

Послуги як об'єкт розвитку зовнішньої торгівлі

Олефір В.К.,
к.е.н.

В статті досліджується розвиток світової торгівлі послугами. Розглядаються умови розвитку зовнішньої торгівлі українськими послугами. Запропоновано заходи щодо збільшення експорту українських послуг.

В економічній літературі промислово розвинених країн поширена думка про те, що індустріальні держави поступово переходять від "економіки товарів" до "економіки послуг". Частка послуг у валовому внутрішньому продукті провідних західних країн сягнула в кінці 90-х років 62-74%. Зростає попит на послуги як з боку товарного виробництва, так і населення промислово розвинених країн. Так, наприклад, частка витрат на послуги у власному споживанні громадян США зростає в 1983-1996 рр. з 51% до 59%. Збільшення значення послуг в економіці можна пояснити рядом причин, з яких слід виділити ускладнення виробництва товарів, їх збуту та зростання життєвого рівня населення індустріальних держав.

В останні роки можна спостерігати збільшення зовнішньої торгівлі послугами. Так, за останні 15 років темпи росту експорту послуг із промислово розвинених країн вдвічі перевищували темпи росту експорту товарів. Поглиблювалась спеціалізація окремих країн на певних видах зовнішньоекономічних послуг. Таким чином, питання зовнішньої торгівлі послугами потребують уваги і ґрунтовних досліджень вчених.

Зростання значення послуг у господарському житті потребує чіткого визначення поняття послуги в цілому і зовнішньоекономічної послуги - зокрема. Відміною послуги від товару є те, що замовник після розрахунку з виконавцем не отримує від нього матеріального предмету, який можна перепродати. Оплата відбувається за корисну дію, яку виконує виробник послуги для замовника.

Складність розподілу видів діяльності на виробництво товарів і надання послуг полягає в тому, що не завжди передача матеріального предмету є ознакою купівлі товару. Наприклад, така передача відбувається в будівництві, поліграфії, при виконанні наукових досліджень (у вигляді наукових звітів) тощо. Тобто в тих видах діяльності, які важко віднести до товарного виробництва, яке відзначається масовим виготовленням однотипної продукції. В цьому разі поділ відбувається часто довільно, з урахуванням додаткових ознак товару та послуги. Наприклад, товар виготовляється за однією, постійною технологією, в той час як надання послуг для різних замовників здебільшого різниться між собою. Купівля-продаж товару, як правило, відбувається після його виробництва, а замовлення на послугу передують її постачанню.

Особливістю зовнішньоекономічної послуги (на відміну від звичайної) є те, що замовник і постачальник є резидентами різних країн, які згідно із

законодавством України можуть бути юридичними¹ або фізичними особами. Юридична особа вважається резидентом певної країни, якщо вона розташована в цій країні і здійснює свою діяльність за її законами. Фізична особа є резидентом, якщо вона постійно проживає в певній країні. Резидентами також вважаються дипломатичні представництва; консульські установи; інші офіційні представництва країни за кордоном, які мають дипломатичні привілеї та імунітет; філії і представництва підприємств і організацій країни за кордоном, що не здійснюють підприємницької діяльності. Іншими словами, якщо домовленість на постачання послуги укладена між резидентами однієї країни, то ця послуга не вважається зовнішньоекономічною.

На відміну від обліку зовнішньої торгівлі товарами статистика експорту-імпорту послуг знаходиться на початкових етапах створення. Вдосконалення обліку зовнішньої торгівлі послугами є злободенним питанням для всіх країн, не виключаючи і високорозвинені. До недавніх часів окремі країни (і серед них досить великі, наприклад, колишній Радянський Союз) зовсім не вели ґрунтового обліку зовнішньоекономічних послуг. Тому нові незалежні країни, не виключаючи і Російську Федерацію, почали створювати статистику зовнішньої торгівлі послугами по суті тільки після розпаду Радянського Союзу.

Існує велика неузгодженість між методами обліку та статистичної обробки показників зовнішньої торгівлі послугами різних країн. В цілому, як показує аналіз, величина зовнішньоекономічних послуг фіксується на рівнях дещо нижчих за дійсні. Це відбувається тому, що значна кількість послуг продається на зовнішньому ринку разом із товарами, які вони доповнюють. Ці послуги буває важко відокремити від товарів, і тому вони обліковуються як товари. Окремі види послуг, з іншого боку, залишаються ще поза увагою обліковців (наприклад, торгівля послугами між підприємством та його закордонними філіями).

Міжнародні організації проводять значну роботу по удосконаленню статистики послуг. Наприклад, Євростат (Eurostat), спільно з Організацією економічної співпраці та розвитку (Organisation for Economic Co-operation and Development), поліпшують статистику міжнародної торгівлі послугами в країнах, які входять до цих організацій. Міжнародний валютний фонд (МВФ) у 1993р. розробив нову класифікацію видів зовнішньої торгівлі послугами, яка представлена в п'ятій редакції "Керівництва по платіжному балансу" (Balance of Payments Manual).

Найбільш повні відомості про експорт та імпорт послуг різних країн світу збирають та узагальнюють МВФ і Світова організація торгівлі (СОТ). У розрізі окремих країн і по регіонах ці дані можна знайти у спеціалізованих виданнях МВФ: "Міжнародна фінансова статистика" (International Financial Statistics) та "Статистичний щорічник платіжного балансу" (Balance of Payments Statistics Yearbook). Статистику платіжного балансу можна вважати основним джерелом відомостей про міжнародну торгівлю послугами.

Облік зовнішньої торгівлі послугами знаходиться в Україні на почат-

¹Резидентом може бути суб'єкт підприємницької діяльності, що не має статусу юридичної особи (філія, представництво тощо).

Олефір В.К.

ковому етапі створення. Це підтверджується тим, що в 1998р. існувало щонайменше три офіційних класифікації послуг зовнішньоекономічної діяльності, а обробка статистичних даних здійснювалась за різними методиками. Класифікація Держстандарту України поділяла усі послуги на 17 основних груп, Держкомстату — 13, Національного банку України — на 6. У наявності різних методик обробки даних можна переконатись, якщо взяти "Статистичний щорічник України за 1997р". (К.: Українська енциклопедія, 1999. - 624с.) і відкрити його на с.303 і с.311. На с.303, за підрахунками Держкомстату, обсяг експорту послуг в 1997р. склав 4738.39 млн.дол.², а на с.311, за даними Нацбанку, — 4937 млн.дол. Те ж саме можна спостерігати і по інших показниках.

Кожна установа створювала класифікацію послуг відповідно до своїх потреб. І це природно, тому що неможливо створити єдину класифікацію, яка б для усіх споживачів було одночасно і повною, і раціональною. Разом з тим, на нашу думку, класифікація послуг повинна бути єдиною. А кожна установа при цьому може розглядати більш докладно ту чи іншу групу основної класифікації.

Єдину класифікацію зовнішньоекономічних послуг доцільно привести у відповідність із розробками МВФ або у відповідність із структурою Тимчасової єдиної класифікації продукції (Provisional Central Product Classification), яка була розроблена установами ООН у 1991р.³ Тим більше, що це відповідає курсу на приведення вітчизняної статистики у відповідність із передовими світовими зразками. Класифікація зовнішньоекономічних послуг Міжнародного валютного фонду включає 11 основних груп послуг: транспортні; подорожі; зв'язку; будівельні; страхові; фінансові; комп'ютерні та інформаційні; роялті⁴ та ліцензійні; інші ділові послуги; послуги приватним особам та послуги в галузі культури і відпочинку; державні послуги, що не віднесені до інших категорій.

Транспортні послуги включають в себе вантажні та пасажирські перевезення усіма видами транспорту. До цієї групи також відносяться допоміжні транспортні послуги, включаючи оренду транспортних засобів разом із персоналом, який їми керує. До групи "Подорожі" відносяться послуги, які замовляють фізичні особи — нерезиденти під час перебування в країні з метою навчання, лікування, відпочинку, у ділових справах тощо. До послуг зв'язку належать поштові; кур'єрські; телекомунікаційні послуги, під якими слід розуміти передачу на відстань звуку, зображення, іншої інформації по дроту або без дроту. Будівельні послуги охоплюють разові будівельно-монтажні роботи, які виконують у країні замовника організації-резиденти інших країн. Страхові послуги включають різноманітні види страхування, які здійснюються страховими компаніями-резидентами для замовників-нерезидентів і навпаки (тобто страховими компаніями-нерезидентами для замовників-резидентів).

Фінансові послуги включають фінансові посередницькі та допоміжні послуги, надані резидентами однієї країни резидентам іншої держави. Ро-

²Тут і далі по тексту під доларами слід розуміти долари США

³Див. документ ООН ST/ESA/STAT/SER.M/77.

⁴Від англійського слова *royalty*, яке перекладається як "відрахування власників патенту".

ялті та ліцензійні послуги охоплюють продаж ліцензій на використання винаходів, промислових зразків, товарних знаків тощо. Інші ділові послуги включають різноманітні ділові, професійні, технічні та інші послуги. Послуги приватним особам та послуги в галузі культури і відпочинку охоплюють виробництво та продаж різної аудіо-відеопродукції, послуги бібліотек, музеїв, спортивних споруд тощо. Державні послуги, що не віднесені до інших категорій, включають послуги офіційним установам іноземних країн (посольствам, консульствам), а також представництвам міжнародних і регіональних організацій.

За останні 20 років на світовому ринку відбувається постійне зростання обсягів експорту послуг. Це зростання відбувається в цілому у світі, в промислово розвинених країнах, в країнах, що розвиваються, в усіх регіонах світу, і майже в усіх країнах. Окремі дослідники стверджують, що темпи зростання експорту послуг більші, ніж темпи зростання експорту товарів. Таким чином, за окремими даними, значення послуг у міжнародній торгівлі збільшується.

Серед видів послуг у зовнішній торгівлі переважають послуги фізичним особам-нерезидентам (які у класифікації МВФ мають назву "Подорожі") і транспортні послуги. Частка цих двох послуг у світовому експорті складала в 1997 р. 55%. Якщо раніше багато років на першому місці у зовнішній торгівлі були транспортні послуги, то в останні роки вони "пропустили вперед" послуги фізичним особам-нерезидентам. Питома вага інших видів послуг (зв'язку, фінансових, комп'ютерних та інформаційних) поступово зростає, але поки що поступається рівню двох провідних.

Основними експортерами послуг на світовому ринку є промислово розвинені країни, частка яких в експорті складала в 1997 р., за даними МВФ, 80%. Цікаво, що і в імпорті послуг високорозвинені країни є безперечними лідерами (77% в 1997р.), що вказує на те, що зовнішня торгівля послугами в основному відбувається між індустріальними країнами. Головними країнами-експортерами послуг у 1997 р. були : США (256 млрд. дол.); Великобританія (87) і Франція (81); а головними країнами-імпортерами відповідно США (166 млрд.дол.), Японія (123) та Німеччина (120).

Україна не належить до провідних країн-експортерів або країн-імпортерів послуг на світовому ринку. Але вона бере участь у зовнішній торгівлі послугами і тому повинна дотримуватися загальноприйнятих правил поведінки на світовому ринку. Тільки взявши на себе певну суму зобов'язань, українські експортери та імпортери послуг зможуть отримати права, за допомогою яких вони будуть проводити вигідну для себе зовнішню торгівлю.

До створення Світової організації торгівлі (СОТ) упорядкування експорту та імпорту послуг на світовому ринку не було всеохоплюючим, а замінювалося двосторонніми угодами між окремими країнами. Зокрема, в середині 80-х років була підписана американсько-канадська угода про вільну торгівлю, в якій значна увага приділялась і сфері послуг. Укладались угоди про торгівлю послугами в межах певних регіонів (наприклад, в рамках Європейського Союзу), існували (і існують нині) міжнародні організації, які об'єднують постачальників окремих видів послуг різних країн: Організація співробітництва залізниць, Міжнародна морська організація, Організація міжнародної цивільної авіації, Всесвітня туристична організація, Міжнародний союз електрозв'язку та інші.

Олефір В.К.

Після утворення СОТ регулювання зовнішньої торгівлі послугами стало всеохоплюючим. Світова організація торгівлі стала якісно новою, повноважною міжнародною установою, яка може впливати на законодавчу діяльність країн-членів у галузі зовнішньої торгівлі. Крім того, ця організація створила ґрунтовні засади розв'язання торговельних суперечок шляхом переговорів.

Діяльність Світової організації торгівлі розпочалась 1 січня 1995р. В грудні 1993р. закінчився Уругвайський Раунд переговорів країн-учасниць Генеральної угоди щодо тарифів і торгівлі (ГАТТ), а в квітні наступного року в марокканському місті Марракеш був підписаний Заключний Акт про утворення Світової організації торгівлі. Заключний Акт зокрема проголосив, що наслідком Уругвайського Раунду буде зміцнення світової економіки, розквіт торгівлі, збільшення інвестицій, зменшення безробіття і зростання рівня життя в усьому світі. Світова організація торгівлі ставала правонаступницею Генеральної угоди щодо тарифів і торгівлі.

За станом на 31 липня 1999р. до складу СОТ входило 134 країни. Ще 30 держав подали заявки на вступ до СОТ і розпочали переговори щодо умов приєднання до цієї міжнародної організації. Серед більш-менш великих країн, які не є членами СОТ і не збираються вступати до неї, можна назвати хіба що низку арабських держав: Іран, Ірак, Сирія та Лівія.

СОТ не тільки більше ГАТТ за кількістю країн-членів, а й охоплює більш широке коло питань зовнішньої торгівлі. ГАТТ займалась тільки торгівлею товарами, а СОТ відслідковує торгівлю товарами, послугами і "думками" (тобто інтелектуальною власністю). СОТ має такий великий вплив на світову торгівлю, що інколи її називають "торговельно-економічною ООН".

Правила міжнародної торгівлі послугами знайшли відображення в декількох документах СОТ. По-перше, це Генеральна угода щодо торгівлі послугами, яка складається із 29 статей і має 8 додатків. По-друге, це перелік зобов'язань урядів країн щодо допуску на внутрішній ринок іноземців (такий перелік подає кожна країна-член СОТ). По-третє, це перелік тимчасових угод, які не відповідають режиму найбільшого сприяння.

Генеральна угода щодо торгівлі послугами (ГАТС) є першою багатосторонньою, повноважною угодою, яка охоплює міжнародну торгівлю усіма видами послуг. ГАТС містить положення, які забезпечують безперервну лібералізацію зовнішньої торгівлі послугами шляхом проведення переговорів і укладання відповідних угод. ГАТС є також першою в світі багатосторонньою угодою по інвестиціях, оскільки вона охоплює не тільки транскордонну торгівлю, а також і усі інші способи постачання послуг, включаючи право на утворення підприємства за кордоном.

ГАТС висуває три головних керівних положення у торгівлі послугами. По-перше, вона охоплює усі види послуг, крім тих, що виконуються на замовлення державних органів і не є комерційними. По-друге, не повинно бути нерівностей у правах між вітчизняними і закордонними постачальниками послуг на внутрішньому ринку (національний режим, *national treatment*). По-третє, країна-член СОТ на своєму внутрішньому ринку не повинна створювати нерівності у правах між іншими країнами-членами СОТ (режим найбільшого сприяння, *most favoured nation treatment*).

До недавнього часу в більшості країн сфера послуг була в основному

державною монополією. Уряди країн, як правило, повільно і неохоче проводили приватизацію і демонополізацію цієї сфери, обмежено допускали на внутрішній ринок іноземних постачальників. Усвідомлюючи те, що процес лібералізації у сфері послуг є поступовим і тривалим, ГАТС передбачила виключення із трьох головних керівних положень. Кожна країна за своїм розсудом може відкривати для іноземців ті сектори послуг, які заважає. Уряд країни різними способами може обмежувати діяльність іноземців і висувати перед ними додаткові вимоги. Він має право встановлювати чи не встановлювати національний режим діяльності. Крім того, уряд країни терміном не більше 10 років може встановлювати для окремих країн-членів СОТ (у порівнянні з іншими країнами-членами) більш сприятливі умови господарювання на своєму внутрішньому ринку.

На світовому ринку існує декілька способів постачання послуг, серед яких ГАТС визначає чотири основних: транскордонна поставка, поставка у власній країні; поставка за кордоном юридичними особами; поставка за кордоном фізичними особами. Наприклад, міжнародний телефонний зв'язок є різновидом транскордонного способу поставки; обслуговування іноземних туристів — різновид поставки у власній країні; відкриття за кордоном філії банку — поставка послуг за кордоном юридичною особою; консультації в Україні іноземного фахівця з питань управління здійснюються способом поставки за кордоном фізичною особою.

Одним із завдань СОТ є підпорядкування усієї світової торгівлі єдиним правилам, для чого вона намагається залучити до членства якомога більше країн. Стати членом СОТ може кожна країна, яка проводить самостійну зовнішньоторговельну політику, незалежно від політичного та державного устрою. Так, наприклад, членами СОТ є такі різні в політичному відношенні країни, як США і Куба.

Для кожної країни, яка подала заяву на вступ до СОТ, з метою проведення переговорів щодо умов вступу утворюється Робоча група. До складу Робочої групи, крім представників країни-претендента, входять делегати країн-членів СОТ, які є основними торговельними партнерами країни-претендента. Після утворення Робочої групи країна-здобувач готує особливий документ — "Меморандум про режим зовнішньої торгівлі" у вигляді відповідей на питання Робочої групи. Після цього починається основний етап — переговори щодо рівня відкритості внутрішнього ринку країни-претендента для іноземних товарів і послуг.

Після того, як усі питання між зацікавленими сторонами узгоджені, Робоча група готує заключну доповідь, протокол про вступ до СОТ і окремий документ, в якому відображає конкретні зобов'язання країни-претендента⁵. Після затвердження пакету документів Робочої групи Генеральною Радою СОТ угода про вступ до міжнародної організації підлягає ратифікації у законодавчому органі країни-претендента. І вже після цієї ратифікації країна вважається повноправним членом Світової організації торгівлі.

Україна подала заявку на вступ до СОТ в грудні 1994р. Тоді ж була утворена Робоча група по узгодженню питань приєднання України до міжнародної організації. З того часу відбулося декілька засідань Робочої гру-

⁵Цей документ має назву "Перелік поступок і зобов'язань" (Schedules of Concessions and Commitments).

Олефір В.К.

пи, на яких розглядалися питання сільського господарства, митної системи, акцизів та податку на додану вартість, імпортних ліцензій та інших нетарифних засобів впливу на зовнішню торгівлю, державних субсидій, національного режиму для іноземних компаній, послуг, державної торгівлі, відкритості нормативно-правових актів, які впорядковують зовнішню торгівлю, захисту прав інтелектуальної власності.

Слід відзначити, що переговори української делегації із представниками основних країн-партнерів в рамках Робочої групи проходять непросто. Юридично термін процедури вступу визначається можливістю країни-претендента вести напружені переговори зі всього кола питань і пошуком оптимальних умов приєднання до міжнародної організації. Рівень зобов'язань країни-претендента повинен бути не гіршим ніж у інших, однакових за економічним розвитком країн-членів СОТ. На практиці все по суті зводиться до намагання країн-членів добитися максимальних поступок від країни-здобувача у двосторонній торгівлі. Наприклад, від України, поруч із іншим, вимагають значних поступок у сертифікації продукції із країн-членів СОТ, що знайшло широке відображення у масових друкованих виданнях.

Світова організація торгівлі не висуває перед країнами-здобувачами єдиних, наперед визначених умов вступу. Рівень зобов'язань країни-претендента щодо допуску на свій внутрішній ринок іноземних товарів і послуг визначається окремо для кожної країни шляхом переговорів. Наприклад, Чад, який був прийнятий до СОТ в жовтні 1996р., після переговорів взяв на себе зобов'язання в одній із дванадцяти груп послуг. У той час як Болгарія, яка увійшла до СОТ дещо пізніше, вимушена була взяти на себе зобов'язання із одинадцяти груп послуг.

Процедура вступу до СОТ не обмежує термінів приєднання до міжнародної організації. Наприклад, Китай і Алжир ведуть переговори вже дванадцять років. Китайська Народна Республіка, яка за останнє десятиріччя значно збільшила випуск експортної продукції, намагається отримати доступ до ринків країн-членів СОТ і при цьому максимально захистити власного товаровиробника.

Україна не належить до провідних країн-експортерів послуг. Вітчизняні постачальники послуг без державної підтримки не витримують конкуренції з іноземцями на внутрішньому ринку і тим більше — на світовому. Тому відкриття внутрішнього ринку повинно бути поступовим, з постійним наглядом за станом підприємств. Якщо вітчизняні фірми будуть успішно конкурувати з іноземцями, то їх доступ на внутрішній ринок можна буде збільшувати. Таку позицію, на нашу думку, повинна обстоювати українська делегація, роблячи при цьому наголос на непростий хід реформ в економіці країни.

Наша країна значно поступається промислово розвиненим країнам обсягами експорту та імпорту послуг. У 1998р. вона експортувала послуг на 4 млрд. дол., а імпортувала — на 3 млрд.дол. Разом з тим у 1995-1998 рр. Україна щорічно мала позитивне сальдо від зовнішньої торгівлі послугами у розмірі 2 млрд.дол. в середньому на рік (табл.1). Переважну частину надходжень від експорту послуг забезпечували підприємства транспорту, частка яких, за даними Держкомстату України, складала 84%. Трубопровідний транспорт забезпечив 55% загальної виручки, морський — 14, залізничний

— 7, повітряний — 4, автомобільний — 4%. Частка кожного з інших видів послуг (комунікаційних, по монтажу і ремонту, в галузі досліджень та розробок тощо) в основному не перевищувала 3%.

Слід відзначити, що така велика частка транспортних послуг в експорті є унікальним явищем у світовій торгівлі, де цей показник складав у 1997 р. в середньому 23%. У списку із 148 країн за цим показником Україна поступалася в 1997 р. лише Оману, який експортував тільки транспортні послуги в обсязі 0,02 млрд.дол. На третьому місці була Латвія, у якій частка транспорту в експорті послуг складала 69%.

Серед країн світу основним замовником українських послуг була Росія, яка замовила в 1995-1998 рр. 65% усіх послуг. На другому місці була Німеччина, але її частка складала лише 3%. Серед країн колишнього Радянського Союзу основними замовниками українських послуг, крім Росії, були також Білорусь і Молдова. Серед інших країн світу слід відзначити США і Великобританію, які замовляли послуги приблизно на одному рівні з Німеччиною.

В 1995-1998 рр. українські юридичні та фізичні особи замовляли за кордоном в першу чергу транспортні послуги, частка яких склала 27%. В основному це були послуги залізничного (14%) і морського (8%) видів транспорту. Крім транспортних послуг, замовлялися також комунікаційні послуги (16%), послуги по ремонту основних фондів (5%) та ін. Привертає увагу значна частка групи "Інші ділові послуги" (31%), яка в 1995-1997 рр. зростала високими темпами. В 1995 р. вона дорівнювала 12%, а в 1997р. вже 44%. Це можна частково пояснити розширенням міжнародних зв'язків України та спробами прискорити реформування економіки шляхом залучення іноземного досвіду.

Серед країн-експортерів послуг в Україну на першому місці стоїть Ро-

Таблиця 1
Зміни в експорті та імпорті послуг в 1995-1998 рр.*

(млн.дол.США)

Показник	Роки			
	1995	1996	1997	1998
<i>Експорт</i>	2846	4747	4937	3922
<i>Імпорт</i>	1334	1204	2268	2545
Сальдо	1512	3543	2669	1377

*За даними Національного банку України.

сійська Федерація, частка якої в 1995-1998 рр. дорівнювала 32%. Далі йдуть США — 11%, Великобританія — 6% та інші країни. Слід відзначити, що на відміну від експорту Україна імпортувала послуги переважно не з країн колишнього СРСР, а з інших країн світу, на які припадало 62% імпортих послуг.

Як видно з табл.1, хоча сальдо від торгівлі послугами останніми роками залишалось позитивним, його розміри скорочувались. У 1997р. розмір сальдо скоротився порівняно з 1996р. на 25%, а в 1998р. відносно 1997р. ще на 48%. Збільшення експорту послуг в 1997р. порівняно з 1996р. на 4% було перекрито зростанням імпорту на 88%. В 1998р. зростання експорту вже не було, а імпорт послуг збільшився відносно 1997 р. на 12%.

Олефір В.К.

В 1998 р. порівняно з 1997 р. найбільший спад в експорті було зафіксовано по фінансових послугах (-30%), що відбулося переважно внаслідок фінансової кризи в Росії; послугах трубопровідного транспорту (-26%); будівельних послугах (-18%); послугах морського транспорту (-12%). Хоча фінансові послуги відносно зменшились більше ніж усі інші, в абсолютних величинах зниження дорівнювало лише 10 млн.дол. Для порівняння, в 1998 р. послуг трубопровідного транспорту закордонним замовникам було надано менше, ніж у 1997 р., на 750 млн. дол.

Серед окремих видів експортних транспортних робіт послуги трубопровідного транспорту помітно випереджають інші. В 1996-1998 рр. їх частка в загальному обсязі експортних транспортних послуг складала в середньому 65%, в той час як морського транспорту — 14%, залізничного — 10%, повітряного — 5%, іншого — 6%. Хоча в 1996-1998 рр. спостерігалась тенденція скорочення частки трубопровідного транспорту в валютній виручці⁶ і збільшення часток залізничного, повітряного, автомобільного, різниця продовжує залишатися значною.

Виключно велике значення трубопровідного транспорту в зовнішній торгівлі послугами пояснюється розташуванням України між великим експортером енергоносіїв — Росією та значним її імпортером — Європейським Союзом. По трубопроводах через територію України транзитом перекачується російський природний газ (90,8%), нафта (8,5%) і аміак (0,7%). Природний газ із Росії транспортується по магістральних трубопроводах "Братство", "Прогрес", "Северное сіяніє", "Союз", а нафта — по нафтопроводу "Дружба" та по придніпровських магістральних трубопроводах. В 1996р. було транспортовано природного газу в Німеччину — 32,9 млрд.куб.м., Італію — 14,0, Францію — 12,4, Чехію — 9,4, Угорщину — 7,7, Польщу — 7,1, Словаччину — 7,0, Австрію — 6,0, Болгарію — 6,0, Югославію — 2,1, Словенію — 1,5, Хорватію — 1,5, Боснію — 0,4, Швейцарію — 0,4 млрд.куб.м.

Фахівці передбачають, що і в майбутньому країни Західної та Центральної Європи будуть купувати російський газ у великих розмірах. За оцінками Міжнародного енергетичного агенства, попит на російський газ в Європі зросте до 2010 р. в 2 рази. Це пояснюється поступовим переходом енергетичного сектора європейських країн на споживання газу, який при згоранні не забруднює навколишнє середовище. Якщо 50 років тому енергетичні підприємства працювали переважно на вугіллі, 20 років тому — на нафті, то через 10 років, як вважають спеціалісти, вони будуть працювати в основному на газі.

Українські газові підприємства в цілому готові перекачувати до країн Західної і Центральної Європи великі обсяги російського "блакитного" палива. На Україні розташовані самі великі в Європі сховища природного газу загальною ємністю 30 млрд.м³. В республіці є потужності по виробництву газових турбін, компресорів, труб великого діаметру тощо. НАТ "Нафтогаз України" розроблена і виконується програма оновлення обладнання магістральних газопроводів з використанням вітчизняної продукції, яка

⁶Облік зовнішньоторговельних послуг трубопровідного транспорту здійснюється у вільно конвертованій валюті, хоча на практиці оплата відбувається переважно натурою.

Разом з тим існують причини, завдяки яким потік природного газу через територію України може зменшитись. Нині російський природний газ із сибірських родовищ транспортується до європейських країн в переважній більшості по Україні. З метою збільшення шляхів надходження газу до Європи Росія будує газопровід Ямал — Європа, який пройде через Білорусь і Польщу. Довжина цього газопроводу 4170 км, потужність буде поступово збільшуватись від 6 до 68 млрд.м³.рік, початок експлуатації заплановано на 2005-2010 рр. Головне призначення газопроводу — перекачувати газ із перспективних родовищ на півострові Ямал. Але, якщо витрати на транспортування будуть незначними, то цей газопровід може стати основним.

Таким чином, транспортування російських енергоносіїв до європейських країн не є постійним і надійним джерелом доходів. Щоб ця нестабільність негативно не вплинула на показники платіжного балансу, доцільно прискорити збільшення поставок на світовий ринок інших видів послуг. Тим більше, що це узгоджується з теоретичним положенням про необхідність диверсифікації зовнішньоекономічної діяльності. Країна, яка пропонує на світовому ринку декілька рівнозначних послуг, більше захищена від негативної кон'юнктури, ніж та, що пропонує, приміром, одну послугу.

"Підстрахувати" трубопровідний транспорт міг би морський торговий флот, який Україна отримала після розпаду колишнього Радянського Союзу. Але зробити це йому буде непросто тому, що вітчизняний морський торговий флот перебуває нині у тяжкому стані. Обсяги валютних надходжень від перевезень морським транспортом з кожним роком стають все менше. В 1998 р. вони склали 451 млн.дол., що на 27% менше ніж було отримано в 1995 р. Таке скорочення відбулося, серед іншого, внаслідок зменшення кількості суден, чисельність яких на початок 1998 р. у порівнянні з 1990 р. зменшилася на 154 одиниці (або на 40%). Судна, які залишились, перебувають в експлуатації в середньому 20 років, і тому фізично і морально застаріли.

Ситуація ще ускладнюється і тим, що на світовому ринку утворився надлишок тоннажу торгових суден (суховантажних — 8%, танкерів — 8% в 1996 р.), що ще більше загострює конкуренцію. Провідні світові компанії все більше зміцнюють свої позиції у чорноморському басейні. Наприклад, у 1998 р. південнокорейська компанія "Пан Оушен" (Pan Ocean) із портів Чорного моря вивезла 2.5 млн.т сталевих продукції. В 1999р. компанія планувала вивезти із чорноморського регіону 3 млн.т металу, в тому числі 2 млн.т — із Одеси. Судноплавна компанія "Мерск" (Maersk Line) вклала у розвиток контейнерного терміналу в Іллічівському порту 8 млн. дол. і переробила там в 1998 р. 80 тис. контейнерів.

За своєю питомою вагою повітряний транспорт не можна віднести до провідних галузей у зовнішній торгівлі послугами. За величиною обороту, обсягами експорту та імпорту він поступається трубопровідному, морському, залізничному видам транспорту. Разом з тим, як видно із табл.2, зовнішня торгівля послугами повітряного транспорту відбувається досить успішно.

В 1996-1998 рр. відбувалось зростання як експорту, так і імпорту послуг, причому експорт зростав більш високими темпами. Такий стан речей не можна не визнати обнадійливим. Зростання експорту говорить про зміцнення позицій вітчизняного повітряного флоту на світовому ринку.

Олефір В.К.

Збільшення імпорту має позитивним наслідком те, що розширюються зв'язки України з світовим співтовариством, економіка країни стає більш відкритою, відбувається залучення передових думок, досвіду тощо.

Обсяг експорту послуг повітряного транспорту зростає, хоча в цілому залишається ще на відносно низькому рівні. В Україну прилітає мало іноземців, що позначається на валютній виручці українських авіакомпаній. В цьому відношенні досить порівняти Україну із Туреччиною, яка має приблизно таку ж кількість населення і розмір території.

В 1996 р. аеропорт Стамбула прийняв і відправив 9 млн. пасажирів міжнародних рейсів, а другий за величиною турецький аеропорт Анталія —

Таблиця 2
Зовнішня торгівля послугами повітряного транспорту в 1996-1998 рр.*
(млн.дол.США)

Показник	Роки			1998 р. до 1996р., %
	1996 р.	1997 р.	1998 р.	
Оборот	161,4	246,1	252,5	1,6
Експорт	140,0	188,3	211,3	1,5
Імпорт	21,4	57,8	41,2	1,9
Сальдо	118,6	130,5	170,1	1,4

***За даними Держкомстату України.**

5 млн. пасажирів. Разом 5 самих великих аеропортів Туреччини в 1996 р. прийняли і відправили 19 млн. пасажирів міжнародних рейсів. В тому ж році п'ять найбільш великих українських аеропортів (донецький, київський, львівський, одеський, сімферопольський) прийняли і відправили разом лише 2 млн. пасажирів міжнародних рейсів. Можливості для росту в українських аеропортів досить великі, якщо взяти до уваги, що лондонський аеропорт Хітроу (Heathrow) "пропустив" в 1996 р. 48 млн. пасажирів міжнародних рейсів.

Іншим важливим видом послуг може стати транспортування до європейських країн російської електроенергії. У лютому 1999 р. в країнах ЄС почалася лібералізація енергетичного ринку, перший етап якої розрахований на шість років. Європейські споживачі електроенергії одержать можливість купувати її не тільки у національних виробників, але й за рубежом. У зв'язку з цим російські енергетики планують продати в 2005 р. на європейському ринку приблизно 15-20 млрд. кВт/год. електроенергії.

Одним із основних чинників, що забезпечить конкурентоспроможність російської електроенергії на європейському ринку, є наявність сучасних засобів передачі. Вони були розроблені ще в колишньому Радянському Союзі, і, як стверджують фахівці, дотепер відсутні в Європі. Втрати електроенергії в 750-кіловольтних ЛЕП при передачі на тисячі кілометрів вимірюються усього декількома процентами. Після розпаду Радянського Союзу основна частина сучасних ЛЕП, що спрямовані у бік європейських країн, перейшла до України. За умови гнучкої цінової політики, виділення необхідних коштів на підтримку ЛЕП у належному стані їх використання може стати джерелом додаткових валютних надходжень.

Україна має можливість запропонувати на світовому ринку якісно но-

ву транспортну послугу — виведення на орбіту комерційних супутників. Вже тепер українські підприємства входять до декількох міжнародних об'єднань, які виконують подібні замовлення. Одним із таких об'єднань є міжнародна компанія "Сі лонг", для якої КБ "Південне" і ВО "Південний машинобудівний завод" виготовляють ракетоносії "Зеніт". За це українські підприємства отримують 15% від загальної суми доходів. Як стверджують фахівці, Україна може відігравати більш помітну роль у цій галузі, оскільки, за винятком власного космодрому, вона має в цілому всі необхідні складові для виведення на орбіту комерційних супутників.

За даними Держкомстату, Україна торгує послугами (в тому числі і транспортними) з усіма колишніми республіками Радянського Союзу, з переважною більшістю промислово розвинених європейських країн, зі США, Канадою, Китаєм, Індією та іншими країнами. Разом з тим, переважна частина зовнішньоторговельного обороту припадає на одну країну — Російську Федерацію. В 1995-1998рр. частка Росії в зовнішньоторговельному обороті складала 57%, на другому місці були США (5%), на третьому — Німеччина (3%).

В 1998 р. у порівнянні з 1997 р. експорт послуг в усі країни світу (не враховуючи Росію) збільшився на 3%. В той же час експорт послуг у Росію внаслідок фінансової кризи зменшився на 30%, що призвело до загального падіння експорту послуг на 19%. Це зайвий раз вказує на необхідність рівномірного розподілу обсягів послуг між країнами-замовниками. Робота з низкою замовників або на декількох зовнішніх ринках дає можливість переміщувати ресурси туди, де є попит на послуги.

Початок розробки прикаспійських родовищ нафти і транспортування її до європейських країн дає можливість Україні урізноманітнити послуги трубопровідного транспорту. В 1993р. було створено міжнародний консорціум для розробки нафтових родовищ Азері, Чираг, Гюнешлі на території Азербайджану. До складу консорціуму увійшли російська, азербайджанська, шість американських, британська, норвезька, турецька фірми, а також фірма із Саудівської Аравії. В 1997р. було створено міжнародний консорціум для видобутку і транспортування нафти із казахських родовищ (Тенгіз, Карачаганак та інших), до складу якого увійшли російська, казахська, американська, британська та інші фірми. Нафта по нафтопроводах Баку—Супса, Тенгіз—Новоросійськ буде транспортуватись до Чорного моря, а потім завантажуватись у танкери. Після цього вона може прямувати до європейських країн декількома маршрутами: через Босфор до Генуї, до болгарського порту Бургас, до румунського порту Констанца, до Одеси.

Необхідно створити вигідні для іноземців умови транспортування нафти через територію України, добудувати одеський нафтовий термінал і нафтопровід Одеса—Броди. В цьому випадку Україна може значно урізноманітнити пропозицію послуг трубопровідного транспорту, оскільки кожна із країн-учасниць двох консорціумів теоретично може стати їх замовником.

В будівництві нафтопроводу Одеса—Броди зацікавлені країни північної Європи і в першу чергу Польща. Останніми роками економіка Польщі швидко розвивається і попит на нафту зростає. У 1998 р. було перероблено 36 млн. т нафти, а в 1999 р. передбачалось переробити 44 млн. т. Як і Україна, Польща прагне урізноманітнити джерела надходження енергоно-

Олефір В.К.

сії і тому виявляє зацікавленість до поставок казахської та азербайджанської нафти. З цією метою в Польщі створено консорціум для будівництва польської гілки нафтопроводу Одеса—Броди. На нашу думку, тісна співпраця з польською стороною та іншими зацікавленими країнами Північної Європи прискорить залучення іноземних інвестицій до цього проекту.

Україна має зручне географічне положення, яке необхідно максимально використати для транзиту вантажів. Необхідно створити умови, за яких транзит через територію України буде якомога більше зручним і вигідним для іноземців. Це передбачає створення сучасних швидкісних автошляхів з відповідною інфраструктурою, швидке проходження митного огляду та отримання необхідних документів (які за формою і змістом відповідають світовим зразкам), помірні збори за право транзиту через територію республіки. Величина зборів повинна бути на оптимальному рівні, який забезпечував би необхідні надходження до бюджету і не був занадто обтяжливим для перевізників.

Збори за право транзиту, тарифи на вантажні перевезення не завжди сприяють направленню вантажопотоків через територію України. В 1997 р. транспортування російських мінеральних добрив через порти Балтії було на 9 дол. (в розрахунку на одиницю) дешевше, ніж через порти України. Нині тарифи за транзит російської нафти через територію України в 5 разів перевищують подібні послуги в Росії. Тому на нараді нафтовиків у Тупсе, яка відбулася в травні 1999 р., було прийнято рішення проробити питання будівництва нафтопроводу в Ростовській області в обхід України.

Важливе значення для залучення транзитних перевезень мають перодові способи перевантаження товарів, сучасне складське господарство, надійне збереження вантажів під час перевезення по території республіки. В місцях перевантаження товарів або поблизу транспортних вузлів доцільно створити транспортно-складські центри, які будуть надавати перевізникам низку необхідних послуг. Транспортно-складські центри можуть об'єднувати станції технічного обслуговування автомобілів, склади, готелі, вузли зв'язку, пункти обміну валют тощо.

В березні 1994 р. на 2-й Загальноєвропейській конференції з питань транспорту було прийнято рішення про створення дев'яти транспортних коридорів, які мають з'єднати країни Західної, Центральної та Східної Європи. Три сухопутні та один водний транспортний коридор повинні пройти по території України. Створенню цих коридорів Кабінет Міністрів приділив багато уваги: прийняттям постанов №1324 від 30.10.96 р. "Про створення в Україні транспортних коридорів та входження їх до міжнародної транспортної системи", №1512 від 16.12.96 р. "Про першочергові заходи щодо створення національної мережі міжнародних транспортних коридорів"; затвердженням в березні 1998 р. Програми створення і функціонування національної мережі міжнародних транспортних коридорів тощо. Прискорити створення транспортних коридорів повинне прийняття закону про концесії на будівництво і утримання автошляхів. Враховуючи зручне географічне розташування України, транспортна інфраструктура республіки може виглядати досить привабливою для іноземних інвесторів.

Міжнародні транспортні коридори (МТК) створюються з метою забезпечення швидкого, дешевого і безпечного переміщення пасажирів та вантажів. Головне призначення МТК — сприяти зовнішній торгівлі та міжна-

родній співпраці. Особливу важливість МТК набувають для країн, які мають широкі зовнішньоекономічні зв'язки або знаходяться на перетині торгових шляхів.

До таких країн можна віднести і Україну, яка має вигідне географічне положення і поступово зміцнює свої зовнішньоекономічні зв'язки. Через територію республіки проходять вантажопотоки між: країнами Центральної Європи і країнами СНД; країнами Південної Європи, Близького Сходу, Африки і країнами СНД; Індією, країнами Закавказзя, Середньої Азії, Далекого Сходу та країнами Західної Європи, Балтики, Скандинавії; Китаєм, країнами Закавказзя, Середньої Азії, Далекого Сходу і країнами Західної Європи, Балтії, Скандинавії. За даними англійської консалтингової фірми "Рендел" (Rendall), Україна посідає за коефіцієнтом транзитності перше місце в Європі.

Актуальність створення МТК посилюється ще конкуренцією між країнами за право пропуску транзитних вантажів. Велику увагу до залучення транзитних вантажопотоків приділяє Латвія, яка певним чином є конкурентом України у транспортному посередництві в зовнішній торгівлі Російської Федерації. З метою поліпшення роботи залізничного транспорту уряд Латвії проводить приватизацію залізниць. Він приділяє значну увагу поліпшенню латвійських магістралей, на вдосконалення місцевих портів залучені великі обсяги іноземних інвестицій.

Створення МТК буде мати багато позитивних наслідків для української економіки. Збільшаться обсяги міждержавних і транзитних перевезень. Зросте надходження коштів до державного і місцевих бюджетів за рахунок збільшення міждержавних транспортних послуг і транзиту. Завдяки розгалуженій інфраструктурі МТК з'являться нові робочі місця. Слід очікувати й інших позитивних наслідків для економіки та соціальної сфери, які завжди мають місце після суттєвого поліпшення транспортного сполучення.

Всього до 2015 р. передбачається створити 8 основних МТК: Критський №3 (Краківець — Львів — Рівне — Житомир — Київ); Критський №5 (Трієст — Любляна — Будапешт — Львів); Євроазійський (Одеса — Миколаїв — Херсон — Джанкой — Керч); Балтійське море — Чорне море (Гданськ — Варшава — Ковель — Одеса); Критський №9 (Гельсінкі — Санкт-Петербург — Москва — Київ — Одеса — Димитровград); ЧЕС (Рені — Ізмаїл — Одеса — Миколаїв — Херсон — Мелітополь — Бердянськ — Маріуполь — Новоазовськ); Європа — Азія (Краківець — Львів — Рівне — Житомир — Київ — Полтава — Харків — Дебальцеве — Ізварине); Північ-Південь (Харків — Полтава — Кіровоград — Одеса).

Створення МТК передбачає виконання великого обсягу будівельно-монтажних робіт, які можуть виконуватися з метою створення нової сучасної магістралі або реконструкції існуючих шляхів. Особлива увага при створенні МТК приділяється об'єктам інфраструктури: транспортно-складським комплексам, прикордонним і митним пунктам пропуску, підприємствам автосервісу тощо. Щоб українські транзитні шляхи були конкурентоспроможними, рівень обслуговування на об'єктах інфраструктури повинен бути не нижчим, ніж в країнах-конкурентах.

Реконструкція існуючих шляхів фінансується із державного бюджету, дорожнього фонду та інших джерел. Причому в умовах, коли морський флот майже втратив конкурентоспроможність на світовому ринку, створен-

Олефір В.К.

ня МТК є пріоритетним напрямом вкладення коштів у розвиток транспортного комплексу республіки. В постанові Кабінету Міністрів України від 4 серпня 1997 р. № 821 "Про затвердження Концепції створення та функціонування національної мережі міжнародних транспортних коридорів в Україні" сказано: "Створення транспортних коридорів та входження їх до міжнародної транспортної системи є пріоритетним загальнодержавним напрямом розвитку транспортно-дорожнього комплексу". А це означає першочергове вдосконалення роботи усіх ділянок основних транзитних шляхів: митниць, портів, автомагістралей, залізниць тощо.

Створення міжнародних транспортних коридорів призведе до збільшення транзитних вантажопотоків через територію України. Це, в свою чергу, забезпечить додатковою роботою (з оплатою у валюті) порти, залізничний та автомобільний транспорт тощо. Чим більше фізичних осіб-нерезидентів буде перебувати на території республіки, тим більше вони будуть купувати українських товарів і послуг. А це, в свою чергу, забезпечить зростання експорту послуг із групи "Подорожі".

Розвиток зовнішньої торгівлі послугами сприяє економічному зростанню країни. Розширення експорту має наслідком збільшення валютних надходжень, зміцнення позицій українських постачальників послуг на світовому ринку, підвищення міжнародного авторитету держави. Без раціональної частки імпорту неможливе повноцінне входження країни у світове економічне співтовариство, створення конкурентного середовища на внутрішньому ринку, впровадження передових технологій тощо. Зовнішня торгівля дає можливість вітчизняним виробникам вийти за національні рамки і користуватися послугами найкращих світових постачальників. Тому розвиток зовнішньої торгівлі послугами має стати одним із основних напрямів економічної політики держави.

Література

1. Сергеев П. Трубопроводный транспорт России и Западной Европы// *Мировая экономика и международные отношения.*-1998.-№11.-С.112-119.
2. Демидова Л. Сфера услуг в постиндустриальной экономике// *Мировая экономика и международные отношения.*-1999.-№2.-С.24-32.
3. Сітнікова Н. Транспортний комплекс України// *Моніторинг інвестиційної діяльності в Україні.*-1998.-№4.-С.66-70.
4. Галиев А. Зона високого напруження// *Експерт.*-1999.-№7.-С.20-21.
5. Сторінка СОТ в Інтернет: www.wto.org/.
6. Focus, newsletter WTO, october, 1998.
7. Review of Maritime Transport, 1997.
8. ICAO Statistical Yearbook, 1996.
9. World Development Indicators, 1997.
10. Balance of Payments Statistics Yearbook, 1998.