**Содержание**

[Введение 3](#_Toc279940973)

[1. Правовое регулирование международного рынка услуг 5](#_Toc279940974)

[2. Международно-правовое регулирование отдельных секторов услуг 15](#_Toc279940975)

[Заключение 32](#_Toc279940976)

[Список литературы 34](#_Toc279940977)

# Введение

В мировом хозяйстве складывается не только мировой рынок товаров, но и мировой рынок услуг. В настоящее время на мировом рынке от сделок купли-продажи товаров в значительной мере обособилась реализация услуг. Под услугой принято понимать деятельность, которая не воплощается в материальном продукте, а всегда проявляется в некотором полезном эффекте, который получает ее потребитель.

К сфере услуг относят:

традиционные отрасли: транспорт и связь, торговля;

такие отрасли хозяйственной деятельности, как финансы, кредит и страхование, консультационные, информационные и другие деловые услуги;

социально-культурные отрасли: наука и научное обслуживание, образование, медицина и физическая культура, социальное обслуживание, бытовое обслуживание, жилищное и коммунальное хозяйство, искусство, культура, туризм и другие рекреационные услуги.

К основным внешнеторговым сделкам по купле-продаже услуг относятся: операции по техническому обслуживанию и обеспечению запасными частями машинотехнической продукции; инжиниринг, или операции по торговле инженерно-техническими услугами; арендные отношения; операции по экспорту и импорту туристических услуг; консультационные услуги в области информатики и совершенствования управления.

Международное торговое право родилось изначально в стремлении государств урегулировать торговлю товарами и сделать доступ товаров на иностранные рынки максимально доступным. Для этого практически важно было обеспечить достаточно свободный, либерализованный на взаимной основе благоприятный режим импорта, а также режим свободного, по крайней мере, взаимного валютного обмена для платежно-расчетных операций и для финансирования торговли.

Регулирование международного обмена услугами, однако, значительно сложнее, требует не только свободы движения товаров и свободы валютного обмена, но и благоприятного режима импорта инвестиций для образования за рубежом постоянных представительств и для репатриации капиталов, заработанных от услуг за рубежом; для осуществления за рубежом банковского и страхового бизнеса. Требуется доступ в иностранных государствах к занятию операциями этого рода; нужна свобода передвижения лиц (в частности, в туризме) и т.п. Короче говоря, невозможно эффективно обеспечить на международном уровне свободу оказания услуг, не обеспечив при этом свободы платежей, свободы инвестиций, свободы миграции людей. Многие из этих свобод, однако, с большим нежеланием предоставляются государствами в сфере услуг для иностранцев. Напротив, внутренний рынок услуг стремятся сохранять для отечественного капитала. Именно это является причиной того, что в отличие от торговли товарами международная интеграция в сфере услуг сильно "запаздывает", и до сего времени отдельные секторы национальных рынков услуг остаются не открытыми вполне для иностранного освоения.

Руководствуясь своего рода здравым социально-протекционистским смыслом и по мотивам охраны публичного порядка, государства во внутренней практике традиционно предъявляют обычно более высокую степень контроля за предпринимательской деятельностью в сфере услуг, особенно высокопрофессиональных услуг, например врачебных, услуг, требующих в интересах потребителей особой степени надежности (банковская, страховая, транспортная и т.п. деятельность).

# 1. Правовое регулирование международного рынка услуг

Для генезиса международно-правового урегулирования рынка услуг характерно:

во-первых, то, что уже в самых первичных, фундаментальных конвенционных формах регулирования международной торговли на двусторонней основе, в так называемых договорах о торговле часто добавлялись слова "и мореплавании" просто включались в текст соответствующие правила. При этом мореплавание (как вид транспортной услуги) носило как бы сопутствующий характер к главному, к обеспечению благоприятного режима торговли товарами;

во-вторых, первые многосторонние опыты международно-правового конвенционного характера по урегулированию торговли собственно услугами отличались фрагментарностью, секторальностью и институализацией. Это остается и доныне. Первой соответствующей институцией стал в 1865 г. Международный телеграфный союз, в дальнейшем эволюционировавший в современный Международный союз электросвязи. Затем в 1874 г. создан был доныне здравствующий Всемирный почтовый союз. Далее следовали многочисленные узкоспециализированные международные конвенции и организации по отдельным услугам в области морского и железнодорожного транспорта, что привело в конце концов к созданию, в частности, современной Международной морской организации в 1982 г. (фактически под названием ИМКО – с 1958 г.). В 1944 г. была создана Организация международной гражданской авиации и т.д.

Этот далеко не полный перечень наглядно иллюстрирует, что из торговли услугами для действенного правового регулирования прежде всего оказались востребованы транспорт и связь. И до настоящего времени именно этот сектор услуг остается наиболее детально юридически урегулированным, несмотря на принятие в 1994 г. рамочного по своей сути Генерального соглашения по торговле услугами;

в третьих, наибольшие успехи в многостороннем, многосекторальном правовом урегулировании торговли услугами достигнуты были первоначально на региональных уровнях: в Евросоюзе – вплоть до создания общего рынка услуг, наряду с другими свободами движения товаров, капиталов и рабочей силы; в рамках ОЭСР, но по ограниченному кругу услуг и с многими оговорками и исключениями для отдельных государств; в НАФТА, также с рядом исключений, особенно в части культурных аспектов услуг и миграции рабочей силы;

в четвертых, во многом вопросы международной торговли услугами, особенно что касается железнодорожных, речных и иных перевозок; трубопроводного транспорта; миграции рабочей силы (режим допуска иностранцев); транзита и т.д. – реально продолжают решаться на международной договорной основе в двустороннем порядке (с узко ограниченным числом непосредственно задействованных стран);

в пятых, унификация частноправовых норм национальных правовых систем в сфере услуг еще далеко не достаточна. Хотя именно для эффективного международного обмена в секторе услуг проблемы выбора применимого права и, соответственно, необходимость унификации, возможно, более насущны, чем даже в сфере торговли товарами;

в шестых, парадоксальным в течение более полувека является положение, когда в силу Устава МВФ (а в Фонде сегодня участвуют практически почти все государства мира) любые платежи и трансферы по внешним текущим операциям, включая услуги, принципиально не подлежат каким-либо ограничениям между странами, придерживающимися режима валютной конвертируемости, сами же внешние услуги отнюдь не либерализованы столь универсально.

Первым опытом либерализации международного рынка услуг в целом и на многосторонней основе, хотя лишь среди промышленно развитых стран, была после окончания Второй мировой войны разработка – сначала в рамках Организации европейского экономического сотрудничества (ОЕЭС), а затем ее правопреемницей Организацией экономического сотрудничества и развития (ОЭСР) – кодексов либерализации текущих операций услуг. В результате было выработано несколько принципиальных подходов к либерализации рынка услуг: определение конкретного круга регулируемых услуг; консолидация действующих в странах ограничений на допуск иностранных поставщиков услуг; постепенное снижение особо важных, пиковых ограничений и недискриминации применяемых ограничений, за исключением особого режима в рамках интеграционных и преференциальных объединений.

Наконец, в рамках Уругвайского раунда переговоров стран-участниц ГАТТ было согласовано и в 1994 г. заключено Генеральное соглашение по торговле услугами (ГАТС), которое стало первым в истории по существу универсально ориентированного характера международно-правовым актом, в котором закреплены были общие подходы к регулированию рынка услуг. Единые подходы к правовому урегулированию международного рынка услуг осложнялись, однако, прежде всего, реальными возможностями применения к ним национального режима режима наибольшего благоприятствования, которые являются стержневыми в рамках ГАТТ/ВТО.

ГАТС по существу – рамочное соглашение, своего рода кодекс добропорядочного поведения, "свод принципов и правил", которые, по идее, должны последовательно насыщаться конкретными правовыми обязанностями государств.

По предмету регулирования компетенция ГАТС распространяется на все виды услуг.

Все огромное многообразие видов услуг можно, однако, свести к пяти их основным видам: финансовые услуги, включая банковские депозитные, кредитные, расчетные операции, страхование и т.д. (именно на финансовые услуги приходится до 40% доходов от всех международных услуг); разнообразные транспортные услуги – в силу насущной практической необходимости обеспечения технической безопасности и международного торгового оборота одними из первых стали предметом международно-правового урегулирования (на транспорт падает до 25% доходов от всех услуг); международная связь – почтовая, электрическая, телекоммуникационная (этот сектор услуг развивается особенно быстро); туризм и рекреационный бизнес (почти столь же доходные как и транспорт); и, наконец, трудовые услуги, включая мигрирующую рабочую силу, в том числе интеллектуальный труд, воплощаемый в исключительных правах на промышленную собственность (патенты, ноу-хау и т.д.) и в авторских правах.

Заметим, однако, что фактически далеко не все перечисленные виды услуг в равной мере подпадают под конкретное регулирование в рамках ГАТС посредством обязательств, принятых на себя государствами.

Единственным формальным исключением из универсальной компетенции ГАТС по предмету регулирования являются некоммерческого характера услуги в рамках функций государственной власти, включая монопольного характера (почта, полиция, правосудие), а также услуги, связанные с правительственными закупками для удовлетворения потребностей армии, государственных органов и т.п., но не для коммерческих продаж населению.

"Поставка услуги" согласно ГАТС означает не только продажу услуги, но и ее производство, распределение, маркетинг, продажу и доставку, т.е. весь комплекс, процесс услуги от начала до конца. Например, железнодорожная пассажирская перевозка включает: рекламу; составление расписания поездов; обеспечение продажи билетов; определение места в поезде и вагоне; техническая подготовка поезда и вагона; обеспечение их энергией; подачу поезда в назначенное место; перевозка пассажира с обусловленных уровнем обслуживания и в должное время до места назначения и т.д. А та же перевозка на международной линии требует, кроме того, международного согласования рейса, технического, энергетического обслуживания железнодорожного пути и поезда, согласования рейса по времени с таможенными и пограничными службами, обеспечения валютных и финансовых платежей и т.д. Из этого примера видно, насколько сложнее транспортные (как и прочие) услуги сравнительно с куплей-продажей товара.

С точки зрения субъектного действия ГАТС в принципе действует в равной мере в отношении всех стран-членов ВТО. Причем отличие от ГАТТ и ВТО в целом, где во многих правовых нормах прямо закреплен преференциальный режим развивающихся стран, такого особого режима в ГАТС принципиально не предусмотрено, и, таким образом, ГАТС формально действует единообразно и недифференцированно ко всем странам-участницам. Однако в ряде статей ГАТС содержатся все же, хотя и недостаточно конкретные, рекомендательного характера положения об облегчении развивающимся странам доступа к отраслям и способам поставки услуг, представляющим для них экспортный интерес, а также о "специальном приоритете" для наименее развитых стран. Кроме того, что касается интеграционных экономических объединений развивающихся стран, ГАТС допускает возможность в рамках таких объединений предоставлять в сфере услуг более благоприятный режим для физических и юридических лиц из развивающихся стран (и тем самым по сути дискриминировать лиц, включая ТНК, из развитых стран).

Так же как в ГАТТ – ст. V ГАТС допускает особый режим, устанавливаемый странами-участницами интеграционных объединений в части торговли услугами, причем как ГАТТ, так и ГАТС обуславливают такую "легализацию" интеграционных объединений условием, что они будут способствовать либерализации торговли не только внутри этих объединений, но и в отношении стран, не участвующих в них. Не должно быть также при этом дискриминации этих третьих стран, в том числе любого отступления от принципа национального режима, а также "общий" уровень барьеров в торговле услугами в отношении третьих стран не должен повышаться в результате экономической интеграции.

Важная цель и смысл ГАТС – либерализация государственных и отчасти негосударственных мер, регулирующих и ограничивающих импорт услуг, включая относящиеся к услугам ограничительные меры, кроме торговой, также в валютной и миграционной сферах. При этом, что касается мер, вытекающих из обязательств сторон, но относящихся к компетенции муниципальных и региональных местных властей, а также негосударственных институций, ГАТС (как и ГАТТ) предусматривает принятие государствами-участниками лишь "разумных мер, имеющихся в их распоряжении" (ст. I п. 3а). Иначе говоря, в этой части нет облигаторных обязательств государств.

ГАТС полностью в качестве составной части Марракешского пакета является интегрированной частью системы ВТО, в том числе ее институционной структуры, включая подчиненность общему руководству со стороны Генерального совета ВТО, юрисдикцию Органа по разрешению споров ВТО и т.д. ГАТС при этом сохраняет известную "автономность" в общем режиме ВТО, представляя собой теоретически специальное регулирование, а, следовательно, имеющее преобладающую силу в случае возможных коллизий и другими нормами ВТО.

Сердцевиной ГАТС (часть II) являются общего характера постоянно закрепленные обязательства, своего рода "кодекс добропорядочного поведения". При этом не предусматривается обязательств изменения внутреннего законодательства стран, наоборот, его закрепленность в соответствии с этим "кодексом".

Ключевым принципом ГАТС, как и ГАТТ, является режим наибольшего благоприятствования в его безусловном понимании, т.е. без требования взаимной компенсации, что создает возможности для пользования этим режимом, не предоставляя встречных уступок, иначе – порождает феномен так называемой "бесплатной езды", как и при торговле товарами. Что касается услуг, особенностью является применение принципа наибольшего благоприятствования не только к товару, как в ГАТТ, но и к поставщику услуги.

Исключением из принципа наибольшего благоприятствования является, как обычно принято, приграничная торговля услугами. Что же касается обычного исключения из принципа наибольшего благоприятствования для интеграционных объединений (таможенных союзов, зон свободной торговли и т.п.), в ГАТС такого исключения нет, но практически соответствующая "дискриминация" допускается в силу действия национального режима (см. ниже), который в ГАТС содержит исключение для интеграционных объединений.

Национальный режим в ГАТС гораздо более ограничен сравнительно с ГАТТ, поскольку допускает условия и ограничения, которые каждый участник ГАТС может указывать по своему усмотрению в перечне взятых на себя конкретных обязательств (см. ниже); при этом в перечне государство может предусмотреть исключения в отношении действия национального режима для соответствующих способов поставки услуг из других государств. Таким образом, допускается дискриминация иностранных поставщиков сравнительно с отечественными. Кроме того, национальный режим может не применяться для иностранных лиц, если государство изменит условия конкуренции в пользу своих национальных лиц (ст. XVII, п. 3, ГАТС). Наконец, исключения из национального режима допускаются (как уже сказано выше) и для услуг, оказываемых в рамках таможенных союзов и зон свободной торговли.

Прозрачность (транспарентность). По аналогии с условиями ГАТТ государства обязаны, во-первых, публиковать информацию по всему своему правовому регулированию в секторе услуг; во-вторых, создать в этих целях специальные информационные пункты и, в-третьих, предоставлять любую информацию о мерах, применяемых в сфере услуг, по запросам государств-партнеров.

Условие прозрачности особо практически важно, так как в сфере национального регулирования услуг государства имеют большую свободу действий, а регулирование по сути носит характер нетарифных барьеров, которые столь же "невидимы", как сама "невидимая" торговля услугами.

Исключения из обязательств по прозрачности допускаются только в отношении конфиденциальной информации, по причинам публичного порядка либо защиты законных коммерческих секретов.

Статья VI ГАТС содержит принципы применения национальных правовых норм регулирования услуг: меры, затрагивающие торговлю услугами, должны быть "разумными, объективными и справедливыми"; в стране должен существовать процессуальный порядок защиты прав поставщиков услуг, обеспечивающий право на справедливое судопроизводство; технические стандарты, лицензирование и квалификационные требования к услугам не должны создавать неоправданных барьеров в торговле услугами; занятия и торговля многими видами услуг (банковские, адвокатские и т.п.) и во внутреннем правопорядке обычно носят разрешительный порядок. Тем более это относится к иностранным специалистам, в отношении допуска которых широко распространена протекционистская практика. Соответственно, государство согласно ГАТС имеет право на проверку квалификации, профессионализма, знания языка и т.п. у иностранных специалистов свободных профессий, предлагающих свои услуги.

Что же касается признания иностранных дипломов, стажа работы, страны-участницы ГАТС (ст. VII) полностью свободны определять порядок и способы (в том числе на договорной основе) такого признания, но должны при этом избегать дискриминации и скрытых ограничений.

Статьи VIII и IX ГАТС касаются вопросов монополизма и исключительных поставщиков услуг (например, почтовых), а также антиконкурентной деловой практики в сфере услуг. Обусловлено, относительно монополий и исключительных поставщиков, недопущение дискриминации и злоупотребления монопольным положением, но в отношении антиконкурентной деловой практики – лишь обязательство принимать участие в межправительственных консультациях по этому вопросу.

Статья XI ГАТС предусматривает в общей форме принцип взаимозависимости свободы платежей и трансферов в сфере услуг с их либерализацией по конкретным обязательствам государств (см. ниже), а также обязанность государств не устанавливать валютных ограничений на операции с движением капиталов (инвестиций) в рамках либерализации отдельных видов услуг.

Статья XII ГАТС обусловливает возможности введения страной временных, пропорциональных, необходимых, недискриминационных и соответствующих уставу МВФ ограничений (исключений) в отношении взятых на себя ранее обязательств по либерализации услуг, а также на платежи и трансферы по услугам, - в случае серьезных затруднений с платежным балансом и внешними финансовыми отношениями.

К числу исключений, допустимых в отношений обязательств по ГАТС, относятся также (по аналогии с ГАТТ): избавительная оговорка об отказе в выгодах по ГАТС при определенных обстоятельствах (ст. XXVII); условия о возможности принятия защитных мер при чрезвычайных обстоятельствах (ст. X), создающих дезорганизацию рынка, увязываемую с принятыми либерализационными мерами, а также введение исключений в связи с защитой публичного порядка (ст. XIV) в интересах безопасности (ст. XIV).

Особенностью ГАТС являются так называемые конкретные (специфические) обязательства, которые государства могут в результате переговоров о либерализации международной торговли (обычно в ходе так называемых "раундов") зафиксировать в особых перечнях, касающихся ограничений в торговле конкретными видами услуг. Перечни прилагаются к ГАТС и имеют обязательную правовую силу.

Ограничения в перечнях показываются, во-первых, по доступу на свой национальный рынок и, во-вторых, по предоставлению национального режима для такой допускаемой на рынок услуги. При этом и то и другое (допуск и национальный режим) для каждой конкретной услуги еще дифференцируются по четырем способам поставки, а именно: трансграничный способ (например, трансграничная перевозка груза); поставка услуги иностранному потребителю (например, участие иностранного капитала в организации туризма для иностранцев); поставка путем коммерческого присутствия (например, функционирование представительства иностранной авиалинии); поставка услуг физическимцами (например, турне иностранного артиста). Например, иностранный специалист может быть допущен для оказания услуг, но национальный режим в части социального обеспечения и т.п. ему не будет предоставляться.

Как предоставление допуска на внутренний рынок услуг, так предоставление при таком допуске национального режима полностью зависит от воли государства. Но если такое предоставление уже зафиксировано в перечне в результате проведенных переговоров, государство тем самым принимает на себя обязательство заморозить зафиксированные ограничения и не ужесточать их.

Предусмотрено, что если государство либерализовало доступ той иной услуги способами трансграничной поставки коммерческого присутствия и при этом существенной частью услуги является трансфер капитала, государство обязуется разрешать и соответствующие переводы капитала.

Кроме того, все меры по допуску берализации иностранных услуг государства обязаны осуществлять без дискриминации и с соблюдением режима наибольшего благоприятствования в отношении поставщиков услуг из всех стран ВТО.

Перечни – обязательны. Однако через 3 года каждое государство имеет возможность внести изменения, ужесточающие режим для иностранных услуг. Но такие изменения должны пройти процедуру согласования со странами, интересы которых могут быть ущемлены и которые могут потребовать компенсации. Если согласования не будет достигнуто, "обиженная" сторона может обратиться к арбитражу, применение которого обязательно. Если обращения в арбитраж не последует, страна, желающая внести в перечень соответствующие изменения, вольна сделать это. Что касается юрисдикции арбитража, не ясно, сохраняется ли возможность использования вместо арбитража общей для ВТО процедуры урегулирования споров в рамках Органа по урегулированию споров, компетенция которого распространяется и на споры из ГАТС.

# 2. Международно-правовое регулирование отдельных секторов услуг

Хотя ГАТС имеет универсальную компетенцию по предмету регулирования, распространяющуюся на все виды услуг, практически такое универсальное регулирование носит лишь общий установочный характер и лишь в очень скромных пределах прямо закрепляет неравномерные и не строго стабильные обязательства государств по свободному доступу иностранных услуг на свой национальный рынок. Соответственно, ГАТС, будучи рамочным договором, исходит из того, что в дальнейшем, в частности в ходе многосторонних раундов переговоров, будут последовательно согласовываться конкретные условия либерализации международных поставок услуг, в том числе в секторах: морского транспорта, автомобильного транспорта; финансовых услуг, перемещениях физических лиц, включая и сферу так называемых профессиональных услуг (свободных профессий), телекоммуникаций, государственных поставок услуг и т.д.

Между тем секторальное урегулирование международных услуг началось на многосторонней основе (во всяком случае, в сфере транспорта и связи) почти на полтораста лет раньше появления ГАТС, и автоматически с возникновением ГАТС это урегулирование не изменялось. В этой связи представляется правильным рассмотреть ниже реальные правовые режимы оказания международных услуг по отдельным их видам как вне рамок системы ВТО, так и в этой системе, кроме, однако, регулирования на основе конкретных (специфических) обязательств, закрепленных в упомянутых выше особых прилагаемых к ГАТС перечнях, конкретных обязательств, детальный обзор которых не может укладываться в рамки настоящего курса.

До принятия ГАТС торговля услугами на международном уровне регулировалась по относительно немногим узкоотраслевым направлениям, в основном в сфере транспорта и связи, с чего и уместно начать рассмотрение международной торговли отдельными видами услуг.

При этом необходимо иметь в виду, что международное регулирование в области транспорта в силу практических потребностей первоначально предопределялось во многом не столько торгово-экономическими задачами, сколько технико-эксплуатационными. Поэтому вопросы экономического характера в соответствующих международных правовых актах часто перемежаются с вопросами технико-эксплуатационными, экологическими и т.п.

Международно-правовое регулирование экономических отношений в области транспорта. Морской транспорт. Из разнообразных современных видов международного транспорта морской – наиболее древний и лучше других видов отлаженный, в том числе в правовом отношении. Международные морские перевозки, однако, и до наших дней юридически регулируются в основном на основе национального законодательства, обычно в рамках специальных законов (кодексов) о торговом мореплавании.

В принципе существуют две главные формы коммерческих морских перевозок: с использованием регулярно функционирующих морских рейсов около 400 линий (по сути, картелей судовладельцев), так называемого трампового мореходства на судах, нанимаемых (фрахтуемых) обычно на основе принятых на практике проформ договоров морской перевозки – так называемых чартеров для выполнения либо согласованного разового рейса, либо неограниченного числа свободно определяемых по направлениям рейсов нанимателем (фрахтователем) в течение определенного срока на основе так называемого тайм-чартера.

Ввиду специфики международных морских перевозок, заключающейся в использовании морскими судами для плавания отечественных и иностранных территориальных вод, морских портов, а также вод открытого моря и различных специальных морских зон, - все связанные с такими особенностями проблемы решаются в рамках двусторонних и многосторонних международных договоров. Основным таким базисным договором, действующим в настоящее время, является Конвенция ООН 1982 г. по морскому праву. А созданная еще в 1948 г. Международная морская организация (ИМО) со статусом специализированного учреждения ООН – обеспечивает механизм межправительственного сотрудничества в решении различных технических вопросов, затрагивающих, в частности, осуществление морских перевозок грузов, содействие выработке согласованных всеми странами норм обеспечения безопасности на море и эффективности мореплавания, защиту экологии морей и т.д. Кроме того, действует множество многосторонних международных договоров и конвенций (некоторые будут упомянуты ниже), а также двусторонних договоров, посвященных урегулированию, в частности, как торговых, так и имущественных отношений, связанных с использованием морских вод.

Целью ИМО является регулирование самого широкого спектра международных отношений, связанных с морским судоходством и относящимися к нему проблемами, включая технические вопросы, обеспечение безопасности на море и эффективности судоходства, предотвращения загрязнения моря с судов, устранения дискриминации в международном морском судоходстве и несправедливых ограничений и т.п.

В ИМО состоит подавляющее большинство государств мира. Высшим органом является Ассамблея с участием представителей всех государств-членов. Ее вспомогательные органы: Комитет по безопасности на море (главная функция ИМО), Юридический комитет и Комитет по защите морской среды.

Совет – исполнительный орган из 32 государств, формируемых с учетом вхождения в него: 8 государств, наиболее заинтересованных в предоставлении услуг в области судоходства, и 8 государств, наиболее заинтересованных в морской торговле, а также 16 государств, имеющих особый интерес в области морского транспорта и с учетом географического представительства.

Секретариат ИМО (Лондон) возглавляется Генеральным секретарем.

В рамках ИМО осуществляется в настоящее время основная работа по развитию международного морского права – одной из отраслей международного публичного права, включая разработку новых и совершенствование действующих конвенций в этой отрасли права, в том числе во многом и по регулированию торгово-экономических отношений в области морского судоходства. В частности, многие из упоминаемых ниже конвенций разрабатывались в рамках ИМО.

Для урегулирования споров, касающихся применения толкования договоров и конвенций в области морского права, создан был особый Международный трибунал по морскому праву в г. Гамбурге.

Все соответствующее сотрудничество, во всем его многообразии, является предметом международного морского права, но в той части, которая касается именно имущественных, экономических интересов государств, связанных в большей степени с использованием Мирового океана и его ресурсов, - соответствующее правовое регулирование можно отнести к международному имущественному праву, о котором говорится ниже. Что касается морских транспортных и смежных услуг, действует ряд специальных многосторонних конвенций, в том числе относящихся к урегулированию межгосударственных отношений и международных частных (коммерческих) отношений между субъектами внутреннего права отдельных государств.

Конвенционные (договорные) международные нормы, регулирующие частноправовые отношения в области торгового мореплавания, наряду с соответствующими национальными нормами, относящимися к регулированию морского транспорта, в теории отдельными учеными рассматриваются как составляющие в совокупности – так называемое международное морское частное право.

[Международные морские перевозки грузов](http://i-logistik.ru/) – важнейший вид торговли услугами – регулируются следующими международными договорами.

Конвенция о Кодексе поведения линейных конференций 1974 г. Линейной конференцией, представляющей собой по сути международный картель, считается группа из 2 и более перевозчиков, эксплуатирующих суда для предоставления услуг по международным линейным перевозкам грузов на определенных направлениях в обусловленных географических пределах и на основе единых тарифов на иных соответствующих условиях. Конвенция регулирует условия деятельности и сотрудничества линейных конференций разных государств между собой в целях обеспечения баланса интересов перевозчиков и грузовладельцев, а также исключения дискриминации.

При перевозке грузов отдельной партией (наряду с возможными другими грузами) используется особый документ – так называемый коносамент, выполняющий одновременно три функции: договора перевозки, расписки в приеме груза и товарораспорядительного документа (разновидность ценной бумаги).

Гаагские правила распространяются на перевозку морским транспортом любых грузов, кроме живых животных и палубных грузов. Правила представляют собой важнейший документ унификации правовых условий для примерно 60 государств-участников Конвенции. Предусматриваются все основные обязанности и ответственность перевозчиков по коносаментам, в том числе за утрату и повреждение грузов на основе принципа презюмируемой вины. Но при этом перевозчик не несет ответственности за ущерб, возникший в результате так называемых "навигационных ошибок", а также вследствие разумной девиации от курса для спасания жизни имущества на море. Оговариваются Конвенцией также пределы ответственности перевозчика по срокам (исковая давность – 1 год) и по суммам.

Конвенция ООН о морской перевозке грузов (Гамбургские правила) 1978 г. Разработана была в рамках ЮНСИТРАЛ в целях замены Гаагских правил. Вступила в силу лишь в 1992 г., и участвуют в ней еще не все государства-участники Брюссельской конвенции 1924 г. Гамбургские правила по сравнению с Гаагскими значительно более широкого охвата по регулируемым отношениям; применяются ко всем договорам о перевозках грузов, а не только по коносаментам; практически ко всем грузам, включая палубные и живых животных; ответственность перевозчика расширена, включая "навигационные ошибки", а также по сумме убытков; срок исковой давности увеличен до 2 лет.

Существует масса многосторонних конвенций международного права, которые нельзя отнести непосредственно, напрямую к разряду регулирующих условия морских перевозок, но которые исключительно важны для обеспечения свободного и безопасного мореплавания вообще.

другим средствам транспорта.

Речной транспорт. Внутренний речной транспорт, его регулирование, естественно, дело каждого отдельного государства. Международные же проблемы возникают с речным транспортом по так называемым международным рекам.

Международными реками считаются реки, связанные с морем, пересекающие разделяющие территории 2 более государств и открытые для навигации торговых судов прибрежных государств для всех иных государств (открытые реки).

Вопросы использования речных вод могут регулироваться соглашениями прибрежных государств, а иногда и других заинтересованных государств обычно на локальной основе. Естественно, в таких соглашениях, кроме технических условий обеспечения судовождения, а также возможностей и правил пользования сооружениями и пристанями договаривающихся сторон, важное место занимают и коммерческие условия такого пользования.

Воздушный транспорт. Первой значимой международной акцией в области универсального урегулирования авиатранспорта стала Варшавская конвенция 1929 г. об унификации некоторых правил, касающихся международной воздушной перевозки, с поправками к ней Гаагским протоколом 1955 г. Конвенция, в которой участвует и Россия, определяет, в частности, перевозочную документацию, устанавливает принципы неограниченной ответственности перевозчика в случае умышленных действий, а также определяет лимит компенсации ущерба, нанесенного пассажиру в случае летного происшествия и т.п.

В целом, в мировом масштабе всем комплексом проблем воздушного транспорта (технических, навигационных, обеспечения безопасности полетов, прокладки воздушных трасс, работы аэропортов и навигационных средств, включая и проблемы экономической эффективности, тарификации, недобросовестной конкуренции и дискриминации) в настоящее время занимается Международная организация гражданской авиации (ИКАО).

Организация основана была еще в 1944 г. и в настоящее время работает на основе Чикагской конвенции 1947 г. ИКАО – специализированное учреждение ООН. В ИКАО состоит подавляющее большинство государств всего мира, включая Россию. Высший орган ИКАО – Ассамблея в составе представителей всех государств-членов. Решения, как правило, принимаются простым большинством голосов.

Совету ИКАО предоставлено право осуществлять арбитраж при урегулировании разногласий между государствами-членами по вопросам толкования применения Конвенции и ее приложений.

Кроме того, в систему ИКАО входит несколько специальных постоянных комитетов, включая комитет воздушного транспорта, ведающий всеми вопросами обеспечения экономической эффективности международных воздушных сообщений. Есть также Юридический комитет, в рамках которого ведутся работы по содействию выработке новых и совершенствованию действующих международных конвенций и других актов воздушного права, ставшего со второй половины XX в. одной из отраслей международного публичного права.

Коммерческие перевозки воздушным транспортом включают перевозки пассажиров, их багажа, грузов и почты. При этом выработано семь так называемых "свобод воздуха" (Г.П. Жуков): право выполнять транзитные беспосадочные полеты через территорию иностранного государства; право совершать посадки на иностранной территории, но лишь в технических целях; право высаживать пассажиров, багаж и грузы на иностранной территории, если они следуют из государства регистрации воздушного судна; право брать на борт на иностранной территории коммерческую загрузку и везти ее только в свою страну; право привозить в иностранное государство и брать там на борт коммерческую загрузку для перевозки в третьи страны из третьих стран. Пятая "свобода воздуха" предоставляет большое поле коммерческой деятельности для авиакомпаний; право осуществлять перевозку между третьими странами через свою территорию; право осуществлять перевозку между третьими странами, минуя свою территорию.

Все эти "свободы воздуха" применяются не только к воздушным судам государств регистрации, но и к воздушным судам государства, арендующего воздушные суда.

Всего же количество международных много- и двусторонних соглашений по вопросам международного воздушного гражданского транспорта, считая зарегистрированные в ИКАО, - превышает 3 тысячи. Стандартная форма двусторонних коммерческих соглашений авиапредприятий в регулярных международных авиаперевозках выработана была еще в 1944 г. ("Чикагский тип"). Кроме того, существует широко применяемая форма таких соглашений, выработанная на двусторонней основе США и Великобританией в 1946 г. ("Бермудский тип").

О масштабах международного воздушного транспорта говорит цифра – более 5 млн. международных авиарейсов ежегодно. За этим стоят многомиллиардные суммы доходов. Большая часть перевозок приходится на авиакомпании США, которые в значительных масштабах выполняют и внутренние авиаперевозки во многих странах. С этим связана выдвигаемая, в том числе и в рамках ИКАО, но пока безуспешно, концепция "открытого неба", т.е. неограниченного доступа к рынку авиатранспортных услуг в любой стране.

В США еще в 1978 г. был принят закон о свободной конкуренции авиапредприятий на внутренних линиях, а по Закону США (по сути экстратерриториального действия) о конкуренции на международном воздушном транспорте 1979 г. предусматривается возможность применения санкций (ограничения и прекращения полетов в США) к государствам, не придерживающимся свободы конкуренции в международных воздушных сообщениях.

Ограниченная либерализация полетов введена в 1983 г. также в Евросоюзе. Кроме ИКАО существуют десятки иных универсального характера и региональных правительственных, и неправительственных международных организаций в сфере гражданской авиации. В том числе – неправительственные организации с участием (России): Координационный совет ассоциаций аэропортов; Международная ассоциация гражданских аэропортов; Международное общество авиационной электросвязи; Международный союз авиационных страховщиков.

Железнодорожный транспорт. Международное сотрудничество в области железнодорожного транспорта началось в XIX в. в период его экстенсивного развития. Еще в 1884 г. была создана Международная ассоциация железнодорожных конгрессов (AICCF). В состав Ассоциации входит более 100 участников – правительств и железнодорожных администраций стран. Целями ее являются обмен научно-техническими достижениями, организация и периодический созыв международных железнодорожных конгрессов, обсуждение финансово-экономических вопросов, обеспечение эксплуатационных задач и т.п.

Среди государств Европы, где железнодорожная сеть исторически сложилась особо разветвленной и где сеть эта накладывается на мозаичную национально-территориальную карту, возник соответственно ряд специфических организаций по регулированию международных железнодорожных сообщений. Прежде всего следует отметить Европейскую конференцию по пассажирским тарифам (CEV) 1975 г. с участием России. Конференция выполняет функции тарифного союза на основах общей тарифной политики и разрешения коммерческих проблем обеспечения эффективности железнодорожного транспорта.

Всестороннее правовое регулирование международных железнодорожных перевозок на многосторонней основе осуществляется Соглашением о международных железнодорожных перевозках (КОТИФ) с участием большинства стран Европы и некоторых азиатских и североафриканских стран. К Соглашению имеются два приложения: "А" (Единые правила МПК) об условиях перевозок пассажиров и "В" (Единые правила МГК) о перевозках грузов. Эти последние применимы к железнодорожным линиям, согласовываемым странами-участницами. Для доставки грузов установлены определенные сроки в зависимости от расстояний. Согласовываются тарифные ставки за транспортировку грузов, пределы ответственности перевозчиков за несохранение грузов, а также возмещения убытков за просрочку в доставке.

Кроме упоминавшихся многосторонних соглашений, не меньшее практическое значение имеет регулирование международных железнодорожных перевозок на основе двусторонних (с большим числом участников) соглашений непосредственно между пограничными (и транзитными) странами по организации движения на конкретных линиях и направлениях.

Автодорожный транспорт. Международно-правовому регулированию автодорожного транспорта традиционно свойственны в основном негосударственные организационные формы сотрудничества.

Целями Ассоциации являются содействие техническому и т.п. совершенствованию автодорог, тесному международному экономическому сотрудничеству и обеспечению безопасности движения на международных дорогах, а также упорядочению регистрации иностранных автомобилей, пересечения границ; взаимное признание водительских прав; унификация дорожных знаков и т.п. Ассоциация созывает обычно раз в 4 года Всемирные дорожные конгрессы. Текущая работа обеспечивается Постоянной международной комиссией, ее Советом, Исполнительным комитетом и Секретариатом.

В 1948 г. основан был Международный союз автомобильного транспорта (Женева). В нем представлены около 50 стран, включая Россию. Членами Союза являются национальные ассоциации, представляющие профессиональный автотранспорт, в том числе пассажирский, грузовой транспорт по найму, а также транспорт в частном пользовании. Органы Союза – Совет дирекции, Президиум, а также Генеральный секретариат.

Цели союза – содействие развитию международного автомобильного транспорта в интересах автоперевозчиков и экономики автотранспорта в целом, в том числе посредством подготовки рекомендаций, а также проектов конвенций. Важное место в деятельности Союза занимает проведение конгрессов, на которых принимаются программного характера решения и обращения к правительствам.

Наряду с многосторонними соглашениями о международном дорожном транспорте большое применение имеют и двусторонние межгосударственные соглашения об организации пограничных контрольно-пропускных пунктов на дорогах и т.п.

Трубопроводный транспорт. Трансграничная прокачка по трубопроводам нефти, нефтепродуктов, газа представляет собой особую форму транспортной услуги, и в силу связанных с обеспечением экономики стратегически важных энергоносителей занимает все большее значение не только в частных международных торговых связях, но и в торгово-политических межгосударственных отношениях. Нефтеносный район Каспийского моря давно рассматривается США как зона своих "высших национальных интересов". С этим связаны и проблемы наиболее эффективной трубопроводной доставки нефте- и газопродуктов. Как сообщает пресса, охрану "Каспийской трубы" американцы как в Грузии, так и в Азербайджане готовы взять на себя, и "высадка американского десанта у берегов Каспия вполне реальна".

Услуги, не связанные с определенными видами транспорта. Все шире применяется не просто последовательное использование грузоотправителями и грузополучателями разных способов перевозки, но сплошная, "перевалочная" транспортировка, лучше всего иллюстрируемая перевозкой грузов контейнерами, перегружаемыми, к примеру, с автомобиля – в железнодорожный вагон, далее – на борт морского судна, затем – опять в автомобиль и т.д. Для правового обеспечения таких перевозок в рамках ЮНКТАД была подготовлена и в 1988 г. в Женеве подписана Конвенция о международной смешанной перевозке грузов.

Конвенция ООН о международных специальных перевозках грузов основывается на нормах "Гамбургских правил" и предусматривает перевозку минимум двумя различными видами транспорта с использованием "операторов смешанной перевозки" (ОСП); устанавливаются пределы ответственности перевозчиков.

Примером международных соглашений, не привязанных к какому-то одному виду перевозок, может служить Конвенция ООН об ответственности операторов транспортных терминалов в международной торговле.

Услуги в области связи и коммуникаций. Современные виды международной связи и коммуникаций весьма разнообразны, причем в последнее время непрерывно появляются все новые виды. Исторически это, прежде всего, - почтовая связь, затем появляется электрическая связь: телеграф, телефон, телетайп, радио, телевидение, факсимильная связь, спутниковая связь, Интернет и т.п.

Одной из старейших международных организаций считается Всемирный почтовый союз, возникший в 1874 г., а с 1947 г. ставший специализированным учреждением ООН. Он содействует, в частности, международному сотрудничеству в культурном, социальном и экономическом планах. На основе Устава Союза создана единая общемировая почтовая территория для обмена письменной корреспонденцией, гарантируется свобода транзита на всей этой территории.

Международный рынок космических услуг. Все весьма капиталоемкие космические технологии создавались и использовались изначально в основном в военных целях и финансировались за счет государственных бюджетов.

Но уже в 1962 г. в США был принят закон о коммерческом использовании американских спутников связи; это послужило началом быстрого развития международного рынка космических услуг. При этом США с самого начала стремились держать этот рынок под жестким контролем. Эффективным рычагом такого контроля были экспортные ограничения США, действовавшие на поставку в СССР, страны Восточной Европы и целый ряд других государств космической аппаратуры, производимой в США содержащей компоненты американского производства. США не останавливались и перед применением санкций к странам, заключающим между собой "неодобряемые" США сделки на поставки ракетной техники.

Перекрывая такого рода средствами возможности определенным странам, обладающим ракетными технологиями (Россия, Китай, Украина) для беспрепятственного выхода на международный рынок космических услуг, США в качестве "клапана" для такого выхода использовали заключение с этими странами так называемых соглашений о "добровольном ограничении экспорта", хотя и осуждаемых в рамках системы ГАТТ/ВТО.

Телекоммуникационные услуги (дальней связи) и ВТО. В рамках Генерального соглашения по торговле услугами (ГАТС) предприняты были должные усилия по регулированию бурно развивающегося международного рынка услуг дальней связи (телекоммуникаций), и заключено было специальное Соглашение о либерализации торговли основными услугами в области дальней связи (телекоммуникаций) (IV Протокол к ГАТС).

Телекоммуникационный сектор включает все виды связи: телеграфная, телефонная, телексная, телекодовая и факсимильная связи, а также средства передачи сигналов: кабели, оптико-волоконные линии, стационарные и мобильные системы спутниковой связи и оказываемые по ним услуги; услуги частных арендованных каналов связи; сотовые мобильные и пейджинговые системы персональной связи. Спецификой телекоммуникаций является их двоякая роль: особый сектор торгово-экономической деятельности и в настоящее время основной способ передачи информации в других сферах экономики, а также и форма правового оформления сделок.

Экономическое значение телекоммуникационного сектора услуг отнюдь не второстепенно, что иллюстрируется доходами от него (более 2% валового мирового продукта свыше 600 млрд. долларов в год) и исключительно высокими темпами прироста (более 15% в год).

В Соглашении обуславливается прежде всего обязанность стран ВТО приводить свое законодательство в соответствие с правилами ВТО. Члены ВТО должны обеспечивать без дискриминации каждому поставщику телекоммуникационных услуг беспрепятственный доступ к основным сетям и услугам связи общественного характера, которые включаются в национальные списки "специфических услуг" ("конкретных обязательств") по либерализации, а также содействовать применению международных стандартов глобальной совместимости и взаимодействия коммуникаций, в частности, в рамках Международного союза электросвязи и Международной организации по стандартизации. Из общего применяемого в ВТО режима наибольшего благоприятствования допускаются изъятия в отношении льгот и преимуществ в рамках ранее заключенных региональных соглашений, в частности в ЕС. Особое значение IV Протокола к ГАТС состоит в том, что к нему прилагаются имеющие юридически обязательную силу Списки "специфических обязательств" каждой из стран по либерализации услуг телекоммуникаций, а также Перечни изъятий из режима наибольшего благоприятствования. В Справочном документе к IV Протоколу закреплены согласованные принципы дальнейшего совершенствования регулирования конкуренции на рынке телекоммуникаций, включая: борьбу с антиконкурентной практикой, общедоступность условий лицензирования, недискриминационность распределения ограниченных ресурсов связи и т.п.

Регулирование международной торговли финансовыми услугами в ВТО. Такое регулирование осуществляется в развитие условий ГАТС на основе специальных соглашений о либерализации торговли финансовыми услугами.

Под финансовыми услугами понимаются: страховые, банковские и другие финансовые операции; прежде всего операции купли-продажи ценных бумаг. Регулирование ВТО не распространяется при этом на услуги, предоставляемые государственными учреждениями при проведении валютной и кредитной политики.

Введено, в частности, понятие "мер предосторожности", применяемых странами по защите интересов инвесторов, вкладчиков, страхователей доверенных лиц поставщиков финансовых услуг. Такие меры могут даже быть при необходимости дискриминационными по своему характеру. Основными "мерами предосторожности" признаются: нормы достаточности капитала и прибыли; ограничения на концентрацию кредитов у одного заемщика на структуру инвестиционного портфеля; требования по качеству активов; нормы ликвидности и т.д.

Не запрещается, вместе с тем, государствам ВТО применять не являющиеся "мерами предосторожности" иные защитные меры, как, например, требования к кредитным учреждениям предоставлять займы для определенных отраслей экономики предприятий по преференциальным процентным ставкам. Однако эти меры должны быть недискриминационными и не ограничивать доступ на рынок. Предусмотрено также право введения временных недискриминационных ограничений на трансферы и платежи по причинам серьезных осложнений с платежным балансом и с внешним финансированием. Обеспечиваются права иностранных поставщиков финансовых услуг создавать "коммерческое присутствие", включая учреждение фалов и дочерних структур, во всех странах-членах ВТО на основе режима наибольшего благоприятствования.

Регулирование международного рынка трудовых услуг. Методологически необходимо прежде всего разделить международное трудовое право и правовое регулирование международного рынка трудовых услуг.

В реальной жизни существует, однако, "рынок" рабочей силы, иначе – труд, в том числе и международный рынок. На рынке же могут быть лишь либо товары, либо услуги. И если рассматривать труд не как товар, а как услугу, вряд ли это в экономическом, коммерческом смысле представляет собой принципиальную разницу.

Есть две стороны феномена труда. С одной стороны, труд – деятельность человека – производителя продукта (товара), причем и для личного потребления. С другой стороны, труд – несомненно, может быть как таковой объектом найма и т.д. Одним из предметов международного экономического права, а точнее, торгового права (сектора услуг) – является, конечно, не сам человек (коллектив, юридическое лицо), а услуга, производимая физическим юридическим лицом. Что касается международного торгового обмена (а это сфера международного экономического права), труд, как услуга, связан с трансграничным его передвижением, а такое передвижение неотделимо от человека – производителя труда. Предметом правового регулирования является поэтому, прежде всего, трансграничное перемещение человека-трудящегося, иначе миграция рабочей силы, урегулирование самой миграции, ее возможностей и порядка, а затем уже – определение возможностей труда мигранта.

Роль международного экономического права ограничивается регулированием прежде всего трансграничных перемещений как таковых, причем не вообще мигрантов, но в их качестве рабочей силы как источника трудовых услуг; конкретно – в выработке международно-правового, конвенционного допуска мигрантов и обеспечения режима предоставления ими трудовых услуг (национальный режим и т.д.).

Характерно, что ГАТС практически почти полностью обходит стороной один их основных видов международных услуг – трудовые услуги, рынок рабочей силы.

Самое большее, на что смогли пойти в рамках ВТО и ГАТС в направлении робкого приближения к общему рынку труда, - это обусловить возможности международного использования услуг лишь для некоторых лиц, в основном так называемых "белых воротничков", по строгому перечню видов услуг, таких как: бухгалтерские, юридические, менеджерские, в зрелищной сфере, в высшем образовании. При этом услуги могут оказываться: в разрешительном порядке; без обязательств принимающего государства разрешать коммерческую деятельность и заключать трудовые договоры; строго в рамках соглашений об услугах; не более чем, как правило, на трехлетний срок.

# Заключение

Услуга представляет собой не вещь, не материальный предмет, но некую, весьма разнообразную по характеру деятельность, работу. Дать точное определение понятия услуги не просто. Услугу определяют иногда как разновидность товара, для которого момент производства и момент потребления совпадают во времени, в качестве работы, сделанной для других, результатом которой не являются осязаемые вещи товары. Услуги называют иногда - "невидимыми статьями торговли".

В Генеральном соглашении о торговле услугами (ГАТС) 1994 г., действующем в системе ВТО, определения понятия услуги не содержится, но для целей Соглашения используется специальный классификатор, содержащий перечень 160 видов услуг, сгруппированных по следующим 12 разделам: деловые услуги (46 видов); услуги связи (25); строительство и инженеринг (5); дистрибьюторские услуги (5); общеобразовательские услуги (5); услуги по окружающей среде (4); финансовые услуги, включая страхование (17); услуги по охране здоровья и социальные (4); организация досуга, культуры и спорта (5); транспорт (33); прочие услуги.

В целях обеспечения также занятости своего капитала и населения в сфере услуг, государства обычно проводят откровенно протекционистскую политику в этой сфере, в том числе: ограничивают иностранный капитал в национальных предприятиях в секторе услуг; запрещают участие иностранных компаний в отдельных секторах национальной экономики (телевидение, радио, телекоммуникации, банковская и страховая деятельность, внутренний коммерческий транспорт), предписывают своим купцам осуществление международных морских перевозок полностью частично на национальных судах; запрещают ограничивают труд иностранцев на национальных предприятиях, а иногда даже в отделениях, фалах этих предприятий за рубежом; запрещается допуск иностранных специалистов к некоторым профессиям (в органах правосудия, внутренних дел и т.п.). Допуск иностранцев к определенным профессиям обусловливается прохождением всего курса обучения в национальных учебных заведениях (врачи, адвокаты и т.п.).

Современные государства с рыночной экономикой широко практикуют также либо напрямую, либо через государственно контролируемые структуры предоставление услуг самим государством на коммерческой основе, в том числе: транспортные услуги (к примеру, железные дороги часто принадлежат государству), водоснабжение, электроэнергетика, телекоммуникации, связь, страхование, банковская сфера и т.п., причем часто некоторые из этих услуг монополизируются государством.

Все отмеченные выше факторы, связанные в той иной сфере с вмешательством государств в сферу услуг, естественно, не способствуют формированию свободного международного рынка услуг и его эффективному международно-правовому урегулированию.

Изначальной практикой государств была и во многом остается протекционистская защита национального рынка услуг исключительно преимущественно для отечественных поставщиков услуг. Однако по мере развития международных связей, в том числе и в потреблении услуг, возникла необходимость в обеспечении, наряду с сохранением национальных приоритетов, также и добросовестной международной конкуренции на рынке услуг, на который по различным оценкам приходится от 20 до 25% стоимости всей мировой торговли, причем рынок этот, особенно в развитых странах, растет темпами, значительно опережающими рост рынка товаров, и является наиболее перспективным. В 90-е гг. доля услуг в валовом внутреннем продукте ведущих западных стран достигала уже 70-75%. Все это настоятельно требовало, наряду с либерализацией торговли товарами, приступить к либерализации и мирового рынка услуг.