

СВАМ ЄВРОПЕЙСЬКОГО СОЮЗУ ЯК ДЖЕРЕЛО НОВОГО ТОРГОВЕЛЬНОГО КОНФЛІКТУ МІЖ ЄС ТА КРАЇНАМИ-ЕКСПОРТЕРАМИ

Неборачко Микола Едуардович

*аспірант кафедри управління та бізнес-адміністрування,
Державний податковий університет*

У сучасних умовах трансформації міжнародної економічної системи особливого значення набуває поєднання кліматичної політики з інструментами зовнішньоторговельного регулювання. Одним із найбільш показових прикладів такої інтеграції є механізм вуглецевого коригування на кордоні Європейського Союзу (Carbon Border Adjustment Mechanism, СВАМ), який було розроблено в межах реалізації Європейського зеленого курсу. Основною задекларованою метою СВАМ є запобігання явищу carbon leakage, тобто переміщенню вуглецевоємних виробництв до юрисдикцій із менш жорсткими екологічними стандартами, що підриває ефективність кліматичної політики ЄС [1; 2].

Запровадження СВАМ відбувається поетапно: з 2023 року діє перехідний період, який передбачає виключно обов'язкову звітність щодо вбудованих викидів, тоді як із 2026 року механізм набуває повної регуляторної сили та передбачає фінансове коригування імпорту шляхом придбання СВАМ-сертифікатів [3; 4]. Механізм поширюється на обмежене, але стратегічно важливе коло товарів, зокрема цемент, сталь, алюміній, добрива, водень та електроенергію, які характеризуються високим рівнем вуглецевої інтенсивності виробництва [5].

Концептуально СВАМ спрямований на вирівнювання конкурентних умов між виробниками з ЄС, які вже інтегровані в систему торгівлі викидами EU ETS, та іноземними експортерами, що не несуть аналогічного вуглецевого навантаження [6]. Водночас результати економічного моделювання свідчать, що очікуваний глобальний кліматичний ефект від запровадження СВАМ є обмеженим і оцінюється в межах скорочення світових викидів на 0,2–1% до 2030 року, тоді як витрати для торговельних партнерів ЄС є суттєвими [8; 9].

Незважаючи на екологічну риторичку, у наукових дослідженнях СВАМ дедалі частіше інтерпретується як форма нетарифного торговельного бар'єру. Механізм призводить до підвищення вартості доступу до внутрішнього ринку ЄС у середньому на 5–20% для вразливих галузей, що посилює асиметрію конкурентних умов між країнами з різним рівнем інституційного розвитку [4; 10]. Додатковим обтяжливим фактором є значне адміністративне навантаження, пов'язане з

упровадженням систем моніторингу, звітності та верифікації викидів (MRV).

Особливо проблематичним СВAM є для країн, які не мають розвинутої екологічної інфраструктури та досвіду функціонування ринків вуглецю. За оцінками експертів, для таких держав, як Україна чи Індія, створення повноцінних MRV-систем потребує інвестицій у розмірі 100–500 млн дол. США, що істотно перевищує можливості багатьох національних економік [6; 11]. У разі відсутності верифікованих даних застосування стандартних або консервативних коефіцієнтів призводить до завищення обсягу вбудованих викидів у середньому на 20%, що фактично погіршує цінову конкурентоспроможність експортерів [3].

Регуляторна архітектура СВAM передбачає обов'язкову реєстрацію імпортерів у спеціальному реєстрі та надання їм статусу авторизованих декларантів, без якого імпорт відповідної продукції до ЄС є неможливим [7]. Звіти щодо вбудованих викидів підлягають незалежній перевірці акредитованими аудиторами відповідно до міжнародних стандартів, а відповідальність за достовірність поданих даних покладається на імпортерів [12; 13]. За наявними оцінками, близько 80% компаній-імпортерів змушені інвестувати у створення нових облікових систем, вартість яких становить від 50 до 200 тис. дол. США на підприємство [14].

У міжнародному вимірі СВAM уже став джерелом зростання торговельної напруженості між Європейським Союзом та його ключовими партнерами. Для таких країн, як Китай, Індія та Туреччина, експорт до ЄС формує 10–30% валової доданої вартості окремих промислових секторів, що робить їх особливо вразливими до нових регуляторних вимог [10; 11]. Основні претензії з боку експортерів стосуються потенційного порушення принципів недискримінації, закріплених у статтях I та III Генеральної угоди з тарифів і торгівлі СОТ [8; 12].

Ситуацію ускладнює інституційна криза механізму врегулювання спорів СОТ, зокрема блокування роботи апеляційного органу, що суттєво знижує ефективність багатостороннього правового контролю та підвищує ризик односторонніх або дзеркальних заходів у відповідь на СВAM [13; 14]. У цьому контексті механізм вуглецевого коригування дедалі виразніше проявляється як елемент ширшої стратегії «зеленого протекціонізму» Європейського Союзу.

СВAM інтегрується в концепцію відкритої стратегічної автономії ЄС поряд з такими інструментами, як Net-Zero Industry Act та Green Deal Industrial Plan, і слугує засобом не лише захисту внутрішнього ринку, а й експорту регуляторних стандартів на глобальному рівні [1; 2]. Водночас така політика сприяє фрагментації світової торговельної системи, регіоналізації ланцюгів створення вартості та посиленню

геоекономічного суперництва [9; 10]. На цьому тлі в науковій літературі активно обговорюються альтернативні підходи до запобігання carbon leakage, зокрема безкоштовний розподіл квот на основі продуктивності, повернення витрат на CO₂ для експортерів, кліматичні клуби та технологічні субсидії. Результати CGE- та GTAP-моделювання свідчать, що деякі з цих інструментів здатні забезпечити 40–60% ефективності СВМ при значно нижчому рівні торговельних і геополітичних ризиків [11; 12].

Таким чином, механізм вуглецевого коригування на кордоні Європейського Союзу доцільно інтерпретувати не лише як інструмент кліматичної політики, а як один із ключових чинників структурної перебудови сучасної системи міжнародної торгівлі. Інституціональне поєднання екологічних пріоритетів із протекціоністськими та регуляторними елементами змінює логіку доступу до ринків, посилює політизацію торговельних відносин і формує додаткові ризики ескалації міждержавних торговельних суперечок. У довгостроковій перспективі така трансформація здатна призвести до подальшого ослаблення універсальних механізмів глобального економічного врядування та поглиблення фрагментації світової торговельної системи.

Список використаних джерел:

1. Marcu A., Mehling M., Cosbey A. Border carbon adjustments in the EU: issues and options. ERCST, Roundtable on Climate Change and Sustainable Transition, 2020. 70 p. URL: https://www.researchgate.net/profile/Aaron-Cosbey/publication/344446685_Border_Carbon_Adjustments_in_the_EU_Issues_and_Options/links/5f7673bf299bf1b53e07398b/Border-Carbon-Adjustments-in-the-EU-Issues-and-Options.pdf
2. Cosbey A., Mehling M., Marcu A. CBAM for the EU: a policy proposal. Brussels : ERCST, Roundtable on Climate Change and Sustainable Transition, 2021. 24 p. DOI: <https://doi.org/10.2139/ssrn.3838167>
3. Embodied emissions of chemicals within the EU carbon border adjustment mechanism. H. Minten et al. *Nature sustainability*. 2025. DOI: <https://doi.org/10.1038/s41893-025-01618-5>
4. Walczak N., Huremović K., Rungi A. Embodied emissions of chemicals within the EU carbon border adjustment mechanism. *Nature sustainability*. 2025. No. 8. P. 1381–1390. URL: <https://www.nature.com/articles/s41893-025-01618-5.pdf>
5. Morone P., Alfino A. Impact of the EU carbon border adjustment mechanism on the global south. *Discover sustainability*. 2025. Vol. 6. No. 1. DOI: <https://doi.org/10.1007/s43621-025-01131-x>
6. Holovko I., Marian A., Aperi M. The role of the EU CBAM in raising climate policy ambition in trade partners. Potsdam : Institute for Advanced Sustainability Studies (IASS), 2021. 29 p. URL: https://www.researchgate.net/profile/Adela-Marian/publication/355782689_The_Role_of_the_EU_CBAM_in_Raising_Climate_Policy_Ambition_in_Trade_Partners_The_Case_of_Ukraine/links/617dbcaaa767a03c14d4a086/The-Role-of-the-EU-CBAM-in-Raising-Climate-Policy-Ambition-in-Trade-Partners-The-Case-of-Ukraine.pdf

7. Implementing the CBAM : how are the EU's southern neighbours preparing and what can the EU do to help? / M. Jakob et al. Barcelona : EUropean Institute of the Mediterranean, 2024. 83 p. URL: <https://lnk.ua/IKEGJ7lmm>
8. Dominionioni G., Monti A. Remaking the global trade system for a sustainable future white paper internalizing climate externalities from internationally traded goods: challenges and way forward for border carbon adjustment mechanisms. *SSRN electronic journal*. 2023. DOI: <https://doi.org/10.2139/ssrn.4389673>
9. Why carbon border adjustment mechanisms will not save the planet but a climate club and subsidies for transformative green technologies may / D. G. Tarr et al. *SSRN electronic journal*. 2022. DOI: <https://doi.org/10.2139/ssrn.4185157>
10. Pitfalls of the EU's carbon border adjustment mechanism / B. Lim et al. *Energies*. 2021. Vol. 14. No. 21. P. 7303. DOI: <https://doi.org/10.3390/en14217303>
11. Majumder P., Mathur S., Pohit S. Impact of the EU's Carbon Border Adjustment Tax on India and other trading partners of EU. *Green and Low-Carbon Economy*. 2024. DOI: <https://doi.org/10.47852/bonviewglce42022065>
12. Asmelash H. The WTO dispute settlement system as a forum for climate litigation?. *Review of EUropean, comparative & international environmental law*. 2022. DOI: <https://doi.org/10.1111/reel.12490>
13. The form and substance of international cooperation on border carbon adjustments / M. Mehling et al. *AJIL unbound*. 2022. Vol. 116. P. 213–218. DOI: <https://doi.org/10.1017/aju.2022.33> (date of access: 28.01.2026).
14. Zhao B., Yarime M. The impacts of carbon tariffs on international trade flows and carbon emissions: An analysis integrating trade elasticities with an application to US-China trade. *Energy economics*. 2022. P. 106337. DOI: <https://doi.org/10.1016/j.eneco.2022.106337>