краще зрозуміти логіку функціонування глобального машинобудівного ринку та роль окремих країн у його структурі.

Теоретичні засади зовнішньоторговельної діяльності в галузі машинобудування в країнах ЄС базуються на принципах відкритості, конкурентоспроможності, дотримання екологічних стандартів і диджиталізації виробництва. Водночас, у періоди економічних криз ці принципи проходять серйозні випробування, що потребує адаптаційних заходів на рівні як окремих компаній, так і загальноєвропейської політики.

РОЗДІЛ 2

АНАЛІЗ МІЖНАРОДНОЇ ТОРГІВЛІ МАШИНАМИ І ОБЛАДНАННЯМ КРАЇНАМИ ЄС

2.1. Сучасний стан світової торгівлі машинами та обладнанням в умовах економічної нестабільності

У 2023 році обсяг світової торгівлі машинами сягнув \$5,94 трлн, що на 1,58% менше, ніж у 2022 році, коли обсяг торгівлі становив \$6,04 трлн. За останні п'ять років обсяг торгівлі у цій категорії зростав у річному обчисленні на 3,51%.

Серед 21 товару, проданих у 2023 році, машини посіли 1-е місце за вартістю світової торгівлі, становивши 26,3% світової торгівлі. Відповідно до індексу складності продукту (PCI), це був 1-й за складністю продукт із 21 зі значенням PCI 0,96. У 2023 році провідними експортерами машин були Китай (\$1,63 трлн), Німеччина (\$430 млрд) та США (\$412 млрд), які наведені на рис. 2.1. .

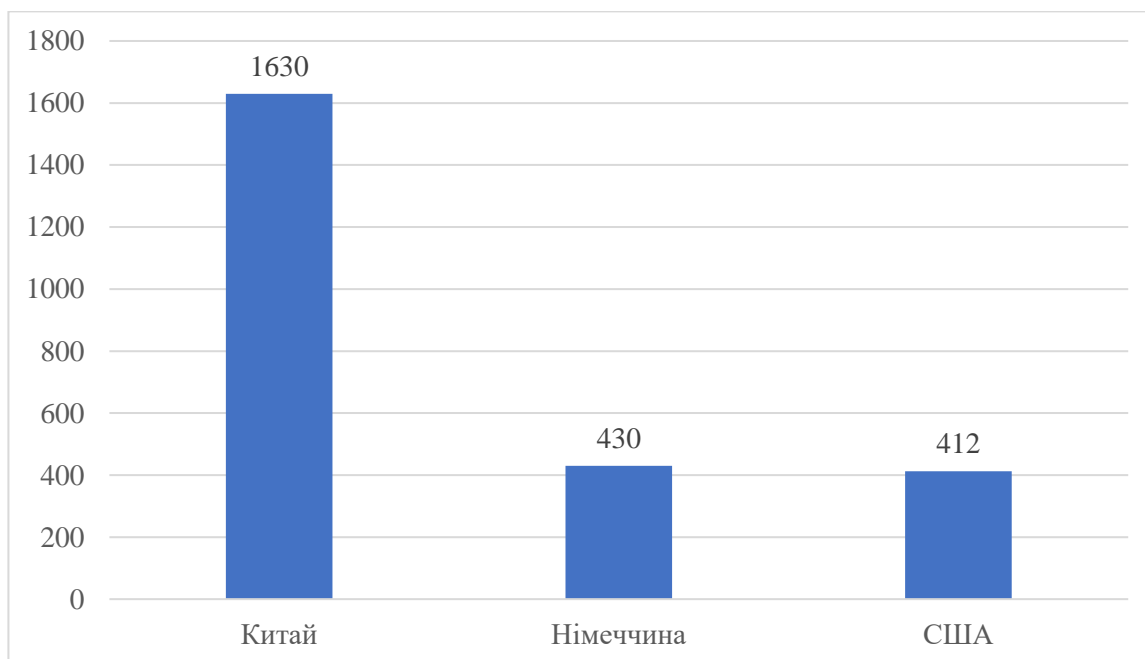


Рис.2.1 – Основні експортери машин у 2023 р. (млрд \$)

Джерело: складено автором на основі [8]

У тому ж році основними імпортерами машин були США (\$911 млрд), Китай (\$521 млрд) та Гонконг (\$407 млрд), які наведені на рис 2.2.

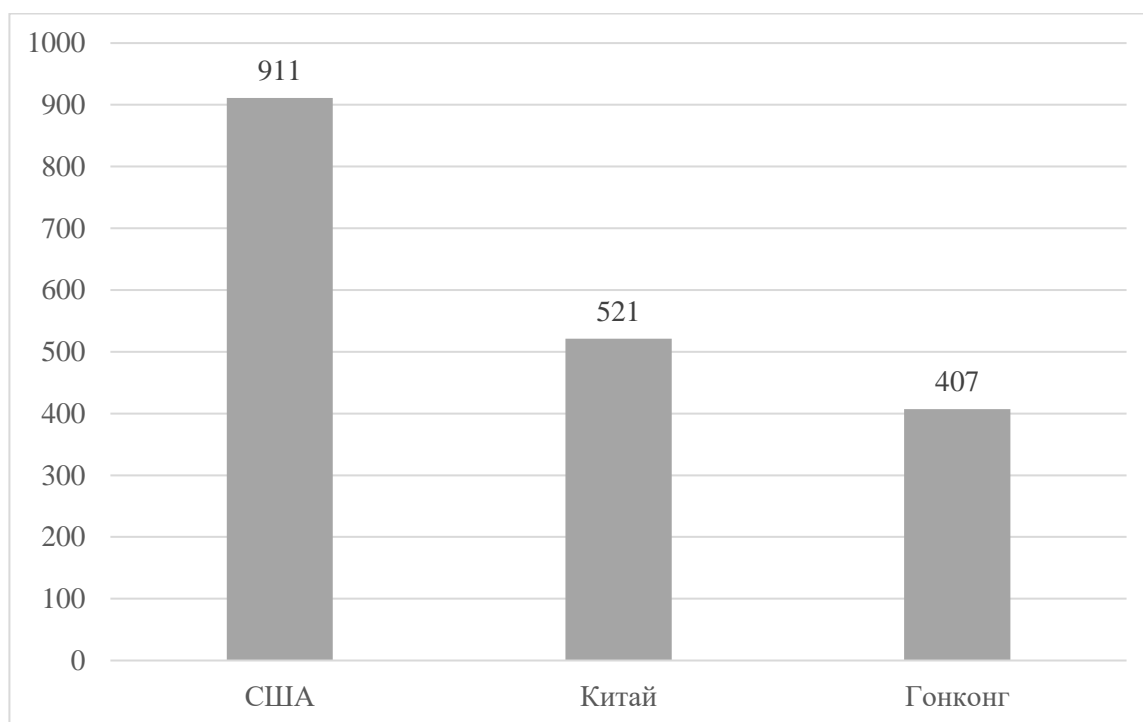


Рис.2.2 – Основні імпортери машин у 2023 р. (млрд \$)

Джерело: складено автором на основі [9]

У 2023 році країнами з найбільшим торговим профіцитом у категорії «Машини» були Китай (1,11 трлн дол. США), Китайський Тайбей (235 млрд дол. США) та Південна Корея (133 млрд дол. США). І навпаки, країнами з найбільшим торговим дефіцитом у категорії «Машини» були США (-499 млрд дол. США), Гонконг (-357 млрд дол. США) та Канада (-70,1 млрд дол. США).

У 2023 році найбільш продаваними побічними продуктами у світі в категорії «Машини» з розбивкою за рівнем HS4 були інтегральні схеми (\$910 млрд), мовне обладнання (\$619 млрд) та комп'ютери (\$323 млрд) [53].

У наведеній нижче табл. 2.1, в якій наводяться дані про показники світового експорту машин та обладнання по секторах, додатково наголошується, що станом на кінець 2024 року більшість секторів продемонстрували позитивні ознаки.

Таблиця 2.1 - Світовий експорт машин по секторам: річні зміни у постійних цінах

Показники	2023 год	1-а половина 2024 г.	3-а квартал 2024 г.	4-а квартал 2024 г.	Січ-Грудень 2024
Машини для виробництва паперу	- 1.2	- 5.9	-10.4	- 6.5	- 7.2
Напівпровідникове обладнання	- 9,8	+ 8.6	+11.7	+18.5	+12.1
Металообробне обладнання	+ 8.1	+ 3.0	- 4,5	+ 6.8	+ 2.3
Інструменти для різання металу	+ 7.2	- 3.8	- 4.9	- 7.8	- 5.2
Верстати для обробки твердих матеріалів	- 8.1	+ 4.4	+ 5.4	+ 6.1	+ 5.1
Екструзійне обладнання	+ 3.4	+ 3.9	+10.0	+13.3	+ 7.9
Текстильне обладнання	- 9.7	- 2.8	+ 4.7	+11.3	+ 2,5
Харчове обладнання	+ 2.1	+ 1.9	+ 3,5	+10.1	+ 4.4
Пакувальне обладнання	+ 9.1	+ 0,9	+11.5	+10.6	+ 6.1
Друковане обладнання	+ 8.1	- 3.6	+ 7.6	+ 9.3	+ 2.3
Інша спецтехніка	- 2.4	+ 5.4	+15.3	+13.2	+ 9.9
Загальний	- 1.3	+ 2.6	+ 7.0	+ 9.1	+ 5.4

Джерело: складено автором на основі [68]

Як можна побачити в табл. 2.1, значне прискорення та позитивна динаміка відбувається у наступних секторах:

- машини для виробництва напівпровідників: завдяки двозначному зростанню у другій половині року (+15,2% у річному обчисленні у постійних цінах) світовий експорт у цьому секторі завершив 2024 рік з передбачуваним зростанням у річному обчисленні більш ніж на 12 процентних пунктів (більш ніж компенсувавши зниження, зафіксоване в 3%);

- екструзійне обладнання: після помірного зростання у 2023 році (+3,4% у річному обчисленні у постійних цінах) та першій половині 2024 року (+3,9% у річному обчисленні), друга половина минулого року продемонструвала значне прискорення світового експорту (+11,7% у річному обчисленні). зростання приблизно на 8 процентних пунктів у постійних цінах;

- пакувальне обладнання: після незначно позитивної першої половини минулого року (+0,9% у річному обчисленні у постійних цінах) у другій половині

2024 року спостерігалось значне прискорення світового експорту (+11% у річному обчисленні у постійних цінах), що призвело до сильного позитивного результату за 1% за підсумками року (+ цінах), повторивши показники попереднього року;

– харчове машинобудування: завдяки значному посиленню зростання в останньому кварталі минулого року (+10,1% у річному обчисленні у постійних цінах) світовий експорт у цьому секторі зумів завершити 2024 рік зі зростанням на 4,4 процентних пункти у річному обчисленні у постійних цінах, перевищивши і без того позитивний;

– металообробне обладнання: і в цьому випадку прискорення у четвертому кварталі минулого року (+6,8% у річному обчисленні у постійних цінах) дозволило світовому експорту в цьому секторі завершити 2024 рік на позитивній території (+2,3% у річному обчисленні у постійних цінах), підтвердивши знак «плюс»0, вже 0;

– поліграфічне та видавниче обладнання: після спаду в першій половині року (-3,6% у річному обчисленні у постійних цінах) поступове зміцнення зростання у другій половині минулого року (+8,4% у річному обчисленні в постійних цінах) дозволило світовому експорту в цьому секторі завершити 2024 рік із зростанням у 2 цінах, підтвердивши знак «плюс», уже зафіксований у середньому показнику 2023 року; інше спеціальне обладнання: завдяки значному прискоренню зростання у другій половині минулого року (+14,2% у річному обчисленні у постійних цінах) світовий експорт у цьому секторі зумів завершити 2024 рік зі зростанням приблизно на 10 процентних пунктів у річному обчисленні у постійних цінах, повністю компенсувавши втрати, понесені [21];

Покращується динаміка, але недостатньо, щоб компенсувати спад 2023 року в наступних секторах:

– верстати для обробки твердих матеріалів 10: незважаючи на помірне поліпшення у другій половині минулого року (+5,8% у річному обчисленні у постійних цінах), остаточний результат 2024 року по світовому експорту в цьому секторі (+5,1% у річному обчисленні у постійних цінах) виявився недостатнім, щоб повністю компенсувати;

– текстильне машинобудування: завдяки особливо сильному четвертому кварталу 2024 року (+11,3% у річному обчисленні в постійних цінах) світовий експорт у цьому секторі завершив рік з помірним загальним зростанням (+2,5% у річному обчисленні в постійних цінах), що, однак, виявилось недостатнім для компенсації² (-9,7% у постійних цінах).

У негативній зоні, як і раніше, знаходяться такі сектори [49]:

– верстати для обробки металів: через те, що друга половина року все ще перебуває на негативній території (-6,5% у річному обчисленні в постійних цінах), після зниження на -3,8% у річному обчисленні в першій половині року, у 2024 році світовий експорт у цьому секторі знизився в середньому за більш ніж на 5 зрівши нанівець зростання, зафіксоване у 2023 році (+7,2% у постійних цінах);

– папероробне обладнання: річний спад більш ніж на 8 процентних пунктів (у постійних цінах) у другій половині 2024 року призвів до скорочення світового експорту в цьому секторі більш ніж на 7 процентних пунктів до кінця року (зміна в річному обчисленні в постійних цінах), що ще більше посилило спад¹, що спостерігався цінах). У 2023 році на машини та транспортне обладнання припало 40% усіх товарів, що експортуються з ЄС, та 32% усіх товарів, що імпортуються до ЄС.

У 2023 році США (33%) були основним напрямом експорту лікарських засобів та фармацевтичної продукції з ЄС, а також основним джерелом імпорту до ЄС (39%). Країни ЄС беруть активну участь у ланцюгах доданої вартості, спеціалізуючись на виробництві хімічного, транспортного та електричного обладнання. Наприклад, Польща та Угорщина після приєднання до ЄС стали частиною вертикальних ланцюгів виробництва. Останнім часом у міжнародній торгівлі машинами та обладнанням між країнами ЄС та іншими державами спостерігаються цікаві тенденції.

Експорт та імпорт: у четвертому кварталі 2024 року експорт машин і транспортних засобів з ЄС скоротився на 2 мільярди євро (-0,8%), тоді як імпорт

значно скоротився на 6,2 мільярда євро (-3,0%). Незважаючи на ці падіння, ЄС зберіг активне сальдо торгівлі машинами та транспортними засобами [17].

Основними торговими партнерами ЄС щодо машин і обладнання є Китай, Сполучені Штати та Великобританія. Однак ЄС зафіксував дефіцит торгового балансу з Китаєм, насамперед за рахунок техніки та транспортних засобів.

Загальний торговельний баланс: торговельний баланс ЄС товарами залишався позитивним із профіцитом у 27 мільярдів євро в 4 кварталі 2024 року. Нідерланди є найбільшим експортером машин та транспортного обладнання в Євросоюзі, маючи у 2023 році позитивне сальдо у цій категорії товарів у розмірі 86 млрд євро. Планування та пильну увагу до деталей важливі при імпорті машин та обладнання, особливо коли йдеться про управління митними процедурами та місцевими законами. У кожній країні є свої правила, деякі з яких можуть вимагати сертифікації або інспекції, наприклад, дозвіл FDA для медичного обладнання або інспекції безпеки для будівельного обладнання. Вартість продукту, код HS та будь-які застосовні торгові угоди — ось деякі зі змінних, які впливають на митні збори, податки та тарифи [53].

Багато компаній працюють з експедиторами для обробки вантажу та митними брокерами, щоб переконатися, що вся документація в порядку, щоб спростити процедуру. Крім того, пам'ятайте про страхування; незалежно від того, чи ваше обладнання є дорогим або крихким, його захист під час транспортування має важливе значення для запобігання можливим пошкодженням.

Залежно від країни призначення експорт обладнання часто тягне за собою тарифи, як імпорт обладнання. Відповідно до деяких торгових угод деякі країни пропонують знижені тарифи або взагалі не пропонують тарифів. Угода про вільну торгівлю може, наприклад, знизити або скасувати тарифи на певні види обладнання. Автомобільна промисловість зазнала значних змін в останні роки, зі зростанням виробництва нових виробників на ринках, що розвиваються, в той час як традиційні виробники автомобілів зіткнулися зі структурними проблемами, пов'язаними з падінням внутрішніх продажів і надмірними

потужностями. У галузі, як і раніше, домінує невелика кількість глобальних гравців, які, як правило, присутні на більшості континентів у результаті поглинань, спільних підприємств, альянсів та інших форм співробітництва. Автомобільна промисловість часто розглядається як піонер нових методів промислової організації та є провідним представником глобальних ланцюжків створення вартості, закупаючи проміжні ресурси по всьому світу та поставляючи їх «точно вчасно» для збирання.

В той час, як виробництво автомобілів географічно диверсифікувалося, автомобільна промисловість Європи сконцентрована в руках невеликої кількості груп, включаючи Volkswagen, Daimler, BMW, Fiat Chrysler, PSA та Renault. Слід також зазначити, що закордонні автовиробники мають значну присутність у виробництві автомобілів на єдиному європейському ринку, наприклад: General Motors у Німеччині та Австрії; Ford у Іспанії; або Hyundai у Чехії. Важливо відзначити, що нижченаведена статистика відноситься до імпорту та експорту автомобілів між національними територіями, незалежно від власності на виробничі потужності, де ці автомобілі виробляються [15].

Частка експорту автомобілів у країнах ЄС за 2023р. представлена на рис. 2.3.

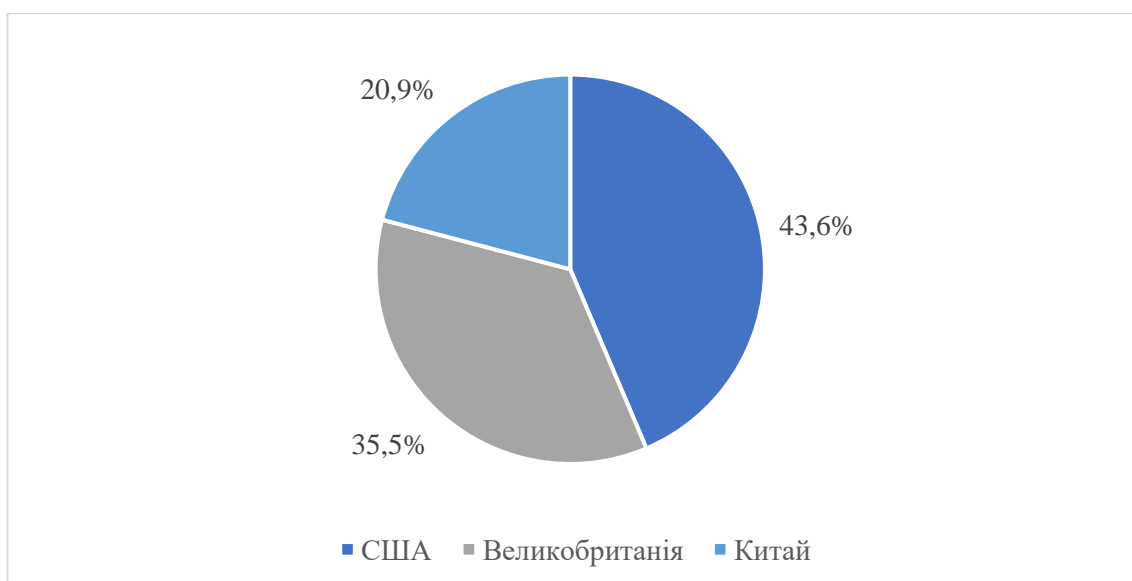


Рис.2.3 – Частка експорту автомобілів у країнах ЄС за 2023р.

Джерело: складено автором на основі [49]

У 2023 році основними країнами призначення експорту автомобілів з ЄС були США (23,0% від загального обсягу) та Великобританія (18,7%), тоді як Китай (11,0%) був третім за величиною пунктом призначення.

Цікаво відзначити, що, хоча частка експорту ЄС, який спрямовується до США та Великобританії, знизилася на 6,5 п. п. та 15,7 п. п. відповідно в період з 2002 по 2023 рік частка експорту, що направляється до Китаю, зросла на 9,7 п. п. п.

Частка імпорту автомобілів у країнах ЄС за 2023 рік наведена на рис. 2.4.

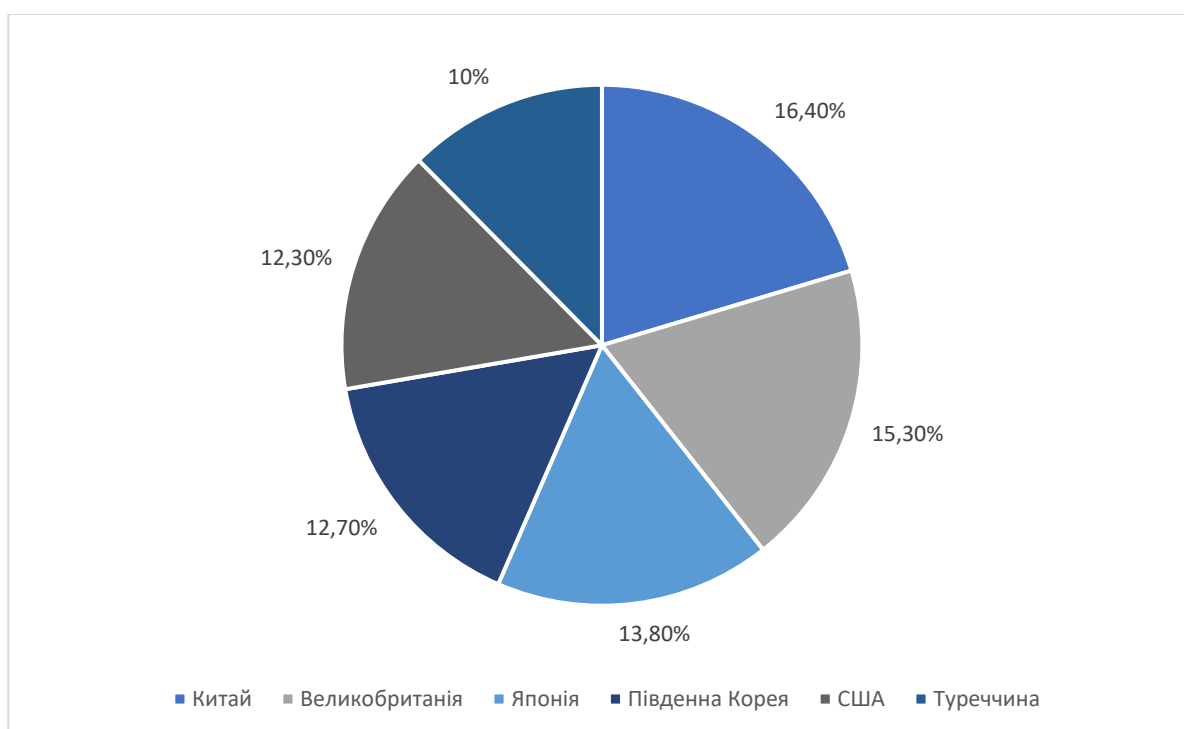


Рис.2.4 – Частка імпорту автомобілів у країнах ЄС у 2023 р.

Джерело: складено автором на основі [49]

Майже чотири п'яті імпорту автомобілів до ЄС у 2023 році припали на 6 країн: Китай (16,4% від загального обсягу), Сполучене Королівство (15,3%), Японія (13,8%), Південна Корея (12,7%), США (12,3%) та Туреччина (10,0%). Цікаво відзначити швидке зниження частки імпорту автомобілів до ЄС, що походила з Японії (-18,0 п. п.) та Сполученого Королівства (-19,5 п. п.). Ці події

відображають створення японських виробничих баз у ЄС, а також зростаючу частку Китаю (+16,4 п. п.), Туреччини (+6,5 п. п.) та Мексики (+5,5 п. п.) [49].

Німеччина була, безумовно, провідним експортером автомобілів серед держав-членів ЄС у 2023 році. Більше половини (52,8%) всіх автомобілів, експортованих з ЄС, було вироблено в Німеччині, набагато випередивши Словаччину (7,5%), Іспанію (6,2%), Бельгію (5,9%) та Італію (5,8%); жодна з інших держав-членів не припадало понад 5,0% експорту.

Сполучені Штати були основним ринком для автомобілів, що експортуються з Німеччини, тоді як Німеччина була найбільшим експортером для більшості держав-членів. Німеччина також була найбільшим імпортером автомобілів серед держав-членів ЄС у 2023 році; на її частку припало 31,3% імпорту з-за меж ЄС, за нею слідує Бельгія (20,1%). Найбільша частка німецького імпорту припала на Сполучені Штати, тоді як Німеччина була основним джерелом імпорту для Бельгії та більшості інших держав-членів [50].

Машинобудування виступає однією з найважливіших та найскладніших галузей обробної промисловості та являється складовою високотехнологічної продукції. Воно включає понад 70 спеціалізованих галузей та близько 300 видів виробництв, що забезпечують широкий спектр продукції промислово-технічного призначення. На рис. 2.5 представимо динаміку торгівлі ЄС високотехнологічною продукцією.

Міжнародна торгівля високотехнологічною продукцією збільшилася протягом останнього десятиліття. Декілька досліджень показують, що як імпорт, так і експорт високотехнологічної продукції надають позитивний вплив на конкурентоспроможність. Високотехнологічна продукція також відіграє важливу роль у політичних цілях Європейської комісії «Довкілля та клімат», «Наше цифрове майбутнє» та «Робочі місця та економіка».

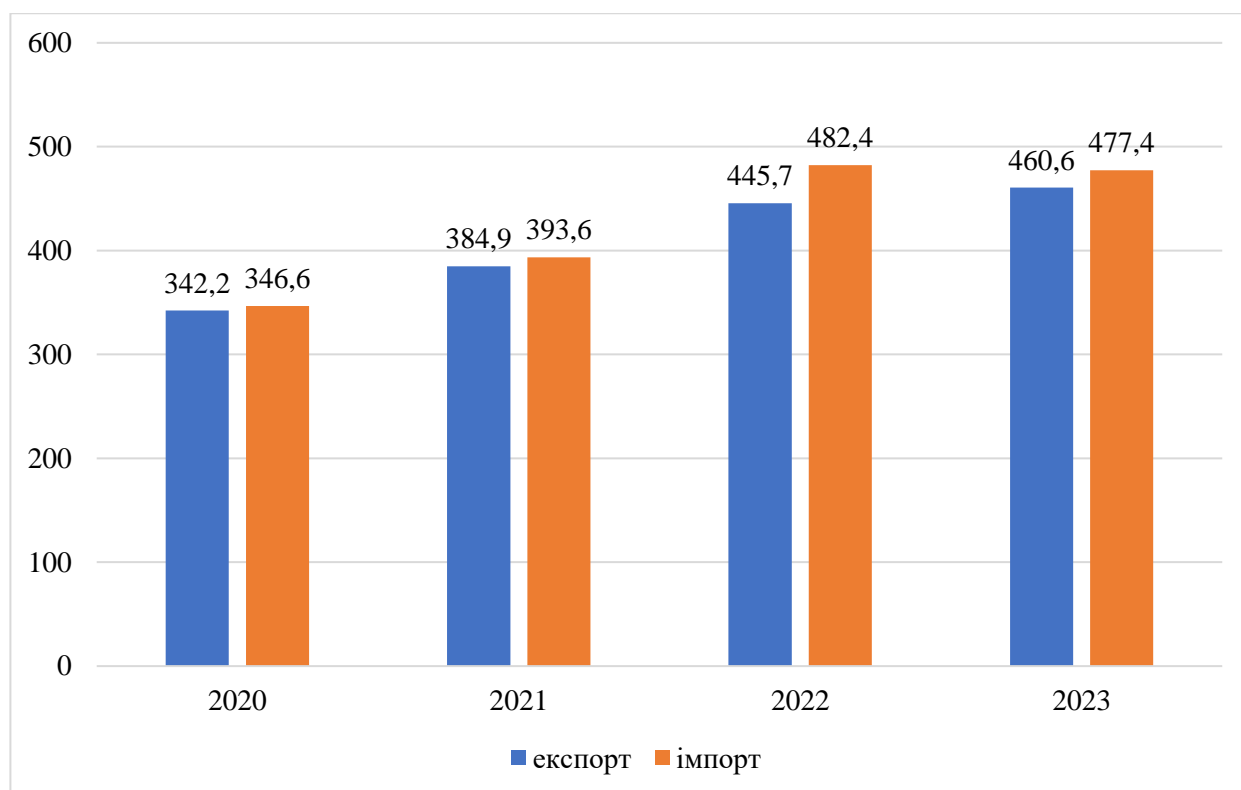


Рис.2.5 - Динаміка торгівлі ЄС високотехнологічною продукцією за 2020-2023 роки, млрд.євро

Джерело: складено автором на основі [17]

Щодо торгівлі високотехнологічною продукцією за межами ЄС, то основні висновки цієї статті такі: загальний обсяг торгівлі високотехнологічною продукцією за межами ЄС збільшився в період з 2020 до 2023 року, при цьому середньорічний приріст склав 6,4%; частка високотехнологічної продукції у загальному обсязі торгівлі за межами ЄС збільшилася до 18,5% у 2023 році; основним партнером з імпорту високотехнологічної продукції ЄС був Китай; основним партнером експорту високотехнологічної продукції з ЄС були США; обсяг продажів високотехнологічної продукції збільшився до 406 млрд євро у 2023 році [12].

У 2023 році для 3 (Китай, Тайвань та В'єтнам) із 6 провідних партнерів найбільшою категорією імпорту високотехнологічної продукції в ЄС була електроніка-телекомунікації; для Швейцарії це була фармацевтика, а для США та Великобританії – аерокосмічна промисловість. США були провідним партнером у галузі наукових приладів, фармацевтики, аерокосмічної

промисловості, неелектричного машинобудування та озброєння. Для електроніки-телекомунікацій, комп'ютерів та офісної техніки та електротехнічного обладнання найбільшим партнером був Китай, а для хімії – Великобританія [14].

У період з 2020 по 2023 рік імпорт високотехнологічних товарів найбільше збільшився з Китаю (€78 млрд), США (€59 млрд) та Тайваню (€21 млрд). Головною категорією, що зробила внесок у збільшення імпорту з Китаю та Тайваню, стали комп'ютери та офісні машини з €54 млрд і €11 млрд відповідно. Головною категорією, що зробила внесок у збільшення імпорту зі США, стали електроустаткування (€25 млрд) та наукові прилади (€18 млрд) [49].

Країни Європейського Союзу відіграють провідну роль у цьому секторі, забезпечуючи близько 37% загального обсягу світової торгівлі машинобудівною продукцією. (табл. 2.2).

Таблиця 2.2 - Питома вага ЄС у розвитку галузі машинобудування (%)

Країна	Виробництво	Умовно чиста продукція	Зайнятість
Німеччина	38,0	41,5	34,1
Італія	19,1	15,6	15,1
Франція	7,9	7,9	8,6
Великобританія	6,3	7,1	6,6
Іспанія	3,9	3,9	4,1
Польща	1,9	2,3	4,8
Чехія	2	1,9	4,5
Словаччина	0,5	0,4	1,3
Інші країни ЄС	18,4	19,4	20,9

Джерело: складено автором на основі [15]

Протягом останніх 10–15 років середньорічні темпи приросту випуску машинобудівної продукції у ЄС дещо знизилися і становили лише 1,1%. Зайнятість у галузі протягом 2010–2020 рр. скорочувалася на 1,5% на рік.

У сучасних умовах спостерігається стійка тенденція до перенесення машинобудівних потужностей із західних країн у східному напрямку,

насамперед до Китаю. Основною причиною цього процесу є значно нижчі питомі трудові витрати в Китаї: вони вдвічі менші, ніж у Японії, утричі — порівняно з США, і майже вп'ятеро — у порівнянні з країнами Європейського Союзу. Водночас, рівень продуктивності праці у країнах ЄС становить близько 54 тисяч доларів на одного працівника, у США — 91 тисячу доларів, а в Японії — 97 тисяч доларів [46].

За рівнем розвитку машинобудівної галузі країни ЄС умовно поділяють на чотири групи:

1. До першої належать провідні промислово розвинені країни — Німеччина, Італія, Франція та Велика Британія.

2. Другу групу становлять такі держави, як Іспанія, Португалія, Швейцарія, Швеція та Фінляндія.

3. До третьої групи відносяться країни Центральної Європи — Польща, Чехія, Словаччина, Словенія, Румунія та Болгарія.

4. Четверта група охоплює європейські держави, які раніше входили до складу Радянського Союзу або Югославії та прагнуть у майбутньому приєднатися до Європейського Союзу. Серед них — Сербія, Чорногорія, Північна Македонія, а також Україна.

На рис.2.6 представимо динаміку обсягів реалізації машин та обладнання країн ЄС за 2020-2024 роки.

Графік демонструє стабільне зростання обсягів експорту машин та обладнання з Європейського Союзу протягом останніх п'яти років. У 2020 році експорт становив 110,5 млрд євро, що було мінімальним значенням за період — імовірно, через наслідки пандемії COVID-19. У наступні роки спостерігається поступове відновлення, з особливо вираженим стрибком у 2023 році до 132,5 млрд євро, що відповідає зростанню попиту на технологічні рішення, автоматизацію та «зелені» технології [53].

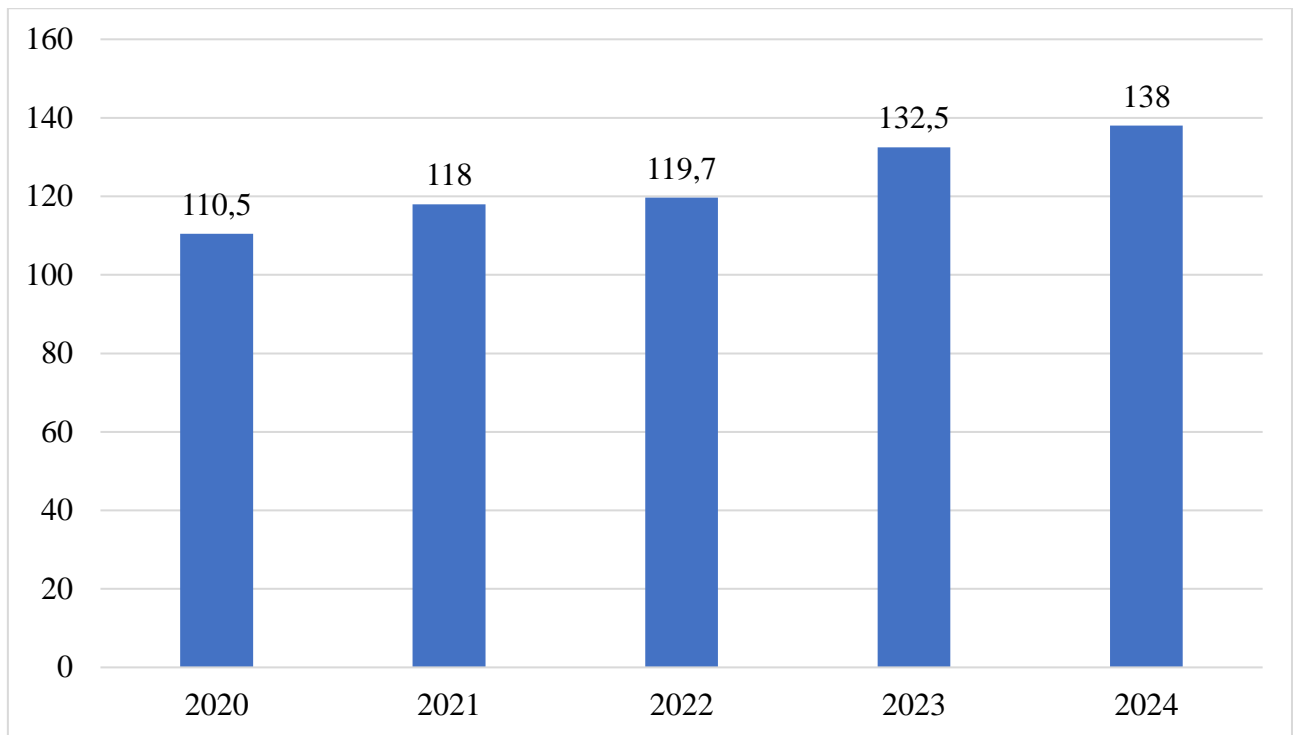


Рис.2.6 - Динаміка обсягів експорту машин та обладнання країн ЄС за 2020-2024 роки, млрд.євро

Джерело: складено автором на основі [21]

У 2024 році експорт досяг 138,0 млрд євро, що свідчить про зміцнення позицій ЄС як одного з лідерів світового ринку технологічного обладнання. Це зростання є результатом посилення виробництва високотехнологічної продукції, збільшення інвестицій у НДДКР та розширення зовнішньоекономічних зв'язків ЄС.

ЄС отримав загалом 142,8 млрд. доларів США профіциту у світовій торгівлі в 2023 році. Цей позитивний грошовий потік компенсує торговий дефіцит у розмірі -325,2 млрд. доларів США в 2022 році. Наступні типи постачання товарів ЄС є позитивним чистим експортом або профіцитом торгового балансу. Investopedia визначає чистий експорт як вартість загального експорту країни за вирахуванням вартості її загального імпорту [11].

Чистий експорт є сумою, яку іноземні витрати на товари чи послуги рідної країни перевищують або відстають від витрат рідної країни на іноземні товари або послуги (табл. 2.3).

Таблиця 2.3 - Динаміка чистого експорту ЄС у 2022-2023 роках, млрд.євро

Назва	2022р.	2023р.	Темп приросту, %
Машини, включаючи комп'ютери	77,53	164,6	52,9
Фармацевтика	170,33	161,6	-5,4
Транспортні засоби	131,32	145,1	9,5
Оптична, технічна, медична апаратура	42,36	48,3	12,3
Парфумерія, косметика	29,88	33,8	11,6
Напої, спиртні напої, оцет	30,84	30,6	-0,8
Літаки, космічні апарати	7,94	29,1	72,7
Зернові/молочні продукти	18,73	19,8	5,4

Джерело: складено автором на основі [49]

В табл. 2.3 представлений експорт із ЄС, що призводить до негативного чистого експорту чи дефіциту торговельного балансу. Цей негативний чистий експорт виявляє категорії продуктів, де іноземні витрати на товари, що експортуються з ЄС, відстають від витрат Європейського союзу на імпортовану продукцію.

ЄС має вкрай негативний чистий експорт і, отже, глибокий дефіцит міжнародної торгівлі за категорією мінерального палива, зокрема сирої нафти та, меншою мірою, нафтових газів та вугілля.

З континентальної точки зору майже три чверті (72,8%) експорту ЄС за вартістю були поставлені в інші європейські країни. Країни-члени ЄС купили 61,1% від загальної вартості експортованих ЄС товарів у 2023 році у країн-членів ЄС, що нижче за 61,7% у 2022 році. ЄС відправив ще 12,8% продукції покупцям в Азії та ще 9,4% до Північної Америки. Найменші відсотки пішли в Африку (2,6%), Латинську Америку (1,7%), за винятком Мексики, але включаючи Карибський басейн, та Океанію (0,7%) на чолі з Австралією та Новою Зеландією.

Враховуючи населення Європейського союзу в 449,2 млн. чоловік, його загальний експорт у розмірі 6,959 трлн доларів США в 2023 році означає приблизно 15 500 доларів США у продажах товарів міжнародної торгівлі на кожного резидента ЄС.

До топ-100 рейтингу Forbes Global 2000 увійшли близько 20 корпорацій зі штаб-квартирами у ЄС. Нижче наведено вибрані приклади провідних компаній ЄС, які займаються експортною діяльністю.

Anheuser-Busch InBev (напої)

BASF (диверсифікована хімія)

BMW Group (автомобілі)

Daimler (автомобілі)

Enel (електрика, газ)

Royal Dutch Shell (нафта, газ)

Siemens (промисловий/технологічний конгломерат)

TotalEnergies (нафта, газ)

Volkswagen Group (автомобілі) [8].

Країни ЄС випереджають США та Японію за відносними показниками інтенсивності наукових досліджень та розробок. Це забезпечує порівняльні конкурентні переваги. Особливо сильні позиції країн ЄС у сфері досліджень та розробок у галузі механіки та матеріалознавства.

Однією з довгострокових тенденцій розвитку машинобудування є спеціалізація підприємств у певних ринкових сегментах та їх орієнтація на клієнтів із специфічними потребами. У той самий час підприємства цієї галузі прагнуть розширення виробничої номенклатури у межах обраного сегмента діяльності. Для того, щоб стати авторитетними постачальниками, підприємства машинобудування прагнуть пропонувати клієнтам будь-які продукти та послуги, які клієнт може запросити. Це підвищує важливість системного підходу до розробки нової продукції, що забезпечує можливість створення нових виробів для будь-яких користувачів, формує інноваційний процес.

Інтеграція різноманітних технологій та співробітництво технічних фахівців із різних напрямів науки та техніки вважається сильною стороною підприємств машинобудування ЄС. Наявність такого підходу у виробництві дозволяє використовувати наявні переваги у глобальному ринковому суперництві, протистояти натиску конкурентів, які використовують ціни як інструмент боротьби за покупця [12].

Багато машинобудівних компаній розширюють зарубіжну присутність. Європейські фірми, зайняті випуском машин і устаткування, мають свої промислові підприємства переважно у країнах Азії. Ці підприємства нині стають невід'ємною частиною ланцюжків створення вартості. Практика показала, що підприємства, розташовані в країнах Азії, зазвичай виконують великі замовлення середньотехнологічної продукції, тоді як у країнах Європи та в інших промислово розвинених державах підвищується частка дрібносерійного виробництва та одиничної продукції, що виготовляється на замовлення. Такий поділ праці між підприємствами, розташованими у країнах

Азії та підприємствами у промислово розвинених державах дає можливість машинобудівним фірмам індустриальних держав залишатися конкурентоспроможними за цінами на пропоновану середньотехнологічну продукцію. на

На ринку продукції зі звичайним рівнем технологій кооперація дозволяє машинобудівним фірмам використовувати комплектуючі вузли своїх азіатських підприємств для їх включення до складу устаткування, що продається, і таким чином витримувати ринкову конкуренцію. У машинобудівному виробництві триває процес структурних змін, викликаних поглибленою спеціалізацією в умовах глобалізації.

Загалом конкурентоспроможність машинобудування ЄС порівняно зі Сполученими Штатами та Японією досить сильна. Тим не менш, зазначається скорочення зайнятості малокваліфікованої робочої сили, яке компенсується новими можливостями. У нових країнах-членах ЄС виробництво

машинотехнічної продукції відчуває гостру конкуренцію із боку виробничих підприємств, що у країнах Азії [13].

Велика група промислово розвинених країн Європи (особливо Нідерланди, Бельгія, Швеція, Швейцарія, Чехія, Іспанія, Польща та ін.), нових індустріальних країн (особливо Республіка Корея, Сінгапур, Бразилія, Мексика) та деякі країни Азії зі сформованою структурою господарства (наприклад, Індія, Туреччина) спеціалізуються на випуску окремих видів машинобудівної продукції, з якими вони виходять на світовий ринок.

До найбільших експортерів машинно-технічної продукції належать Франція, Нідерланди, які характеризуються досить значною вагою у світовій торгівлі. Інші важливі експортери: у Європі – Бельгія, Іспанія, Чехія, Швейцарія.

2.2. Проблеми та перспективи розвитку міжнародної торгівлі машинами та обладнанням країнами ЄС

На європейську торгівлю машинобудуванням впливають різні фактори, зокрема технологічний прогрес, цілі сталого розвитку та вимоги ринку. Основними тенденціями є:

1. Сільськогосподарська техніка: на європейському ринку сільськогосподарської техніки спостерігаються коливання, у 2024 році кількість зареєстрованих тракторів була найнижчою за 10 років. Однак, незважаючи на невизначеність, є позитивні зміни в техніці для пасовищ.

2. Промислове обладнання: у 2024 році ринок промислового обладнання в Європі оцінювався в 106,4 мільярда доларів США, а до 2034 року він, за прогнозами, зросте до 151,7 мільярда доларів США. Це зростання зумовлено прогресом у технологіях Індустрії 4.0, таких як Інтернет речей, ШІ та робототехніка, а також інвестиціями в проекти з відновлюваної енергетики.

3. Торгівля всередині ЄС: промислова продукція домінує в торгівлі всередині ЄС, на яку припадає чотири п'ятих від загального експорту в 2023 році.

Проте спостерігається незначне зниження експорту товарів всередині ЄС, зі зниженням на 2,4% у 2023 році порівняно з попереднім роком [9].

Машинобудування, один із ключових секторів європейської промисловості, зафіксувало значний спад виробництва. У Німеччині, найбільшому виробнику машин ЄС, виробництво впало на 8,5% у вересні порівняно з попереднім роком. Автомобільна промисловість також зіткнулася з невдачами: у першій половині 2024 року виторг німецького автомобільного сектора знизився на 4,7% у річному обчисленні, а виробництво автомобілів у вересні скоротилося на 6,9%. Це показує, що навіть провідні галузі не застраховані від перетворень, що відбуваються.

Машинобудівна промисловість стикається з низкою проблем: від складнощів глобального ланцюжка поставок до витрат і жорстких правил відповідності. У 2024 році європейська промисловість склалася зі значним спадом, особливо в секторі машинобудування та автомобільної промисловості. Ці події також вплинули на ринок замовлених машин: високоякісне обладнання автомобільної промисловості стало більш доступним, у той час як підприємства все частіше вибирали економічно ефективні замовлені машини, щоб скоротити інвестиційні витрати — явна тенденція в невизначений час.

Економіка Європейського союзу в 2024 році знаходилася в складній фазі, позначеною постійними труднощами і лише поступовим відновленням.

Ці події мали прямий вплив на ринок уживаних машин. Скорочення обсягів замовлень у машинобудуванні призвело до того, що компанії скоротили потужності та розпродали надлишки обладнання. Одночасно з цим трансформація автомобільної промисловості вивела значну кількість машин із традиційного виробництва на ринок уживаних машин, збільшивши доступність високоякісного обладнання.

Попит помітно змінився. Компанії, що зіткнулися з економічною невизначеністю, уникали великих інвестицій і зверталися до старих машин, щоб заощадити кошти. У той час, як недороге універсальне обладнання залишалося затребуваним, апетит до дорогих спеціалізованих машин знизився. Незважаючи

на ці відмінності, ринок уживаних машин загалом продемонстрував зростання: у 2024 році промисловий аукціонний будинок Surplex продав приблизно на 5% більше машин та обладнання, ніж у попередньому році [8].

Низка подій у торговельній політиці за останні два роки вказують на те, що торговельні відносини можуть змінитися найближчими роками. Ключовий гравець глобальної інтеграції з часів Другої світової війни, Сполучені Штати (США), посіли інший підхід до торгових відносин. Наприклад, США вирішили вийти з Транстихоокеанського партнерства (ТТП) у 2017 році та запровадили тарифи на сталь та алюміній відповідно до розділу 232 Закону про розширення торгівлі, починаючи з березня 2018 року, на що деякі країни відреагували тарифними заходами на імпорт із США [14].

З 4 березня 2025 року нові мита США — 25% на імпорт із Канади та Мексики (10% на канадські енергоносії) та 10% на китайські товари — сигналізують про зміну торговельного ландшафту за президента Дональда Трампа. Європейські компанії, особливо ті, які експортують або виробляють у США, піддаються пильній увазі після попередження Трампа від 3 березня про 25%-не мито на товари ЄС, націлене на автомобілі, сільське господарство та багато іншого. Для компаній у сфері виробництва, продуктів харчування та напоїв, машинобудування та способу життя, особливо італійських гравців, ставки високі [7].

Перспективи торгівлі на 2025 рік затьмарені можливими змінами у політиці США, включаючи ширші мита, які можуть порушити глобальні ланцюжки створення вартості та вплинути на ключових торгових партнерів. Такі заходи ризикують викликати заходи у відповідь і хвильові ефекти, що зачіпають галузі та економіки по всьому ланцюжку поставок. Навіть проста загроза тарифів створює непередбачуваність, послаблюючи торгівлю, інвестиції та економічне зростання. Узагальнимо виклики для міжнародної торгівлі машинами та обладнанням ЄС, які представлені на рис. 2.7.

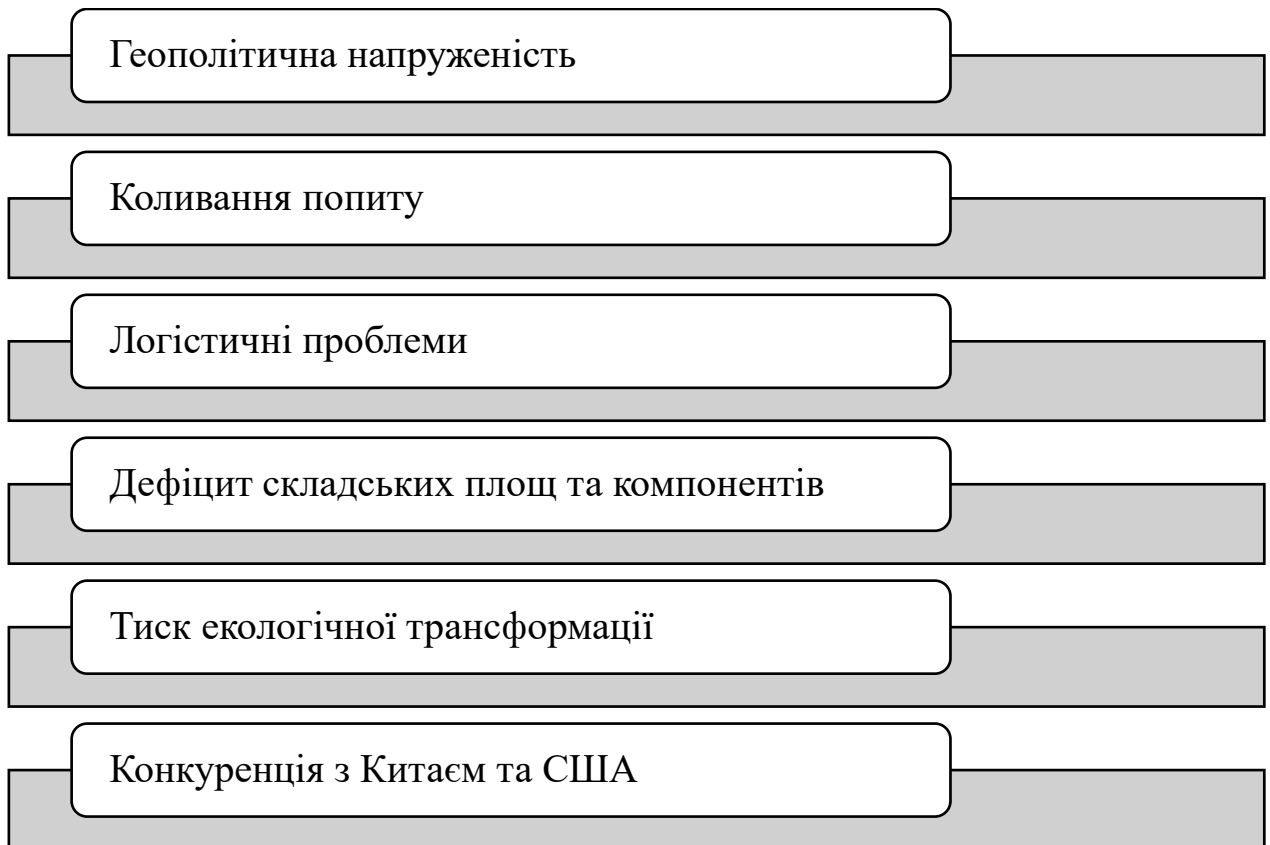


Рис.2.7 - Виклики для міжнародної торгівлі машинами та обладнанням ЄС

Джерело: розроблено автором

Сфера міжнародної торгівлі машинами та обладнанням у Європейському Союзі стикається з низкою серйозних викликів, які загострилися в умовах глобальної економічної та політичної нестабільності. Одним із ключових факторів є геополітична напруженість. Збройні конфлікти, зокрема війна в Україні, спричинили значні порушення глобальних ланцюгів постачання, викликали затримки в логістичних процесах і сприяли нестабільності на світових ринках. Додатковим ускладненням стали санкції та контрсанкції, які обмежують доступ до певних ринків та сировинних ресурсів.

російсько-українська війна, що розпочалася у 2022 році, має значний вплив на зовнішньоекономічну діяльність країн Європейського Союзу, зокрема на експорт машин та обладнання. Один із ключових наслідків — порушення традиційних логістичних маршрутів, які проходили через Україну та Росію. Це призвело до ускладнення постачань продукції до країн Східної Європи, Кавказу, Центральної Азії та Китаю. Компанії змушені адаптуватися до нових умов,

шукаючи альтернативні транспортні шляхи, зокрема через Балтію або Чорне море, що суттєво підвищує витрати на доставку [8].

Крім того, санкційна політика ЄС щодо росії обмежила експорт високотехнологічного обладнання до цієї країни, що негативно вплинуло на обсяги зовнішньої торгівлі для окремих європейських виробників, які раніше орієнтувалися на ринок рф. У відповідь на це компанії з країн ЄС активізували зусилля з диверсифікації зовнішньоекономічних зв'язків, зокрема за рахунок зміцнення торговельних зв'язків з Південно-Східною Азією, Близьким Сходом, Африкою та Латинською Америкою.

Додатковим викликом стала невизначеність на ринку сировини. Війна порушила постачання окремих важливих матеріалів з України, таких як залізна руда, кольорові метали, комплектуючі та інші компоненти, що використовуються у машинобудуванні. Це спричинило затримки у виробничих циклах та змусило виробників адаптувати свої постачальні ланцюги.

Ще одним важливим викликом є коливання попиту. В умовах економічної невизначеності інвестиції у придбання та модернізацію промислового обладнання скорочуються, а підприємства схильні відкладати оновлення основних засобів або шукати дешевші аналоги.

Проблеми логістики також негативно впливають на ефективність торгівлі. Зростання вартості перевезень, особливо контейнерних, призводить до підвищення собівартості продукції. Окрім цього, спостерігається дефіцит складських площ і критично важливих компонентів, зокрема мікрочипів, що ускладнює виробничі процеси.

Валютні ризики також відіграють важливу роль. Коливання курсу євро безпосередньо впливає на цінову конкурентоспроможність європейського експорту. Зростає імпортна інфляція, особливо у випадку закупівлі високотехнологічних комплектуючих [67].

Серйозним викликом для машинобудівної галузі є необхідність дотримання стандартів екологічної трансформації. Перехід до «зеленої» економіки супроводжується додатковими фінансовими витратами на

впровадження екологічно чистих технологій. Недотримання екологічних вимог може призвести до обмеження експорту до окремих країн.

Також слід зазначити зростаючу конкуренцію з боку таких країн, як Китай і США. Китайські виробники часто пропонують значно дешевші продукти, користуючись державною підтримкою. Водночас США активно стимулюють внутрішнє виробництво обладнання, реалізуючи програми індустріального відродження, що посилює їх позиції на глобальному ринку.

Країни ЄС є відносно схожим рівнем інституційного бекграунду, особливо в контексті загальної політичної структури міжнародної та інноваційної політики. Крім того, вільна міжнародна торгівля в рамках Європейського Союзу призводить до розрізнення інтернаціоналізації високотехнологічної промисловості в контексті всередині ЄС та за межами ЄС.

Високотехнологічна галузь визнана завдяки своїм специфічним особливостям, що відрізняють її від традиційних галузей. Компанії, що працюють у високотехнологічних галузях, стикаються зі швидкими змінами в технологіях, а також із потребою у знанні ринку та клієнтів, оскільки вони працюють у проактивній галузі з інноваційним динамізмом [5]. Вони є наукомісткими та технологічно інтенсивними та високонкуперентними [6, 7]. Технологічні компанії також вважаються високоризикованими та високоприбутковими [1]. Оскільки деякі високотехнологічні компанії ведуть свою діяльність на невеликих та глобальних нішевих ринках, вони реагують проактивно та швидко, щоб використати ринкові можливості.

Європа та інші країни, ймовірно, виграють від нижчих цін на товари, оскільки Китай та інші постраждалі експортери перенаправляють товари раніше призначені для ринку США. Нижчі відносні витрати на ресурси повинні підвищити конкурентоспроможність порівняно з американськими компаніями, що борються з більш високими витратами на ресурси, що вводяться, і порушеними ланцюжками поставок. Європа також виграс, оскільки різка зміна економічних та геополітичних пріоритетів США прискорює рух Європи до

більш згуртованої та скоординованої регіональної економічної, фінансової та оборонної політики [46].

Тарифна війна, швидше за все, уповільнить зростання в Азіатсько-Тихоокеанському регіоні, але не завдасть йому істотних збитків. Нижчі ціни на енергоносії та нижчі ціни на імпорт з Китаю мають знизити інфляцію та надати центральним банкам можливість пом'якшити грошово-кредитну політику для підтримки зростання у разі потреби. Китай, швидше за все, компенсує більшу частину впливу підвищення тарифів США за рахунок легшої фіскальної та грошово-кредитної політики та слабшого юаня.

Операційне середовище для бізнесу, ймовірно, стане складнішим для низки компаній на всіх ринках, але дисперсія продуктивності, ймовірно, буде високою. У той час як деякі компанії у виробничих/промислових підсекторах постраждають від більш високих тарифів США (наприклад, автомобілі та пов'язані з автомобілебудуванням компанії).

У нормативному середовищі, що впливає на машини, відбуваються серйозні зміни, які реагують на розвиток нових технологій. Головним з них є запропонований Регламент ЄС щодо машин. Ніколи раніше необхідність захисту довкілля не стояла так гостро у світовій свідомості. Регулюючі органи швидко реагують, вживаючи заходів, спрямованих на мінімізацію впливу продукції на довкілля. В результаті доводиться мати справу із ще більшою кількістю регулювання 29 червня 2023 року в Офіційному журналі Європейського Союзу було опубліковано Регламент (ЄС) № 1230/2023 (далі також іменованій «Регламент з машин» або просто «Регламент») [9].

Законодавчі нововведення привносять інноваційний потенціал у весь сектор виробництва та розподілу так званої «техніки» у всіх державах-членах ЄС, відповідаючи, серед іншого, останнім європейським тенденціям у сфері сталого розвитку. Її публікація означає завершення майже двадцятирічного досвіду Директиви 2006/42/ЄС, Директиви з машин та механізмів, прийнятої на той час для гармонізації вимог щодо безпеки та охорони здоров'я, пов'язаних з так званими «машинами» у всіх державах-членах ЄС [21].

Згідно з останнім європейським законодавством, слід відзначити вибір на користь прийняття інструменту Регламенту замість Директиви. Регламент - це обов'язковий законодавчий акт, що характеризується обов'язковістю всіх своїх елементів і, перш за все, прямим застосуванням. Таким чином, буде усунуто можливість виникнення розбіжностей у регулюванні одного і того ж предмета на рівні Союзу, які часто спостерігаються при транспонуванні європейських директив окремими державами-членами, що забезпечить найвищий ступінь гармонізації регулювання.

Серед численних нововведень, впроваджених у попереднє законодавство, Регламент приділяє особливу увагу всім аспектам, пов'язаним із програмним забезпеченням, що є найважливішим компонентом обладнання, представленого в даний час на ринку та призначеного для управління все більш складними, делікатними та практично необхідними завданнями.

На додаток до традиційних вимог, передбачених попередньою Директивою з машин і механізмів, були введені абсолютно нові вимоги, що враховують делікатну роль програмного забезпечення в машинах нинішнього та наступного поколінь.

Перехід від Директиви з машин до Регламенту з машин знаменує важливе нововведення в європейському нормативному ландшафті, вводячи нові положення, спрямовані на забезпечення безпеки та відповідності машин, приділяючи особливу увагу все більш важливій ролі програмного забезпечення.

Нещодавно введені зміни створюють проблеми та можливості для операторів галузі, у зв'язку з чим принципово важливо буде керувати критичністю та потенціалом інновацій, привнесених Регламентом, приділяючи належну та необхідну увагу відповідній документації та дотриманню договірних зобов'язань, своєчасно адаптуючись до повного застосування Регламенту, починаючи з 14 січня 2010 року.

Вищезазначене підвищить конкурентоспроможність машин та обладнання Європи. Проте у контексті дедалі агресивнішої поведінки в міжнародній торговельній політиці різні вчені, схоже, сходяться на думці про наявність

«геоекономічного повороту» у торговельній політиці Європейського союзу (ЄС). Хоча різні аспекти цього повороту були вивчені, спосіб, яким торговий інститут ЄС міг би адаптуватися до цього нового контексту, залишається незрозумілим [14].

Після агресивної торгової практики Китаю та економічного залякування Сполучених Штатів за президента Трампа ліберальний міжнародний порядок став дедалі більше стикатися з геоекономічною перспективою міжнародної торгової політики. Хоча відродження цих геоекономічних ідей спочатку оберталося навколо напруженості між Сполученими Штатами та Китаєм, пандемія та війна росії проти України ще більше прискорили повторне відкриття геоекономічного мислення у Брюсселі. Деякі почали висувати ідеї геоекономічної сили Європейського Союзу або геоекономічної революції ЄС. У цьому контексті дедалі більше вчених почали вивчати та визнавати «геоекономічний поворот» у торгівлі ЄС, приділяючи особливу увагу таким питанням, як (нові) торговельні інструменти ЄС, геоекономічний потенціал ЄС, зовнішні ефекти нової торгової парадигми чи дискурсивне обґрунтування ЄС свого геоекономічного повороту у торгівлі.

Окрім прийняття нових «напористих» торгових інструментів ЄС, досі не спостерігалось інституційної перебудови чи радикальних змін у функціонуванні Генерального директорату з торгівлі Європейської комісії. Торгова політика ЄС, як і раніше, знаходиться в рамках тієї ж установи і, як і раніше, функціонує відповідно до тих самих положень договору ЄС. Проте аналітики, які оцінюють інституційні зміни у торговому механізмі США, вже помітили суттєві зміни. Здається, що під поверхнею і Міністерство торгівлі США, і Управління торгового представника США функціонують геоекономічнішим чином

Перспективи міжнародної торгівлі машинами та обладнанням країн ЄС визначаються кількома факторами [68]:

Технологічний прогрес: впровадження штучного інтелекту, автоматизації та оцифрування трансформує торгівлю високотехнологічними машинами та

обладнанням. Ці інновації підвищують ефективність виробництва та створюють можливості для експорту передового обладнання.

Геополітичні та регулятивні чинники: торговельна політика, геополітична напруженість і нормативна гармонізація відіграють значну роль у формуванні міжнародної торгівлі. Країни ЄС зосереджуються на узгодженні правил для сприяння більш гладким торговим відносинам.

Сталий розвиток і зелені технології: глобальне прагнення до сталого розвитку сприяє зростанню попиту на екологічні машини та обладнання. Країни ЄС мають хороші позиції для лідерства в цій сфері, враховуючи їхню увагу до зелених технологій.

Регіональна торгівля: все більше уваги приділяється регіональній торгівлі в ЄС та сусідніх країнах. Очікується, що ця тенденція зміцнить торгові мережі та зменшить залежність від віддалених ринків.

Економічні тенденції. На динаміку торгівлі впливають економічні фактори, такі як різниця у вартості та попит на високоякісні послуги. Країни ЄС використовують свій досвід у високотехнологічному виробництві для підтримки конкурентоспроможності.

У середньостроковій перспективі міжнародна торгівля машинами та обладнанням з боку країн Європейського Союзу зберігає позитивну динаміку та потенціал до подальшого зростання. Одним з основних чинників такого розвитку є висока технологічна база європейського машинобудування, інтенсивні інвестиції в дослідження та розробки (R&D), а також значна увага до екологічної модернізації виробництва.

Оскільки попит на обладнання зріс у всьому світі, і в багатьох регіонах зростання покращується одночасно, виробничих потужностей виробників може виявитися недостатньо для обслуговування всіх ринків у однаковому темпі. Багато виробників вже повідомляли про деякі труднощі з отриманням компонентів від своїх постачальників у необхідному обсязі. Додатковим чинником на дуже сильних ринках у Європі є обмежена доступність операторів машин, що створює природну межу для продажу устаткування. Це може

призвести до того, що реальний рівень попиту на машини перевищить той, який можливий з погляду експлуатаційних поставок машин [22].

Країни ЄС активно адаптуються до умов нового технологічного укладу — індустрії 4.0, яка передбачає цифровізацію виробничих процесів, автоматизацію, використання штучного інтелекту та інтернету речей. Це відкриває нові можливості для експорту високотехнологічного обладнання, зокрема у сферах енергетики, транспорту, електромобілебудування та медичної техніки.

Водночас зростає попит на машини та обладнання з боку країн, що розвиваються, особливо в Азії, Африці та Латинській Америці. У цьому контексті ЄС має перевагу завдяки високій якості продукції, надійності, енергоефективності та відповідності міжнародним стандартам [49].

Окрему увагу заслуговує розширення співпраці з Україною та країнами Західних Балкан, які прагнуть інтегруватися до європейського ринку. Це відкриває нові можливості для інвестицій у виробництво та експорт машинобудівної продукції на основі спільних проєктів.

Разом з тим, перспективний розвиток галузі потребує вирішення низки викликів: подолання логістичних бар'єрів, забезпечення стійкості постачальних ланцюгів, зменшення залежності від критичних сировинних ресурсів та продовження адаптації до екологічних стандартів.

У цілому, при збереженні сприятливого економічного середовища та стабільної зовнішньоторговельної політики, машинобудівна галузь ЄС має усі шанси закріпити свої позиції як глобального лідера у сфері експорту інтелектуальних та енергоефективних технологій.

Висновки до розділу 2

Європейський Союз є значним гравцем у світовому експорті продукції машинобудування. Ключові категорії включають машини, транспортні засоби та електронне обладнання. Німеччина, як найбільша економіка ЄС, лідирує в експорті машин і транспортних засобів, за нею йдуть такі країни, як Франція та Італія. В останні роки ЄС зберіг значне позитивне сальдо торгівлі

машинобудівними товарами з основними напрямками експорту, включаючи Сполучені Штати, Китай і Великобританію.

Попит на високоякісну машинобудівну продукцію, таку як промислове обладнання та автомобільні компоненти, продовжує стимулювати зростання експорту ЄС.

Країни ЄС забезпечують близько 37% світового експорту машин та обладнання, демонструючи високий рівень технологічного розвитку та конкурентоспроможності.

Аналіз сучасних тенденцій показав, що війна в Україні, санкційна політика, порушення логістичних ланцюгів та загальноекономічна нестабільність стали серйозними викликами для зовнішньої торгівлі ЄС. Утім, європейські країни активно адаптуються до нових умов шляхом переорієнтації ринків, впровадження інновацій, а також посилення експортної диверсифікації.

Перспективи розвитку торгівлі машинами та обладнанням залишаються позитивними. Впровадження цифрових технологій, екологічна трансформація, зростання попиту на високотехнологічне обладнання у країнах, що розвиваються, та розширення співпраці з новими партнерами, зокрема Україною та країнами Балкан, створюють передумови для подальшого зміцнення позицій ЄС на світовому ринку.

ВИСНОВКИ

Міжнародна торгівля - це набір дій, спрямованих на обмін капіталом, товарами та послугами між зарубіжними країнами через міжнародні кордону. Вона є способом зв'язку між товаровиробниками різних країн, що виникає на основі міжнародного поділу праці, та характеризує їх взаємозалежність. У процесі свого еволюційного шляху міжнародна торгівля зазнала колосальних змін. Великі географічні відкриття, науково-технічний прогрес (НТП), промислові революції, що виникають іноді кризові прояви та періоди нестабільності істотно впливають на розвиток світової торгівлі, радикальним чином трансформуючи її географічну та товарну структуру, що, у свою чергу, набуває нового сенсу і вимагає подальшого вивчення.

Міжнародна торгівля, особливо у сфері машин та обладнання, виступає однією з ключових рушійних сил світової економіки. У сучасному глобалізованому світі вона є не лише інструментом ефективного розподілу ресурсів і спеціалізації, але й чинником економічного зростання, модернізації виробничих процесів, впровадження інновацій та поглиблення інтеграційних зв'язків між країнами.

Європейський Союз, як один із провідних світових експортерів і імпортерів машинобудівної продукції, займає центральне місце у формуванні глобальних тенденцій торгівлі в цьому сегменті. Приблизно 37% світового експорту машин і обладнання припадає саме на країни ЄС, що свідчить про їх високий рівень індустріального розвитку, інноваційного потенціалу та ефективної торговельної політики. Серед лідерів виступають Німеччина, Франція, Італія та Нідерланди — країни, які не лише активно експортують високотехнологічну продукцію, але й здійснюють технологічний трансфер, інвестують у науково-дослідні розробки та беруть участь у транснаціональній виробничій кооперації.

Проведений аналіз продемонстрував, що торгівля машинами та обладнанням у межах ЄС та за його межами чутливо реагує на глобальні

економічні потрясіння. Серед ключових дестабілізуючих факторів останніх років варто відзначити війну в Україні, санкційні обмеження, порушення логістичних ланцюгів, інфляційні процеси, наслідки пандемії COVID-19, а також зростаючий геоекономічний протекціонізм. Разом з тим, завдяки стратегіям адаптації — зокрема, диверсифікації торговельних партнерів, цифровізації зовнішньоекономічної діяльності, розвитку зеленої економіки — ЄС продовжує утримувати провідні позиції у світовій торгівлі.

Дослідження також показало, що зростає роль високотехнологічної продукції у структурі експорту, особливо в секторах аерокосмічної, електронної, фармацевтичної та енергетичної галузей. Така динаміка є відповіддю на глобальний попит на інтелектуальні та енергоефективні рішення, що зумовлює зміщення пріоритетів у політиці підтримки виробництва та експорту.

Особливе місце в сучасних інтеграційних процесах займає співпраця з країнами, що прагнуть глибшої інтеграції до європейського ринку. Україна та країни Західних Балкан, які активно демонструють економічну й політичну орієнтацію на ЄС, є прикладом перспективних партнерів для нарощування торгівлі машинобудівною продукцією, створення спільних підприємств та передачі технологій. Така кооперація є не лише економічно доцільною, а й стратегічно важливою для формування єдиного економічного простору з підвищеною стійкістю до зовнішніх викликів.

Разом з тим, перспективи зростання у галузі міжнародної торгівлі машинами та обладнанням вимагають вирішення ряду викликів. До них належать: необхідність модернізації інфраструктури, зменшення залежності від імпорту критичних сировинних матеріалів, подолання логістичних вузьких місць, адаптація до посилених екологічних стандартів та підвищення стійкості ланцюгів постачання. Особливої уваги потребують питання цифровізації процесів торгівлі, у тому числі через запровадження блокчейн-рішень, електронного документообігу та платформ електронної комерції.

Позитивним чинником є те, що стратегічні документи ЄС, зокрема «Європейський зелений курс» та «Цифровий компас 2030», передбачають

інституційне та фінансове сприяння саме тим галузям, які формують основу експорту високотехнологічного обладнання. Це свідчить про довгострокову зацікавленість у підтримці машинобудування як драйвера економічної трансформації.

Таким чином, міжнародна торгівля машинами та обладнанням у Європейському Союзі — це складна, динамічна й перспективна сфера, яка демонструє високу здатність до адаптації та стратегічного розвитку. За умов ефективної зовнішньоекономічної політики, продовження інноваційного розвитку та зміцнення глобальних партнерств, ЄС має усі передумови не лише зберегти, а й посилити свої позиції лідера на світовому ринку у найближчі десятиліття.

Правове регулювання міжнародної торгівлі спрямоване на забезпечення справедливих умов торгівлі, запобігання дискримінації та захисту інтересів учасників торговельних відносин. Воно включає міжнародні угоди, національні закони та нормативні акти.

Сектор виробництва машин та обладнання відіграє вирішальну роль у світі виробництва. Надаючи підтримку секторам від автомобілебудування до сільського господарства та від хімії до будівництва, його вплив є як широким, так і життєво важливим. Цей динамічний сектор знаходиться в постійному русі, адаптуючись до мінливих вимог, нових технологій і мінливих ринкових ландшафтів.

Одним із факторів розвитку міжнародної торгівлі машинами та обладнанням є розвиток міжнародної кооперації. Приходить помітне збільшення поставок частин і компонентів, а приблизно 5-7% міжнародної торгівлі машинами і обладнанням приховання для запуску. раніше проданих виробів. Машини і обладнання постачаються на зовнішні ринки як в збираному, так і в розібраному вигляді. В останньому випадку збір до готових виробів оживляється безпосередньо в країні-імпортері.

Світовий ринок машин і обладнання характеризується динамічним розвитком у зв'язку з використанням його суб'єктами прогресивних форм

міжнародної спеціалізації і кооперування, а також спеціалізованих компаній у міжнародному науково-технічному та виробничому співробітництві.

Динаміка обсягів виробництва, а також експортно-імпортних операцій машин, обладнання загального призначення, електронного обладнання, систем, приладів і компонентів, транспортних засобів і інших виробів явно відбиває сильні і слабкі сторони національної економіки, а також рівень розвитку науково-технічного простору в країні, так він виявляє вирішальне вплив на розвиток цієї відхилі.

Головна відмінна риса міжнародної торгівлі машинами і обладнанням - експортна орієнтація багатьох країн-постачальників готових виробів. Вона свідчить, що національне виробництво в цих країнах засноване на досягненнях нових технологій, широким використанням іноземного технічного досвіду (закупленого на основі ліцензій, ресурсозберігаючих і безхідних методів і прийомів).

У 2023 році експорт машин та обладнання з ЄС продемонстрував значне зростання. Загальний експорт досяг €132,5 млрд, що на +10,7% більше порівняно з 2022 роком. Найдинамічніші сектори: обладнання для обробки металів: +18,4%; пакувальні машини: +14,4%; напівпровідникове обладнання: +14,0%; металообробні верстати: +13,7%; сектор текстильного обладнання зазнав спад: -6,4%.

У 2023 році імпорт довгомірної металопродукції в ЄС зменшився на 21,8%, що пов'язано зі спадом у будівельному секторі та впровадженням Механізму вуглецевого коригування на кордоні (СВАМ). У першому кварталі 2024 року дефіцит торгівлі ЄС з Китаєм зменшився до €62,5 млрд, найнижчого рівня з 2021 року, завдяки скороченню імпорту машин та транспортного обладнання.

Високі енергетичні витрати, регуляторні бар'єри та конкуренція з боку США та Азії призвели до зниження промислового виробництва в основних економіках ЄС, таких як Німеччина, Франція, Італія та Іспанія. Введення екологічних стандартів у 2023 році передбачає поступове обкладення імпорту вуглецевим податком з 2026 року, що вплине на конкурентоспроможність

зовнішніх постачальників. Очікується подальше зростання експорту машинобудівної продукції, особливо в сегментах високих технологій та «зелених» технологій. Внутрішній попит може залишатися нестабільним через економічні виклики та геополітичну напруженість. СВММ може стимулювати локалізацію виробництва та зменшення залежності від імпорту вуглецево-інтенсивної продукції.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Белан К.В., Ерфан Є.А., Чугурян С. Тенденції та динаміка розвитку світового товарного ринку продукції машинобудування. Науковий вісник Ужгородського національного університету. 2021. Вип. 40. С. 11-15.
2. Богашко О.Л. Глобальні тенденції розвитку міжнародної торгівлі та кон'юнктура світових ринків товарів і послуг. Розвиток міжнародної торгівлі в умовах глобальних економічних дисбалансів : матер. вист. Всеукраїнського форуму з проблем міжнародних економічних відносин. Житомир : ЖДТУ, 2019. 311 с.
3. Ватагович М. І. Сучасні теоретичні засади митного регулювання в контексті державного регулювання національної економіки: міжнародні аспекти. *Ефективна економіка*. 2017. № 8. URL: <http://www.economy.nauka.com.ua/?op=1&z=6933> (дата звернення 21.02.2025)
4. Вдовенко Н. М., Н. М. Коробова, А. Г. Яцун. Підходи до формування економічної безпеки машинобудівного комплексу України та зарубіжних країнах в аспекті міжнародної економічної діяльності. Український журнал прикладної економіки та техніки. 2024 URL: http://ujae.org.ua/wp-content/uploads/2024/11/ujae_2024_r03_a56.pdf (дата звернення 01.03.2025)
5. Воронюк Є. В. Вплив міжнародних організацій на економічну політику країн світу. *Ефективна економіка*. 2020. № 11. URL: <http://www.economy.nauka.com.ua/?op=1&z=8357>. (дата звернення 02.03.2025)
6. Гахович Н.Г., Завгородня М.Ю. Машинобудування. Енциклопедія Сучасної України : електронна версія [онлайн] / гол. редкол.: І.М. Дзюба, А.І. Жуковський, М.Г. Железняк та ін.; НАН України, НТШ. Київ: Інститут енциклопедичних досліджень НАН України, 2018. URL: https://esu.com.ua/search_articles.php?id=67454 (дата звернення 09.03.2025)
7. Данилюк, Тетяна. "Розвиток міжнародних торговельних відносин в контексті міжнародного менеджменту." *Economic journal of Lesya Ukrainka*

Volyn National University 2.38 (2024): 76-83.
<https://echas.vnu.edu.ua/index.php/echas/article/view/913> (дата звернення 09.03.2025)

8. Державна служба статистики України <https://www.ukrstat.gov.ua/> (дата звернення 15.03.2025)

9. Іващук І. О., Возьний К. З., Вірковська А. А. Зовнішньоторговельні інтереси Європи. Монографія / І. О. Іващук, К. З. Возьний, А. А. Вірковська. – Київ: «Центр учбової літератури», 2018. – 280 с

10. Коренюк О., Михайловський В. Юридичні наслідки рішення Міністерської Конференції СОТ щодо угоди ТРІПС. Зовнішня торгівля: економіка, фінанси, право. 2023. № 451–61. URL: <http://journals.knute.edu.ua/foreign-trade/article/view/1888>. (дата звернення 17.03.2025)

11. Лебедева, В. К., А. О. Панайот. "Сутність та методи фінансування міжнародної торгівлі." Економічна кібернетика: комп'ютерні технології в бізнесі: збірник (2022): 101. https://dkrkm.org.ua/cache/2021-2022/konf/050422/zbirnik_2022_Mandrika.pdf#page=102 (дата звернення 17.03.2025)

12. Мазаракі А., Мельник Т. Неопротекціонізм і торговельні війни. Науковий журнал Scientia Fructuosa. Вісник ДТЕУ (кол. КНТЕУ). Секція: Економічні науки. 2021. № 135 (1). С. 4-22

13. Міжнародна торговельна діяльність : підруч. / В.В. Рокоча, В.Г. Акельма, В.І. Терехов, Б.М. Одягайло та ін. К.: ВНЗ «Університет економіки та права «КРОК». 2018. 698 с.

14. Міжнародні економічні відносини : підруч. За редакцією А.П. Голікова, О.А. Довгаль. Х. : ХНУ імені В. Н. Каразіна, 2014. 602 с.

15. Міжнародна торговельна діяльність : підруч. / В.В. Рокоча, В.Г. Алькема, В.І. Терехов, Б.М. Одягайло, К.В. Ковтонюк, Л.Г. Харсун, С.І. Ткаленко, С.В. Співаковський, Т.В. Співаковська, Н.М. Літвін, Г.П. Оласюк, О.І. Горбачук, О.І. Стародубцева, Н.О. Дмитрієва. К.: ВНЗ «Університет економіки

та права «КРОК», 2018. 698 с

16. Олейник, А.-М. С. Аналіз впливу тарифних та нетарифних обмежень на торговельні відносини ЄС та України. Науковий вісник Ужгородського національного університету : серія: Міжнародні економічні відносини та світове господарство / редкол.: М. М. Король (голов. ред.), М. М. Палінчак, Я. П. Дроздовський та ін. – Ужгород : Видавничий дім "Гельветика", – 2023. – Вип. 49. – С. 100–104. – Бібліогр.: с. 103 (8 назв); рез. укр., англ. URL http://www.visnyk-econom.uzhnu.uz.ua/archive/49_2023ua/20.pd (дата звернення 21.03.2025)

17. Осипов В.М., Ковалевська О.С. Стратегія машинобудівного підприємства в контексті декларативної парадигми «Індустрія 4.0». Економічний журнал Одеського політехнічного університету. 2024. № 3 (29). С. 80-86. URL: <https://doi.org/10.15276/EJ.03.2024.10>. (дата звернення 22.03.2025)

18. Офіційний сайт Міністерства фінансів України <https://mof.gov.ua/uk/>. (дата звернення 22.03.2025)

19. Полоус О.В., Радченко Г.А., Паркер М.О. Маркетингове дослідження тенденцій розвитку світового автомобільного ринку. Проблеми системного підходу в економіці. 2022. №3 (89). С. 135-140. DOI: <https://doi.org/10.32782/2520-2200/2022-3-21>

20. Ривак Н. Світові тренди технологічної трансформації машинобудівної галузі. Економічний часопис Волинського національного університету імені Лесі Українки. 2022. №1. с.76-85

21. Свістунов О.С. Світові та вітчизняні тенденції розвитку машинобудівної галузі. Міжнародні економічні відносини та світове господарство. 2020. Випуск 34. С. 173-179. DOI: <https://doi.org/10.32782/2413-9971/2020-34-29>. (дата звернення 22.03.2025)

22. Сохацька, . О. М., Мигаль , О. Ф., & Струнгар, . А. В. (2024). Екологічні аспекти міжнародної торгівлі: порівняльний аналіз між країнами. Академічні візії, (30). вилучено із <https://academy-vision.org/index.php/av/article/view/1142> (дата звернення 25.03.2025)

23. Ткач Д., Білокур Г. Вплив глобалізації на розвиток міжнародних

соціально-економічних процесів. Вчені записки Університету «КРОК». 2022. № 4 (68). С. 28-35.

24. Трансформація національної моделі фінансово-кредитних відносин: виклики глобалізації та регіональні аспекти: збірник матеріалів VIII Всеукраїнської науковопрактичної конференції (м. Ужгород, 1 грудня 2023 р.). – Ужгород: ДВНЗ «УжНУ», 2023. – 315 с.

25. Торгові барометри СОТ: веб-сайт. URL: https://www.wto.org/english/res_e/statis_e/wtoi_e.htm (дата звернення 27.03.2025)

26. Цанько Я. О., Козинець Ю. С. Основна мета та завдання створення СОТ та її роль у міжнародній торговельній системі. Митна справа. 2015. № 2. С. 11-14.

27. Фабрика І.В. Світовий ринок машинобудівної продукції та місце на ньому України. Причорноморські економічні студії. 2016. Випуск 4. С. 40-44.

28. Чевганова В.Я., Перевертайло Т.С. Конкурентоспроможність продукції машинобудування: реалії та можливості. Modern Economics. 2019. №14. С. 279-284. URL : <https://modecon.mnau.edu.ua/issue/14-2019/cevhanova-2.pdf> (дата звернення 28.03.2025)

29. Череватюк І. Є., Женчак М. В., Солоп Є. Ю., Поскребок М. А., Кавецький С. С. Роль міжнародних економічних організацій у формуванні глобальних економічних політик. Scientific Notes of Lviv University of Business and Law. 2024. № 41. С. 431-437. URL: <https://nzlubp.org.ua/index.php/journal/article/view/1358>. (дата звернення 29.03.2025)

30. Чухніна Т., Корж М., Краснощак В. Міжнародна торгівля в умовах глобальних трансформацій Зовнішня торгівля: економіка, фінанси, право. 2024. № 2 URL: <https://fileview.ukr.net/?url=https%3A%2F%2Fmail.ukr.net>. (дата звернення 31.03.2025)

31. Шулинець Я. Світовий ринок машинобудівної продукції та місце України на ньому. Економіка України в умовах глобалізації і регіоналізації : зб. тез доп. Міжнар. наук.-практ. конф. студ. та молод. вчених. Редкол. : С.В. Гродський, Ю.П. Гуменюк, М.А. Живко та ін. ; відп. за вип. Є. В. Савельєв.

Тернопіль : ТНЕУ, 2014. С. 223-226

32. Advanced Technologies for Industry Survey. 2020. European Commission. URL: <https://ati.ec.europa.eu/> (дата звернення 31.03.2025)

33. Arias, M. B., & Famiglietti, M. (2022). Global supply chain disruptions and inflation during the COVID-19 pandemic. Federal Reserve Bank of St. Louis Review, 104(1). URL: <https://files.stlouisfed.org/files/htdocs/publications/review/2022/02/07/globalsupply-chain-disruptions-and-inflation-during-thecovid-19-pandemic.pdf> (дата звернення 31.03.2025)

34. Braun O. International Trade and Imperialism. New Jersey: Humanities Press Inc. and Institute of Social Studies, 2007. 412 p.

35. Car Exports by Country 2024: URL: <https://worldpopulationreview.com/country-rankings/car-exports-by-country> (дата звернення 02.04.2025)

36. Circular economy international trade: An investigation of the relationship between european union circularity and international trade URL: <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0959652624037995> (дата звернення 02.04.2025)

37. Cook K. Technology Trends for IENR. Industry Today : web-site. URL: <https://industrytoday.com/top-3-technology-trends-for-the-industrial-equipment-andenergy-natural-resources-industries/> (дата звернення 02.04.2025)

38. Development and Influencing Factors of International Trade in Digitally Deliverable Services URL: <https://www.frontiersin.org/journals/psychology/article> (дата звернення 02.04.2025)

39. European Union's Top 10 Exports <https://www.worldstopexports.com/european-unions-top-10-exports/> (дата звернення 05.04.2025)

40. Factors Affecting International Trade Flows | Difference Between Balance of Trade and Balance of Payments URL: <https://limbd.org/factors-affecting-international-trade-flows-difference-between-balance-of-trade-and-balance-of-payments/> (дата звернення 05.04.2025)

41. Feenstra R. C. Advanced International Trade: Theory and Evidence.

Princeton: Princ. Univ. Press, 2004. 412 p.

42. Harmonized System (HS) Codes. International Trade Administration : website. URL : <https://www.trade.gov/harmonized-system-hs-codes> (дата звернення 05.04.2025)

43. How COVID-19 triggered a digital and e-commerce turning point, United Nations Conference on Trade and Development. (2022). Retrieved from <https://unctad.org/news/how-covid-19-triggered-digitaland-e-commerce-turning-point> (дата звернення 07.04.2025)

44. Geopolitics and the geometry of global trade: 2025 update URL: <https://www.mckinsey.com/mgi/our-research/geopolitics> (дата звернення 07.04.2025)

45. Global trade in the post-pandemic environment. URL: https://www.ecb.europa.eu/press/economic-bulletin/focus/2024/html/ecb.ebbox202401_01~d1c3b1b0a5.en.htm (дата звернення 07.04.2025)

46. International trade in goods by type of good URL: <https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php> (дата звернення 07.04.2025)

47. International trade and production of high-tech products URL: https://ec.europa.eu/eurostat/statisticsexplained/index.php?title=International_trade_and_production_of_high-tech_product (дата звернення 12.04.2025)

48. International trade in new and used machines URL: <https://academic.oup.com/cje/articleabstract/10/3/247/1683218?redirectedFrom=PDF> (дата звернення 12.04.2025)

49. International trade in goods for the EU - an overview URL: https://ec.europa.eu/eurostat/statisticsexplained/index.php?title=International_trade_in_goods_for_the_EU_-_an_overview. (дата звернення 12.04.2025)

50. International Trade in the High-Tech Sector—Support or Obstacle to Start-Up Processes at the Macro Level in European Union Countries? URL: <https://www.mdpi.com/0718-1876/16/5/105> (дата звернення 15.04.2025)

51. ITT international machinery trade <https://www.itt1878.com/en/itt->

international-machinery-trade/ (дата звернення 15.04.2025)

52. Machine imports, technology adoption, and local spillovers URL: <https://link.springer.com/article/10.1007/s10290-019-00365-y> (дата звернення 15.04.2025)

53. Machinery and Equipment for Office and Shop - International Trade in Q4-2024: Top Markets' Performance by Major Competitors URL: <https://www.researchandmarkets.com/reports/5636145/machinery-and-equipmentfor-office-and-shop?srsltid=AfmBOoqzgpV7eqisQsQSz6r4iAuRSfQotyhx> (дата звернення 15.04.2025)

54. Martin Antoine, Mercurio Bryan. Doha dead and buried in Nairobi: lessons for the WTO. Journal of International Trade Law & Policy. 2017. Vol. 16. Iss. 1. URL: <https://www.proquest.com/docview/1892134291?parentSessionId=0NwvfKN98971u5oA QjthL129eC> (дата звернення 15.04.2025)

55. Mazareanu E. Leading countries in machine tool production by market share 2020. 2021. Statista. URL: <https://www.statista.com/statistics/264213/leading-countries-in-machine-tool-production-based-onmarketshare> (дата звернення 17.04.2025)

56. OECD – International Trade and Balance of Payments Statistics URL: <https://data.oecd.org/trade.htm>

57. Shlapak A., Yatsenko O., Tananaiko T., Lyskova L. Institutional provision of tariff and non-tariff regulation of crossborder trade. Economics. Ecology. Socium. 2023. 7. pp. 1-23

58. The Influences of International Trade on Sustainable Economic Growth: An Economic Policy Perspective URL: <https://www.mdpi.com/2071-1050/14/5/2781> (дата звернення 19.04.2025)

59. International Trade Centre (ITC) – Trade Map <https://www.trademap.org> (дата звернення 19.04.2025)

60. The WTO and other organizations. URL: https://www.wto.org/english/thewto_e/coher_e/coher_e.htm. (дата звернення 19.04.2025)

61. Tsygankova T.M., Yatsenko O.M., Tananaiko T.S., Solodkovska G.V., Olefirenko V.V., Ishchenko A.V. Free trade agreements in the world trade system: benefits and models. *Financial and Credit Activity: Problems of Theory and Practice*. 2022. 6 (47). pp. 172-181.

62. United Nations Conference on Trade and Development. (2022). Data and analysis on global trade, digital trade, and supply chain resilience. <https://unctad.org> (дата звернення 22.04.2025)

63. United Nations Conference on Trade and Development : Web-sitr. URL : <http://unctadstat.unctad.org/EN/Index.html>. (дата звернення 22.04.2025)

64. Walker G. Costitutionalizing Enlargement, Enlarging Constitutionalizm *European Law Journal*. — 2003. — №8. — P. 261–272.

65. Weber, M., Gorodnichenko, Yu., & Coibion, O. (2023). The Expected, Perceived, and Realized Inflation of U.S. Households before and during the COVID19 Pandemic. *IMF Economic Review*, 326-368. Publishing house Palgrave Macmillan; International Monetary Fund. <https://www.nber.org/papers/w29640> (дата звернення 25.04.2025)

66. What factors affect a country's decision to trade goods and services with another country? URL: <https://www.quora.com/What-factors-affect-a-country-s-decision-to-trade-goods-and-services-with-another-country> (дата звернення 27.04.2025)

67. World Exports of Machinery: Preliminary Results for 2024 URL: <https://www.exportplanning.com/en/magazine/article/2025/02/24/world-exports-of-machinery-preliminary-results-for-2024/> (дата звернення 28.04.2025)

68. World Trade Organization. (n. d.). URL: <https://www.wto.org/> (дата звернення 30.04.2025)

69. World Trade Organization (WTO) URL: <https://www.wto.org/>(дата звернення 30.04.2025)

70. World Integrated Trade Solution (WITS) URL: <https://wits.worldbank.org>(дата звернення 30.04.2025)

71. Wyatt D. *European Union Law* / D. Wyatt, A. Dashwood. — London : Sweet

& Maxwell, 2001. — 581 p

72. Xu Z. et al. Impacts of international trade on global sustainable development. Nature Sustainability. 2020. T. 3. № 11. P. 964-971.