

## ВУЗЛОВІ ПРОБЛЕМИ РОЗВИТКУ КОНКУРЕНТНИХ СЕКТОРІВ ЕКОНОМІКИ УКРАЇНСЬКОГО ПРИЧОРНОМОР'Я У КОНТЕКСТІ ВСТУПУ УКРАЇНИ ДО СОТ

Сьогодні Україна приймає активну участь у світових інтеграційних процесах, що є одним з пріоритетів політики держави на макрорівні. У зв'язку з цим необхідно визначити рівень готовності секторів економіки до вступу нашої країни у всесвітню торгову організацію.

Необхідність інтеграції економіки української держави на світові ринки не викликає заперечень. Основні мотиви щодо необхідності вступу України до Світової організації торгівлі (СОТ) стосовно промисловості проаналізовано, зокрема, в роботі Ціганкова Т.М. [1]. Розроблені також проблеми, пов'язані з розрахунками розмірів внутрішньої підтримки промисловості і зобов'язань щодо її скорочення згідно з умовами СОТ. Проте, на відміну від Росії, де наслідки приєднання до системи світової торгівлі широко обговорюються в ділових та наукових колах, в Україні відкрита дискусія з означених проблем розпочалася відносно нещодавно і поки що виявляє повну неготовність і несприйняття серед національних виробників. Через відсутність розрахунків щодо позитивних і негативних наслідків вступу у СОТ для різних галузей і товарних ринків, в дискусіях що розпочалися з цього приводу переважають емоційні аргументи і полярні думки [2]. Питання щодо балансу позитивних і негативних чинників лібералізації товарних ринків досі залишається відкритим. До того ж необхідно визначити наслідки інтеграції економіки держави до СОТ не лише з точки зору макроекономічних показників держави в цілому, але і в контексті стану справ в окремих регіонах.

У даній роботі розглядаються загальні питання підготовки конкурентних секторів українського Причорномор'я до інтеграції держави у СОТ. Як відомо, основними конкурентноспроможними секторами регіону на національному і світовому ринках є машинобудування, сільське господарство, транспортні послуги і туризм. Таким чином, ми можемо розглянути позитивні і негативні тенденції розвитку цих галузей економіки в контексті вступу України до СОТ.

Промисловість: на сьогоднішній день рівень технологій як в Україні в цілому, так і в Причорномор'я зокрема, не дозволяє вітчизняним продуктам даної галузі конкурувати з продукцією закордонних виробників, що безумовно знижує конкурентоздатність регіонального товаровиробника. З іншого боку, за умови притягнення інвестицій у машинобудівну галузь, відновлення основних фондів українських підприємств є реальна можливість виходу на світовий ринок із конкурентноспроможною продукцією. Цьому посприє, у першу чергу, можливість робити якісну продукцію з достатньо низькою собівартістю. Інтеграція України на світові ринки може сприяти притягненню в регіон необхідних фінансових потоків, що позитивно вплине на конкурентоздатність машинобудівної галузі економіки.

Головними позитивними наслідками для машинобудівної промисловості від набуття Україною членства в Світовій організації торгівлі мають стати:

- збільшення обсягів іноземних інвестицій, необхідних для технологічного переозброєння підприємств галузі та переходу до виробництва товарів з більшою часткою доданої вартості;
- розширення доступу українських товарів до зовнішніх ринків;
- розширення асортименту та якості товарів, зниження їх цін;
- поживлення виробництва в експортоорієнтованих секторах промисловості внаслідок лібералізації режиму доступу до зовнішніх ринків;
- членство в СОТ є передумовою започаткування консультацій між Україною та ЄС щодо укладення угоди про вільну торгівлю. Режим вільної торгівлі значно покращить доступ української машинобудівної продукції до ринків країн ЄС.

Можливими загрозами для підприємств цієї галузі внаслідок набуття Україною членства в Світовій організації торгівлі можуть бути:

- загострення конкурентної боротьби між національними та іноземними виробниками товарів машинобудівної галузі;
- певне звуження внутрішнього ринку збуту для національних товаровиробників;
- переваги вільного доступу на ринки більшою мірою стосуються ринків з «ціновою конкуренцією» тобто ринків сировинної продукції. Тому, якщо Україна покладатиметься лише на дію ефектів торговельної лібералізації, то вона ще тривалий час утримуватиметься у сфері низькотехнологічного експорту з низьким рівнем прибутків;
- за оцінками експертів Міністерства промислової політики, внаслідок вступу України до СОТ можна очікувати загострення конкуренції у деяких секторах галузі, що негативно вплине на роботу відповідних українських підприємств, зважаючи на недовантаженість цих підприємств.

У сільському господарстві регіону при проведенні продуманої, чіткої політики є ряд позитивних наслідків інтеграційних процесів. Наприклад, більш широкий розвиток торгових відношень із закордонними партнерами, збільшення інвестицій в агропромисловий комплекс, стимулювання технологічного відновлення національного виробництва відповідно до світових стандартів. Звичайно, негативні наслідки теж будуть мати місце, висока собівартість вітчизняної продукції може призвести до збільшення потоку дешевого імпорту, що зменшить частку українських підприємств на ринку сільськогосподарської продукції.

В економіці Причорноморського регіону, як і України в цілому, агропромисловий комплекс залишається винятково важливою ланкою, яка значною мірою визначає соціально-економічне становище суспільства та продовольчу безпеку держави.

В сільському господарстві Причорномор'я:

- зайнято більше 16% від загальної кількості працюючих;
- зосереджено більше 20% основних виробничих фондів держави;
- створюється майже третина валового внутрішнього продукту регіону.

Головними позитивними наслідками для аграрного сектору від набуття Україною членства в Світовій організації торгівлі мають стати:

- стимулювання забезпечення технологічного оновлення та переозброєння національного виробництва відповідно до світових стандартів внаслідок суттєвого збільшення іноземних інвестицій в агропромисловий комплекс регіону;
- розширення доступу українських товарів до ринків 145 країн-членів СОТ, частка торгівлі яких складає більше 95% від загальносвітових обсягів;
- поживлення виробництва в експортоорієнтованих галузях економіки, у т.ч. АПК, внаслідок лібералізації режиму доступу до зовнішніх ринків;
- прискорення структурних реформ в аграрному секторі. Структурні пріоритети визначатимуться потенціалом конкурентоспроможності галузей і підприємств на зовнішніх ринках, а спрощення процедур доступу до цих ринків має прискорити структурні зміни;
- розширення асортименту та якості пропонованих на ринку продовольчих товарів, зниження їх ціни, що є позитивним для споживачів;
- членство в СОТ є передумовою започаткування консультацій між Україною та ЄС щодо укладення угоди про вільну торгівлю: режим вільної торгівлі значно покращить доступ української сільськогосподарської продукції до ринків країн ЄС.

Можливі негативні наслідки для аграрного сектору від набуття Україною членства в Світовій організації торгівлі:

- загострення конкурентної боротьби між національними та іноземними виробниками товарів та продукції зокрема, цукру, молочних продуктів, картоплі, овочів та фруктів.
- можливе певне звуження внутрішнього ринку збуту для національних товаровиробників.
- переваги вільного доступу на ринки більшою мірою стосуються ринків з ціновою конкуренцією, тобто ринків сировинної продукції. Тому, якщо Україна покладатиметься лише на дію ефектів торговельної лібералізації, то вона ще тривалий час утримуватиметься у сфері низькотехнологічного експорту з низьким рівнем прибутків;
- зростання експорту товарів, що споживаються в українському АПК (насіння соняшника, продовольчого та кормового зерна) може спричинити підвищення цін на них на внутрішньому ринку.

На переговорах з вступу до СОТ Україна відстоює рівень внутрішньої державної підтримки у сумі 1,37 млрд. дол. США на рік при тому, що в 2000 та 2001 р. державне субсидування сільськогосподарського сектору в Україні було фактично відсутнє.

На думку галузевих експертів, внаслідок вступу України до СОТ значного збільшення імпорту сільськогосподарської продукції в Україну не відбудеться. Ринок сільськогосподарської продукції, виробництво якої є для України традиційним і пріоритетним, захищений від імпорту наступними факторами:

- суттєвими транспортними витратами на доставку імпортованої продукції в порівнянні з продукцією місцевого виробництва;
- відсутністю інфраструктури надходження та розподілу значних обсягів імпортованої сільськогосподарської продукції у регіонах;
- невисокою купівельною спроможністю населення;
- традиційними уподобаннями громадян України, зокрема, у виборі продуктів харчування [3].

Важливим питанням у переговорах з вступу України до СОТ є запровадження тарифної квоти на імпорт цукру тростинного. Взагалі, тарифні квоти запроваджуються з метою захисту внутрішнього ринку. Практика встановлення тарифних квот на особливо чутливі види продукції застосовується багатьма країнами-членами СОТ.

За даними Секретаріату СОТ у 2000 р. тарифні квоти на цукор-сирець були встановлені 24 країнами загальним обсягом близько 6 млн. т. Україна обговорює питання щодо запровадження тарифної квоти на цукор сирець з річним обсягом 200-250 тис. т.

Це не означає, що цей імпортований цукор залишиться на ринку України та витіснить цукор вітчизняного виробництва, тому що, ставши членом СОТ, Україна отримає право на свою частку при розподілі квот інших країн.

Сфера послуг: Причорноморський регіон є стратегічно важливим вузлом у транспортній галузі країни. Інтеграція дозволить збільшити обсяги транспортних перевезень і вантажопотоків, також можливо притягнення інвестицій у дану галузь у зв'язку з її приналежністю. Пріоритетним також буде розвиток транзитної функції в зв'язку з вигідним географічним положенням України. На сьогоднішній день транзит вантажів у регіоні знаходиться на достатньо високому рівні, що дозволяє прогнозувати позитивні тенденції і при завершенні процесу інтеграції України у Світову Організацію Торгівлі [4].

Головними позитивними наслідками для транспортного сектору від набуття Україною членства в Світовій організації торгівлі мають стати:

- збільшення іноземних інвестицій у транспортну галузь;
- стимулювання використання найновіших технологій надання транспортних послуг та доведення їх рівня до світових стандартів;
- конкуренція з боку іноземних транспортних компаній слугуватиме основним стимулом розвитку вітчизняних постачальників послуг цієї галузі, зокрема, розширювати асортимент послуг, покращувати якість, знижати ціни, повніше враховувати потреби клієнтів.

До основних негативних наслідків можна віднести:

- загострення конкурентної боротьби між національними та іноземними постачальниками транспортних послуг;
- звуження внутрішнього ринку для національних постачальників послуг, поглинання більш потужними іноземними транспортними установами окремих вітчизняних компаній.

Однією з важливих складових економіки Причорномор'я, безумовно, є туризм, що у даний час знаходиться на початковому етапі розвитку в нашій державі.

Розвиток туристичної та курортної галузей впродовж останніх трьох років характеризується позитивною та сталою динамікою. Створення нового іміджу українського туристичного продукту, конкурентноспроможного в нашій державі та за кордоном, комплексний підхід до розвитку туризму та курортів на регіональному рівні, підтримка розвитку малого та середнього бізнесу у туристичній сфері, зокрема сільського зеленого туризму, зумовили неухильне зростання кількості туристів та обсягів наданих їм послуг (табл. 1) [5].

Таблиця 1. Показники розвитку туристичної та курортної галузей

Назва показника	Одиниця виміру	2002	2003	2003/2002
Кількість іноземних туристів, які відвідали Україну	млн. осіб	10,5	12,5	119,0%
Кількість внутрішніх туристів	млн. осіб	7,2	7,5	104,1%
Кількість екскурсантів	млн. осіб	19,5	20,0	102,4%
Обсяг туристського споживання	млрд. грн.	24,1	28,4	118,0%
Кількість підприємств туристичної та курортної галузей, що працювали	одиниць	6 962	7 353	105,6%
Кількість підприємств туристичної та курортної галузей, що забезпечили загальний обсяг послуг, вказаний нижче	одиниць	6 303	6 672	105,9%
Загальний обсяг послуг, наданих підприємствами туристичної та курортної галузей	млн. грн.	3 068,8	4 022,6	131,1%
Кількість зайнятих на підприємствах туристичної та курортної галузей	тис. осіб	189,5	204,1	107,7%
Завантаженість туристичної інфраструктури:				
готелів	%	0,26	0,27	
санаторно-курортних закладів	%	0,38	0,40	

Членство в СОТ для галузі туризму забезпечить наступні переваги:

- збільшення надходжень іноземних інвестицій до галузі та прискоренню її оновлення;
- забезпечення прийняття стандартів у сфері туристичних послуг, які діють у більшості країн світу;
- безпосередньо для споживачів туристичних послуг - розширення спектру їх вибору за помірними цінами та забезпечення підвищення якості їх надання;
- можливість використання потенціалу України у сфері туризму на світовому ринку послуг;
- підвищення якості та розширення спектру послуг туризму, збільшення обсягів іноземних інвестицій у розвиток галузі;
- впровадження передових технологій, а загалом це сприятиме прискоренню економічних реформ в Україні у рамках забезпечення інтеграційного процесу до ЄС;
- лібералізація туристичного ринку сприятиме розвитку інших послуг: фінансових, інформаційних і комп'ютерних технологій, транспорту.

Вступ України до СОТ і лібералізація ринку туристичних послуг негативно вплине на неконкурентоспроможних туроператорів, але сприятиме імпорту послуг за значно нижчими цінами та вищою якістю, наданню споживачам широкого вибору послуг взагалі. Іноземні інвестиції приходять лише у найбільш прибуткові та динамічні сектори галузі, до яких безперечно можна віднести туризм, як для держави в цілому, так і для Причорноморського регіону зокрема.

У даній галузі необхідні інвестиційні вливання для відновлення галузі й удосконалення курортної бази регіону. При наявності сприятливих природних і кліматичних умов, більшість курортів Причорномор'я знаходяться в стадії застарівання, як морального так і фізичного, своїх основних фондів. Таким чином, для одержання реальних вигод для даної галузі від інтеграційних процесів, необхідно підготувати базу для її розвитку, що залучить додатковий приток капіталу в українську економіку, а той відтік капіталу, що ми маємо сьогодні в результаті того, що наші громадяни віддають перевагу відпочинку за кордоном, перестане мати місце.

Таким чином, конкурентні сектори економіки Українського Причорномор'я за умови притягнення інвестицій і виході на світові ринки в зв'язку з інтеграцією України у СОТ можуть одержати ряд переваг для свого подальшого розвитку. До того ж у національних виробників із вступом у СОТ з'явиться можливість застосування захисних мір, передбачених системою багатосторонніх угод, із яких можна виділити такі:

- введення тимчасових обмежень імпорту з метою вирівнювання платіжного балансу (якщо надходження від експорту різко скоротяться);
- підвищення тарифу і кількісне обмеження імпорту в рамках спеціальних захисних мір (якщо збільшення імпорту негативно вплинуло або створює погрозу такого впливу на стан визначеного сектора виробництва);
- обмеження імпорту сільгосппродукції відповідно до Угоди про сільське господарство й Угодою про застосування санітарних і фітосанітарних мір (введення обмежень потребує обґрунтування, але легко реалізується);
- застосування захисних мір до імпорту в рамках антидемпінгових і компенсаційних мір (захист від імпорту по цінах, формованим не на ринковій основі); інші регламентовані засоби захисту внутрішнього ринку.

Важливість вступу України у СОТ і закріплення присутності українських товаровиробників на найбільш ємних ринках світу важко переоцінити, а приклад розвитку національного текстильного виробництва, інших галузей у країнах, що розвиваються, показує, що ризики торгівлі контролюються більш успішно саме в рамках визнаної у усьому світі системи багатосторонніх торгових відношень.

#### Література:

1. Циганкова Т.М., Глобальна торгова система: розвиток інститутів, правил, інструментів СОТ: Монографія. – К.: КНЕУ, 2003. – 660 с.
2. Азаров О. Україна та світова система торгівлі ГАТТ/СОТ: проблеми і перспективи // Право України. – К., 2002. – №6. – С. 144-148.
3. [http://www.wto.org/english/thewto\\_e/acc\\_e/a1\\_ukraine\\_e.htm](http://www.wto.org/english/thewto_e/acc_e/a1_ukraine_e.htm).
4. Цветов Ю.М., Єдін О.Й., Макаренко М.В., та ін. Основи організації транспортного забезпечення зовнішньоторгівельних зв'язків України. – К.: ВАТ «ІКТІ-Центр», 2000. – 581 с.
5. <http://www.wto.org.ua>.