

**МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ
ОДЕСЬКИЙ НАЦІОНАЛЬНИЙ ЕКОНОМІЧНИЙ УНІВЕРСИТЕТ**

Кафедра міжнародних економічних відносин

Допущено до захисту
в.о. завідувача кафедри
к е. н., доцент Уханова І.О.

“ ____ ” _____ 2023 року

КВАЛІФІКАЦІЙНА РОБОТА

на здобуття освітнього ступеня магістра

зі спеціальності 292 Міжнародні економічні відносини

за освітньою програмою «Міжнародні економічні відносини»

за темою:

**«УДОСКОНАЛЕННЯ ЗОВНІШНЬОЇ ТОРГІВЛІ ПОСЛУГАМИ В
УМОВАХ ДІЇ ЄВРОІНТЕГРАЦІЙНИХ УГОД МІЖ УКРАЇНОЮ ТА
ЄС»**

Виконала: студентка 6 курсу ЦЗФН, гр. 13

Білал Ая Мажедівна _____
(підпис)

Науковий керівник:

старший викладач кафедри МЕВ

Гусенко Ольга Сергіївна _____
(підпис)

Одеса – 2023

АНОТАЦІЯ

Білал Ая Мажедівна, «Удосконалення зовнішньої торгівлі послугами в умовах дії євроінтеграційних угод між Україною та ЄС»,
кваліфікаційна робота на здобуття освітнього ступеня магістра
292 «Міжнародні економічні відносини» за освітньою програмою
«Міжнародні економічні відносини»
Одеський національний економічний університет
м. Одеса, 2023 рік

Кваліфікаційна робота магістра складається з трьох розділів. Об'єктом дослідження є напрями удосконалення зовнішньої торгівлі послугами в умовах дії євроінтеграційних угод між Україною та ЄС.

У роботі розглядаються теоретико-методичні основи дослідження зовнішньої торгівлі послугами. Було узагальнено фактори впливу на зовнішню торгівлю послугами та систематизовано методи аналізу обсягу та динаміки зовнішньої торгівлі послугами.

Проаналізовано показники сучасного стану та динаміки зовнішньої торгівлі послугами країн Європейського Союзу. Проведено аналіз показників зовнішньої торгівлі послугами України з ЄС. Здійснений аналіз потенціалу положень євроінтеграційних угод між Україною та ЄС щодо зовнішньої торгівлі послугами.

Визначені перспективні заходи з розвитку торгівлі послугами транспортного сектору в умовах дії євроінтеграційних угод між Україною та ЄС. Визначені заходи з усунення бар'єрів в торгівлі комп'ютерними та ІТ-послугами як чинник використання потенціалу положень євроінтеграційних угод між Україною та ЄС. Запропоновані заходи з усунення бар'єрів в торгівлі поштовими та кур'єрськими послугами як чинник використання потенціалу положень євроінтеграційних угод між Україною та ЄС.

Ключові слова: послуга; зовнішня торгівля послугами; географічна та товарна структура зовнішньої торгівлі послугами; експортна квота; імпортна квота; зовнішньоторговельна квота; Угода про асоціацію між Україною та ЄС; Поглиблена і всеохоплююча зона вільної торгівлі між Україною та ЄС; послуги транспортного сектору; комп'ютерні та ІТ-послуги; поштові та кур'єрські послуги.

ABSTRACT

Bilal Aya Mazhedivna, "The improving foreign trade in services in the context of European integration agreements between Ukraine and the EU",
qualifying work for obtaining a master's degree 292 "International economic relations"
according to the educational program "International Economic Relations"
Odesa National Economic University
Odesa, 2023

The master's qualification work consists of three sections. The work's object is the improvement' direction of foreign trade in services under the conditions of European integration agreements between Ukraine and the EU.

The paper deals with the theoretical and methodological foundations of the study of foreign trade in services. Factors affecting foreign trade in services were summarized and analyzing' methods the volume and dynamics of foreign trade in services were systematized.

The indicators of the current state and dynamics of foreign trade in services of the countries of the European Union are analyzed. An analysis of indicators of foreign trade in services of Ukraine with the EU was carried out. An analysis of the potential of the provisions of European integration agreements between Ukraine and the EU regarding foreign trade in services was carried out.

Prospective measures for the development of trade in transport sector services under the terms of European integration agreements between Ukraine and the EU have been identified. Measures to remove barriers to trade in computer and IT services as a factor in using the potential of the provisions of the European integration agreements between Ukraine and the EU have been identified. Proposed measures to eliminate barriers to trade in postal and courier services as a factor in using the potential of the provisions of European integration agreements between Ukraine and the EU.

Keywords: service; foreign trade in services; geographical and commodity structure of foreign trade in services; export quota; import quota; foreign trade quota; Association Agreement between Ukraine and the EU; A deepened and comprehensive free trade zone between Ukraine and the EU; transport sector services; computer and IT services; postal and courier services.

ЗМІСТ

ВСТУП.....	4
РОЗДІЛ 1. ТЕОРЕТИКО-МЕТОДИЧНІ ОСНОВИ ДОСЛІДЖЕННЯ	8
 ЗОВНІШНЬОЇ ТОРГІВЛІ ПОСЛУГАМИ.....	8
1.1. Сутність та особливості дослідження зовнішньої торгівлі послугами.....	8
1.2. Фактори впливу на зовнішню торгівлю послугами.....	13
1.3. Методи аналізу обсягів та динаміки зовнішньої торгівлі послугами.....	18
Висновки до розділу 1.....	21
РОЗДІЛ 2. АНАЛІЗ СУЧАСНОГО СТАНУ ТА ДИНАМІКИ	23
 ЗОВНІШНЬОЇ ТОРГІВЛІ ПОСЛУГАМИ В УМОВАХ ДІЇ	23
 ЄВРОІНТЕГРАЦІЙНИХ УГОД МІЖ УКРАЇНОЮ ТА ЄС.....	23
2.1. Аналіз зовнішньої торгівлі послугами ЄС.....	23
2.2. Аналіз сучасного стану та динаміки зовнішньої торгівлі послугами України з країнами ЄС	34
2.3. Аналіз потенціалу положень євроінтеграційних угод між Україною та ЄС щодо зовнішньої торгівлі послугами	44
Висновки до розділу 2.....	45
РОЗДІЛ 3. НАПРЯМИ УДОСКОНАЛЕННЯ ЗОВНІШНЬОЇ ТОРГІВЛІ	51
 ПОСЛУГАМИ В УМОВАХ ДІЇ ЄВРОІНТЕГРАЦІЙНИХ	51
 УГОД МІЖ УКРАЇНОЮ ТА ЄС.....	51
3.1. Перспективні заходи з розвитку торгівлі послугами транспортного сектору в умовах дії євроінтеграційних угод між Україною та ЄС	51
3.2. Заходи з усунення бар'єрів в торгівлі комп'ютерними та ІТ-послугами як чинник використання потенціалу положень євроінтеграційних угод між Україною та ЄС.....	60
3.3. Заходи з усунення бар'єрів в торгівлі поштовими та кур'єрськими послугами як чинник використання потенціалу положень євроінтеграційних угод між Україною та ЄС.....	63
Висновки до розділу 3.....	68
ВИСНОВКИ.....	73
СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ.....	83
ДОДАТКИ.....	89

ВСТУП

Актуальність теми. Наразі в умовах ринкової системи економіки будь-яка країна в тому чи іншому ступені крім світового ринку товарів, фінансів, капіталу та робочої сили входить у зовнішньоекономічні зв'язки, надаючи різноманітні форми послуг. Оскільки у процесі глобалізації та інтернаціоналізації попит на послуги неухильно зростає, тим самим і зміцнюється міжнародне економічне співробітництво держав. Все це робить світовий ринок послуг однією з найважливіших частин загальносвітового господарства. Не менш важливим моментом, що стосується зовнішньої торгівлі послугами, є той факт, що дана сфера має досить різноплановий і неоднорідний характер. Це вимагає ретельного опрацювання питань уніфікації процесу торгівлі послуг між окремими національними економіками.

Наразі євроінтеграція України відбувається в умовах широкомасштабної російської агресії. Навіть у такий складний для держави період набуття Україною статусу країни-кандидата є вагомим, але не завершальним етапом інтеграційного процесу. Тому необхідно не збавляти темпів на шляху до вступу у ЄС, використовувати переваги статусу країни-кандидата, здійснювати необхідні реформи, та забезпечувати умови для повоєнного відновлення України за європейськими правилами й стандартами. З цієї точки зору, дослідження процесів та наслідків укладання євроінтеграційних угод дозволить правильно організувати українську зовнішню торгівлю послугами, визначити отримані конкурентні переваги та поживати торгівлю послугами з країнами Європейського Союзу.

Мета і завдання кваліфікаційної роботи. Головна мета дослідження полягає у аналізі зовнішньої торгівлі послугами в умовах дії євроінтеграційних угод між Україною та ЄС та визначенні напрямів її удосконалення.

Вищевизначена мета може бути реалізована за умови виконання наступних завдань:

- дослідження сутності поняття зовнішня торгівля послугами;
- систематизації основних факторів впливу на зовнішню торгівлю послугами;
- узагальнення методів аналізу обсягів та динаміки зовнішньої торгівлі послугами;
- аналізу сучасного стану та динаміки зовнішньої торгівлі послугами Європейського Союзу;
- аналізу сучасного стану та динаміки зовнішньої торгівлі послугами України з країнами ЄС;
- визначення потенціалу положень євроінтеграційних угод між Україною та ЄС щодо зовнішньої торгівлі послугами;
- визначення перспективних заходів з розвитку торгівлі послугами транспортного сектору в умовах дії євроінтеграційних угод між Україною та ЄС;
- пропонування заходів з усунення бар'єрів в торгівлі комп'ютерними та ІТ-послугами як чинника використання потенціалу положень євроінтеграційних угод між Україною та ЄС;
- пропонування заходів з усунення бар'єрів в торгівлі поштовими та кур'єрськими послугами як чинника використання потенціалу положень євроінтеграційних угод між Україною та ЄС.

Об'єктом дослідження є напрями удосконалення зовнішньої торгівлі послугами в умовах дії євроінтеграційних угод між Україною та ЄС.

Предметом дослідження є сукупність теоретичних та практичних напрацювань щодо удосконалення зовнішньої торгівлі послугами в умовах дії євроінтеграційних угод між Україною та ЄС.

Методи дослідження. У процесі виконання завдань роботи були використані такі загальнонаукові методи, як формальна логіка, аналіз та

синтез, узагальнення, а також порівняння. Зокрема, синтез дозволив виявити основні засади, на яких базується торгівля послугами. Аналіз та узагальнення наукової літератури, періодичних видань дозволили визначити проблеми та можливі варіанти їх вирішення у процесі зовнішньої торгівлі послугами. Порівняльні методи були використані для формулювання основної наукової гіпотези та висновків за результатами проведеного дослідження, яке спирається на публікації вчених у монографічних та періодичних виданнях з питань і проблем, що вивчаються.

Серед спеціальних методів використовувалися: економічний аналіз (у процесі аналізу сучасного стану та динаміки показників зовнішньої торгівлі послугами України з Європейським Союзом), графічний (для більш наочного зображення результатів дослідження) та табличний методи (відображення результатів статистичного аналізу даних щодо зовнішньої торгівлі послугами).

Інформаційна база дослідження. При підготовці кваліфікаційної роботи магістра використовувалися наукові напрацювання вітчизняних вчених, зокрема: Александрової Р., Платошиної Г., Платошина А., Дернової І., Калюжної Н., Манцурова І., Трипольської Г., Милашко О., Михайлова В., а також й праці інших науковців, які зазначені у списку використаних джерел.

Інформаційно-довідковою базою у процесі дослідження виступали законодавчі акти Верховної Ради України, статистичні портали Світової організації торгівлі, Світового банку, Конференції ООН з торгівлі та розвитку, Організації економічного співробітництва та розвитку, статистичної організації Європейської комісії, Державної служби статистики України, аналітичні дослідження Київської школи економіки, наукові статті та тези конференцій вітчизняних, інтернет-ресурси тощо.

Публікації та апробація результатів дослідження. За результатами виконання кваліфікаційної роботи магістра була прийнята участь у Міжнародних науково-практичних конференціях у Оттаві, Канада (3-6

жовтня 2023 р.); Відні, Австрія (10-13 жовтня 2023 р.) й опубліковані наступні тези:

1. Білал А.М., Гусенко О.С. Фактори впливу на торгівлю послугами у мінливому міжнародному бізнес-середовищі. Proceedings of the III International Scientific and Practical Conference. Ottawa, Canada. 2023. Pp. 41-47. URL: <https://isg-konf.com/problems-of-creating-scientific-ideas-about-world-development/> DOI – 10.46299/ISG.2023.2.3
2. Білал А.М., Гусенко О.С. Аналіз сучасного стану та динаміки зовнішньої торгівлі послугами країнами Європейського Союзу. Proceedings of the IV International Scientific and Practical Conference. Vienna, Austria. 2023. Pp. 62-72. URL: <https://isg-konf.com/wp-content/uploads/2023/10/THE-WORLD-OF-MODERN-TECHNOLOGIES-AND-INVENTIONS.pdf> DOI – 10.46299/ISG.2023.2.4

Структура роботи. Робота складається зі вступу, трьох розділів, висновків, списку використаних джерел та додатків. Загальний обсяг роботи разом з додатками становить 102 сторінки. Робота містить 11 таблиць та 26 рисунків.

РОЗДІЛ 1. ТЕОРЕТИКО-МЕТОДИЧНІ ОСНОВИ ДОСЛІДЖЕННЯ ЗОВНІШНЬОЇ ТОРГІВЛІ ПОСЛУГАМИ

1.1. Сутність та особливості дослідження зовнішньої торгівлі послугами

Одним із ключових понять у світовій економіці є рахунок поточних операцій платіжного балансу, в якому знаходять відображення результати зовнішньоторговельної діяльності країни. Однією із статей цього розділу у платіжному балансі є торгівля послугами. Наразі, якщо сектор послуг займає лідируючі позиції порівняно з матеріальним виробництвом, то країну вважають економічно розвиненою. Все це говорить про значимість торгівлі послугами та необхідність пізнання сутності та особливостей дослідження даного економічного явища. І для того, щоб дати визначення міжнародної торгівлі послугами, необхідно розібратися у сутності понятті «послуга».

Послуга – це господарська діяльність, яка спрямована на задоволення особистих потреб людей, домашніх господарств, фірм, асоціацій, організацій та загалом потреб суспільства у нематеріально-речовій формі, що втілюється у корисному ефекті, який отримує споживач.

Зовнішня торгівля послугами – це специфічна система обміну між країнами різними видами послуг, тобто це та діяльність, результати якої виражаються у корисному ефекті для економічного суб'єкта іншої країни. Цей вид діяльності порівняно з зовнішньою торгівлею товарами має свою специфіку, яка виявляється у таких особливостях:

- зовнішня торгівля послугами регулюється безпосередньо всередині країни відповідними положеннями законодавства;
- послуги за своїми властивостями не можуть бути складовані та зберігатися, етапи їх виробництва та споживання відбуваються одночасно;

- як правило, послуги мають на увазі прямий контакт між їх виробниками та споживачами;
- на відміну від матеріального виробництва процес виробництва та реалізація послуг передбачають значний ступінь державного захисту (транспортні, страхові, фінансові, банківські послуги, наука, освіта, охорона здоров'я, послуги зв'язку в більшості країн світу повністю або частково належать державі або ж перебувають під її суворим контролем);
- зовнішня торгівля послугами тісно взаємопов'язана з торгівлею товарами і здійснює на неї сильний вплив (наприклад, вплив сектора послуг на продаж наукомістких товарів, які вимагають великих обсягів технічного обслуговування, інформаційних та різноманітних консультаційних послуг).

Окрім перелічених особливостей є й інші.

По-перше, торгівля послугами тісно пов'язана із торгівлею товарами. Наприклад, продаж складних високотехнологічних товарів часто супроводжує надання цілого комплексу послуг, починаючи від маркетингових та закінчуючи післяпродажними. І саме вони наразі є важливою складовою конкурентоспроможності товарів на світовому ринку, а не другорядною ланкою, якою були раніше.

По-друге, не всі послуги можуть брати участь у міжнародній торгівлі через свої особливості (наприклад, комунальні послуги).

По-третє, на відміну від торгівлі товарами, торгівля послугами більше захищена державою, оскільки такі послуги, як освіта, охорона здоров'я, транспорт і т.д. у більшості країн перебувають під контролем із боку держави.

У нормативних документах Світової організації торгівлі, до лав якої вступила більшість країн світу, немає чіткого поняття «послуга», однак існує 4 способи постачання послуг:

- транскордонне постачання (cross-border trade) – відбувається

переміщення лише послуги, тоді як продавець і покупець кордону не перетинають (наприклад, консультування за допомогою ZOOM);

- споживання за кордоном (consumption abroad) – здійснюється переміщення споживача послуги на територію іншої країни, тоді як сама послуга та її продавець не переміщуються (наприклад, виїзд за кордон з метою лікування чи навчання або з туристичною метою);
- комерційна присутність (commercial presence/right of establishment) – продавець послуги перетинає кордон, а послуга та споживач цього не здійснюють. Такі послуги реалізуються за допомогою відкритих філій чи дочірніх підприємств на території іншої країни (наприклад, банківські чи страхові послуги);
- присутність фізичних осіб (presence of natural persons providing services) – продавець послуги – фізична особа – переміщається за кордон з метою її надання. Сама послуга та споживач не переміщуються (наприклад, лекція, проведена іноземним професором на території іншої країни).

У сучасному світі більшість послуг реалізуються у вигляді третього методу – комерційної присутності, на другому місці – транскордонна поставка, третьому – споживання за кордоном, а послуги, надані з допомогою присутності фізичних осіб посідають останнє місце.

Усе вище сказане дає право говорити нам, що сутність зовнішньої торгівлі послугами полягає в тому, що вона є особливою формою світогосподарських зв'язків обміну між країнами таким специфічним товаром, як послуга. І даний вид діяльності є невід'ємною частиною міжнародної торгівлі в цілому.

Методи зовнішньої торгівлі послугами – це різноманітні види взаємовідносин між суб'єктами двох і більше країн щодо надання послуг. Наразі крім найпоширеніших методів зовнішньої торгівлі, операцій з експорту та імпорту, можна виділити та безліч інших, які мають певні особливості та свої позитивні та негативні сторони.

«Усі сучасні принципи ведення зовнішньої торгівлі послугами побудовано на основі Генеральної угоди з торгівлі послугами (ГАТС), що поширюється на всі країни-учасниці СОТ. Базові положення ГАТС передбачають регулювання торгових режимів між країнами, а також гласність та лібералізацію торгівлі послугами. Будь який національний режим повинен ґрунтуватися на тому, що всі умови функціонування іноземних постачальників послуг та національних будуть рівними. Це означає скасування будь-яких обмежень і дискримінації між учасниками цієї угоди» [40].

«У ГАТС прописані такі принципи та зобов'язання держав-членів СОТ з питань міжнародної торгівлі послугами:

- режим найбільшого сприяння. Цей пункт угоди говорить про те, що будь-яка країна-учасниця СОТ зобов'язана негайно і без будь-яких умов забезпечувати іншій країні-учасниці СОТ режим, що є не менш сприятливим, ніж той, який вона забезпечує іншій країні, незалежно від того, що ця країна є членом СОТ чи ні;
- транспарентність регулювання торгівлі послугами. Цей принцип реалізується на практиці та виявляється у таких елементах як вимоги, які полягають у наданні доступу зацікавлених осіб до законодавства країни; вимоги, які стосуються повідомлень країнами-членами СОТ одна одну про особливості своєї торговельної політики; функціонування певних інституцій, які надають всю необхідну інформацію зацікавленим особам про торговельну політику;
- дотримання принципу діяльності монопольного постачальника послуг, а також тих постачальників, які мають виняткові права, одержані від органів влади. Країна-член СОТ має слідкувати за тим, щоб постачальник монопольної послуги дотримувався всіх вимог щодо забезпечення режиму найбільшого сприяння та інших специфічних зобов'язань» [40].

За методологією ГАТС [6] послуги класифікуються на:

- Ділові послуги.
- Послуги зв'язку.
- Будівництво та супутні інженерні послуги.
- Послуги дистрибуції.
- Освітні послуги.
- Екологічні послуги.
- Фінансові послуги.
- Охорона здоров'я та соціальні послуги.
- Туризм і послуги, пов'язані з подорожами.
- Рекреаційні, культурні та спортивні послуги.
- Транспортні послуги.
- Інші послуги, не включені до інших категорій.

Статистична організація Європейської комісії (Євростат) класифікує послуги за категоріями, представленими на рис. 1.1.

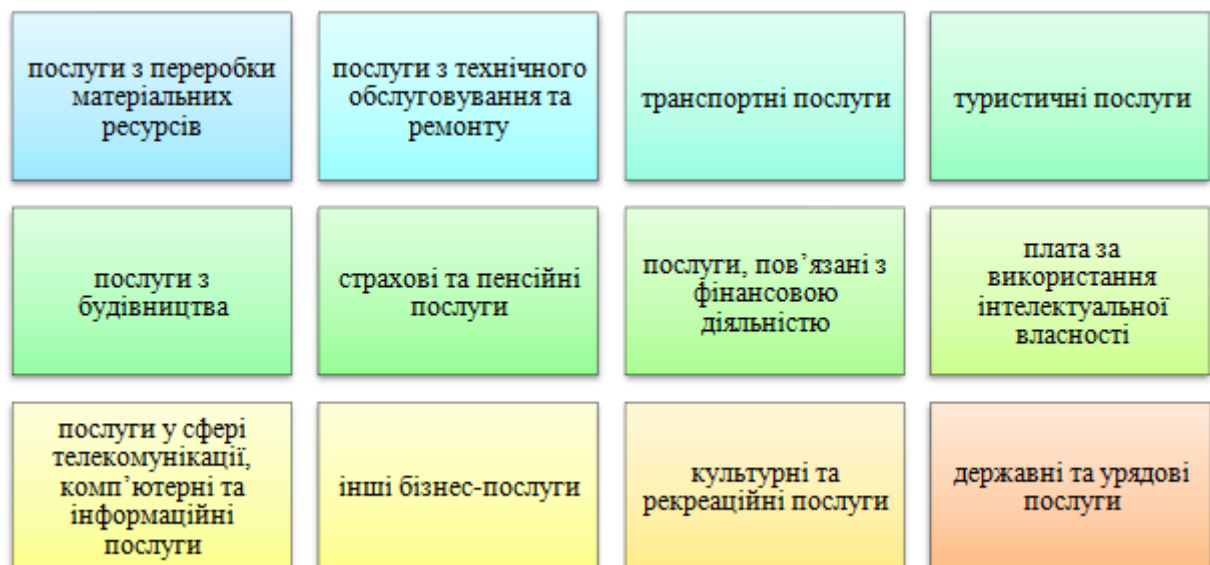


Рис. 1.1. Класифікація послуг за статистичною організацією Європейської Комісії.

Джерело: складено автором за [3].

І. Дернова зазначає, що «вищезазначена класифікація підлягає періодичному перегляду, оскільки структура сфери послуг постійно

змінюється та зміни в класифікації можуть відбуватися через виникнення абсолютно нових видів послуг або через виділення у самостійну галузь тих видів послуг, які раніше були допоміжними і з часом стали самостійними сферами діяльності» [13].

У Наказі Державної служби України « Про затвердження Класифікації зовнішньоекономічних послуг» від 27.02.2013 року було зазначено, що «однією з найважливіших умов розвитку національної статистики, адаптованої до умов глобалізованої економіки, є створення та впровадження сучасної системи національних статистичних класифікацій, гармонізованих з міжнародними» [23].

Оскільки Україна за стратегічну мету свого розвитку має інтеграцію в європейське співтовариство, тому необхідно вдосконалювати перелік та облік зовнішньоекономічних послуг для України.

На виконання цієї мети було створено Класифікацію зовнішньоекономічних послуг (далі - КЗЕП).

Основні види зовнішньоекономічних послуг в Україні згідно з Класифікацією зовнішньоекономічних послуг (КЗЕП) згідно з Наказом Державної служби України «Про затвердження Класифікації зовнішньоекономічних послуг» представлені у Додатку А.

Отже, для того щоб фірма-експортер послуг успішно функціонувала та розвивалася на зарубіжному ринку, вона повинна вибрати для себе найбільш оптимальні методи та способи ведення торгівлі послугами, відштовхуючись від тих цілей, які вона ставить перед собою. А також здійснювати свою діяльність відповідно до принципів міжнародної торгівлі послугами.

1.2. Фактори впливу на зовнішню торгівлю послугами

Наразі зовнішня торгівля послугами, як і торгівля товарами, знаходиться під впливом багатьох факторів, які представлені на рис. 1.2.

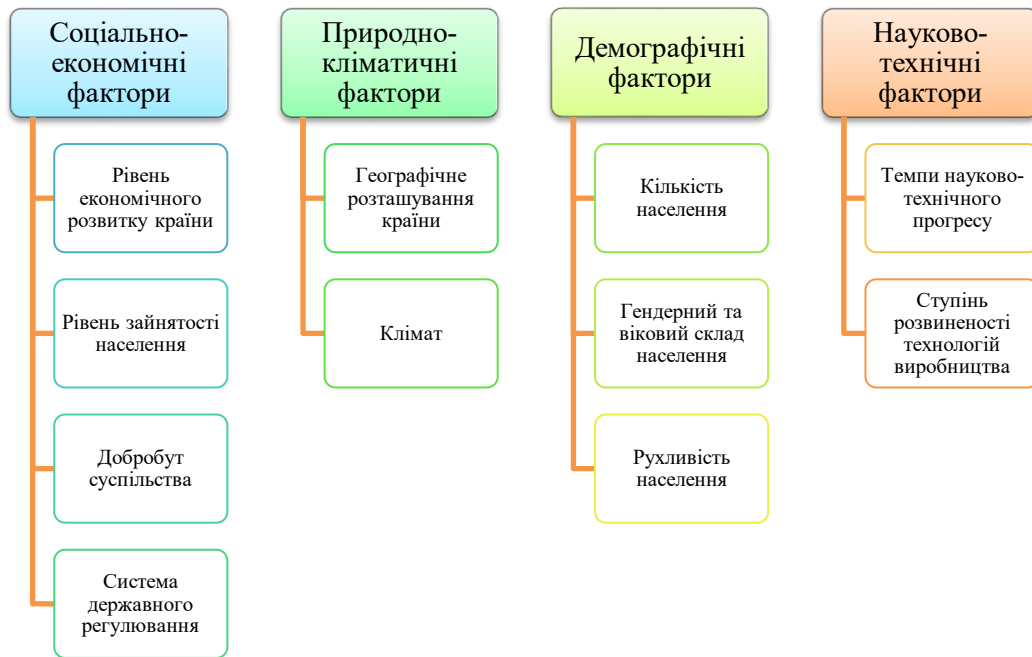


Рис. 1.2. Фактори розвитку світового ринку послуг
Джерело: складено автором

Розглянемо основні з вище визначених факторів.

«Так, урбанізація істотно впливає на демографічну та соціально-економічну структуру населення, його менталітет, стиль життя, культурні особливості, що у свою чергу потребує наявності та розвитку дедалі більше нових секторів послуг, оскільки у людей розширюється коло потреб. За останні 50 років темпи приросту міського населення збільшились у 10 разів. Наразі приблизно 56% світового населення живуть у містах. Майже увесь приріст населення у майбутньому відбуватиметься за рахунок збільшення числа міських жителів, на яких, згідно з прогнозами, в 2030 році припадатиме 60% населення країн світу, а до 2050 року - приблизно 68%. Такі тенденції здійснюють вплив на розвиток та структуру послуг, що продаються, і величину сукупного попиту на них» [40].

«Значну роль у розвитку міжнародного ринку послуг також грає зростання добробуту громадян, який виявляється у збільшенні доходу населення. Це призводить до зростання частки приватної власності та підвищення якості життя людей, що у свою чергу призводить все до більш

щільної конкурентної боротьби на ринку та стимуляції розвитку сектору послуг.

Одним із ключових факторів виступає розвиток науково-технічного прогресу. Створення нових форм інтернет-технологій і цифрових платформ, автоматизація виробничих процесів як результат призводить до виникнення нових видів послуг. Це пов'язано зі зростанням можливостей, які дає споживачеві Інтернет: підвищенню доступності пошуку, процесу замовлення та доставки різноманітних видів послуг.

Істотним фактором у забезпеченні ефективного зростання ринку послуг є система державного регулювання. Органи державної влади безпосередньо впливають на структуру та якість надання послуг. Держава створює нормативно-правові акти, що регламентують діяльність підприємств, що надають послуги, що безпосередньо впливає на розвиток даної сфери та умови її функціонування. Також роль держави проявляється в тому, що вона виступає одним із найбільших споживачів послуг. Проводячи різні тендери щодо укладання контрактів з приводу надання послуг, які вимагають вищої планки їхньої якості, держава дає стимул підприємствам, зайнятим у цій сфері, розвиватися більш прискореними темпами. З вищесказаного можна дійти висновку, що на динаміку розвитку сфери торгівлі послугами впливає сукупність різноманітних чинників. Наразі незаперечним є той факт, що і в сучасних реаліях, і в найближчому майбутньому зростання попиту на послуги неухильно посилюватиметься у зв'язку з посиленням такого чинника, як науково-технічний прогрес та зростання ефективності виробництва. Збільшення обсягу сфери послуг багато в чому визначається інвестуванням у науково-дослідні розробки та ліберальною політикою щодо компаній, зайнятих у сфері сервісу. Для того щоб побудувати ефективне ринкове господарство та бути конкурентоспроможними на світовій арені країнам необхідно створювати інноваційні системи, які допоможуть створити великомасштабний ринок послуг із розвиненим транспортною, фінансовою,

страховою та багатьма іншими галузями постіндустріальної економіки, що відповідають сучасним стандартам та нормам» [40].

У 2020 році серед вище проаналізованих факторів впливу з'явилася пандемія COVID-19. На рис. 1.3. віддзеркалені обсяги світової торгівлі послугами, а саме експорту. Як можна побачити, відбулося істотне падіння абсолютного розміру експорту з 6,3 до 5,2 трлн. дол. Необхідно зазначити, що торгівля послугами, порівняно з торгівлею товарами, найбільше постраждала від коронавірусу. Так з рис. 1.4. видно, що світові обсяги надання туристичних послуг у 2020 році зменшилися практично в три рази порівняно з 2019 роком).

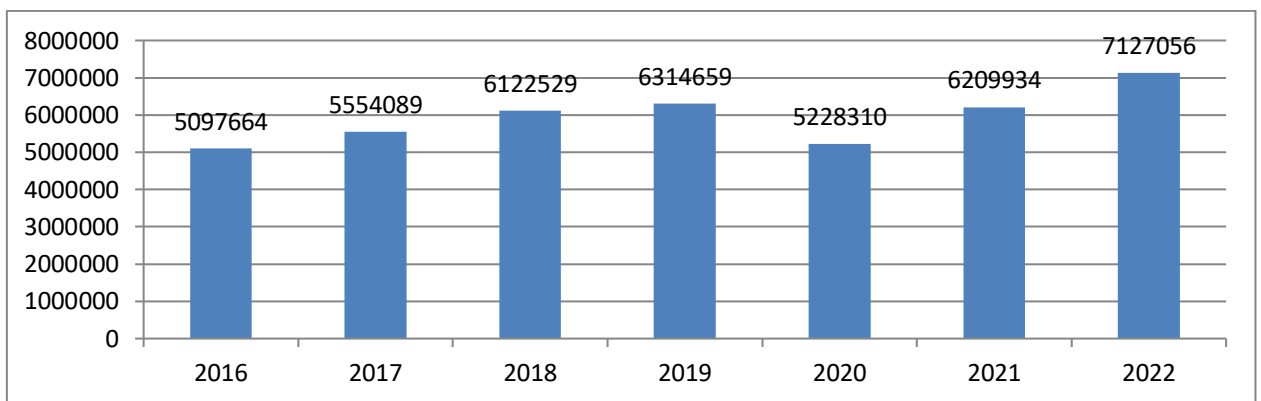


Рис. 1.3. Обсяги світового експорту послуг у 2016-2022 роках (у млн. дол.)

Джерело: складено автором за [35].



Рис. 1.4. Обсяги світового експорту послуг за секторами у 2016-2022 роках (у млн. дол.)

Джерело: складено автором за [35].

У таблиці 1.1. розраховані темпи зростання світової торгівлі послугами за регіонами світу у за кварталами 2022-2023 років. Світовий експорт послуг віддзеркалив позитивні темпи зростання для всіх регіонів світу. Так, у першому кварталі 2023 р. темп зростання експорту становив 8%, а імпорту 9%. У Північній Америці та Азії темп зростання експорту становив 10%, а імпорту 10 та 11% відповідно. Найкращі тенденції зростання продемонстрували «інші регіони». Особливо це стосується експорту послуг. Так, 1 квартал 2023 р. ця категорія показала +21%.

Таблиця 1.1.

Темпи зростання світової торгівлі послугами за регіонами світу у за
кварталами 2022-2023 років (у%)

Регіони світу	Експорт				Імпорт			
	2 кв. 2022	3 кв. 2022	4 кв. 2022	1 кв. 2023	2 кв. 2022	3 кв. 2022	4 кв. 2022	1 кв. 2023
Світ	19	13	6	8	19	14	4	9
Північна Америка	19	17	11	10	32	22	14	10
Європа	19	8	2	5	14	12	0	9
Азія	17	14	6	10	16	14	5	11
Інші регіони	34	39	24	21	33	18	7	7

Джерело: складено автором за [26].

«Аналізуючи у табл. 1.1. загальні тенденції зростання обсягів експорту послуг за регіонами, можна дійти висновку, що серйозне відновлення експорту послуг спостерігалось у всіх регіонах світу. Найшвидшими темпи зростання обсягів експорту послуг відбувалося в країнах, що розвиваються. Для цих країн експорт туристичних та логістичних послуг відіграє важливу роль і почав швидко відновлюватися після пандемії» [40].

У таблиці 1.2. проаналізовані темпи зростання світової торгівлі послугами за секторами. Так, туристичні послуги серед інших секторів продемонстрували найкращі темпи зростання у 2022-2023 роках. У 2 кварталі 2022 р. експорт збільшився на 106%, а у 1 кварталі 2023 р. – на 60%.

Послуги, пов'язані з обробкою товарів, та інші комерційні послуги мали дещо повільніші тенденції зростання. Так у 1 кварталі 2023 року ці

категорії продемонстрували 5%-ве зростання. Найгірша ж ситуація трапилася з транспортними послугами. Протягом перших 3-х кварталів 2022 року вони показували стійки темпи зростання (від 39% до 22%), однак вже у 4-му кварталі 2022 р. темп зростання впав до 1%, а у 1-му кварталі 2023 р. становив вже від'ємне значення – -6%.

Таблиця 1.2.

Темпи зростання світової торгівлі послугами за секторами у 2022-2023 років (у%)

Сектори	1 кв. 2022	2 кв. 2022	3 кв. 2022	4 кв. 2022	1 кв. 2023
Транспортні послуги	39	34	22	1	-6
Туристичні послуги	89	106	54	49	60
Послуги, пов'язані з обробкою товарів	11	8	5	1	5
Інші комерційні послуги	9	3	2	-1	5

Джерело: складено автором за [26].

Підсумовуючи, підвищенню ролі сектору послуг в економіці країн світу сприяли такі фактори, як:

- зміна структури потреб населення;
- урбанізація та віковий склад населення;
- посилення процесів диджиталізації та цифровізації;
- пандемія коронавірусу;
- поглиблення процесу глобалізації.

Для удосконалення зовнішньої торгівлі послугами, а також прискорення побудови постіндустріального суспільства, слід розвивати такі види послуг, як інформаційні, ділові, професійні та фінансові послуги, не забуваючи про розвиток освітніх, наукомістких, інноваційних послуг. Розвитку експорту послуг також сприятиме активне залучення малого та середнього бізнесу до цього сектору.

1.3. Методи аналізу обсягів та динаміки зовнішньої торгівлі послугами

Як слушно зазначає І. Г. Манцуров «аналіз зовнішньої торгівлі послугами – невід'ємна складова статистики зовнішньоекономічної

діяльності, предметом її дослідження є економічний обмін послугами між виробниками і споживачами різних країн світу» [14, стр. 35].

Науковці виділяють такі основні етапи аналізу зовнішньої торгівлі послугами (див. рис. 1.5.).

Як зазначає О. Милашко «статистичне дослідження починається з аналізу торгового балансу, складовими якого є, перш за все, експорт та імпорт послуг. Експорт – частина валового внутрішнього продукту, одне з основних джерел валютних надходжень у країну, чинник, який відіграє значну роль у створенні додаткових робочих місць. Імпорт забезпечує попит населення й держави в товарах й послугах, збалансовує споживчий та інші види ринків» [20, стр. 193].

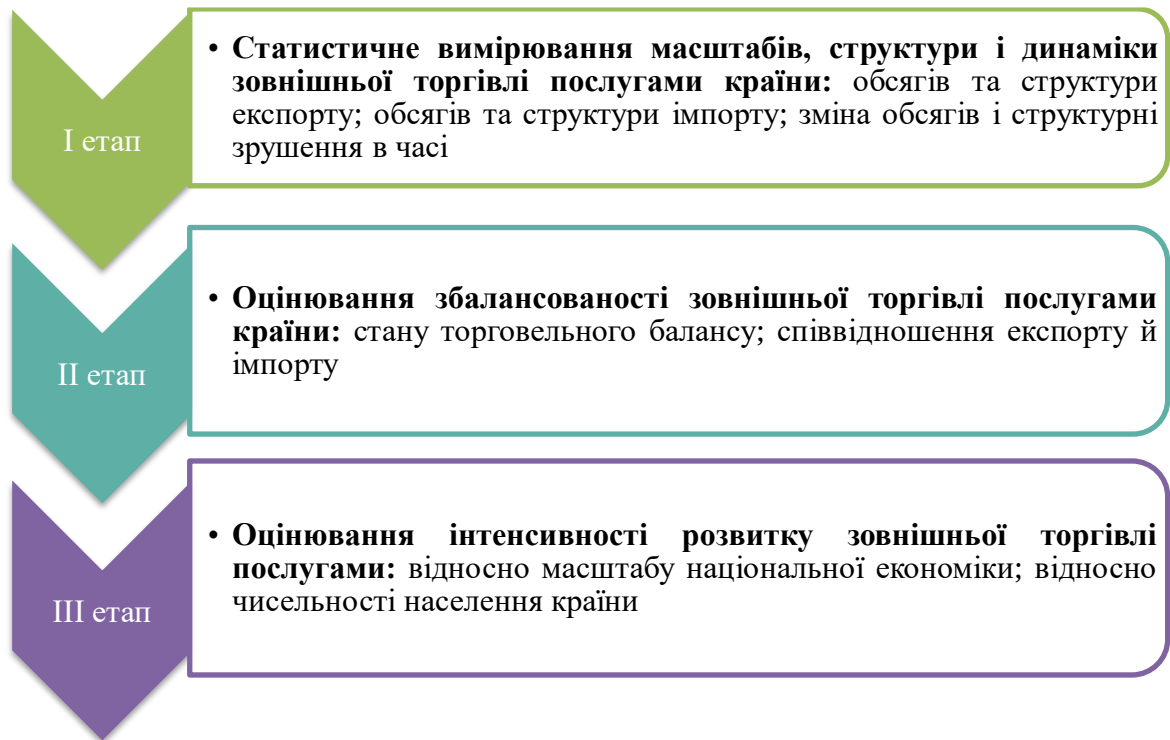


Рис. 1.5. Етапи аналізу зовнішньої торгівлі послугами

Джерело: складено автором за [14, стр. 37].

Також на цьому етапі аналізуються показники, що характеризують структуру послуг за видами, а також географічну спрямованість експортно-імпортних потоків послуг. Оскільки як видова, так і географічна структура

зовнішньої торгівлі послугами є динамічною, то схема дослідження повинна складатися з декількох фаз, а саме:

- оцінка динаміки обсягів зовнішньоторговельного обороту та сальдо, експорту та імпорту, темпів їх зростання та виявлення факторів зміни цих показників;
- вивчення особливостей та динаміки товарної структури зовнішньої торгівлі. Ключовими параметрами є питома вага певного виду послуг у загальному обсязі експорту та імпорту та його динаміка;
- аналіз географічної структури зовнішньої торгівлі послугами країни. При цьому увага повинна акцентуватися на рівні диверсифікації експорту та імпорту країн. Диверсифікація зовнішньої торгівлі послугами розглядається як спосіб збереження соціально-економічної стійкості країни та її незалежності від іноземних постачальників послуг. Практична значимість географічного вивчення зовнішньої торгівлі визначається можливістю оптимізації просторової структури торгівлі, що призводить до збільшення її ефективності.

Другий етап представлений показниками збалансованості зовнішньої торгівлі. Оптимальне співвідношення між експортом та імпортом називають збалансованістю зовнішньої торгівлі [14, стр. 35]. Основні показники збалансованості зовнішньої торгівлі послугами відображені у додатку Б.

На останньому етапі аналізуються показники, що характеризують рівень розвитку зовнішньої торгівлі країни та ступінь її активності у міжнародній торгівлі послугами. Для аналізу активності зовнішньої торгівлі послугами зазвичай використовують співвідношення обсягів експорту або імпорту послуг чи зовнішньоторговельного обігу до ВВП країни.

Основні показники інтенсивності зовнішньої торгівлі послугами відображені у додатку В.

Оскільки метою дослідження є удосконалення зовнішньої торгівлі послугами України в умовах дії євроінтеграційних угод, то при аналізі взаємовідносин України та Європейського Союзу у сфері послуг необхідно

мати інформацію щодо того, наскільки обмежувальними є торговельні режими країн ЄС для торгівлі послугами. Для цього використовуються дані Індексу обмежень торгівлі послугами (Services Trade Restrictiveness Index (далі STRI). Організація економічного співробітництва та розвитку запровадила аналіз за цим Індексом з метою характеристики основних регуляторних змін, що впливають на торгівлю у різних секторах послуг, зокрема у європейських країнах (більш детальна характеристика Індексу надана у Додатку Г).

Висновки до розділу 1:

На підставі дослідження, проведеного у першому розділі роботи були теоретично обґрунтовані наступні поняття:

1. Послуга – це господарська діяльність, яка спрямована на задоволення особистих потреб людей, домашніх господарств, фірм, асоціацій, організацій та загалом потреб суспільства у нематеріально-речовій формі, що втілюється у корисному ефекті, який отримує споживач.
2. Зовнішня торгівля послугами – це специфічна система обміну між країнами різними видами послуг, тобто це та діяльність, результати якої виражаються у корисному ефекті для економічного суб'єкта іншої країни. Цей вид діяльності порівняно з зовнішньою торгівлею товарами має свою специфіку, яка виявляється у таких особливостях:

У розділі були представлені методи, за якими здійснюється торгівля послугами міжнародному ринку згідно з правилами Світової організації торгівлі. Було визначено Базові положення Генеральної угоди з торгівлі послугами, які передбачають регулювання торгових режимів між країнами, а також гласність та лібералізацію торгівлі послугами.

У розділі було представлено різні класифікації послуг у міжнародній торгівлі, зокрема:

- за методологією Генеральної угоди з торгівлі послугами;

- за методологією Статистичної організації Європейської комісії (Євростат);
- за методологією Державної служби статистики України.

Також у розділі було зазначено, що швидкі темпи розвитку сектору послуг залежать від різноманітних факторів, що виступають рушійними силами процесу реалізації та просування послуг на світовому ринку.

Були представлені різні методи аналізу сучасного стану та динаміки, зокрема методи аналізу збалансованості та інтенсивності зовнішньої торгівлі послугами.

РОЗДІЛ 2. АНАЛІЗ СУЧАСНОГО СТАНУ ТА ДИНАМІКИ ЗОВНІШНЬОЇ ТОРГІВЛІ ПОСЛУГАМИ В УМОВАХ ДІЇ ЄВРОІНТЕГРАЦІЙНИХ УГОД МІЖ УКРАЇНОЮ ТА ЄС

2.1. Аналіз зовнішньої торгівлі послугами ЄС

Європейський Союз (ЄС) є одним із найрозвиненіших економічних об'єднань у світі, що багато в чому обумовлюється створенням спільного ринку, яке гарантує вільне пересування трудових ресурсів, капіталу, товарів та послуг. Крім того, Європейський Союз як регіональне інтеграційне об'єднання є одним з провідних світових економік, орієнтованих на міжнародні ринки. Завдяки своєму відкритому торговельному режиму ЄС є найбільшим у світі експортером сільськогосподарських та промислових товарів, послуг, а також займає перше місце за іноземними інвестиціями.

Наразі ЄС займає лідируючі позиції в міжнародній торгівлі послугами. Так, частка країн Євросоюзу у світовому експорті послуг за 2010-2022 роки у середньому становила 35,84%, а у світовому імпорті – 34,25%. 2020-2022 роки демонструють найвищі показники питомої ваги торгівлі послугами ЄС у світовій торгівлі за досліджуваний період (див. рис. 2.1.). Для економіки ЄС торгівля послугами також стала одним із провідних секторів економіки, на який припадає у 2022 році припадало понад 30,04% ВВП (див. рис. 2.2.). Більше того, ця частка неухильно зростає. Якщо у 1975 році вона становила лише 7,93% від ВВП, то у 2005 р. вже 16,87%, у 2015 р. – 24,45% і найвищий показник протягом досліджуваного періоду був досягнутий у 2022 році.

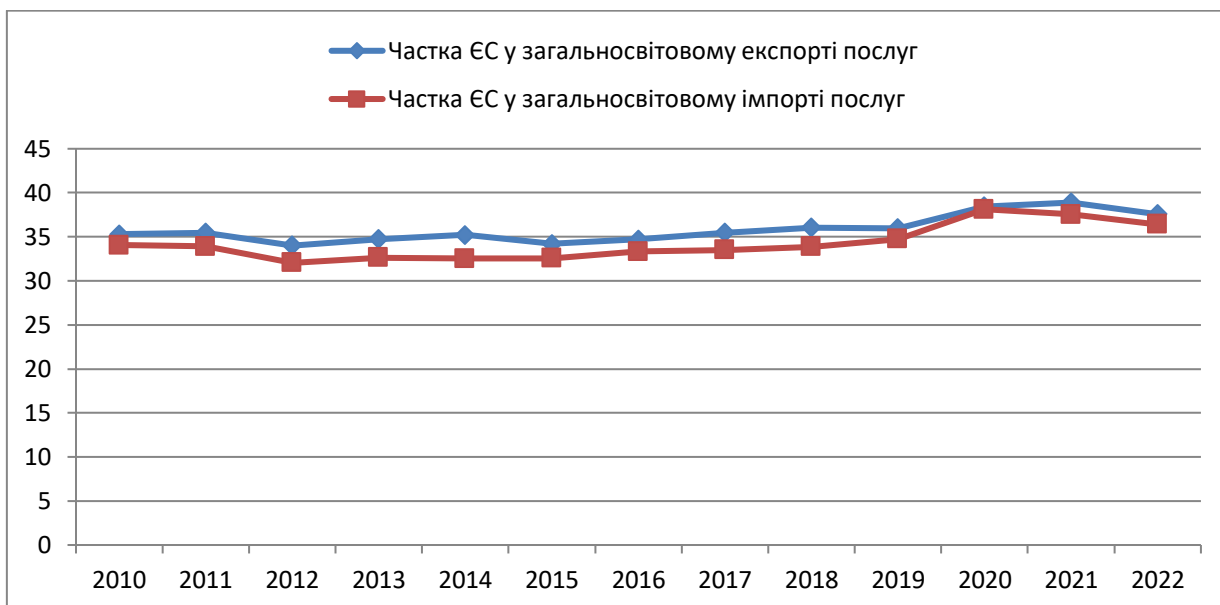


Рис. 2.1. Частка ЄС у світовому експорті та імпорті послуг у 2010-2022 роках (у%).

Джерело: складено автором за [34].

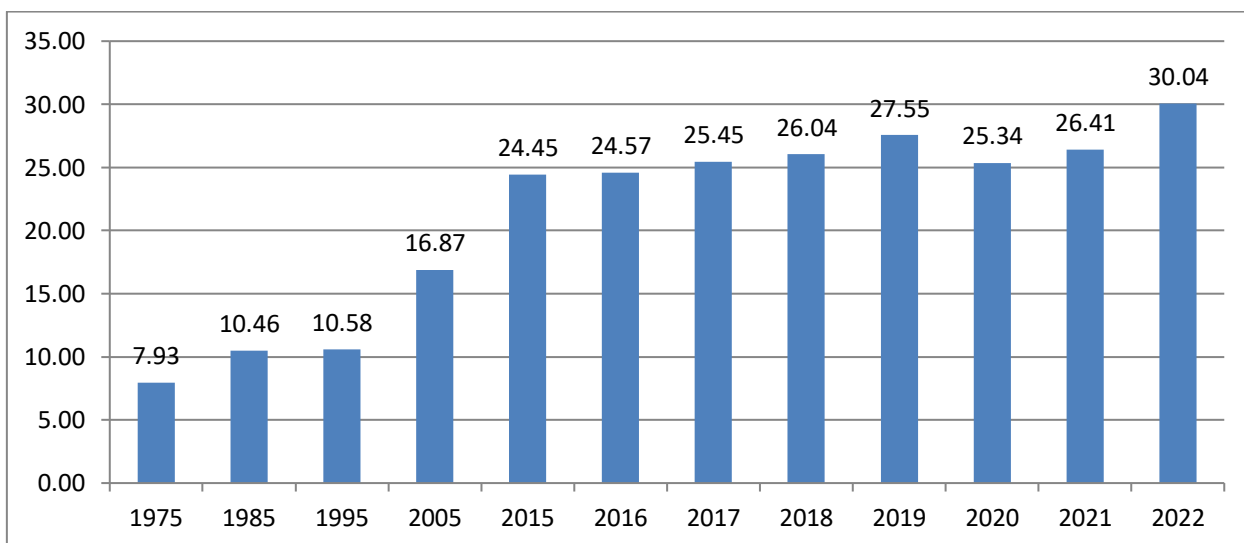


Рис. 2.2. Питома вага торгівлі послугами у ВВП країн ЄС у 1975-2022 роках (у % до ВВП).

Джерело: складено автором за [34].

Ірландія впевнено тримає позиції найбільшого експортера послуг серед країн ЄС. У 2022 р. на неї припало 17,66% всього експорту послуг із країн Євросоюзу на зовнішній ринок (див. табл. 2.1.) Однак, треба зазначити, що Ірландія є країною, яка продемонструвала найбільший дефіцит

торговельного балансу серед країн ЄС – -68,4 млрд. євро. Серед інших країн ЄС, які продемонстрували від’ємне у зовнішній торгівлі послугами у 2022 році стали Люксембург та Мальта – -1 736,0 та -927,2 млн. євро відповідно.

Серед країн, які демонструють протягом досліджуваного періоду, найбільші показники позитивного сальдо – Німеччина та Франція.

Таблиця 2.1.

Показники зовнішньої торгівлі послугами країн Європейського Союзу у
2020-2022 роках (у млн. євро)

	Експорт послуг			Імпорт послуг			Сальдо		
	2020	2021	2022	2020	2021	2022	2020	2021	2022
Бельгія	41 088,0	45 246,0	50 268,0	34 140,0	38 958,0	48 252,0	6 948,0	6 288,0	2 016,0
Болгарія	2 945,2	4 283,1	5 641,5	1 597,8	1 865,1	2 609,9	1 347,4	2 418,0	3 031,6
Чехія	8 899,5	9 677,7	12 924,5	6 782,8	7 548,8	10 386,7	2 116,6	2 129,0	2 537,8
Данія	42 222,5	51 216,6	78 678,7	35 939,1	38 899,4	51 498,3	6 283,4	12 317,2	27 180,4
Німеччина	157 600,0	193 552,0	237 234,0	135 704,0	157 057,0	205 913,0	21 896,0	36 494,0	31 321,0
Естонія	2 000,2	3 096,6	3 931,0	1 177,4	1 803,3	2 490,4	822,8	1 293,4	1 440,6
Ірландія	178 425,0	200 163,0	229 524,0	290 721,0	249 968,0	297 961,0	-112 296,0	-49 804,0	-68 437,0
Греція	15 188,6	21 976,1	29 360,0	9 893,7	14 758,4	18 882,0	5 294,9	7 217,7	10 478,0
Іспанія	38 559,0	45 902,0	77 635,0	24 623,0	28 666,0	39 788,0	13 937,0	17 236,0	37 847,0
Франція	115 528,0	142 185,0	177 343,0	90 857,0	100 778,0	125 906,0	24 671,0	41 406,0	51 437,0
Хорватія	3 181,6	4 627,9	4 952,0	1 705,9	2 186,3	2 127,0	1 475,6	2 441,8	2 825,0
Італія	31 690,7	36 400,6	52 326,0	31 705,1	35 060,4	47 822,0	-14,4	1 340,2	4 504,0
Кіпр	9 118,7	10 437,5	12 442,8	7 851,7	8 267,9	9 590,5	1 267,0	2 169,6	2 852,3
Латвія	1 592,0	1 692,0	2 471,0	1 059,0	1 270,0	1 661,0	533,0	422,0	810,0
Литва	3 384,3	3 888,0	4 520,9	2 135,0	2 864,3	3 541,9	1 249,3	1 023,7	978,9
Люксембург	42 442,0	50 080,0	50 779,0	43 235,0	50 690,0	52 515,0	-793,0	-610,0	-1 736,0
Угорщина	7 058,9	8 060,6	10 896,4	4 474,2	4 904,3	6 227,2	2 584,7	3 156,3	4 669,2
Мальта	5 560,0	6 944,0	7 990,7	5 721,0	6 530,0	8 917,9	-161,0	414,0	-927,2
Нідерланди	104 339,9	107 390,5	90 221,0	103 482,8	108 051,4	77 867,0	857,1	-661,0	12 354,0
Австрія	15 793,0	15 762,0	18 904,0	12 653,0	14 029,0	17 168,0	3 140,0	1 733,0	1 736,0
Польща	21 218,8	24 907,3	36 239,9	10 726,1	13 356,5	18 019,5	10 492,7	11 550,9	18 220,4
Португалія	8 842,0	10 393,0	19 202,0	5 785,0	8 010,0	11 271,0	3 058,0	2 383,0	7 931,0
Румунія	6 458,9	7 797,6	11 895,1	3 879,9	4 668,9	6 103,0	2 579,0	3 128,7	5 792,0
Словенія	1 577,8	2 082,9	2 745,1	1 346,8	1 615,8	2 124,6	231,0	467,1	620,6
Словаччина	2 557,4	2 792,0	3 846,0	1 578,8	1 833,1	2 693,7	978,6	958,9	1 152,2
Фінляндія	13 680,0	15 061,0	16 811,0	9 974,0	10 070,0	13 154,0	3 706,0	4 991,0	3 657,0
Швеція	36 844,3	41 059,0	50 714,3	27 807,9	30 600,7	40 538,1	9 036,4	10 458,3	10 176,1

Джерело: складено автором за [31].

У 2021 році ЄС експортував послуги до країн, що не є його членами, на суму 1 067 трлн. євро. На рисунку 2.3. показано, що основними експортними ринками ЄС були Сполучені Штати та Велика Британія, кожна з яких

становила приблизно п'яту частину (22,3 % та 19,2 % відповідно або 238 млрд. та 205 млрд. євро) від експорту послуг ЄС. Наступна за величиною питома вага припадає на Швейцарію (10,8 %), за нею на невеликій відстані йде Китай (5,5 %).

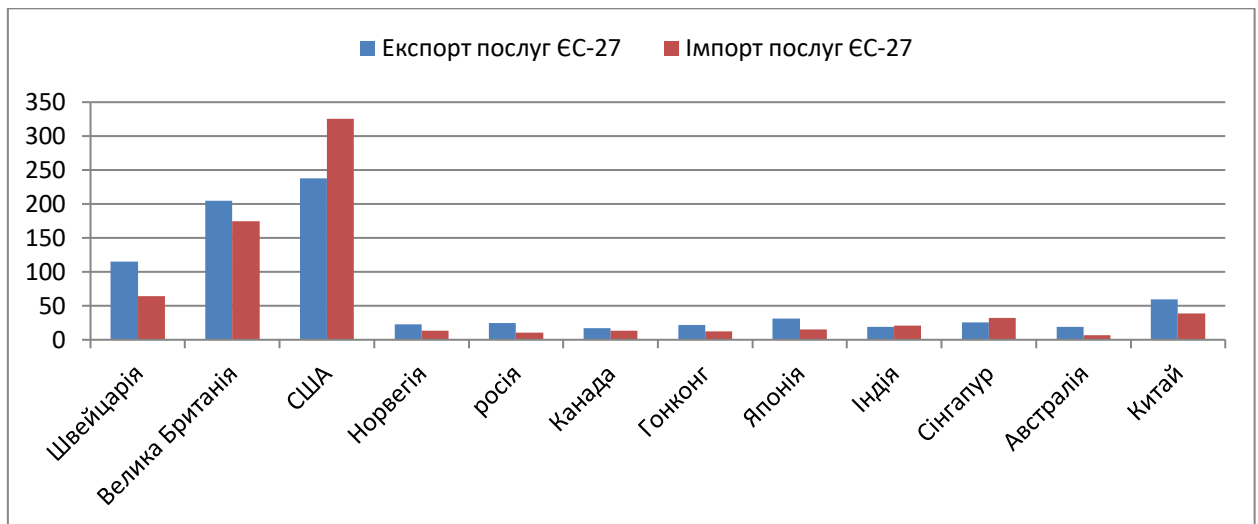


Рис. 2.3. Основні країни-торговельні партнери ЄС у сфері послуг у 2021 році
(у млрд. євро)

Джерело: складено автором за [30].

США, безумовно, були основним джерелом імпорту за межами ЄС, на них припадало приблизно третину (34,5 %; 326 млрд. євро) імпорту ЄС. Наступні найвищі частки були зафіксовані для Великобританії (18,5%) та Швейцарії (6,8%) (див. рис. 2.3.).

За даними, віддзеркаленими на рис. 2.4., можна зробити висновок, що експорт послуг з країн ЄС до початку пандемії COVID 19 найбільшими темпами зростав до США, Китаю та Сінгапуру. У 2020 році усі експорт до топ-5 країн продемонстрував падіння, найгірший показник у експорті до Сінгапуру – -29,29%» [40].

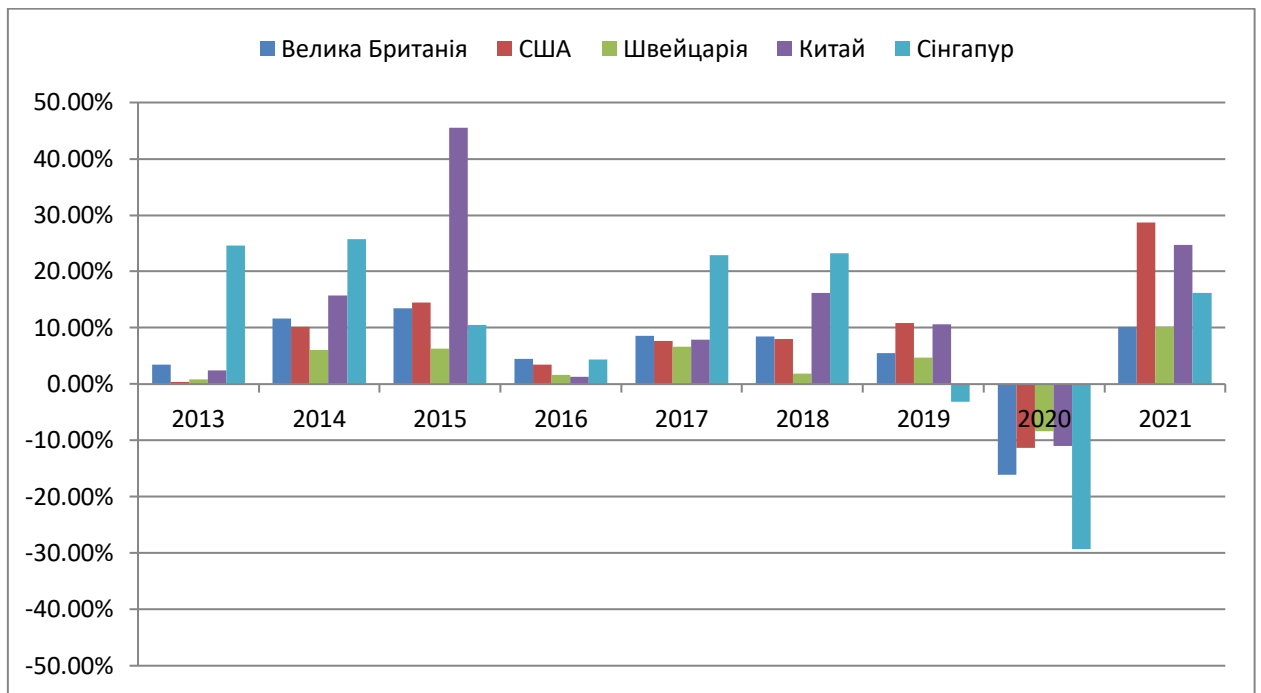


Рис. 2.4. Темпи зростання експорту послуг країн ЄС до топ-5 країн-торговельних партнерів у 2013-2021 роках (у % до попередніх років)

Джерело: складено автором за [30].

Три найбільші партнери з торгівлі послугами для кожної з держав-членів ЄС наведені в таблиці 2.2. (для експорту) та таблиці 2.3. (для імпорту). Оскільки Німеччина є найбільшою економікою ЄС і з її відносно центральним розташуванням, не дивно, що саме Німеччина була провідним експортним напрямком торгівлі послугами серед визначених держав-членів у 2021 році; п'ять із них мали спільний кордон із Німеччиною. Сполучені Штати були найбільшим ринком експорту послуг із шести держав-членів (включно з Німеччиною та Францією). Франція була найбільшим експортним ринком для послуг з двох держав-членів, тоді як Нідерланди, Фінляндія, Швеція та росія з'являлися по одному разу в рейтингу основних експортних ринків. Вони, як правило, характеризуються відносною близькістю до зазначених країн за винятком таких випадків, як Франція в якості провідного експортного ринку для Португалії та росія для Кіпру».

Таблиця 2.2.

Топ-3 країни-партнери для ЄС у експорті послуг у 2021 році

	Країна, що займає 1 позицію	Країна, що займає 2 позицію	Країна, що займає 3 позицію
ЄС-27	США	Велика Британія	Швейцарія
Бельгія	Нідерланди	США	Франція
Болгарія	Німеччина	Велика Британія	США
Чехія	Німеччина	США	Словаччина
Данія	США	Німеччина	Швеція
Німеччина	США	Велика Британія	Швейцарія
Естонія	Фінляндія	Німеччина	Швеція
Ірландія	США	Велика Британія	Німеччина
Греція	Німеччина	Велика Британія	США
Іспанія	Франція	Німеччина	Велика Британія
Франція	США	Велика Британія	Німеччина
Хорватія	Німеччина	Австрія	Словенія
Італія	Німеччина	Франція	Швейцарія
Кіпр	росія	США	Німеччина
Латвія	Швеція	Німеччина	Литва
Литва	Німеччина	Франція	Нідерланди
Люксембург	Німеччина	Велика Британія	Франція
Угорщина	Німеччина	США	Австрія
Мальта	Німеччина	Велика Британія	Нідерланди
Нідерланди	Німеччина	США	Велика Британія
Австрія	Німеччина	Швейцарія	Італія
Польща	Німеччина	США	Швейцарія
Португалія	Франція	Іспанія	Велика Британія
Румунія	Німеччина	Італія	Велика Британія
Словенія	Німеччина	Австрія	Італія
Словаччина	Німеччина	Чехія	Велика Британія
Фінляндія	США	Швеція	Німеччина
Швеція	США	Велика Британія	Норвегія

Джерело: [36].

У 2021 році Німеччина була основним джерелом імпорту послуг для 11 держав-членів ЄС, за нею йшли Сполучені Штати (основне джерело імпорту для шести держав-членів) (див. табл. 2.3.)» [40].

Таблиця 2.3.

Топ-3 країни-партнери для ЄС у імпорті послуг у 2021 році

	Країна, що займає 1 позицію	Країна, що займає 2 позицію	Країна, що займає 3 позицію
ЄС-27	США	Велика Британія	Швейцарія
Бельгія	Нідерланди	Франція	США
Болгарія	Німеччина	Велика Британія	Офшорні фінансові центри

Чехія	Німеччина	Китай	Велика Британія
Данія	США	Німеччина	Велика Британія
Німеччина	США	Велика Британія	Франція
Естонія	Німеччина	Фінляндія	Литва
Ірландія	США	Велика Британія	Офшорні фінансові центри
Греція	Офшорні фінансові центри	Велика Британія	Німеччина
Іспанія	Франція	Німеччина	Велика Британія
Франція	Німеччина	Велика Британія	США
Хорватія	Німеччина	Словенія	Ірландія
Італія	Німеччина	Люксембург	Франція
Кіпр	Офшорні фінансові центри	США	Велика Британія
Латвія	Ірландія	Литва	Естонія
Литва	Польща	Німеччина	Ірландія
Люксембург	США	Велика Британія	Німеччина
Угорщина	Німеччина	США	Австрія
Мальта	Велика Британія	Офшорні фінансові центри	Німеччина
Нідерланди	США	Велика Британія	Німеччина
Австрія	Німеччина	Італія	Ірландія
Польща	Німеччина	Велика Британія	Ірландія
Португалія	Словенія	Велика Британія	США
Румунія	Німеччина	Франція	Велика Британія
Словенія	Хорватія	Німеччина	Австрія
Словаччина	Німеччина		Австрія
Фінляндія	Швеція	Німеччина	США
Швеція	США	Велика Британія	Німеччина

Джерело: [37].

У 2022 році найвищі показники міжнародної торгівлі послугами ЄС (див. табл.. 2.4.) були зафіксовані для наступних категорій:

- інші бізнес-послуги (ця категорія включає, серед іншого, послуги в галузі досліджень і розробок (НДДКР), професійні та управлінські консультації, технічні та торговельні послуги, архітектурні, інженерні та наукові послуги, послуги безпеки та розслідування, нерухомість та інші послуги підприємствам);
- транспортні послуги;
- телекомунікаційні, комп'ютерні та інформаційні послуги;
- туристичні послуги;
- плата за використання інтелектуальної власності (наприклад, роялті та ліцензії);
- фінансові послуги» [40].

Таблиця 2.4.

Обсяги зовнішньої торгівлі послугами ЄС за категоріями, у 2012 та 2022 рр.
(млрд. дол.)

	Експорт		Імпорт	
	2012	2022	2012	2022
Усього послуг	668,7	1 300,3	553,0	1 125,7
Виробничі послуги	22,4	38,3	9,9	22,3
Послуги з технічного обслуговування та ремонту	8,7	22,3	3,8	16,7
Транспорт	152,0	291,3	122,6	224,8
Подорожі	107,5	145,9	83,4	96,4
Будівництво	10,3	9,9	5,9	7,4
Страхові та пенсійні послуги	16,9	29,0	14,2	30,2
Фінансові послуги	57,7	88,6	38,9	77,6
Плата за використання інтелектуальної власності	32,7	94,0	43,0	184,5
Телекомунікаційні, комп'ютерні та інформаційні послуги	85,3	248,8	51,2	98,3
Інші бізнес-послуги	156,8	297,2	165,1	359,2
Персональні, культурні та рекреаційні послуги	7,4	17,3	9,6	9,1
Державні товари та послуги	7,3	6,0	4,9	3,5
Послуги, які не зазначено у інших категорій	3,7	11,7	0,4	-4,5

Джерело: складено автором за [2].

У 2022 році ЄС експортував інших бізнес-послуг на суму 297 млрд. євро, що становило майже чверть (22,9%) усього експорту послуг. Наступні найвищі частки експорту ЄС були зафіксовані для транспортних послуг (22,4%; 291 млрд. євро) і телекомунікаційних, комп'ютерних та інформаційних послуг (19,1% усього експорту послуг; 249 млрд. євро); окрім туристичних послуг (146 млрд. євро), кожна з інших категорій послуг, наведених у таблиці 2.4., становила менше ніж 100 млрд. євро експорту в 2022 році. Структура імпорту ЄС була дещо більш концентрованою: у 2022 році інші бізнес-послуги становили майже третину (31,9%: 359 млрд. євро) загального імпорту послуг ЄС, за ними йшли транспортні послуги (20,0%; 225 млрд. євро) та плата за використання інтелектуальної власності (16,4%; 185 млрд. євро); на кожна з інших категорій послуг, наведених у таблиці 2.4., припадало менше ніж 100 млрд. євро імпорту в 2022 році.

У період з 2012 по 2022 рік у загальному експорті послуг країн ЄС найшвидше зростала питома вага телекомунікаційних, комп'ютерних та інформаційних послуг та плата за використання інтелектуальної власності (див. рис. 2.5).



Рис. 2.5. Експорт послуг країнами ЄС у 2012 та 2022 рр.
(у % від загального експорту послуг)

Джерело: складено автором за [2].

Частка телекомунікаційних, комп'ютерних та інформаційних послуг у загальній вартості експорту послуг ЄС до країн, що не є членами ЄС, зросла на 6,4% між 2012 та 2022 роками. Наступне найбільше зростання (2,3%) було зафіксовано для плати за використання інтелектуальної власності, потім послуги з технічного обслуговування та ремонту (0,4%), послуги, які не відносяться до інших категорій (0,3%) та особисті, культурні та рекреаційні послуги (0,2%). Навпаки, відносна важливість туристичних послуг в експорті за межі ЄС знизилася на 4,8 відсоткових пунктів за той самий період, тоді як частка фінансових послуг впала на 1,8 відсоткових пунктів. Слід зазначити, що туристичні послуги серйозно постраждали від кризи COVID-19 і загалом відновлювалися повільніше, ніж більшість інших послуг. В абсолютних

значеннях – у поточних цінах – будівельні та державні товари та послуги були єдиними категоріями послуг, які зафіксували нижчий рівень експорту в 2022 році, ніж у 2012 році.

Подібний аналіз щодо змін у структурі імпорту послуг поза межами ЄС (див. рис. 2.6.) показує, що зростаюча частка імпорту ЄС складалася з плати за використання інтелектуальної власності: її частка в загальному імпорту ЄС зросла на 8,6% між 2012 та 2022 роками, а також відносно швидким зростанням частки інших бізнес-послуг (на 2,1%). На противагу експортним тенденціям, питома вага туристичних послуг і транспортних послуг знизилася відповідно на 6,5% і 2,2%. В абсолютних значеннях імпорт послуг, які не відносяться до інших категорій, державних товарів і послуг, особистих, культурних і рекреаційних послуг у 2022 році був нижчим, ніж у 2012 році.

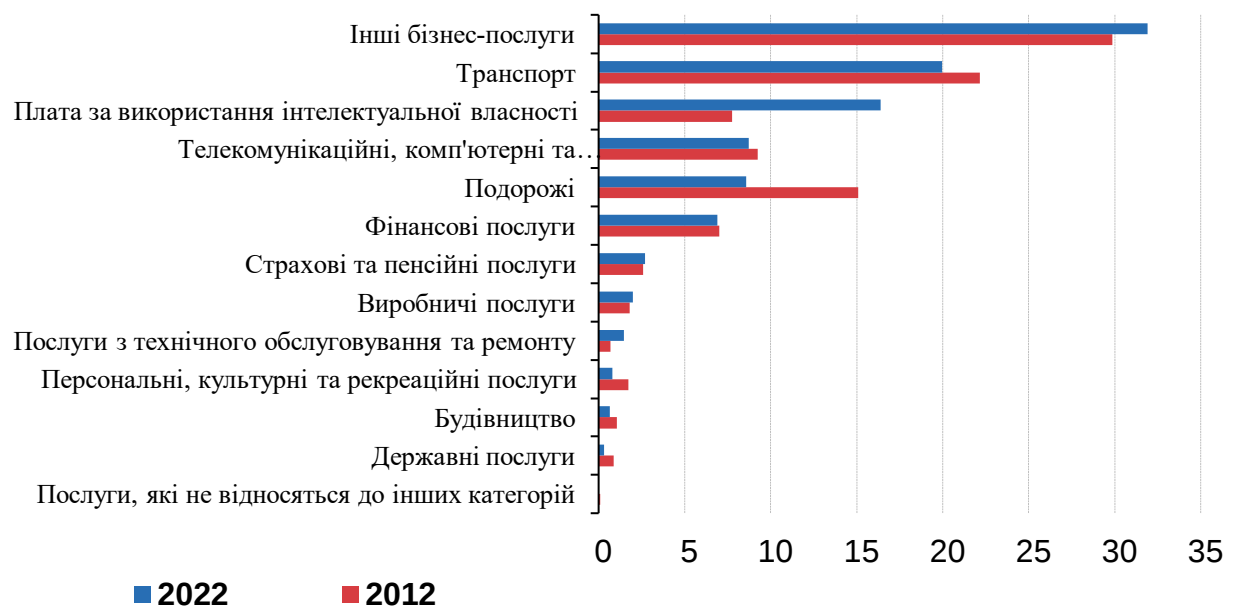


Рис. 2.6. Імпорт послуг країнами ЄС у 2012 та 2022 рр.
(у % від загального імпорту послуг)

Джерело: складено автором за [2].

Наразі торгівля послугами не лібералізована настільки ж, як і торгівля товарами. Це є результатом того, що торгівля товарами була більш важливою

частиною світової торгівлі та скасування тарифів, кількісних бар'єрів і подібних заходів було легшим порівняно з послугами, які є більш складними та політично чутливими.

Еквівалент торгових витрат бар'єрів торгівлі послугами наразі значно перевищує середній тариф на товари, що торгуються. Через специфіку послуг лібералізація торгівлі послугами відрізняється від лібералізації торгівлі товарами: вона принципово асиметрична і часто має тенденцію бути недискримінаційною (стандарти, внутрішні правила, приховані бар'єри). Це результат того факту, що основні виробники послуг розташовані на півночі (розвинені країни), тому ефект лібералізації торгівлі послугами не однаковий для розвинутих країн і країн, що розвиваються (асиметричний).

Першим комплексним документом ЄС, який регулює торгівлю послугами на спільному ринку, стала Директива 2006/123/ЄС про послуги на внутрішньому ринку («Директива Болкештейна»), положення якої мали бути повністю імplementовані з 2009 року. Її цілями були:

- сприяння розвитку внутрішнього ринку послуг через сприяння транскордонному наданню послуг у межах ЄС та шляхом зменшення регуляторних бар'єрів для надання послуг через кордон;
- створення філій компаній, які надають послуги, шляхом ПП та спрощення адміністративних процедур і сприяння адміністративному співробітництву між країнами ЄС.

Директива охоплює широкий спектр послуг і найкраще зрозуміла як «горизонтальна» директива, тобто вона застосовується до широкого кола секторів. Послуги, які не є охоплені нею, серед іншого, фінансові послуги, мережеві галузі та транспортні послуги. Вони регулюються окремими законодавчими актами. Важливо, що Директива не замінить національних режимів, вона просто визначає набір заборон і принципів, які держави-члени ЄС повинні поважати при регулюванні послуг на національному рівні.

2.2. Аналіз сучасного стану та динаміки зовнішньої торгівлі послугами України з країнами ЄС

Оскільки з червня 2022 року Україна набула статусу кандидата на членство в ЄС та з огляду на визначене євроінтеграційне спрямування нашої держави доцільно проаналізувати сучасний стан та динаміку зовнішньої торгівлі послугами України з країнами ЄС.

Наразі сфера послуг становить 54,66% ВВП України або 8,4 трлн. гривень.

За даними відображеними на рис. 2.7., у секторі «оптової та роздрібної торгівлі» у 2021 році було створено 13,61% ВВП (724 млрд. гривень у поточних цінах).

До видів послуг, які займають вагоме місце у ВВП України, також відносяться (див. рис. 2.7. та 2.8.):

- державне управління та обов'язкове соціальне страхування (336 млрд. гривень або 6,17% доданої вартості сектору послуг);
- операції з нерухомим майном (314 млрд. гривень, 5,77%);
- транспорт, складське господарство, поштова та кур'єрська діяльність (295 млрд. гривень, 5,42%);
- інформація та телекомунікації (255 млрд. гривень, 4,69%).



Рис. 2.7. Місце послуг у ВВП України у 2021 р. (у % до ВВП)

Джерело: складено автором за [28].



Рис. 2.8. Топ-5 послуг у структурі ВВП України у 2016-2021 році
(у млрд. грн.)

Джерело: складено автором за [28].

Наразі Європейський Союз є головним торговельним партнером України у сфері послуг. Якщо у 1996 році його частка в загальному експорті послуг складала лише 11,38%, то у 2010 р. – 21,61%, у 2018 р. вже 34,99%, а у 2021 році – 45,43%. (див. рис. 2.9.).

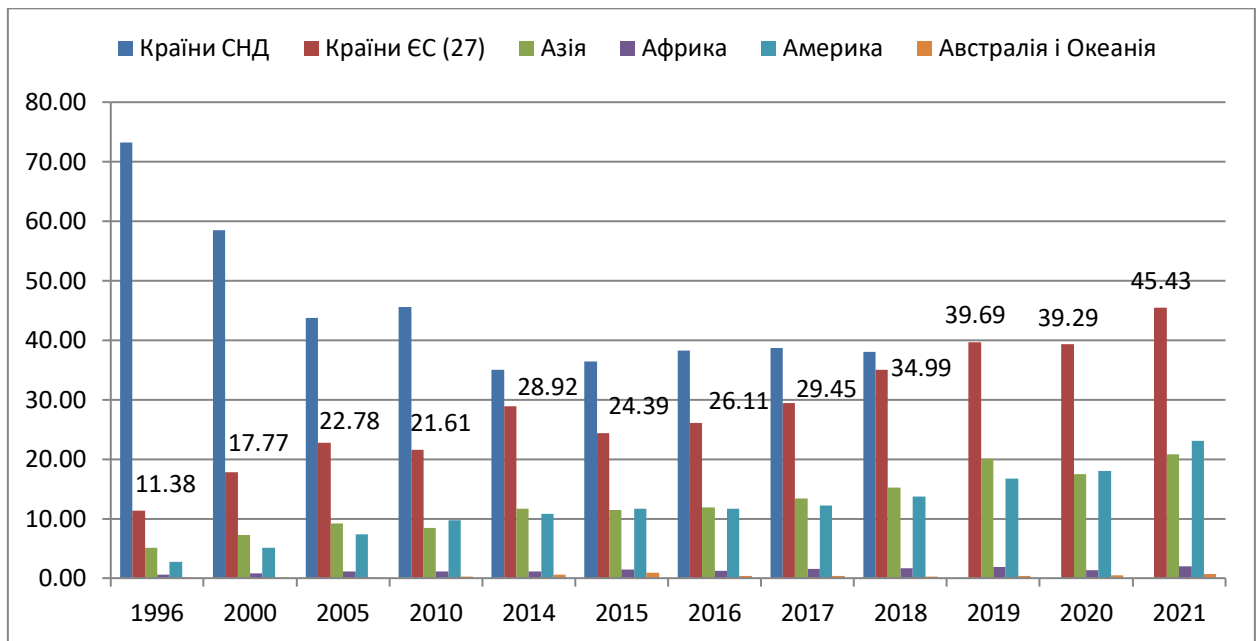


Рис. 2.9. Питома вага регіонів світу у експорті послуг України у 1996-2022 роках (у % до загального експорту послуг).

Джерело: складено автором за [27].

Аналогічна ситуація простежується і в імпорті послуг з країн ЄС до України (див. рис. 2.10.). Якщо у 1996 році питома вага країн ЄС в загальному імпорті послуг складала 18,74%, то у 2010 р. – 44,31%, у 2018 р. вже 53,939%, а у 2021 році досягла свого найвищого показника за всю історію незалежної України – 62,58%.

Щодо динаміки основних показників зовнішньої торгівлі послугами з країнами ЄС, то необхідно зазначити, що у 1996-2014 роках та у 2016-2021 роках динаміка була позитивною: обсяги як експорту так і імпорту демонстрували зростання (див. рис. 2.11.). У 2015 році завдяки початку «гібридної» російської агресії проти України – абсолютні обсяги експорту та імпорту впали на 28,72 та 16,78% відповідно, до 2,37 млрд. та 2,03 млрд. дол.

Однак, незважаючи на таке падіння, сальдо торговельного балансу послуг залишалося позитивним.

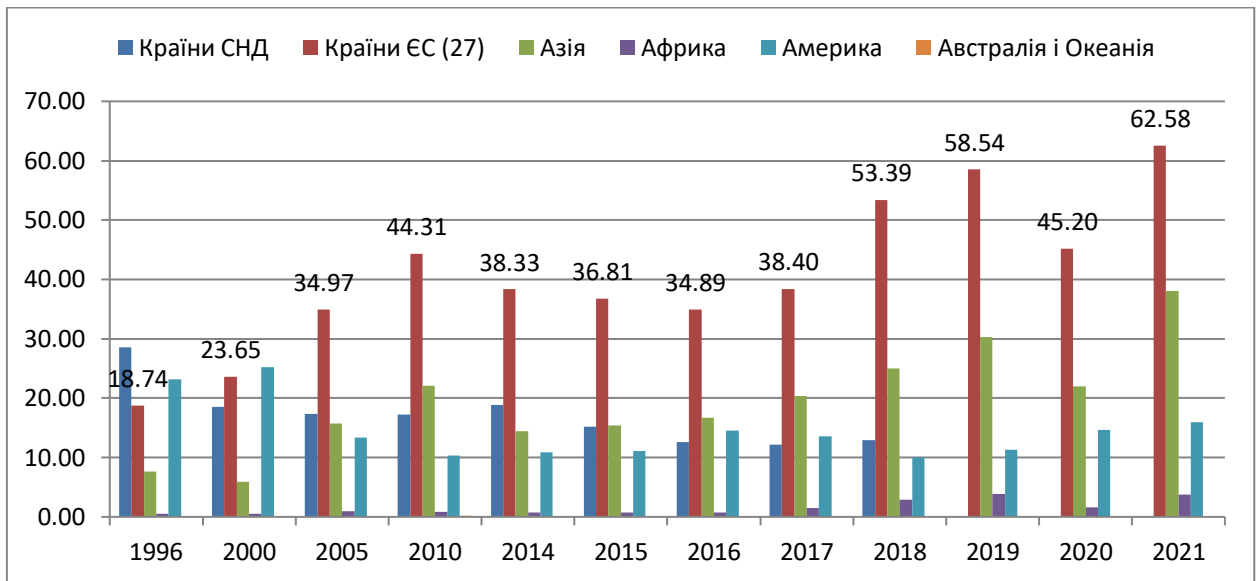


Рис. 2.10. Питома вага регіонів світу у імпорті послуг до України у 1996-2022 роках (у % до загального імпорту послуг).

Джерело: складено автором за [27].

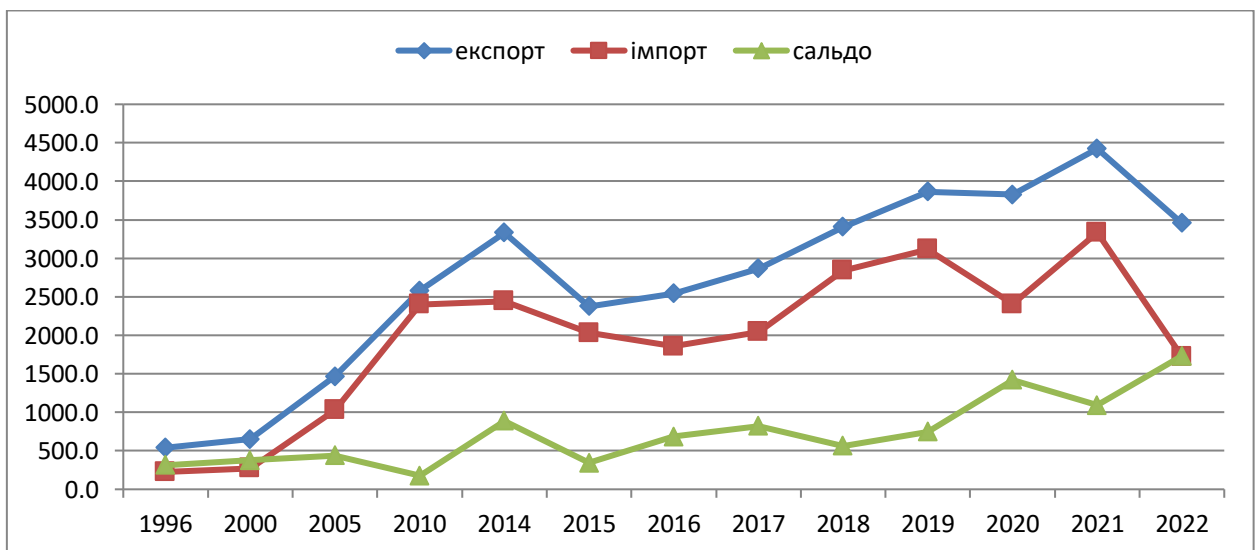


Рис. 2.11. Динаміка основних показників зовнішньої торгівлі послугами України з країнами ЄС у 1996-2022 роках (у млн. дол.).

Джерело: складено автором за [27].

У 2022 році відбулося найглибше падіння обсягів зовнішньої торгівлі послугами з країнами ЄС за досліджуваний період. Ць відбулося із-за початку повномасштабного вторгнення росії до України та збільшення тимчасово

окупованих територій. Так, за даними віддзеркаленими на рис. 2.11., експорт зменшився на 22,3%, а імпорт на 48,5%.

У 2022 р. найбільшу питому вагу мали послуги у сфері телекомунікації, комп'ютерні та інформаційні послуги, які займали 34,2% від загального обсягу експорту, транспортні послуги – 24,5%, з переробки матеріальних ресурсів – 22,3% і ділові послуги – 13,2% (див. рис. 2.12.).



Рис. 2.12. Видова структура експорту послуг з України до країн ЄС у 2022 році (у % до загального обсягу експорту)

Джерело: складено автором за [27].

Необхідно зазначити, що така тенденція склалася вперше, до 2022 року у видовій структурі експорту першу сходинку завжди займали транспортні послуги. Знову ж таки, зміна лідируючої позиції відбувала із-за початку повномасштабної агресії та призупинення функціонування морських портів України, які були основним суб'єктом у надання транспортних послуг.

Згідно даних, відображеними на рис. 2.13., найбільшу питому вагу в загальному обсязі імпорту послуг у 2022 році мали транспортні послуги – 40,1%, ділові послуги – 17,8%, послуги у сфері телекомунікації, комп'ютерні та інформаційні послуги – 13,5%.



Рис. 2.13. Видова структура імпорту послуг з країн ЄС до України у 2022 році (у % до загального обсягу експорту імпорту)

Джерело: складено автором за [27].

Важливими партнерами України протягом останнього періоду часу є східноєвропейські держави (див. табл. 2.5.). Серед найбільших імпортерів вітчизняних послуг можна виділити Польщу, Угорщину й Румунію. Так, у 2021 р. Україна експортувала до Польщі послуг на 463,68 млн. дол. Щодо імпорту послуг Україною зі визначених східноєвропейських країн, то провідною державою у 2021 році стала Словаччина – її імпорт до України склав 153,1 млн. дол.

Таблиця 2.5.

Зовнішня торгівля України послугами з східноєвропейськими державами-членами ЄС у 2021 р.

Країна-член ЄС	Експорт		Імпорт		Сальдо
	обсяг, млн. дол.	у % 2020	обсяг, млн. дол.	у % 2020	
Болгарія	65,21	135,3	69,28	256,3	-4,07
Польща	462,68	104,9	273,23	135,9	189,45
Румунія	124,46	111,3	25,01	115,4	99,44
Словаччина	46,22	88,2	36,86	153,1	9,37
Угорщина	254,26	126,6	41,18	70,7	213,09
Чехія	122,29	115,5	67,36	124,7	54,93

Джерело: складено автором за [27].

Серед найбільших імпортерів вітчизняних послуг з держав-членів Європейського Союзу з Західної Європи можна виділити Німеччину, Нідерланди та Австрію (див. табл. 2.6.). Так, у 2021 р. Україна експортувала до Німеччини послуг на 717,26 млн. дол. Щодо імпорту послуг Україною зі зазначених у табл. 2.2. країн, то провідною державою цього регіону у 2021 році стала також Німеччина – її імпорт до України склав 458,85 млн. дол.

Таблиця 2.6.

Зовнішня торгівля України послугами з західноєвропейськими державами-членами ЄС у 2021 р.

Країна-член ЄС	Експорт		Імпорт		Сальдо
	обсяг, млн. дол.	у % 2020	обсяг, млн. дол.	у % 2020	
Австрія	251,64	141,4	114,64	101,9	137,00
Бельгія	138,74	126,8	181,20	118,3	-42,46
Люксембург	31,19	112,9	110,84	165,3	-79,64
Нідерланди	324,68	133,5	139,77	124,3	184,92
Німеччина	717,26	113,8	458,85	109,2	258,41
Франція	250,07	136,7	178,24	136,5	71,83

Джерело: складено автором за [27].

Країни-члени ЄС з Південної Європи також грають важливу роль у торгівлі послугами України (див. табл. 2.7.). Так, Кіпр та Мальта є

найбільшими експортерами українських послуг у 2021 році, 396,0 та 254,05 млн. дол. відповідно.

Таблиця 2.7.

Зовнішня торгівля України послугами з південноєвропейськими державами-членами ЄС у 2021 р.

Країна-член ЄС	Експорт		Імпорт		Сальдо
	обсяг, млн. дол.	у % 2020	обсяг, млн. дол.	у % 2020	
Греція	35,96	294,1	46,45	441,7	-10,49
Іспанія	74,81	152,7	46,23	128,1	28,58
Італія	125,82	142,4	43,23	105,7	82,59
Кіпр	396,00	96,9	342,21	143,4	53,79
Мальта	254,05	174,9	236,43	203,3	17,62
Португалія	18,53	296,4	13,90	364,3	4,63

Джерело: складено автором за [27].

Серед проаналізованих у табл. 2.5., 2.6. та 2.7. країн найбільші обсяги у торгівлі послугами з Україною має Німеччина. Проаналізуємо її видову структуру торгівлі у 2021 році. Як показують дані табл. 2.8., з 717,26 млн. дол. експорту послуг до Німеччини – 261,71 млн. припадає на транспортні послуги та 173,17 млн. на послуги у сфері телекомунікації, комп'ютерні та інформаційні послуги.

Таблиця 2.8.

Зовнішня торгівля України послугами з найбільшим торговельним партнером з ЄС – Німеччиною у 2021 р.

Найменування послуги згідно із КЗЕП	Експорт		Імпорт		Сальдо
	Обсяг, млн. дол.	Питома вага, у% до загального експорту країни	Обсяг, млн. дол.	Питома вага, у% до загального імпорту країни	
Послуги з переробки матеріальних ресурсів	117,17	16,3	6,23	1,4	110,94
Послуги з ремонту та технічного обслуговування, що не віднесені до інших категорій	27,21	3,8	10,18	2,2	17,04
Транспортні послуги	261,71	36,5	173,71	37,9	88,00
Послуги, пов'язані з подорожами	5,44	0,8	12,35	2,7	-6,91
Послуги з будівництва	6,32	0,9	3,27	0,7	3,05

Послуги зі страхування	6,27	0,9	13,74	3	-7,46
Послуги, пов'язані з фінансовою діяльністю	2,66	0,4	34,12	7,4	-31,46
Роялті та інші послуги, пов'язані з використанням інтелектуальної власності	1,84	0,3	41,61	9,1	-39,77
Послуги у сфері телекомунікацій, комп'ютерні та інформаційні послуги	173,17	24,1	93,85	20,5	79,32
Ділові послуги	114,16	15,9	64,76	14,1	49,41
Послуги приватним особам, культурні та рекреаційні послуги	1,21	0,2	0,28	0,1	0,93
Державні та урядові послуги	0,09	0	4,76	1	-4,67

Джерело: складено автором за [27].

Одним з показників збалансованості зовнішньої торгівлі послугами України з ЄС є коефіцієнт покриття експортом імпорту (див. рис. 2.14.).

Згідно з розрахунками, зробленими на рис. 2.14., що коефіцієнт є більшим за 1, тобто зовнішня торгівля послугами між Україною та ЄС є збалансованою. Однак, треба зазначити, що у 2000-х роках порівняно з 90-ми цей показник знизився.

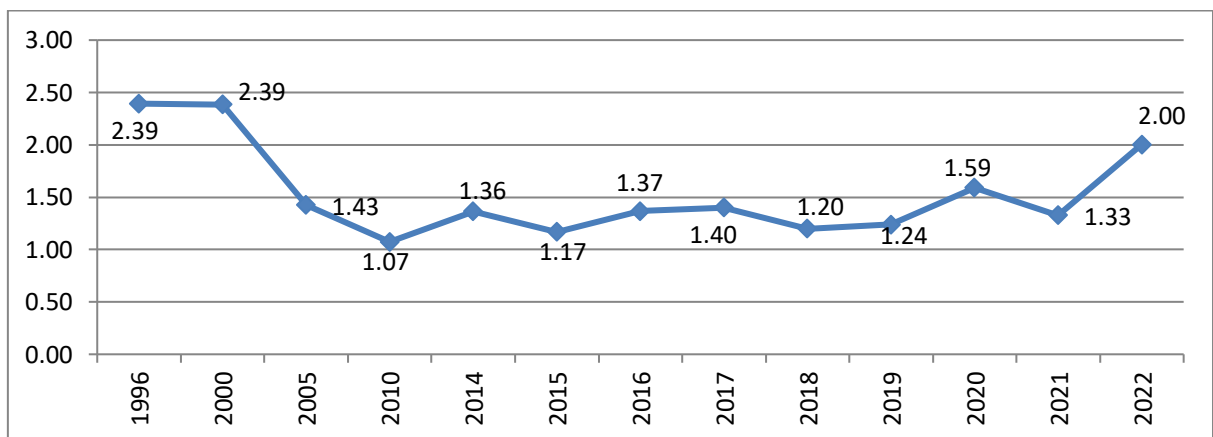


Рис. 2.8. Коефіцієнт покриття експортом імпорту за зовнішньою торгівлею послугами України з ЄС у 1996-2022 рр.

Джерело: розраховано автором за [27].

На рис. 2.15. здійснено розрахунок показників інтенсивності, зокрема розраховані регіональна експортна, імпортна та зовнішньоторговельна квоти.

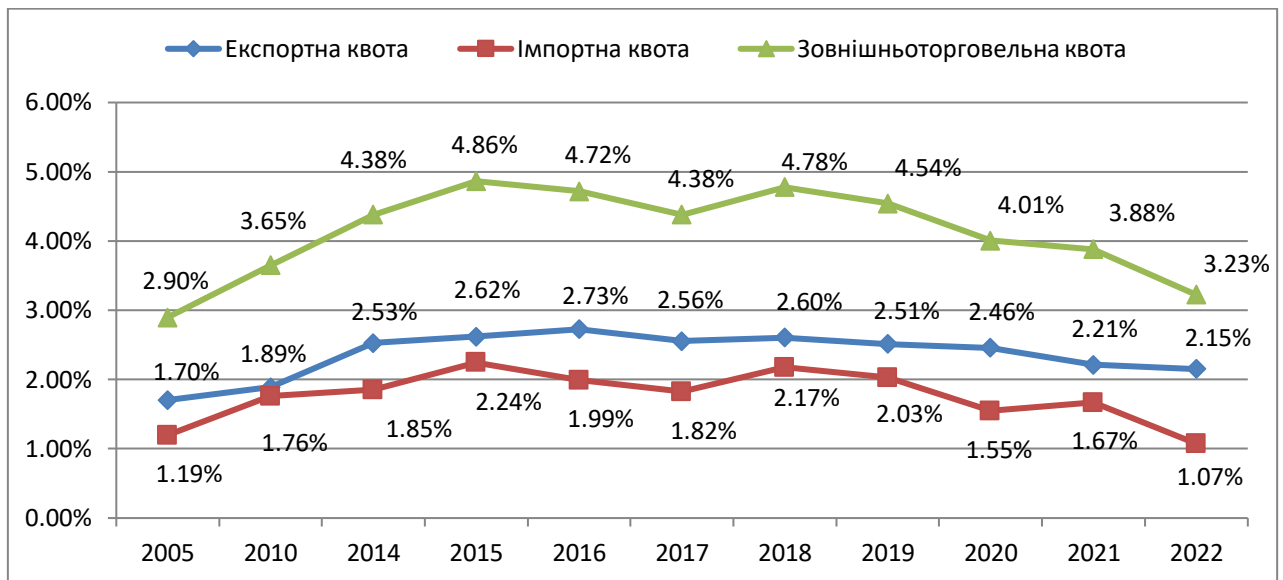


Рис. 2.15. Експортна, імпорتنу та зовнішньоторговельна квота у торгівлі послугами України з ЄС у 2005-2022 роках (у %)

Джерело: розраховано автором за [27; 11].

З даних рисунку, ми можемо побачити, що за показником «експортна квота» економіка не вважається відкритою, оскільки показник не перевищує 35%. Імпорتنу квота демонструє невисокий рівень залежності від зовнішніх ринків, що є позитивною тенденцією.

За результатами дослідження у подальшому доцільно зосередити увагу на секторах, які є важливими для функціонування євроінтеграційних угод та перспективними для подальшого нарощування експорту в ЄС, а також які відіграють важливу роль для української економіки. На нашу думку з точки зору експорту цих послуг до ЄС в рамках ПВЗВТ (Поглиблена і всеохоплююча зона вільної торгівлі між Україною та ЄС) та перспектив поглиблення секторального співробітництва, до таких секторів повинні відноситися транспортні послуги, а також комп'ютерні послуги. Більш детально про це буде мова йти у параграфі 2.3. та розділі 3 кваліфікаційної роботи магістра.

2.3. Аналіз потенціалу положень євроінтеграційних угод між Україною та ЄС щодо зовнішньої торгівлі послугами

Як зазначено у дослідженні «Аналіз торгівлі послугами між Україною та ЄС в рамках Поглибленої та всеосяжної зони вільної торгівлі Україна-ЄС», яке проведено Київською школою економіки, «Угодою про асоціацію між Україною та Європейським союзом (ЄС) передбачено поступову взаємну лібералізацію умов заснування підприємницької діяльності та торгівлі послугами, а також співробітництва в галузі електронної торгівлі. Зобов'язання сторін щодо такої лібералізації торгівлі послугами відбувається за напрямками, віддзеркаленими на рис. 2.16.

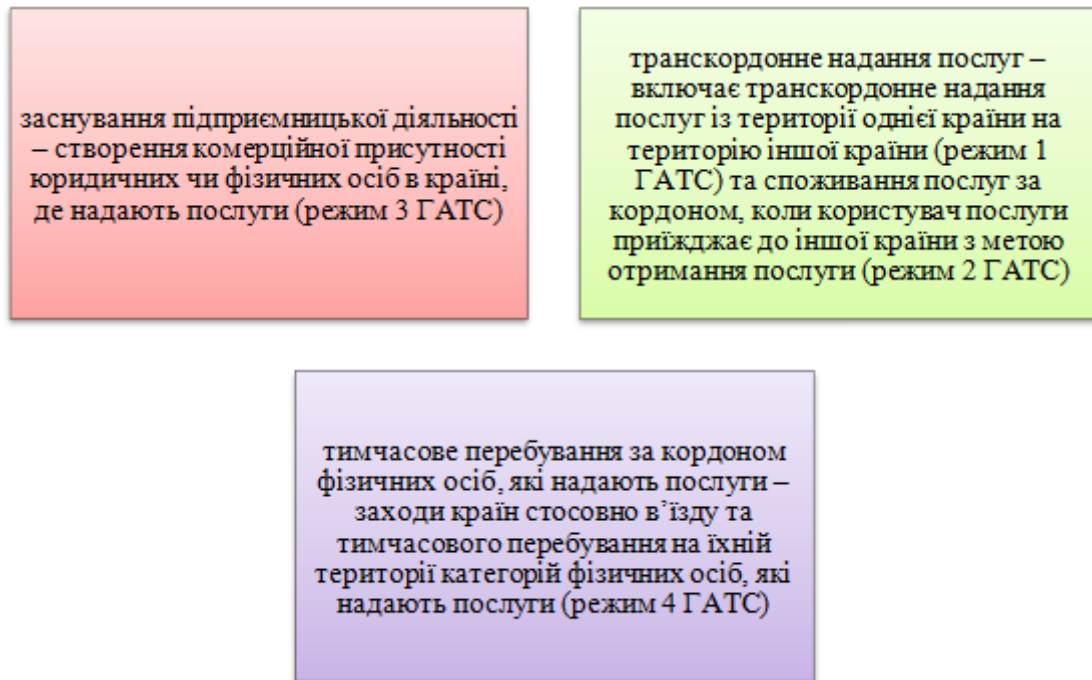


Рис. 2.16. Напрями реалізації зобов'язань України та ЄС щодо лібералізації торгівлі послугами

Джерело: складено автором за[9].

При реалізації Поглибленої і всеохоплюючої зони вільної торгівлі між Україною та ЄС відбулося розширення зобов'язань ЄС щодо лібералізації доступу на ринок і національного режиму для українських постачальників послуг в вищезазначених режимах. У Додатку Г. наданий огляд основних

змін у зобов'язаннях ЄС щодо послуг у рамках ПВЗВТ для вищезазначених режимів.

Згідно з аналізом СОТ [1], «перелік секторальних зобов'язань України в рамках Угоди про асоціацію/ПВЗВТ для режимів 1, 2 та 3 майже такий самий, як і за графіком ГАТС, лише для окремих секторів послуг Україна розширила свої зобов'язання щодо доступу на ринок та національного режиму - зокрема, для транспортних послуг (в т.ч. послуги повітряного, морського, внутрішнього водного транспорту)» [9].

У Додатку Д. наданий огляд основних змін у зобов'язаннях України щодо послуг у рамках ПВЗВТ для вищезазначених режимів.

Висновки до розділу 2:

На підставі дослідження, зробленого авторами, було визначено, що наразі ЄС займає лідируючі позиції в міжнародній торгівлі послугами. Так, частка країн Євросоюзу у світовому експорті послуг за 2010-2022 роки у середньому становила 35,84%, а у світовому імпорті – 34,25%. 2020-2022 роки демонструють найвищі показники питомої ваги торгівлі послугами ЄС у світовій торгівлі за досліджуваний період. Для економіки ЄС торгівля послугами також стала одним із провідних секторів економіки, на який припадає у 2022 році припадало понад 30,04% ВВП. Більше того, ця частка неухильно зростає. Якщо у 1975 році вона становила лише 7,93% від ВВП, то у 2005 р. вже 16,87%, у 2015 р. – 24,45% і найвищий показник протягом досліджуваного періоду був досягнутий у 2022 році.

Ірландія впевнено тримає позиції найбільшого експортера послуг серед країн ЄС. У 2022 р. на неї припало 17,66% всього експорту послуг із країн Євросоюзу на зовнішній ринок. Однак, треба зазначити, що Ірландія є країною, яка продемонструвала найбільший дефіцит торговельного балансу серед країн ЄС – -68,4 млрд. євро. Серед інших країн ЄС, які

продemonстрували від'ємне у зовнішній торгівлі послугами у 2022 році стали Люксембург та Мальта – -1 736,0 та -927,2 млн. євро відповідно.

Було визначено, що серед країн, які демонструють протягом досліджуваного періоду, найбільші показники позитивного сальдо – Німеччина та Франція.

У 2021 році ЄС експортував послуги до країн, що не є його членами, на суму 1 067 трлн. євро. Основними експортними ринками ЄС були Сполучені Штати та Велика Британія, кожна з яких становила приблизно п'яту частину (22,3% та 19,2% відповідно або 238 млрд. та 205 млрд. євро) від експорту послуг ЄС. Наступна за величиною питома вага припадає на Швейцарію (10,8%), за нею на невеликій відстані йде Китай (5,5%).

Сполучені Штати, безумовно, були основним джерелом імпорту за межами ЄС, на них припадало приблизно третину (34,5 %; 326 млрд. євро) імпорту ЄС. Наступні найвищі частки були зафіксовані для Великобританії (18,5%) та Швейцарії (6,8%).

У розділі було зроблено висновок, що експорт послуг з країн ЄС до початку пандемії COVID 19 найбільшими темпами зростав до США, Китаю та Сінгапуру. У 2020 році усі експорт до топ-5 країн продемонстрував падіння, найгірший показник у експорті до Сінгапуру – -29,29%.

Оскільки Німеччина є найбільшою економікою ЄС і з її відносно центральним розташуванням, не дивно, що саме Німеччина була провідним експортним напрямком торгівлі послугами серед визначених держав-членів у 2021 році; п'ять із них мали спільний кордон із Німеччиною. Сполучені Штати були найбільшим ринком експорту послуг із шести держав-членів (включно з Німеччиною та Францією). Франція була найбільшим експортним ринком для послуг з двох держав-членів, тоді як Нідерланди, Фінляндія, Швеція та росія з'являлися по одному разу в рейтингу основних експортних ринків. Вони, як правило, характеризуються відносною близькістю до зазначених країн за винятком таких випадків, як Франція в якості провідного експортного ринку для Португалії та росія для Кіпру.

Було проаналізовано, що у 2022 році ЄС експортував інших бізнес-послуг на суму 297 млрд. євро, що становило майже чверть (22,9%) усього експорту послуг. Наступні найвищі частки експорту ЄС були зафіксовані для транспортних послуг (22,4%; 291 млрд. євро) і телекомунікаційних, комп'ютерних та інформаційних послуг (19,1% усього експорту послуг; 249 млрд. євро); окрім туристичних послуг (146 млрд. євро), кожна з інших категорій послуг, становила менше ніж 100 млрд. євро експорту в 2022 році. Структура імпорту ЄС була дещо більш концентрованою: у 2022 році інші бізнес-послуги становили майже третину (31,9%; 359 млрд. євро) загального імпорту послуг ЄС, за ними йшли транспортні послуги (20,0%; 225 млрд. євро) та плата за використання інтелектуальної власності (16,4%; 185 млрд. євро); на кожна з інших категорій послуг, припадало менше ніж 100 млрд. євро імпорту в 2022 році.

У період з 2012 по 2022 рік у загальному експорті послуг країн ЄС найшвидше зростала питома вага телекомунікаційних, комп'ютерних та інформаційних послуг та плата за використання інтелектуальної власності. Частка телекомунікаційних, комп'ютерних та інформаційних послуг у загальній вартості експорту послуг ЄС до країн, що не є членами ЄС, зросла на 6,4% між 2012 та 2022 роками. Наступне найбільше зростання (2,3%) було зафіксовано для плати за використання інтелектуальної власності, потім послуги з технічного обслуговування та ремонту (0,4%), послуги, які не відносяться до інших категорій (0,3%) та особисті, культурні та рекреаційні послуги (0,2%). Навпаки, відносна важливість туристичних послуг в експорті за межі ЄС знизилася на 4,8% за той самий період, тоді як частка фінансових послуг впала на 1,8%. Слід зазначити, що туристичні послуги серйозно постраждали від пандемії COVID-19 і загалом відновлювалися повільніше, ніж більшість інших послуг. В абсолютних значеннях – у поточних цінах – будівельні та державні товари та послуги були єдиними категоріями послуг, які зафіксували нижчий рівень експорту в 2022 році, ніж у 2012 році.

Подібний аналіз щодо змін у структурі імпорту послуг поза межами ЄС показав, що зростаюча частка імпорту ЄС складалася з плати за використання інтелектуальної власності: її частка в загальному імпорту ЄС зросла на 8,6% між 2012 та 2022 роками, а також відносно швидким зростанням частки інших бізнес-послуг (на 2,1%). На противагу експортним тенденціям, питома вага туристичних послуг і транспортних послуг знизилася відповідно на 6,5% і 2,2%. В абсолютних значеннях імпорт послуг, які не відносяться до інших категорій, державних товарів і послуг, особистих, культурних і рекреаційних послуг у 2022 році був нижчим, ніж у 2012 році.

Наразі Європейський Союз є головним торговельним партнером України у сфері послуг. Якщо у 1996 році його частка в загальному експорті послуг складала лише 11,38%, то у 2010 р. – 21,61%, у 2018 р. вже 34,99%, а у 2021 році – 45,43%. Аналогічна ситуація простежується і в імпорті послуг з країн ЄС до України. Якщо у 1996 році питома вага країн ЄС в загальному імпорті послуг складала 18,74%, то у 2010 р. – 44,31%, у 2018 р. вже 53,939%, а у 2021 році досягла свого найвищого показника за всю історію незалежної України – 62,58%.

Щодо динаміки основних показників зовнішньої торгівлі послугами з країнами ЄС, то необхідно зазначити, що у 1996-2014 роках та у 2016-2021 роках динаміка була позитивною: обсяги як експорту так і імпорту демонстрували зростання. У 2015 році завдяки початку російської агресії проти України та тимчасової окупації Автономної Республіки Крим, м. Севастополя, частини територій Донецької та Луганської областей – абсолютні обсяги експорту та імпорту впали на 28,72 та 16,78% відповідно, до 2,37 млрд. та 2,03 млрд. дол. Однак, незважаючи на таке падіння, сальдо торговельного балансу послуг залишалося позитивним.

У 2022 році відбулося найглибше падіння обсягів зовнішньої торгівлі послугами з країнами ЄС за досліджуваний період. Ць відбулося із-за початку повномасштабного вторгнення росії до України та збільшення тимчасово

окупованих територій. Так, експорт послуг зменшився на 22,3%, а імпорт на 48,5%.

У 2022 р. найбільші обсяги експорту припадали на послуги у сфері телекомунікації, комп'ютерні та інформаційні послуги, які займали 34,2% від загального обсягу експорту, транспортні послуги – 24,5%, з переробки матеріальних ресурсів – 22,3% і ділові послуги – 13,2%. Найбільшу частку в загальному обсязі імпорту послуг у 2022 році становили транспортні послуги – 40,1%, ділові послуги – 17,8%, послуги у сфері телекомунікації, комп'ютерні та інформаційні послуги – 13,5%.

Важливими партнерами України у зовнішній торгівлі послугами протягом останнього періоду часу є східноєвропейські держави. Серед найбільших імпортерів вітчизняних послуг можна виділити Польщу, Угорщину й Румунію. Так, у 2021 р. Україна експортувала до Польщі послуг на 463,68 млн. дол. Щодо імпорту послуг Україною зі визначених східноєвропейських країн, то провідною державою у 2021 році стала Словаччина – імпорт послуг до України склав 153,1 млн. дол.

Серед найбільших імпортерів вітчизняних послуг з держав-членів Європейського Союзу з Західної Європи можна виділити Німеччину, Нідерланди та Австрію. Так, у 2021 р. Україна експортувала до Німеччини послуг на 717,26 млн. дол. Щодо імпорту послуг Україною, то провідною державою цього регіону у 2021 році стала також Німеччина – імпорт послуг до України склав 458,85 млн. дол.

Країни-члени ЄС з Південної Європи також грають важливу роль у зовнішній торгівлі послугами України. Так, Кіпр та Мальта є найбільшими експортерами українських послуг у 2021 році, 396,0 та 254,05 млн. дол. відповідно.

Було зазначено, що найбільші обсяги у торгівлі послугами з Україною має Німеччина. З 717,26 млн. дол. експорту послуг до Німеччини – 261,71 млн. припадає на транспортні послуги та 173,17 млн. на послуги у сфері телекомунікації, комп'ютерні та інформаційні послуги.

Також у розділі було здійснено розрахунок коефіцієнту покриття експортом імпорту за зовнішньою торгівлею послугами України з ЄС у 1996-2022 рр. Згідно з розрахунками, якщо коефіцієнт є більшим за 1, тобто зовнішня торгівля послугами між Україною та ЄС є збалансованою. Однак, треба зазначити, що у 2000-х роках порівняно з 90-ми цей показник знизився.

Також були розраховані експортна, імпортна та зовнішньоторговельна квота у торгівлі послугами України з ЄС у 2005-2022 роках. За показником «експортна квота» протягом досліджуваного періоду економіка в сфері зовнішньої торгівлі послугами з ЄС не вважається відкритою, оскільки показники не перевищують 35%. Імпортна квота демонструє невисокий рівень залежності від зовнішніх ринків, що є позитивною тенденцією.

У розділі було здійснено аналіз потенціалу положень євроінтеграційних угод між Україною та ЄС щодо зовнішньої торгівлі послугами. Були визначені напрями реалізації зобов'язань України та ЄС щодо лібералізації торгівлі послугами. Також у розділі було здійснено огляд основних змін у зобов'язаннях ЄС та України щодо послуг у рамках ПВЗВТ для режимів 1,2,3 ГАТС/COT.

РОЗДІЛ 3. НАПРЯМИ УДОСКОНАЛЕННЯ ЗОВНІШНЬОЇ ТОРГІВЛІ ПОСЛУГАМИ В УМОВАХ ДІЇ ЄВРОІНТЕГРАЦІЙНИХ УГОД МІЖ УКРАЇНОЮ ТА ЄС

3.1. Перспективні заходи з розвитку торгівлі послугами транспортного сектору в умовах дії євроінтеграційних угод між Україною та ЄС

З 24 лютого 2022 р. транспортний сектор відіграє провідну роль у забезпеченні життєдіяльності держави в умовах повномасштабної війни Росії проти України та супутніх факторів, як то масових руйнувань транспортної інфраструктури, геополітичної ролі Білорусії (що була транзитною країною у країни Балтії та Скандинавії) й блокади морських портів України. Важливість надійних транспортних коридорів для безперешкодного руху вантажів та пасажирів вийшла на перший план. Увесь світ усвідомив важливість українського експорту для забезпечення світової продовольчої безпеки та роль транспорту і транспортних коридорів для її забезпечення. Для забезпечення експорту зерна та імпорту гуманітарної допомоги й інших важливих товарів Європейська Комісія виступила з ініціативою створити так звані шляхи солідарності - Solidarity Lanes між Україною та Європейським Союзом. Вони стали швидким рішенням у напрямку полегшення логістичної, економічної та гуманітарної кризи. Незважаючи на титанічні зусилля двох сторін, черги з вантажем на всіх пунктах перетину кордону і досі становлять 7-14 діб. Відповідно необхідно продовжувати вживати заходів щодо відкриття нових пунктів пропуску, нових маршрутів, полегшувати процедури щодо пропуску та перевірки транспортних засобів, не втрачаючи їх ефективність, а також збільшувати інтегрованість транспортних мереж України.

Після отримання Україною статусу країни-кандидата в члени Європейського Союзу в червні 2022 р. особлива увага Уряду та Парламенту

України приділяється виконанню Угоди про Асоціацію з ЄС та необхідним крокам для отримання режиму внутрішнього ринку з ЄС.

Для визначення, наскільки обмежувальними є торговельні режими країн ЄС для торгівлі послугами транспортного сектору, було використано дані Індексу обмежень торгівлі послугами (у подальшому STRI) (див. табл. 3.1.).

Таблиця 3.1.

Індекс обмежень торгівлі для послуг транспортного сектору у деяких країнах ЄС у 2022 р.

Країна	Логістика обробки вантажів	Логістичне зберігання та склад	Логістика експедитування вантажів	Митне оброблення	Повітряний транспорт	Морський транспорт	Вантажний автомобільний транспорт	Вантажний залізничний транспорт
Австрія	0,209	0,257	0,251	0,203	0,383	..	0,230	0,189
Бельгія	0,256	0,233	0,230	0,222	0,449	0,270	0,249	0,214
Чеська Республіка	0,116	0,107	0,104	0,112	0,403	..	0,143	0,173
Данія	0,147	0,155	0,141	0,143	0,383	0,230	0,205	0,170
Естонія	0,165	0,145	0,167	0,147	0,393	0,282	0,198	0,224
Фінляндія	0,273	0,248	0,206	0,212	0,439	0,274	0,259	0,266
Франція	0,150	0,177	0,143	0,129	0,382	0,209	0,220	0,214
Німеччина	0,143	0,148	0,141	0,132	0,375	0,170	0,216	0,169
Греція	0,226	0,210	0,210	0,221	0,410	0,362	0,247	0,193
Угорщина	0,240	0,228	0,201	0,185	0,411	..	0,232	0,221
Ірландія	0,184	0,185	0,179	0,151	0,385	0,207	0,202	0,182
Італія	0,242	0,253	0,204	0,218	0,400	0,269	0,216	0,206
Латвія	0,140	0,135	0,133	0,148	0,410	0,174	0,170	0,221
Литва	0,152	0,146	0,173	0,164	0,401	0,225	0,207	0,195
Люксембург	0,127	0,188	0,162	0,139	0,428	..	0,204	0,160
Нідерланди	0,145	0,143	0,135	0,112	0,391	0,160	0,174	0,107
Польща	0,202	0,185	0,168	0,154	0,430	0,222	0,211	0,213
Португалія	0,150	0,158	0,160	0,167	0,404	0,179	0,187	0,139
Словацька Республіка	0,132	0,150	0,133	0,148	0,423	..	0,179	0,179
Словенія	0,252	0,239	0,221	0,192	0,402	0,357	0,218	0,241
Іспанія	0,126	0,136	0,138	0,148	0,366	0,175	0,184	0,175
Швеція	0,253	0,197	0,188	0,219	0,409	0,319	0,219	0,245

Джерело: складено автором за [17].

Серед проаналізованих у табл. 3.1. країн ЄС, найбільш обмежувальні режими для торгівлі послугами транспортного сектору має Австрія, Бельгія,

Італія, Фінляндія, Греція, Угорщина та Швеція. До країн з менш обмежувальними торговельними режимами відносяться Іспанія, Німеччина, Данія, Ірландія.

Гарним прикладом наближення до режиму внутрішнього ринку в транспортній сфері є довгоочікувана Угода про спільний Авіаційний простір (САП), підписана в 2021 р., та Угода про автомобільні вантажні перевезення, укладена в 2022 р.. Остання стала без перебільшення доленосною для України в умовах війни. На жаль, переваги Угоди про спільний Авіаційний простір не можна відчувати сьогодні через неможливість здійснення польотів під постійними ракетними обстрілами з боку Росії та відповідно закриті для польотів небо над територією України. Слід зазначити, що укладенню цієї Угоди передували тривалі переговори Сторін та поступове наближення законодавства до її положень з боку України навіть до її підписання. Угода створює спільний авіаційний простір між Україною та ЄС на основі єдиних стандартів у сфері безпеки польотів і організації повітряного руху та передбачає 2 перехідних періоди, протягом яких буде здійснюватися оцінка відповідних досягнень Європейською Комісією у співробітництві з Україною, а щодо безпеки польотів - стандартизаційні перевірки, що проводитимуться EASA. Отже, в авіаційному напрямку фактично досягнуто бажаних домовленостей, але фактична їх реалізація на даний момент неможлива.

На відміну від обставин укладення Угоди про САП укладення Угоди про автомобільні вантажні перевезення відбувалося в умовах критичної необхідності якнайшвидше забезпечити автомобільних перевізників України можливістю без обмежень доставляти гуманітарну допомогу та імпортувати життєво необхідні товари, з одного боку, та експортувати продукцію українського виробництва (велика частина якої до 24 лютого 2022 р. експортувалася морським транспортом), з другого. Враховуючи обставини підготовки угоди до підписання та невідкладну її нагальну потребу, Сторони

дійшли до згоди, що Угода матиме тимчасовий характер терміном на 1 рік, але може бути продовжена.

Слід зазначити, що в сфері автомобільного транспорту Україна станом на момент укладення цієї Угоди досягла не дуже значних успіхів у виконанні зобов'язань, передбачених Угодою про Асоціацію з ЄС. Тому перемовини про режим внутрішнього ринку в автомобільних перевезеннях будуть залежати від виконання заходів, спрямованих на імплементацію основних принципів права ЄС для надання послуг, конкуренції та вільного доступу до ринку транспорту.

Фактично, в сфері транспорту це означає відкриття національних ринків вантажних і пасажирських перевезень для транскордонної конкуренції. Конкурентноздатність є ключовим фактором, оскільки посилення конкуренції допомагає створювати в ЄС ефективну транспортну галузь, яка забезпечує якість таких послуг.

У сфері послуг автомобільного транспорту, першочерговими мають стати заходи з продовження дії Угоди про автомобільні вантажні перевезення 2022 року. Необхідний термін продовження для забезпечення логістичних можливостей відновлення України - до моменту набуття Україною членства в ЄС, але в будь-якому разі не менше 3 років після завершення війни.

В разі тенденції продовження Угоди на щорічній основі сторонам необхідно посилити діалог про укладення Угоди про лібералізацію транзитних вантажних перевезень з ЄС для забезпечення стабільного товарообігу до моменту набуття членства в ЄС.

Одним з ключових заходів для продовження та укладання вищезазначених угод та наближення до режим внутрішнього ринку є забезпечення вимог конкурентноздатності. Тому першочерговим кроком має стати також впровадження системи забезпечення необхідного рівня професійної компетентності менеджерів (управителів) з міжнародних автомобільних перевезень - Регламент (ЄС) N 1071/2009. Відповідний законопроект зареєстровано у Верховній Раді України і має бути прийнято в

найкоротші терміни в межах підготовки до відкриття переговорів з ЄС. Законопроект має широку підтримку бізнесу та дасть можливість швидко підвищити оцінку Європейської Комісії щодо готовності України в сфері транспортного сектору [18].

Ще одним важливим першочерговим кроком, що має бути здійснений до проведення наступної оцінки Європейською Комісією прогресу України до відкриття переговорів, є приведення градації максимальних вагових та габаритних параметрів транспортних засобів у повну відповідність з європейським законодавством. У цьому напрямку в Україні вже відмічається суттєвий прогрес, але необхідне доопрацювання з метою повної відповідності Директиві Ради 96/53/ЄС Постанови Кабінету Міністрів України від 09 лютого 2022 р. № 105, якою вводяться поняття, «дозволені максимальні розміри», «неподільний вантаж» і т.п. та встановлюються ставки плати за проїзд транспортними засобами, параметри яких перевищують дозволені. Повна відповідність необхідна для забезпечення рівних умов та конкурентного середовища для транспортних засобів, що циркулюють в ЄС, та їх виробників й операторів.

Також першочерговим кроком для всіх видів транспорту є забезпечення європейського рівня безпеки при перевезенні небезпечних вантажів (автомобільним, залізничним та річковим транспортом), що є вимогою Директиви 2008/68/ЄС. Відповідний законопроект зареєстрований у Верховній Раді України, тому ця вимога може бути виконана в короткий проміжок часу. Тривале неприйняття цього законопроекту неодноразово критикувалося Європейською Комісією в щорічних звітах про виконання Україною Угоди про асоціацію з ЄС.

Враховуючи важливу роль сектору для забезпечення торгівлі товарами між Україною з ЄС, розв'язання питання подальшої лібералізації автомобільних вантажних перевезень є одним з пріоритетів для України у торговельних відносинах з ЄС.

У Додатку Е визначені головні рекомендації з метою покращення умов доступу на ринок ЄС та, як наслідок, збільшення кількості автомобільних вантажних перевезень та обсягів українського експорту.

Залізничне законодавство ЄС постійно заохочує конкурентоспроможність і відкриття ринку. Воно базується на розподілі між менеджерами інфраструктури, які здійснюють управління мережею, та залізничними компаніями, які використовують цю інфраструктуру для перевезення пасажирів або вантажів. На відміну від автомобільного, морського чи навіть річкового транспорту, в Україні конкуренція в сфері залізничного транспорту історично не існує, так само як і розподіл функцій між менеджером інфраструктури та компаніями перевізниками.

Відповідно до рішення АМКУ від 6 серпня 2020 року, АТ «Укрзалізниця» є єдиним суб'єктом господарювання, який діє на ринку перевезення вантажів залізничним транспортом у межах території України й займає на цьому ринку монопольне (панівне) становище із часткою 100%. Як зазначається у Стратегії АТ «Укрзалізниця» на 2019-2023 роки, монопольне становище товариства щодо послуг з вантажних перевезень буде зберігатися до прийняття нової редакції Закону України «Про залізничний транспорт» у рамках інтеграції та наближення вітчизняного законодавства у секторі Залізничного транспорту відповідно до Угоди про Асоціацію з ЄС.

Відповідний проект Закону, який приводить національне законодавство України у відповідність до багатьох положень права ЄС, розроблений та знаходиться, без відчутного руху, на розгляді у Верховній Раді України вже більше 5 років.

Враховуючи життєво важливу роль Укрзалізниці у забезпеченні перевезень пасажирів і вантажів під час війни і, скоріше за все й після її завершення для забезпечення відбудови країни, доцільно розглянути якнайшвидше прийняття цього закону з нормою щодо відтермінування часу набуття чинності на розумний період, та почати розробку інших підзаконних актів на його імплементацію.

Залізничні вантажні перевезення були повністю лібералізовані в ЄС з початку 2007 року як для національних, так і для міжнародних сполучень. Це означає, що будь-яка ліцензована залізнична компанія ЄС з необхідною сертифікацією безпеки може подати заявку і пропонувати національні та міжнародні вантажні послуги залізницею по всьому ЄС. Ринок міжнародних залізничних пасажирських послуг лібералізовано в ЄС з 1 січня 2010 року. Будь-яка ліцензована, сертифікована залізнична компанія, заснована в ЄС, в принципі може пропонувати такі послуги, і при цьому має право приймати та висаджувати пасажирів на будь-якій станції міжнародного маршруту.

Таким чином, першочерговими кроками для режиму внутрішнього ринку з ЄС, разом з прийняттям вищезазначеного законопроекту, є вжиття заходів щодо інтероперабельності наших мереж та рухомого складу, відкриття нових залізничних маршрутів та логістичних терміналів. Це відповідно потребує великих інвестицій та відповідних програм розвитку і кредитування.

У Додатку Є визначені заходи щодо сприяння експорту вітчизняних послуг та поглиблення інтеграції сектору залізничного транспорту на ринок ЄС в умовах дії ПВЗВТ з ЄС.

Морський транспорт є одним з найменших видів діяльності у секторі транспорту, складського господарства, поштової та кур'єрської діяльності за обсягом реалізації послуг. Проте морський транспорт залишається критично важливим способом постачання товарів, які є основною українського експорту – в першу чергу, продукції металургії, сільського господарства, видобувної та хімічної галузі.

Морський транспорт має принципову відмінність від інших транспортних секторів в тому, що світовий ринок та ринок ЄС вже є практично відкритими, в тому числі й для України.

Загальні правила ЄС про конкуренцію, викладені в Регламенті (ЄС) № 1/2003, також застосовуються до сектору морського транспорту ЄС. Хоча відповідно до Регламенту Ради (ЄС) № 246/2009 Комісія може робити

винятки для певних видів співпраці між компаніями лінійного судноплавства (консорціумами).

Також Паризький меморандум про взаєморозуміння щодо контролю держави порту є офіційною угодою, яка укладена між 27 морськими органами, що беруть участь у впровадженні узгодженої системи контролю держави порту. У ньому сторони погоджуються, в тому числі щодо:

- міжнародних конвенцій, зобов'язань з перевірки суден, принципів відбору суден для перевірки, процедур перевірки та обміну інформацією про перевірки;
- періодичних інспекцій, що проводяться через проміжки часу, які визначаються Профілем ризику судна.

Судна підлягають періодичному огляду в залежності від ступеня ризику судна, в часові інтервали строком від 5 до 36 місяців після останньої проведеної перевірки. «Білий, сірий і чорний (WGB) списки» відповідно до цього Меморандуму становлять свого роду рейтинг прапорів держав, із спектром характеристик, сукупність яких впливає на відповідний статус (з низьким, високим або дуже високим ризиком).

Таким чином, судно з прапором, що знаходиться в чорному списку, підлягає інспекції частіше і ретельніше, ніж судно, прапор якого знаходиться в сірому чи білому списках.

У 2020 р. Україна покинула Чорний список Паризького меморандуму і за останній час піднялася в рейтингу ще на кілька позицій. Таким чином, здійснення заходів щодо підвищення безпеки мореплавства та соціального захисту моряків, що передбачені Угодою про Асоціацію та міжнародними договорами, автоматично призведе до більшого попиту на судна, що ходять під прапором України і є безумовним пріоритетом в цьому напрямку.

Першочерговими заходами має стати ратифікація Конвенції Міжнародної організації праці 2006 року про працю в морському судноплавстві, прийнята на 94-й Міжнародній конференції організації у м. Женеві 23 лютого 2006 року. На даний час до Конвенції приєднались близько

97 країн світу, частина загального тоннажу світового флоту яких перевищує 91 %. На морських судах у світовому торговельному судноплавстві постійно працює понад 150 тисяч моряків – громадян України.

Відповідний законопроект неодноразово вносився Міністерством інфраструктури України через МЗС, але повертався на доопрацювання. Прояв політичної волі привести у відповідність умови праці, укомплектування екіпажів та соціальних питань такої кількості моряків забезпечить подальший сталий розвиток України як однієї із світових лідерів з підготовки високопрофесійних моряків та відповідному підвищенню репутації держави.

Іншим першочерговим кроком практичного характеру є вжиття заходів з розмінування Чорного моря для відновлення безпечних торгових морських шляхів після завершення військових дій. Ці заходи можуть бути тривалими в часі і вимагатимуть підвищеної пріоритетності підтримки Європейського Союзу разом з відновленням портової інфраструктури.

Україні необхідно розробити план заходів для створення сприятливих умов залучення інвестицій в розбудову логістичної мережі через зменшення навантаження на інвесторів та забезпечення підведення відповідної інфраструктури як то доріг, залізничних колій, електроенергії, відведення земельних ділянок для відновлення портів, будівництва логістичних припортових та прикордонних хабів, розвитку мультимодальних перевезень.

У секторі річкового транспорту після прийняття Закону України «Про внутрішній водний транспорт» нормативне наближення законодавства має стабільно позитивну динаміку і наближає Україну до ефективного режиму внутрішнього ринку з ЄС. Незважаючи на війну, велика кількість необхідних підзаконних актів на виконання цього закону вже прийнята або знаходиться на стадіях обговорення чи погодження із зацікавленими сторонами.

Війна Росії проти України закрила українські морські порти, але продемонструвала неабияку важливість української частини річки Дунай для транспортного сполучення з ЄС та світом.

Велика робота була проведена щодо включення річок Дніпро та Південний Буг до оновлених карт Транс'європейської транспортної мережі в Україні (TEN-T). Однак доля Дунаю залишалась тривалий час невизначеною. Враховуючи надзвичайну роль Дунаю для забезпечення обігу товарів та світової продовольчої безпеки після 24 лютого 2022 року, Україна звернулась до Єврокомісії із відповідним запитом. Географічно саме річка Дунай має найбільший потенціал для торгівлі з ЄС та гармонійної роботи в режимі внутрішнього ринку в річкових перевезеннях. Таким чином, цей крок є в подальшому найважливішим та першочерговим у стосунках Україна-ЄС на практичному рівні.

Європейській Комісії необхідно вжити заходів щодо якнайскорішого оновлення карт TEN-T та включення української частини р. Дунай (гирло Кілія та Бистре: від морського підхідного каналу до Ізмаїльського Чаталу) до карт внутрішніх навігаційних шляхів (TEN-T). Українська сторона надала всю необхідну технічну інформацію. Це дозволить також збільшити обсяг перевезень водним транспортом, що відповідає векторам політики green deal.

3.2. Заходи з усунення бар'єрів в торгівлі комп'ютерними та ІТ-послугами як чинник використання потенціалу положень євроінтеграційних угод між Україною та ЄС

Для визначення, наскільки обмежувальними є торговельні режими країн ЄС для торгівлі комп'ютерними та ІТ-послугами, також будемо використовувати дані Індексу обмежень торгівлі послугами для цього сектору.

У 2022 році показники Індексу знаходилися в межах від 0,132 до 0,272. До економік з найкращими показниками у секторі комп'ютерних послуг увійшли Чехія, Естонія, Нідерланди, Словаччина та Іспанія. Найбільш обмежувальне середовище у секторі комп'ютерних послуг серед країн ЄС

має Греція, Італія, Словенія, Бельгія та Австрія (рис. 3.1.). У секторі телекомунікаційних послуг аналогічні тенденції.

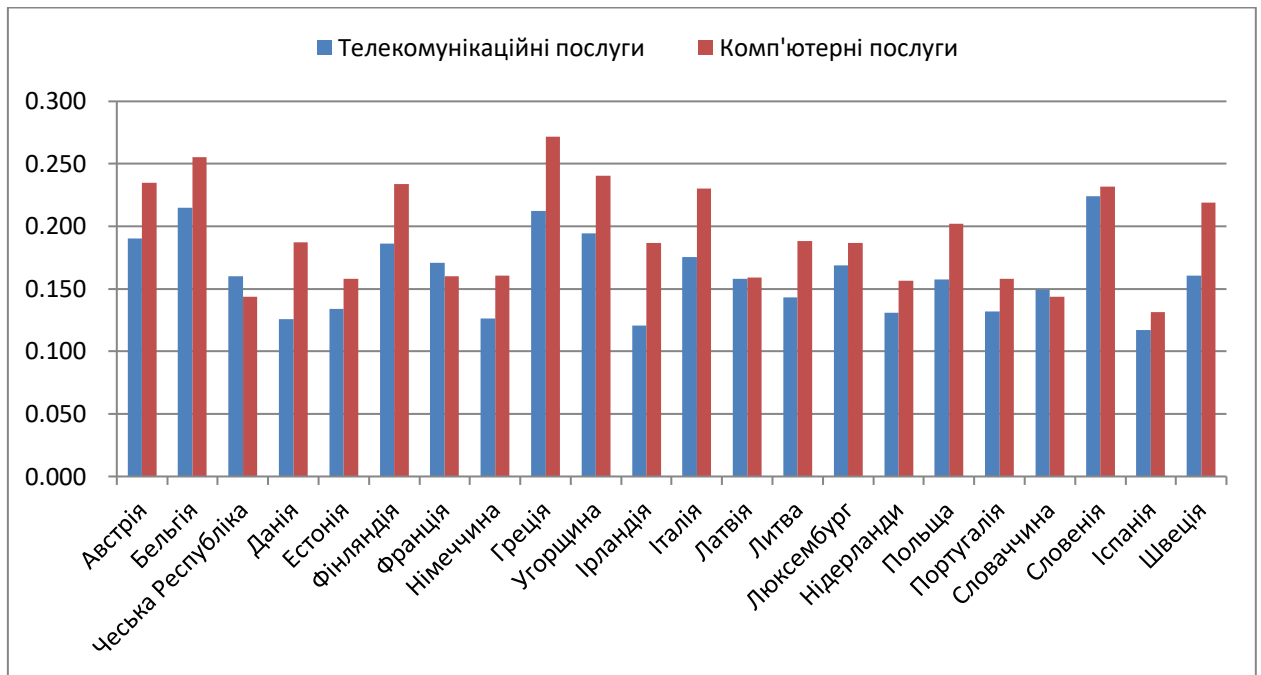


Рис. 3.1. Індекс STRI у секторі телекомунікаційних та комп'ютерних послуг для країн-членів ЄС у 2022 р.

Примітка: Індекс STRI набуває значення від 0 до 1, причому 1 є найбільш обмежувальним

Джерело: складено автором за [17].

Розглянемо торговельні обмеження в секторі комп'ютерних послуг більш детально.

Усі країни ЄС так чи інакше обмежують доступ до ринку для фізичних осіб (у середньому 33-35% від загального обсягу обмежень). Ще в середньому 27% формують обмеження щодо доступу іноземних компаній та 15-16% припадає на регуляторну прозорість. Ще 13% припадає на інші дискримінаційні обмеження. Найменший внесок у середнє значення індексу формують бар'єри для конкуренції (8-9%) (див. рис. 3.2.)

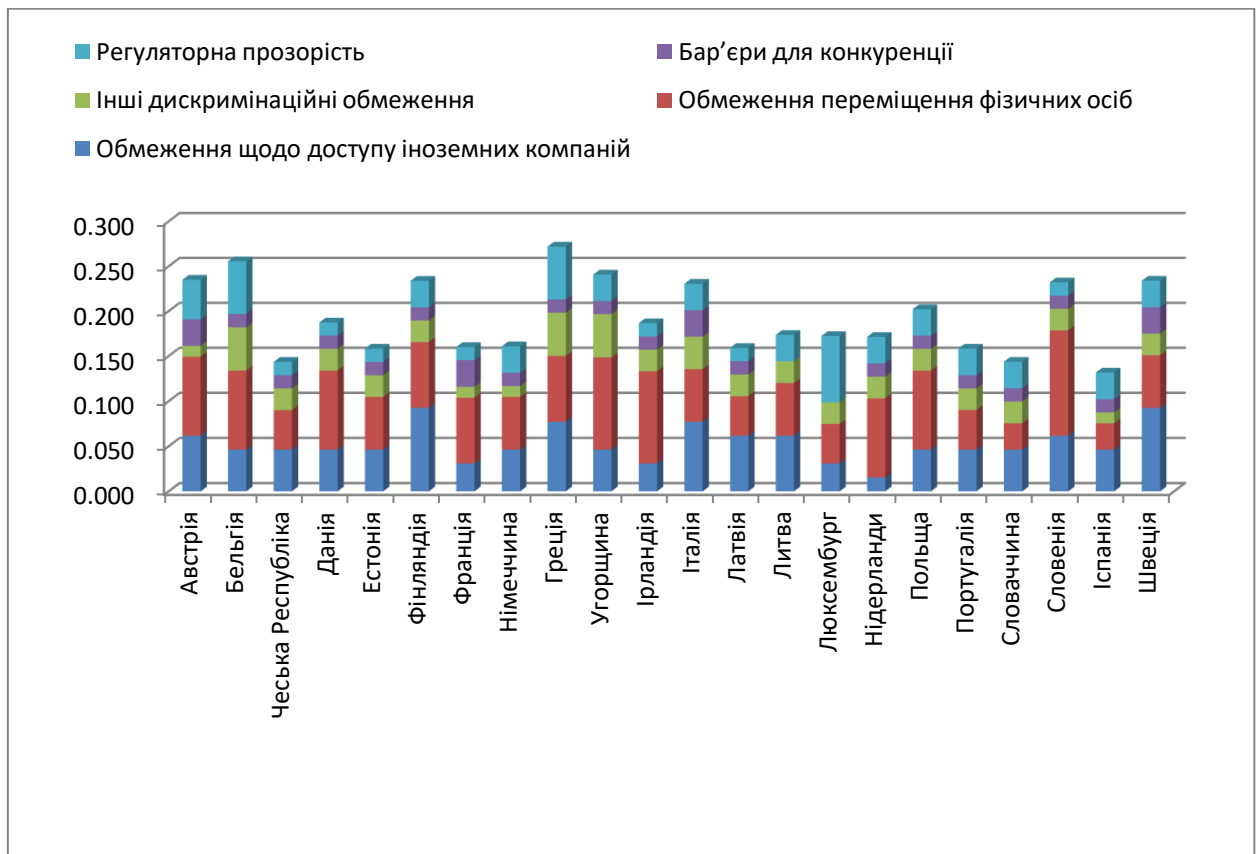


Рис. 3.2. Складові індексу STRI у секторі комп'ютерних послуг для країн-членів ЄС, які входять до ОЕСР, у 2022 р.

Джерело: складено автором за [17].

Наразі сектор комп'ютерних та ІТ послуг є достатньо лібералізованим і відкритим, що створює можливості для його подальшого зростання. Український сектор інформаційних технологій демонструє динамічний розвиток з декількох причин, ключовими серед яких є кваліфікована робоча сила та адаптація галузі до використання спрощеної системи оподаткування та звітності (використання ФОП для зменшення податкового навантаження).

У додатку Ж визначені заходи щодо сприяння експортній діяльності у секторі комп'ютерних послуг, спрямовані на покращення внутрішнього бізнес-середовища.

3.3. Заходи з усунення бар'єрів в торгівлі поштовими та кур'єрськими послугами як чинник використання потенціалу положень євроінтеграційних угод між Україною та ЄС

Завдяки поглибленню процесу діджиталізації, а також через наслідки пандемії COVID-19, розвиток поштових та кур'єрських послуг набуває все більшого значення. Наразі цей сектор став ваговою складовою електронної комерції та міжнародних логістичних ланцюгів, у результаті чого зростають обсяги відправлень, що доставляються поштовими операторами.

Загальний обсяг експорту послуг поштової та кур'єрської служби у 2021 році сягнув найвищого значення протягом 2016-2021 рр. та склав 68,13 млн. дол. Аналогічна тенденція і з імпортом – 56,4 млн. дол. (див. рис. 3.3.).

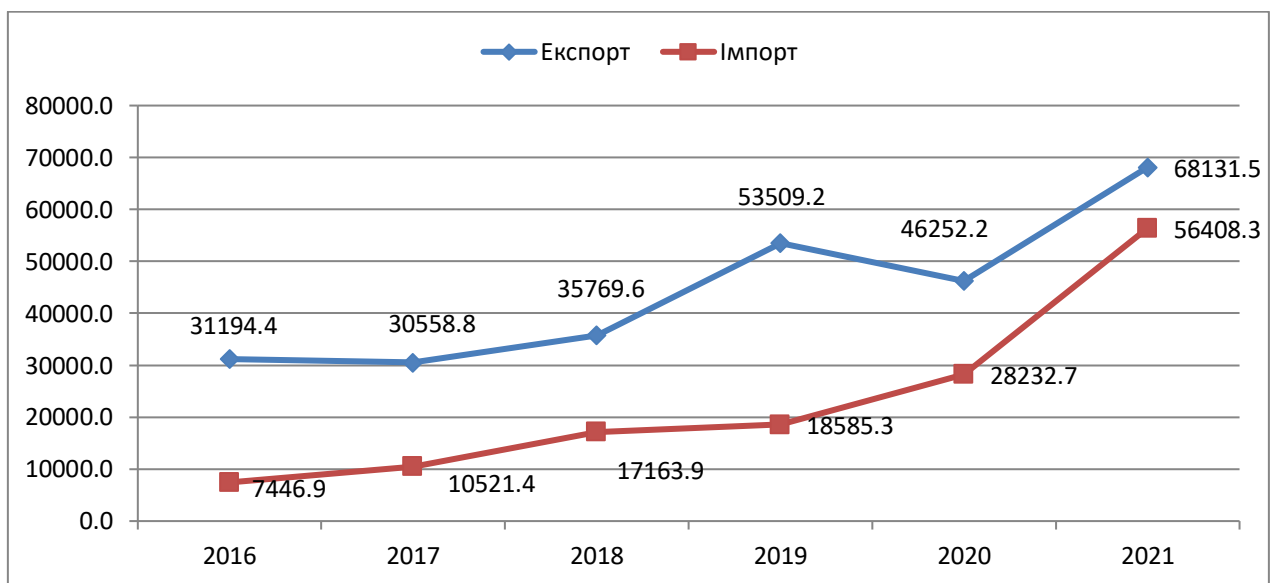


Рис. 3.3. Експорт-імпорт послуг поштової та кур'єрської служби України у 2016-2021 роках (у тис. дол.).

Джерело: складено автором за [33].

На ринку міжнародних відправлень функціонувало 30 компаній [39], зокрема:

- 22 – експрес-перевізники, що підпадають під нормативно-правове регулювання митним кодексом та здійснюють митні процедури на центральних сортувальних станціях (ЦСС);
- 8 – поштові оператори, що підпадають під нормативно-правове регулювання Митним кодексом, Всесвітньої поштовою конвенцією, Законом України «Про поштовий зв'язок» та іншими нормативно-правовими актами, та здійснюють митні процедури у місцях міжнародного поштового обміну (ММПО).

Станом на жовтень 2023 року в Україні було зареєстровано 203 оператори поштового зв'язку [15]. «Найбільшими учасниками ринку є:

- АТ «Укрпошта» - налічує понад 11 000 відділень та покриває 100% території країни, надає понад 50 різних послуг для приватних осіб та корпоративних клієнтів. «Укрпошта» також є представником України у Всесвітньому Поштовому Союзі (далі – ВПС), призначеним оператором поштового зв'язку та визначеним надавачем універсальних послуг поштового зв'язку. Засновником і акціонером АТ «Укрпошта» є держава в особі Міністерства інфраструктури України.
- Група компаній «Нова пошта» - експрес-перевізник, станом на вересень 2021 налічує понад 8700 відділень та понад 6800 поштоматів по Україні, надає повний спектр логістичних та пов'язаних з ними послуг, з 2014 року розпочала міжнародну експансію та відкрила представництво в Молдові, один з найбільших в Україні роботодавців, наразі в компанії працює понад 32 000 осіб.
- «DHL Express Ukraine» - експрес-перевізник, що є частиною Deutsche Post DHL Group. Компанія функціонує на українському ринку з 1991 року та з того часу розширилася в понад 100 українських міст. Експрес-перевізник займає велику частку в міжнародних авіаперевезеннях, та за результатами I півріччя 2021 року близько 20% експорту, який відбувався через аеропорт «Бориспіль» здійснювався компанією «DHL Express Ukraine».

- «Meest Express» (ТОВ «СП Росан») – станом на липень 2021 налічує близько 4500 поштоматів та відділень у всіх обласних центрах та великих містах України. Основні напрямки компанії – це міжнародні поштово-логістичні та фінансові послуги для компаній та фізичних осіб.
- «Justin» - експрес-перевізник, налічує понад 450 відділень у 128 пунктах України, молодий поштовий оператор холдингової компанії «Fozzy Group», що був заснований у вересні 2019 р.» [9].

Для визначення, наскільки обмежувальними є торговельні режими країн ЄС для сектору поштових та кур'єрських послуг, ми знову використовували дані Індексу обмежень торгівлі послугами для цього сектору.

У 2022 році значення Індексу для сектору поштових та кур'єрських послуг для визначених країн-членів ЄС знаходилось в межах від 0,113 до 0,25 (див. рис. 3.4.).

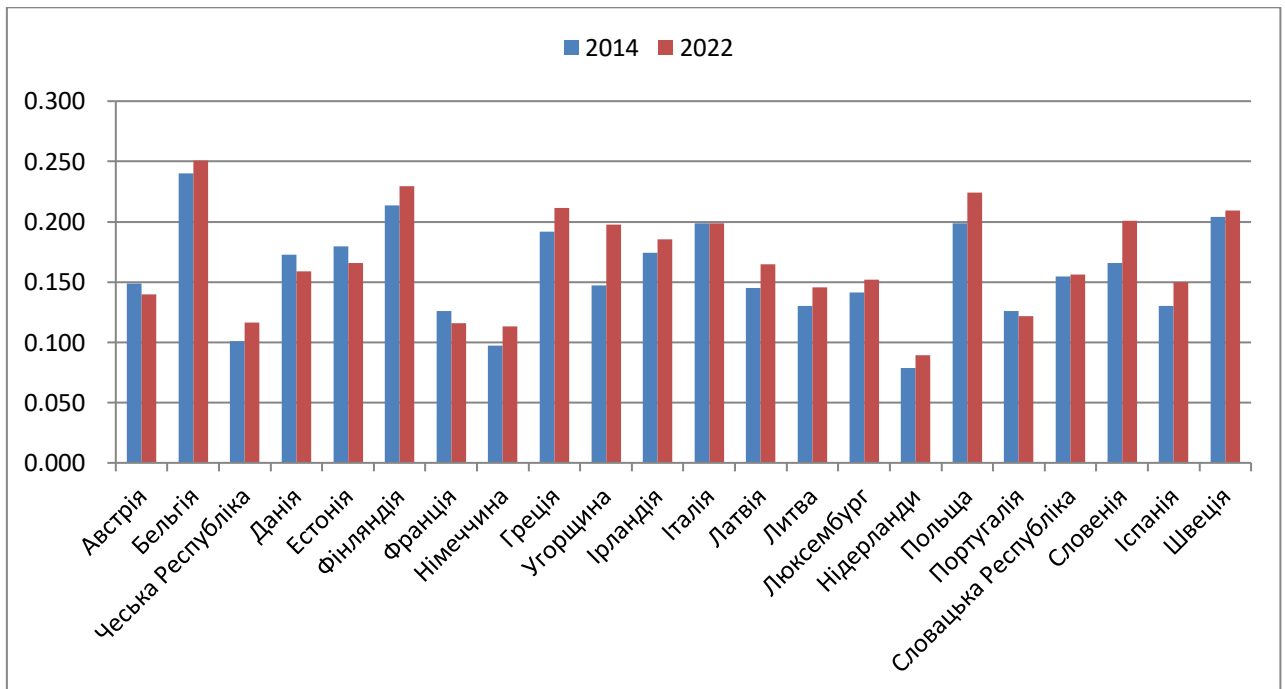


Рис. 3.4. Індекс STRI у секторі поштових та кур'єрських послуг для країн-членів ЄС у 2014 та 2022 роках.

Примітка: Індекс STRI набуває значення від 0 до 1, причому 1 є найбільш обмежувальним

Джерело: складено автором за [17].

До п'яти економік з найкращими показниками у секторі увійшли Франція, Нідерланди, Чехія, Португалія та Німеччина. Водночас 9 з 22 країн мають показник STRI для цього сектору на рівні вищому за середнє значення для країн-членів ЄС (0,16). Найбільш обмежувальне середовище у секторі мають Бельгія, Фінляндія, Польща, Словенія, Швеція та Греція.

У порівнянні з 2014 роком, найбільший прогрес у лібералізації регуляторного режиму відбувся у Австрії, Данії, Естонії, Франції та Словаччини, водночас в Угорщині, Польщі та ще 11 країнах умови торгівлі, навпаки, стали більш обмежувальними (див. рис. 3.4.).

У розрізі регуляторних блоків майже половину (а саме 42,63%) загальних регуляторних обмежень у секторі поштових та кур'єрських послуг в середньому для 22 країн ЄС формують Обмеження щодо доступу іноземних компаній. У свою чергу, Бар'єри для конкуренції та Інші регуляторні обмеження складають по 20,14% та 8,59% відповідно. Щодо Бар'єрів для конкуренції в більшості країн законодавчо передбачено, що офіційний поштовий оператор надає універсальні послуги, що може надавати йому ринкову перевагу. Ще 15% складають Обмеження на переміщення фізичних осіб. Найменший внесок у середнє значення Індексу складають обмеження щодо Регуляторної прозорості (лише 8,59%) (див. рис. 3.5.).

Обмеження щодо доступу іноземних компаній у секторі поштових та кур'єрських послуг є найбільш обтяжливими у Фінляндії, Швеції, Бельгії та Польщі, водночас Бар'єри для конкуренції - в Данії та Італії. Приклади, які призвели до обтяження умов регуляторного середовища у секторі поштових та кур'єрських послуг, включають, зокрема, розширення Іспанією сфери перевірки іноземних інвестицій та запровадження квот для іноземних надавачів послуг на тимчасовій основі у Польщі.

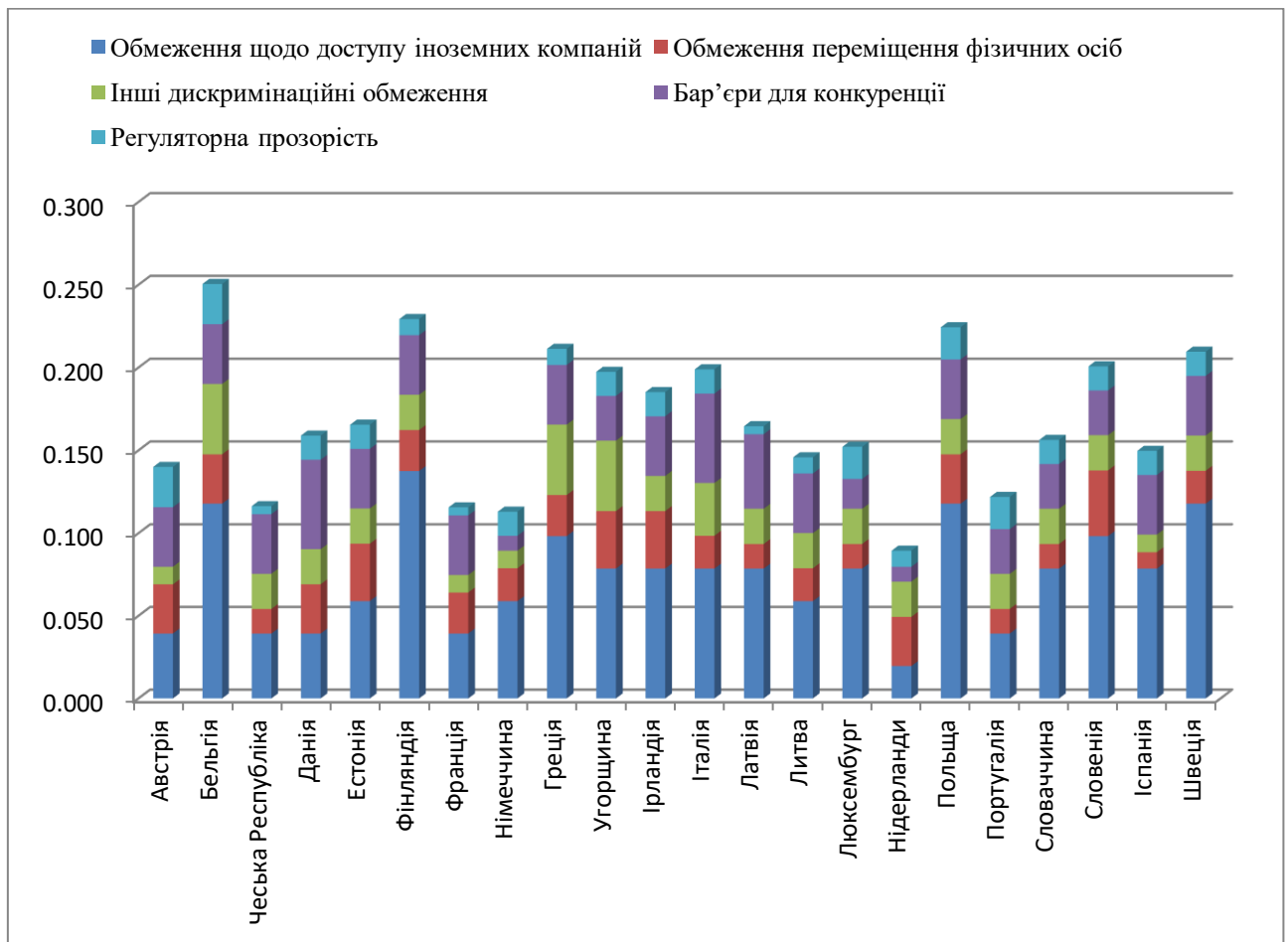


Рис. 3.5. Складові індексу STRI у секторі поштових та кур'єрських послуг для країн-членів ЄС, які входять до ОЕСР, у 2022 р.

Джерело: складено автором за [17].

У Аналітичному звіті Європейської Комісії про рівень наближення законодавства України до актуального права ЄС [10] досить стримано оцінено виконання транспозиційних зобов'язань України в секторі поштових і кур'єрських послуг. Зокрема, у звіті зазначено, що «правові рамки надання поштових послуг демонструють певний рівень узгодженості із законодавством у поштовому секторі (тобто із трьома директивами про поштові послуги та Регламентом (ЄС) 2018/644 про послуги транскордонного доставляння посилок). Україна не досягла повного узгодження з положеннями Третьої директиви про поштові послуги. Наприклад, ринок поштових послуг не відкритий для конкуренції. Призначений надавач універсальної послуги, який є державним

підприємством, має виключне право надавати універсальну поштову послугу, включно з пересиланням простих листів масою до 50 грамів і простих листівок. Україна взяла на себе зобов'язання із забезпечення відповідності Регламенту (ЄС) 2018/644 до 2024 року і у 2021 році оновила додаток до Угоди про асоціацію/ПВЗВТ стосовно правил, які застосовуються до поштових і кур'єрських послуг, згідно з Регламентом про послуги транскордонного доставляння посилок. Надання поштових послуг в Україні не потребує ліцензування, а здійснюється на основі повідомлення національному регуляторному органу» [18].

Окрім регуляторних бар'єрів, що стоять на заваді збільшенню обсягів експорту до ЄС для сектору поштових і кур'єрських послуг, є ще й певні інфраструктурні перепони, зокрема, в частині митних процедур. «Порядок визначення та обладнання місць міжнародного поштового обміну», що діяв з 2010 року [24], втратив чинність у червні 2015 року. З того часу порядок визначення ММПО жодним нормативним документом не регулювався, їхнє функціонування перебувало поза зоною контролю зі сторони держави, що створило нерівні умови для роботи учасників ринку. У Міністерства інфраструктури України відтоді були спроби упорядкувати цю прогалину шляхом внесення змін до Митного кодексу України» [22]. Втім, Мінінфраструктури так і не затвердило порядок визначення та обладнання місць міжнародного поштового обміну з 2015 року й до цього часу, аби усунути цей нормативний «вакуум» [18].

У Додатку 3 визначені заходи, що передбачають повну інтеграцію із законодавством ЄС у секторі поштових послуг.

Висновки до розділу 3:

На підставі дослідження, зробленого у третьому розділі роботи, було проаналізовано Індекс обмежень торгівлі для послуг транспортного сектору у деяких країнах ЄС у 2022 р. та визначено, що найбільш обмежувальні

режими для торгівлі послугами транспортного сектору має Австрія, Бельгія, Італія, Фінляндія, Греція, Угорщина та Швеція. До країн з менш обмежувальними торговельними режимами відносяться Іспанія, Німеччина, Данія, Ірландія.

У розділі було зазначено, що гарним прикладом наближення до режиму внутрішнього ринку ЄС в транспортній сфері є довгоочікувана Угода про спільний Авіаційний простір (САП), підписана в 2021 р., та Угода про автомобільні вантажні перевезення, укладена в 2022 р.. Остання стала без перебільшення доленосною для України в умовах війни. На жаль, переваги Угоди про спільний Авіаційний простір не можна відчуті сьогодні через неможливість здійснення польотів під постійними ракетними обстрілами з боку росії та відповідно закриті для польотів небо над територією України. На відміну від обставин укладення Угоди про САП укладення Угоди про автомобільні вантажні перевезення відбувалося в умовах критичної необхідності якнайшвидше забезпечити автомобільних перевізників України можливістю без обмежень доставляти гуманітарну допомогу та імпортувати життєво необхідні товари, з одного боку, та експортувати продукцію українського виробництва (велика частина якої до 24 лютого 2022 р. експортувалася морським транспортом), з другого. Враховуючи обставини підготовки угоди до підписання та невідкладну її нагальну потребу, Сторони дійшли до згоди, що Угода матиме тимчасовий характер терміном на 1 рік, але може бути продовжена.

Були визначені головні рекомендації з метою покращення умов доступу на ринок ЄС та, як наслідок, збільшення кількості автомобільних вантажних перевезень та обсягів українського експорту. А також проілюстровані заходи щодо сприяння експорту вітчизняних послуг та поглиблення інтеграції сектору залізничного транспорту на ринок ЄС в умовах дії ПВЗВТ з ЄС. Для морського транспорту першочерговими заходами має стати ратифікація Конвенції Міжнародної організації праці 2006 року про працю в морському судноплаванні, прийнята на 94-й

Міжнародній конференції організації у м. Женеві 23 лютого 2006 року. Іншим першочерговим кроком практичного характеру є вжиття заходів з розмінування Чорного моря для відновлення безпечних торгових морських шляхів після завершення військових дій. Ці заходи можуть бути тривалими в часі і вимагатимуть підвищеної пріоритетності підтримки Європейського Союзу разом з відновленням портової інфраструктури.

У секторі річкового транспорту після прийняття Закону України «Про внутрішній водний транспорт» нормативне наближення законодавства має стабільно позитивну динаміку і наближає Україну до ефективного режиму внутрішнього ринку з ЄС. Незважаючи на війну, велика кількість необхідних підзаконних актів на виконання цього закону вже прийнята або знаходиться на стадіях обговорення чи погодження із зацікавленими сторонами. Війна росії проти України закрила українські морські порти, але продемонструвала неабияку важливість української частини річки Дунай для транспортного сполучення з ЄС та світом.

Також у розділі був зроблений аналіз Індексу STRI у секторі телекомунікаційних та комп'ютерних послуг для країн-членів ЄС у 2022 р.

У 2022 році значення індексу для сектору комп'ютерних послуг для країн-членів ЄС, які входять до лав ОЕСР, знаходилося в межах від 0,132 до 0,272. До економік з найкращими регуляторними показниками у секторі комп'ютерних послуг увійшли Чехія, Естонія, Нідерланди, Словаччина та Іспанія. Найбільш обмежувальне регуляторне середовище у секторі комп'ютерних послуг серед даних країн ЄС має Греція, Італія, Словенія, Бельгія та Австрія. У результаті в даному секторі всі країни так чи інакше обмежують доступ до ринку для фізичних осіб (у середньому 33-35% від загального обсягу обмежень), що надають послуги на тимчасовій основі в рамках внутрішньокорпоративних переведень, як постачальники договірних послуг чи незалежні фахівці у вигляді квот, тестування економічних потреб та обмеження терміну перебування. Ще в середньому 27% формують обмеження щодо доступу іноземних компаній та 15-16% регуляторна

прозорість. Ще 13% припадає на інші дискримінаційні обмеження, серед яких - пільгові заходи для місцевих постачальників та обмеження недискримінаційного доступу до державних закупівель для партнерів у рамках ЗВТ та угоди СОТ про державні закупівлі. Найменший внесок у середнє значення індексу формують бар'єри для конкуренції (8-9%).

У розділі були визначені заходи щодо сприяння експортній діяльності у секторі комп'ютерних послуг, спрямовані на покращення внутрішнього бізнес-середовища.

У 2022 році значення Індексу STRI для сектору поштових та кур'єрських послуг для визначених країн-членів ЄС знаходилось в межах від 0,113 до 0,25. До п'яти економік з найкращими регуляторними показниками у секторі поштових та кур'єрських послуг увійшли Франція, Нідерланди, Чехія, Португалія та Німеччина. Водночас 9 з 22 країн мають показник STRI для цього сектору на рівні вищому за середнє значення для країн-членів ЄС (0,16). Найбільш обмежувальне регуляторне середовище у секторі поштових та кур'єрських послуг має Бельгія, Фінляндія, Польща, Словенія, Швеція та Греція. У порівнянні з 2014 роком, найбільший прогрес (лібералізація) регуляторного режиму відбувся у Австрії, Данії, Естонії, Франції та Словаччини, водночас в Угорщині, Польщі та ще 11 країнах умови торгівлі, навпаки, стали більш обмежувальними.

У розрізі регуляторних блоків майже половину (а саме 42,63%) загальних регуляторних обмежень у секторі поштових та кур'єрських послуг в середньому для 22 країн ЄС формують Обмеження щодо доступу іноземних компаній (серед яких поширеним є обмеження розміру часток, що можуть придбати іноземні інвестори у компаніях, що належать державі). У свою чергу, Бар'єри для конкуренції та Інші регуляторні обмеження формують по 20,14% та 8,59% відповідно. Щодо Бар'єрів для конкуренції в більшості країн законодавчо передбачено, що офіційний поштовий оператор надає універсальні послуги, що може надавати йому ринкову перевагу. Ще 15% формують Обмеження на переміщення фізичних осіб. Найменший

внесок у середнє значення індексу формують обмеження щодо Регуляторної прозорості (лише 8,59%).

Також у розділі були визначені заходи, що передбачають повну інтеграцію українського законодавства із законодавством ЄС у секторі поштових послуг.

ВИСНОВКИ:

На підставі дослідження, проведеного у кваліфікаційній роботі магістра, були теоретично обґрунтовані наступні поняття:

1. Послуга – це господарська діяльність, яка спрямована на задоволення особистих потреб людей, домашніх господарств, фірм, асоціацій, організацій та загалом потреб суспільства у нематеріально-речовій формі, що втілюється у корисному ефекті, який отримує споживач.
2. Зовнішня торгівля послугами – це специфічна система обміну між країнами різними видами послуг, тобто це та діяльність, результати якої виражаються у корисному ефекті для економічного суб'єкта іншої країни. Цей вид діяльності порівняно з зовнішньою торгівлею товарами має свою специфіку, яка виявляється у таких особливостях:

У роботі були представлені методи, за якими здійснюється торгівля послугами міжнародному ринку згідно з правилами Світової організації торгівлі. Було визначено Базові положення Генеральної угоди з торгівлі послугами, які передбачають регулювання торгових режимів між країнами, а також гласність та лібералізацію торгівлі послугами.

У роботі було представлено різні класифікації послуг у міжнародній торгівлі, зокрема:

- за методологією Генеральної угоди з торгівлі послугами;
- за методологією Статистичної організації Європейської комісії (Євростат);
- за методологією Державної служби статистики України.

Також у роботі було зазначено, що швидкі темпи розвитку сектору послуг залежать від різноманітних факторів, що виступають рушійними силами процесу реалізації та просування послуг на світовому ринку.

Були представлені різні методи аналізу сучасного стану та динаміки, зокрема методи аналізу збалансованості та інтенсивності зовнішньої торгівлі послугами.

На підставі дослідження, зробленого у роботі, було визначено, що наразі ЄС займає лідируючі позиції в міжнародній торгівлі послугами. Так, частка країн Євросоюзу у світовому експорті послуг за 2010-2022 роки у середньому становила 35,84%, а у світовому імпорті – 34,25%. 2020-2022 роки демонструють найвищі показники питомої ваги торгівлі послугами ЄС у світовій торгівлі за досліджуваний період. Для економіки ЄС торгівля послугами також стала одним із провідних секторів економіки, на який припадає у 2022 році припадало понад 30,04% ВВП. Більше того, ця частка неухильно зростає. Якщо у 1975 році вона становила лише 7,93% від ВВП, то у 2005 р. вже 16,87%, у 2015 р. – 24,45% і найвищий показник протягом досліджуваного періоду був досягнутий у 2022 році.

Ірландія впевнено тримає позиції найбільшого експортера послуг серед країн ЄС. У 2022 р. на неї припало 17,66% всього експорту послуг із країн Євросоюзу на зовнішній ринок. Однак, треба зазначити, що Ірландія є країною, яка продемонструвала найбільший дефіцит торговельного балансу серед країн ЄС – -68,4 млрд. євро. Серед інших країн ЄС, які продемонстрували від’ємне у зовнішній торгівлі послугами у 2022 році стали Люксембург та Мальта – -1 736,0 та -927,2 млн. євро відповідно.

Було визначено, що серед країн, які демонструють протягом досліджуваного періоду, найбільші показники позитивного сальдо – Німеччина та Франція.

У 2021 році ЄС експортував послуги до країн, що не є його членами, на суму 1 067 трлн. євро. Основними експортними ринками ЄС були Сполучені Штати та Велика Британія, кожна з яких становила приблизно п’яту частину (22,3% та 19,2% відповідно або 238 млрд. та 205 млрд. євро) від експорту послуг ЄС. Наступна за величиною питома вага припадає на Швейцарію (10,8%), за нею на невеликій відстані йде Китай (5,5%).

Сполучені Штати, безумовно, були основним джерелом імпорту за межами ЄС, на них припадало приблизно третину (34,5 %; 326 млрд. євро)

імпорту ЄС. Наступні найвищі частки були зафіксовані для Великобританії (18,5%) та Швейцарії (6,8%).

У роботі було зроблено висновок, що експорт послуг з країн ЄС до початку пандемії COVID 19 найбільшими темпами зростав до США, Китаю та Сінгапуру. У 2020 році усі експорт до топ-5 країн продемонстрував падіння, найгірший показник у експорті до Сінгапуру – -29,29%.

Оскільки Німеччина є найбільшою економікою ЄС і з її відносно центральним розташуванням, не дивно, що саме Німеччина була провідним експортним напрямком торгівлі послугами серед визначених держав-членів у 2021 році; п'ять із них мали спільний кордон із Німеччиною. Сполучені Штати були найбільшим ринком експорту послуг із шести держав-членів (включно з Німеччиною та Францією). Франція була найбільшим експортним ринком для послуг з двох держав-членів, тоді як Нідерланди, Фінляндія, Швеція та росія з'являлися по одному разу в рейтингу основних експортних ринків. Вони, як правило, характеризуються відносною близькістю до зазначених країн за винятком таких випадків, як Франція в якості провідного експортного ринку для Португалії та росія для Кіпру.

Було проаналізовано, що у 2022 році ЄС експортував інших бізнес-послуг на суму 297 млрд. євро, що становило майже чверть (22,9%) усього експорту послуг. Наступні найвищі частки експорту ЄС були зафіксовані для транспортних послуг (22,4%; 291 млрд. євро) і телекомунікаційних, комп'ютерних та інформаційних послуг (19,1% усього експорту послуг; 249 млрд. євро); окрім туристичних послуг (146 млрд. євро), кожна з інших категорій послуг, становила менше ніж 100 млрд. євро експорту в 2022 році. Структура імпорту ЄС була дещо більш концентрованою: у 2022 році інші бізнес-послуги становили майже третину (31,9%; 359 млрд. євро) загального імпорту послуг ЄС, за ними йшли транспортні послуги (20,0%; 225 млрд. євро) та плата за використання інтелектуальної власності (16,4%; 185 млрд. євро); на кожна з інших категорій послуг, припадало менше ніж 100 млрд. євро імпорту в 2022 році.

У період з 2012 по 2022 рік у загальному експорті послуг країн ЄС найшвидше зростала питома вага телекомунікаційних, комп'ютерних та інформаційних послуг та плата за використання інтелектуальної власності. Частка телекомунікаційних, комп'ютерних та інформаційних послуг у загальній вартості експорту послуг ЄС до країн, що не є членами ЄС, зросла на 6,4% між 2012 та 2022 роками. Наступне найбільше зростання (2,3%) було зафіксовано для плати за використання інтелектуальної власності, потім послуги з технічного обслуговування та ремонту (0,4%), послуги, які не відносяться до інших категорій (0,3%) та особисті, культурні та рекреаційні послуги (0,2%). Навпаки, відносна важливість туристичних послуг в експорті за межі ЄС знизилася на 4,8% за той самий період, тоді як частка фінансових послуг впала на 1,8%. Слід зазначити, що туристичні послуги серйозно постраждали від пандемії COVID-19 і загалом відновлювалися повільніше, ніж більшість інших послуг. В абсолютних значеннях – у поточних цінах – будівельні та державні товари та послуги були єдиними категоріями послуг, які зафіксували нижчий рівень експорту в 2022 році, ніж у 2012 році.

Подібний аналіз щодо змін у структурі імпорту послуг поза межами ЄС показав, що зростаюча частка імпорту ЄС складалася з плати за використання інтелектуальної власності: її частка в загальному імпорту ЄС зросла на 8,6% між 2012 та 2022 роками, а також відносно швидким зростанням частки інших бізнес-послуг (на 2,1%). На противагу експортним тенденціям, питома вага туристичних послуг і транспортних послуг знизилася відповідно на 6,5% і 2,2%. В абсолютних значеннях імпорт послуг, які не відносяться до інших категорій, державних товарів і послуг, особистих, культурних і рекреаційних послуг у 2022 році був нижчим, ніж у 2012 році.

Наразі Європейський Союз є головним торговельним партнером України у сфері послуг. Якщо у 1996 році його частка в загальному експорті послуг складала лише 11,38%, то у 2010 р. – 21,61%, у 2018 р. вже 34,99%, а у 2021 році – 45,43%. Аналогічна ситуація простежується і в імпорті послуг з

країн ЄС до України. Якщо у 1996 році питома вага країн ЄС в загальному імпорті послуг складала 18,74%, то у 2010 р. – 44,31%, у 2018 р. вже 53,939%, а у 2021 році досягла свого найвищого показника за всю історію незалежної України – 62,58%.

Щодо динаміки основних показників зовнішньої торгівлі послугами з країнами ЄС, то необхідно зазначити, що у 1996-2014 роках та у 2016-2021 роках динаміка була позитивною: обсяги як експорту так і імпорту демонстрували зростання. У 2015 році завдяки початку російської агресії проти України та тимчасової окупації Автономної Республіки Крим, м. Севастополя, частини територій Донецької та Луганської областей – абсолютні обсяги експорту та імпорту впали на 28,72 та 16,78% відповідно, до 2,37 млрд. та 2,03 млрд. дол. Однак, незважаючи на таке падіння, сальдо торговельного балансу послуг залишалося позитивним.

У 2022 році відбулося найглибше падіння обсягів зовнішньої торгівлі послугами з країнами ЄС за досліджуваний період. Це відбулося із-за початку повномасштабного вторгнення росії до України та збільшення тимчасово окупованих територій. Так, експорт послуг зменшився на 22,3%, а імпорт на 48,5%.

У 2022 р. найбільші обсяги експорту припадали на послуги у сфері телекомунікації, комп'ютерні та інформаційні послуги, які займали 34,2% від загального обсягу експорту, транспортні послуги – 24,5%, з переробки матеріальних ресурсів – 22,3% і ділові послуги – 13,2%. Найбільшу частку в загальному обсязі імпорту послуг у 2022 році становили транспортні послуги – 40,1%, ділові послуги – 17,8%, послуги у сфері телекомунікації, комп'ютерні та інформаційні послуги – 13,5%.

Важливими партнерами України у зовнішній торгівлі послугами протягом останнього періоду часу є східноєвропейські держави. Серед найбільших імпортерів вітчизняних послуг можна виділити Польщу, Угорщину й Румунію. Так, у 2021 р. Україна експортувала до Польщі послуг на 463,68 млн. дол. Щодо імпорту послуг Україною зі визначених

східноєвропейських країн, то провідною державою у 2021 році стала Словаччина – імпорт послуг до України склав 153,1 млн. дол.

Серед найбільших імпортерів вітчизняних послуг з держав-членів Європейського Союзу з Західної Європи можна виділити Німеччину, Нідерланди та Австрію. Так, у 2021 р. Україна експортувала до Німеччини послуг на 717,26 млн. дол. Щодо імпорту послуг Україною, то провідною державою цього регіону у 2021 році стала також Німеччина – імпорт послуг до України склав 458,85 млн. дол.

Країни-члени ЄС з Південної Європи також грають важливу роль у зовнішній торгівлі послугами України. Так, Кіпр та Мальта є найбільшими експортерами українських послуг у 2021 році, 396,0 та 254,05 млн. дол. відповідно.

Було зазначено, що найбільші обсяги у торгівлі послугами з Україною має Німеччина. З 717,26 млн. дол. експорту послуг до Німеччини – 261,71 млн. припадає на транспортні послуги та 173,17 млн. на послуги у сфері телекомунікації, комп'ютерні та інформаційні послуги.

Також у роботі було здійснено розрахунок коефіцієнту покриття експортом імпорту за зовнішньою торгівлею послугами України з ЄС у 1996-2022 рр. Згідно з розрахунками, якщо коефіцієнт є більшим за 1, тобто зовнішня торгівля послугами між Україною та ЄС є збалансованою. Однак, треба зазначити, що у 2000-х роках порівняно з 90-ми цей показник знизився.

Також були розраховані експортна, імпортна та зовнішньоторговельна квота у торгівлі послугами України з ЄС у 2005-2022 роках. За показником «експортна квота» протягом досліджуваного періоду економіка в сфері зовнішньої торгівлі послугами з ЄС не вважається відкритою, оскільки показники не перевищують 35%. Імпортна квота демонструє невисокий рівень залежності від зовнішніх ринків, що є позитивною тенденцією.

У роботі було здійснено аналіз потенціалу положень євроінтеграційних угод між Україною та ЄС щодо зовнішньої торгівлі послугами. Зокрема, Угодою про асоціацію між Україною та Європейським

союзом (ЄС) передбачено поступову взаємну лібералізацію умов заснування підприємницької діяльності та торгівлі послугами, а також співробітництва в галузі електронної торгівлі. Зобов'язання сторін стосуються трьох основних напрямків:

- заснування підприємницької діяльності – створення комерційної присутності юридичних чи фізичних осіб в країні, де надають послуги (режим 3 ГАТС);
- транскордонне надання послуг – включає транскордонне надання послуг із території однієї країни на територію іншої країни (режим 1 ГАТС) та споживання послуг за кордоном, коли користувач послуги приїжджає до іншої країни з метою отримання послуги (режим 2 ГАТС);
- тимчасове перебування за кордоном фізичних осіб, які надають послуги – заходи країн стосовно в'їзду та тимчасового перебування на їхній території категорій фізичних осіб, які надають послуги (режим 4 ГАТС).

Також у роботі було здійснено огляд основних змін у зобов'язаннях ЄС та України щодо послуг у рамках ПВЗВТ для режимів 1,2,3 ГАТС/COT.

На підставі дослідження, зробленого у роботі, було проаналізовано Індекс обмежень торгівлі (STRI) для послуг транспортного сектору у деяких країнах ЄС у 2022 р. та визначено, що найбільш обмежувальні режими для торгівлі послугами транспортного сектору має Австрія, Бельгія, Італія, Фінляндія, Греція, Угорщина та Швеція. До країн з менш обмежувальними торговельними режимами відносяться Іспанія, Німеччина, Данія, Ірландія.

У роботі було зазначено, що гарним прикладом наближення до режиму внутрішнього ринку ЄС в транспортній сфері є довгоочікувана Угода про спільний Авіаційний простір (САП), підписана в 2021 р., та Угода про автомобільні вантажні перевезення, укладена в 2022 р.. Остання стала без перебільшення доленосною для України в умовах війни. На жаль, переваги Угоди про спільний Авіаційний простір не можна відчутися сьогодні через

неможливість здійснення польотів під постійними ракетними обстрілами з боку росії та відповідно закрите для польотів небо над територією України. На відміну від обставин укладення Угоди про САП укладення Угоди про автомобільні вантажні перевезення відбувалося в умовах критичної необхідності якнайшвидше забезпечити автомобільних перевізників України можливістю без обмежень доставляти гуманітарну допомогу та імпортувати життєво необхідні товари, з одного боку, та експортувати продукцію українського виробництва (велика частина якої до 24 лютого 2022 р. експортувалася морським транспортом), з другого. Враховуючи обставини підготовки угоди до підписання та невідкладну її нагальну потребу, Сторони дійшли до згоди, що Угода матиме тимчасовий характер терміном на 1 рік, але може бути продовжена.

Були визначені головні рекомендації з метою покращення умов доступу на ринок ЄС та, як наслідок, збільшення кількості автомобільних вантажних перевезень та обсягів українського експорту. А також проілюстровані заходи щодо сприяння експорту вітчизняних послуг та поглиблення інтеграції сектору залізничного транспорту на ринок ЄС в умовах дії ПВЗВТ з ЄС. Для морського транспорту першочерговими заходами має стати ратифікація Конвенції Міжнародної організації праці 2006 року про працю в морському судноплавстві, прийнята на 94-й Міжнародній конференції організації у м. Женеві 23 лютого 2006 року. Іншим першочерговим кроком практичного характеру є вжиття заходів з розмінування Чорного моря для відновлення безпечних торгових морських шляхів після завершення військових дій. Ці заходи можуть бути тривалими в часі і вимагатимуть підвищеної пріоритетності підтримки Європейського Союзу разом з відновленням портової інфраструктури.

У секторі річкового транспорту після прийняття Закону України «Про внутрішній водний транспорт» нормативне наближення законодавства має стабільно позитивну динаміку і наближає Україну до ефективного режиму внутрішнього ринку з ЄС. Незважаючи на війну, велика кількість необхідних

підзаконних актів на виконання цього закону вже прийнята або знаходиться на стадіях обговорення чи погодження із зацікавленими сторонами. Війна росії проти України закрила українські морські порти, але продемонструвала неабияку важливість української частини річки Дунай для транспортного сполучення з ЄС та світом.

Також у роботі був зроблений аналіз Індексу STRI у секторі телекомунікаційних та комп'ютерних послуг для країн-членів ЄС у 2022 р.

У 2022 році значення індексу для сектору комп'ютерних послуг для країн-членів ЄС, які входять до лав ОЕСР, знаходилось в межах від 0,132 до 0,272. До економік з найкращими регуляторними показниками у секторі комп'ютерних послуг увійшли Чехія, Естонія, Нідерланди, Словаччина та Іспанія. Найбільш обмежувальне регуляторне середовище у секторі комп'ютерних послуг серед даних країн ЄС має Греція, Італія, Словенія, Бельгія та Австрія. У результаті в даному секторі всі країни так чи інакше обмежують доступ до ринку для фізичних осіб (у середньому 33-35% від загального обсягу обмежень), що надають послуги на тимчасовій основі в рамках внутрішньокорпоративних переведень, як постачальники договірних послуг чи незалежні фахівці у вигляді квот, тестування економічних потреб та обмеження терміну перебування. Ще в середньому 27% формують обмеження щодо доступу іноземних компаній та 15-16% регуляторна прозорість. Ще 13% припадає на інші дискримінаційні обмеження, серед яких - пільгові заходи для місцевих постачальників та обмеження недискримінаційного доступу до державних закупівель для партнерів у рамках ЗВТ та угоди СОТ про державні закупівлі. Найменший внесок у середнє значення індексу формують бар'єри для конкуренції (8-9%).

У роботі були визначені заходи щодо сприяння експортній діяльності у секторі комп'ютерних послуг, спрямовані на покращення внутрішнього бізнес-середовища.

У 2022 році значення Індексу STRI для сектору поштових та кур'єрських послуг для визначених країн-членів ЄС знаходилось в межах від

0,113 до 0,25. До п'яти економік з найкращими регуляторними показниками у секторі поштових та кур'єрських послуг увійшли Франція, Нідерланди, Чехія, Португалія та Німеччина. Водночас 9 з 22 країн мають показник STRI для цього сектору на рівні вищому за середнє значення для країн-членів ЄС (0,16). Найбільш обмежувальне регуляторне середовище у секторі поштових та кур'єрських послуг має Бельгія, Фінляндія, Польща, Словенія, Швеція та Греція. У порівнянні з 2014 роком, найбільший прогрес (лібералізація) регуляторного режиму відбувся у Австрії, Данії, Естонії, Франції та Словаччини, водночас в Угорщині, Польщі та ще 11 країнах умови торгівлі, навпаки, стали більш обмежувальними.

У розрізі регуляторних блоків майже половину (а саме 42,63%) загальних регуляторних обмежень у секторі поштових та кур'єрських послуг в середньому для 22 країн ЄС формують Обмеження щодо доступу іноземних компаній (серед яких поширеним є обмеження розміру часток, що можуть придбати іноземні інвестори у компаніях, що належать державі). У свою чергу, Бар'єри для конкуренції та Інші регуляторні обмеження формують по 20,14% та 8,59% відповідно. Щодо Бар'єрів для конкуренції в більшості країн законодавчо передбачено, що офіційний поштовий оператор надає універсальні послуги, що може надавати йому ринкову перевагу. Ще 15% формують Обмеження на переміщення фізичних осіб. Найменший внесок у середнє значення індексу формують обмеження щодо Регуляторної прозорості (лише 8,59%).

Також у роботі були визначені заходи, що передбачають повну інтеграцію українського законодавства із законодавством ЄС у секторі поштових послуг.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ:

1. Deep and Comprehensive Free Trade Area concluded as part of the Association Agreement between the European Union and Ukraine (goods and services). URL: <https://docs.wto.org/dol2fe/Pages/SS/directdoc.aspx?filename=q:/WT/REG/353-1.pdf&Open=True> (дата звернення: 05.09.2023).
2. International trade in services by type of service. URL: https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=International_trade_in_services_by_type_of_service#International_trade_in_services_.E2.80.93_focus_on_selected_service_categories (дата звернення: 08.09.2023).
3. International trade in services. Overview. URL: <https://ec.europa.eu>. (дата звернення: 11.09.2023).
4. Nordås, H. (2016-05-13), “Services Trade Restrictiveness Index (STRI): The Trade Effect of Regulatory Differences”, OECD Trade Policy Papers, No. 189, OECD Publishing, Paris. URL: <http://dx.doi.org/10.1787/5jlz9z022plp-en> (дата звернення: 15.09.2023).
5. Services Trade Restrictiveness Index (STRI). URL: <https://www.oecd.org/trade/topics/services-trade/documents/oecd-stri-policy-trends-2021.pdf> (дата звернення: 28.09.2023).
6. The Manual on Statistics of International Trade in Services. URL: https://unstats.un.org/unsd/publication/seriesm/seriesm_86rev1e.pdf (дата звернення: 12.09.2023).
7. The Ukrainian IT Sector: An Overview of Publicly Available Data and Gaps in Market Knowledge. URL: <https://drive.google.com/file/d/1hgoJ5n553xJbi6n6X0wwR9sRjWzdMiFU/view> (дата звернення: 25.09.2023).

8. Александрова Р. А., Платошина Г. М., Платошин А. С. Статистичне дослідження зовнішньої торгівлі товарами України. Вісн. Приазов. держ. техн. ун-ту. 2009. № 19. С. 362–365.
9. Аналіз торгівлі послугами між Україною та ЄС в рамках Поглибленої та всеосяжної зони вільної торгівлі Україна-ЄС / Світлана Таран, Павло Яворський та інші. Центр аналітики міжнародної торгівлі Trade+ Київської школи економіки. Київ. 2021 р. URL: <https://kse.ua/wp-content/uploads/2021/11/Final-DCFTA-services-2021-11-11.pdf> (дата звернення: 06.10.2023).
10. Аналітичний звіт Європейської Комісії про рівень наближення законодавства України до актуального права ЄС. URL: https://eu-ua.kmu.gov.ua/sites/default/files/imce/analitchnyy_zvit_yek_ukrayinskoyu.pdf (дата звернення: 05.10.2023).
11. ВВП України. URL: <https://index.minfin.com.ua/ua/economy/gdp/> (дата звернення: 07.10.2023).
12. Господарський кодекс України. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/436-15#Text> (дата звернення: 11.09.2023).
13. Дернова, Ірина. 2023. «СВІТОВИЙ РИНОК ПОСЛУГ: СУЧАСНИЙ СТАН ТА ТЕНДЕНЦІЇ РОЗВИТКУ». Економіка та суспільство, вип. 50 (Квітень). URL: <https://doi.org/10.32782/2524-0072/2023-50-45>. (дата звернення: 13.09.2023).
14. Економічна статистика: підр. у 2 ч. – Ч. 1 Макроекономічна статистика / [І. Г. Манцуров, А. М. Єріна, О. К. Мазуренко та ін.]: за наук. ред. чл.-кор. НАНУ І.Г.Манцурова. К.: КНЕУ, 2013. 325 с.
15. Єдиний державний реєстр операторів поштового зв'язку. URL: <https://nkrzi.gov.ua/index.php?r=site/index&pg=60&language=uk> (дата звернення: 08.10.2023).
16. Закон України «Про зовнішньоекономічну діяльність» № 959-ХІІ від 16.04.1991. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/959->

- [12?find=1&text=%D0%BF%D0%BE%D1%81%D0%BB%D1%83%D0%B3%D0%B0#w1_1](#) (дата звернення: 11.09.2023).
- 17.Індекс обмежень торгівлі послугами Організації економічного співробітництва та розвитку. URL: <https://stats.oecd.org/Index.aspx?DataSetCode=STRI> (дата звернення: 28.09.2023).
- 18.Інтеграція України до внутрішнього ринку ЄС в умовах війни: виклики та можливості/ Галина Трипольська та інші. ГО «Український центр європейської політики». Представництво Фонду Конрада Аденауера в Україні, Київ, 2023 р. URL: <https://www.kas.de/documents/270026/22934445/UA+2023+UCEP+Ukraine%27s+integration+into+the+EU+internal+market+in+the+condition+of+war+challenges+and+opportunities+.pdf/ca22c1d7-45ee-3e2c-d874-bd8dfb1a1710?version=1.0&t=1686055086884> (дата звернення: 05.10.2023).
- 19.Калюжна Н. Зовнішня торгівля України: методологія дослідження // Зовнішня торгівля: економіка, фінанси, право. 2017. № 1. стр.18-19. URL: [http://zt.knute.edu.ua/files/2017/01\(90\)/ZT_01_2017_st_02.pdf](http://zt.knute.edu.ua/files/2017/01(90)/ZT_01_2017_st_02.pdf) (дата звернення 02.09.23)
- 20.Милашко, О. Г. Статистичне дослідження стану та розвитку зовнішньої торгівлі України. Вісник соціально-економічних досліджень : зб. наук. праць. Одеса : Одеський національний економічний університет. 2021. № 1 (76). С. 191–202. URL: <http://dspace.oneu.edu.ua/jspui/bitstream/123456789/13488/1/191-202.pdf> (дата звернення: 03.09.2023).
- 21.Михайлов В. С. Зовнішньоекономічна діяльність України: статистичне забезпечення / В. С. Михайлов // Статистика України. 2007. №4. С. 25–29.

22. Міністерство інфраструктури працює над упорядкуванням процесу визначення пунктів міжнародного поштового обміну. URL: <https://www.kmu.gov.ua/news/248590649> (дата звернення: 06.10.2023).
23. Наказ Держстату від 27.02.2013 № 69 (зі змінами, затвердженими наказами Держстату від 07.03.2014 № 57, від 22.02.2022 № 51 та від 23.12.2022 № 356) «Про затвердження Класифікації зовнішньоекономічних послуг (КЗЕП)». URL: <https://zakon.rada.gov.ua/rada/show/v0069832-13#Text> (дата звернення: 05.09.2023).
24. Наказ Міністерства транспорту України №10 від 19.01.2010 р. «Про затвердження Порядку визначення та обладнання місць міжнародного поштового обміну». URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0138-10#Text> (дата звернення: 10.09.2023).
25. Новий бум в ІТ. 50 вакансій на одну людину і стрибок зарплат. URL: <https://biz.nv.ua/ukr/experts/visoka-zarplata-i-deficit-kadriv-shcho-vidbuvayetsya-v-it-sferi-pryamo-zaraz-novini-ukrajini-50150546.html> (дата звернення: 06.10.2023).
26. Останні тенденції розвитку світової торгівлі товарами. URL: https://www.wto.org/english/res_e/statis_e/daily_update_e/serv_latest.pdf (дата звернення: 09.09.2023).
27. Офіційний сайт Державної служби статистики України. Зовнішньоекономічна діяльність. URL: <http://www.ukrstat.gov.ua/> (дата звернення: 23.09.2023).
28. Офіційний сайт Державної служби статистики України. Національні розрахунки. URL: <http://www.ukrstat.gov.ua/> (дата звернення: 23.09.2023).
29. Поглиблення відносин між ЄС та Україною: Що, чому і як? URL: <https://3dcftas.eu/ua/publications/deepening-eu-ukrainian-relations-what-why-and-how-2> (дата звернення: 28.09.2023).

- 30.Портал Статистичної організації Європейської Комісії. Географічна структура торгівлі послугами. URL: https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/view/BOP_ITS6_TOT_custom_7609344/default/table?lang=en (дата звернення: 18.09.2023).
- 31.Портал Статистичної організації Європейської Комісії. Торгівля послугами. URL: https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/view/BOP_ITS6_DET/default/table?lang=en (дата звернення: 21.09.2023).
- 32.Представництво України в Європейському Союзі. Історичний огляд відносин Україна-ЄС. URL: <https://ukraine-eu.mfa.gov.ua/posolstvo/zagalnij-oglyad-vidnosin-ukrayina-yes> (дата звернення: 22.09.2023).
- 33.Статистичний збірник «Транспорт України за 2021 рік». URL: https://www.ukrstat.gov.ua/druk/publicat/kat_u/2022/zb/10/zb_Transpot.pdf (дата звернення: 28.09.2023).
- 34.Статистичний портал Світового банку. URL: <https://data.worldbank.org/indicator> (дата звернення: 29.09.2023).
- 35.Статистичний портал Світової організації торгівлі. URL: <https://stats.wto.org/> (дата звернення: 28.09.2023).
- 36.Топ-3 країни-партнери для ЄС у експорті послуг. URL: https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/images/5/50/Top_three_trading_partners_for_total_exports_of_services%2C_2021_GL2023.png (дата звернення: 29.09.2023).
- 37.Топ-3 країни-партнери для ЄС у імпорті послуг. URL: https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/images/e/ed/Top_three_trading_partners_for_total_imports_of_services%2C_2021_GL2023.png (дата звернення: 29.09.2023).
- 38.Угода про асоціацію між Україною та Європейським Союзом. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/984_a11#n8 (дата звернення: 03.10.2023).

- 39.Щодо відомостей про підрозділи митного оформлення, що безпосередньо здійснюють митні формальності в місцях міжнародного поштового обміну та центральних сортувальних станціях, регіональних сортувальних станціях. URL: <https://customs.gov.ua/en/documents/shchodo-vidomostei-pro-pidrozdili-mitnogo-oformlennia-shcho-bezposeredno-zdiisniuiut-mitni-formalnosti-v-mistsiax-mizhnarodnogo-poshtovogo-obminu-ta-tsentralnikh-sortuvalnikh-stantsiiakh-regionalnikh-sortuvalnikh-75> (дата звернення: 23.09.2023).
- 40.Біал А.М., Гусенко О.С. Фактори впливу на торгівлю послугами у мінливому міжнародному бізнес-середовищі. Proceedings of the III International Scientific and Practical Conference. Ottawa, Canada. 2023. Pp. 41-47. URL: <https://isg-konf.com/wp-content/uploads/2023/10/PROBLEMS-OF-CREATING-SCIENTIFIC-IDEAS-ABOUT-WORLD-DEVELOPMENT.pdf> DOI – 10.46299/ISG.2023.2.3 (дата звернення: 23.11.2023).
- 41.Біал А.М., Гусенко О.С. Аналіз сучасного стану та динаміки зовнішньої торгівлі послугами країнами Європейського Союзу. Proceedings of the IV International Scientific and Practical Conference. Vienna, Austria. 2023. Pp. 62-72. URL: <https://isg-konf.com/wp-content/uploads/2023/10/THE-WORLD-OF-MODERN-TECHNOLOGIES-AND-INVENTIONS.pdf> DOI – 10.46299/ISG.2023.2.4 (дата звернення: 23.11.2023).
- 42.Крихтіна Ю. О. Державна політика розвитку транспортної галузі України: теорія, методологія, практика : монографія. Харків: «Діса плюс», 2022. - 336 с. URL: <http://repositsc.nuczu.edu.ua/bitstream/123456789/15498/1/Krykhtina.pdf> (дата звернення: 23.11.2023).

ДОДАТКИ

Додаток А.

Основні види зовнішньоекономічних послуг в Україні згідно з Класифікацією зовнішньоекономічних послуг (КЗЕП)

Послуги з переробки матеріальних ресурсів включають обробку, переробку, складання, маркування й упаковку, що здійснюються підприємствами, які не є власниками товарів, з метою подальшої реалізації цих товарів за кордоном або на території країни-переробника.	Послуги з ремонту та технічного обслуговування, що не віднесені до інших категорій, включають роботи з технічного обслуговування і ремонту, здійснювані резидентами стосовно до товарів, що перебувають у власності нерезидентів (і навпаки). Ремонтні роботи можуть здійснюватися у приміщеннях ремонтного підприємства або в іншому місці. У цю категорію входять технічне обслуговування та ремонт морських і повітряних суден та інших транспортних засобів.	Транспортні послуги включають послуги з перевезення людей та предметів із одного місця в інше, а також суміжні супутні та допоміжні послуги та здавання в оренду (фрахт) транспортних засобів з екіпажем. Сюди належать також поштові послуги та послуги кур'єрського зв'язку.
Послуги, пов'язані з подорожами охоплюють послуги, придбані в країні відвідування нерезидентами цієї країни, а саме послуги з проживання, витрати на продукти харчування та напої, витрати на транспортне обслуговування на території країни відвідування, транспортні послуги, надані в межах країни відвідування, у разі надання транспортними компаніями-резидентами цієї країни, за винятком міжнародних пасажирських перевезень.	Послуги з будівництва включають створення, відновлення, ремонт, продовження терміну експлуатації капітальних активів або управління такими капітальними активами у вигляді будівель, інженерно-технічного благоустрою земельних ділянок та інших будівельних об'єктів таких, як дороги, мости та греблі, а також суміжні монтажні та складальні роботи, загальні будівельні роботи, а також спеціалізовані послуги такі, як фарбування, установка водопровідно-каналізаційних систем та знесення.	Послуги зі страхування охоплюють здійснення страховими компаніями-резидентами різних видів страхування для нерезидентів і навпаки.
Послуги, пов'язані з фінансовою діяльністю, включають послуги, які надаються банками та іншими фінансовими посередниками і допоміжними організаціями у зв'язку з операціями з фінансовими інструментами, а також інші послуги, що належать до фінансової діяльності, включаючи прийом депозитних вкладів та видачу позик, акредитиви, послуги за кредитними картами, комісії та платежі, пов'язані з фінансовим лізингом, факторингом, гарантуванням розміщення випуску цінних паперів та кліринговими розрахунками, консультативні послуги з фінансових питань, послуги зі зберігання фінансових активів або золота в злитках, послуги з управління фінансовими активами, послуги фінансового моніторингу, фінансові послуги крокової доступності, послуги оготівковування, послуги переуступки ризиків, послуги при здійсненні злиттів і поглинань, послуги кредитного рейтингу, послуги фондових бірж та послуги довірчого управління.	Роялті та інші послуги, пов'язані з використанням інтелектуальної власності, охоплюють продукти інтелектуальної власності, які включають: збори за використання прав власності, наприклад, патентів, товарних знаків, авторських прав, промислових процесів та конструкторських розробок, торгових секретів і франшиз, права на які виникають у результаті наукових досліджень і дослідно-конструкторських розробок, а також у результаті маркетингу; платежі за ліцензії на відтворення та/або розповсюдження інтелектуальної власності, втіленої у вироблених оригіналах чи прототипах таких, як авторські права на книги та рукописи, комп'ютерне програмне забезпечення, кінематографічні твори та звукові записи, а також пов'язані з ними права, наприклад, на запис явищ у живому виконанні і на трансляцію каналами телебачення, кабельними і супутниковими каналами.	Послуги у сфері телекомунікації, комп'ютерні та інформаційні послуги охоплюють сервіс з передачі звуку, зображень, даних або іншої інформації за допомогою телефону, телексу, телерадіо, радіо й телевізійного кабельного і трансляційного мовлення, супутникового зв'язку, електронної пошти, факсимільного зв'язку тощо, у тому числі обслуговування комерційних мереж, проведення телеконференцій та надання супутніх послуг, послуги, пов'язані з апаратним і програмним забезпеченням, і послуги з обробки даних, а також послуги інформаційних агентств та інші інформаційні послуги.
Ділові послуги включають послуги у сфері наукових досліджень і розробок, професійні послуги, послуги консультування з питань управління, технічні послуги, послуги пов'язані з торгівлею та інші ділові послуги.	Послуги приватним особам, культурні та рекреаційні послуги охоплюють послуги приватним особам та послуги у сфері культури та відпочинку.	Державні та урядові послуги охоплюють послуги, одержані або надані анклавом такими, як посольства і військові бази, послуги, надані або придбані у приймаючій країні дипломатами, співробітниками консульств і персоналом військових баз, що знаходяться за кордоном, і їх утриманнями, послуги, одержані або надані урядами, що не належать до інших категорій послуг

Джерело: складено автором за [23].

Додаток Б.

Показники збалансованості зовнішньої торгівлі послугами

Показник	Формула розрахунку	Економічна інтерпретація
Сальдо торговельного балансу	$Сальдо_{то} = X - M$	За додатного сальдо торговельний баланс називають активним, за від'ємного – пасивним
Коефіцієнт покриття імпорту експортом	$K_n = \frac{Експорт}{Імпорт}$	Характеризує співвідношення експорту з імпортом, що показує ступінь збалансованості зовнішньої торгівлі
Питома вага експорту послуг в країни далекого зарубіжжя* в загальному експорті країни	$K_{ПВкр} = \frac{Експорту\ в\ країни\ далекого\ зарубіжжя}{Експорт\ країни}$	Характеризує ступінь співпраці країни в сфері послуг з країнами далекого зарубіжжя

*під країнами далекого зарубіжжя маються на увазі країни Азії, Африки, Америки, Австралії та Океанії
Джерело: [8;19].

Додаток В.

Показники інтенсивності зовнішньої торгівлі послугами країни

Показник	Формула розрахунку	Економічна інтерпретація
Експортна квота	$K_e = \frac{\text{Експорт}}{\text{ВВП}} \times 100\%$	Характеризує ступінь відкритості економіки країни. За критерієм Світового банку економіка вважається відкритою, якщо експортна квота перевищує 35%, якщо ж її значення значно вище, то економіка вважається “надвідкритою”, що свідчить про залежність від кон’юнктури світових ринків і вразливість до зовнішніх шоків.
Імпортна квота	$K_i = \frac{\text{Імпорт}}{\text{ВВП}} \times 100\%$	Характеризує ступінь імпортої залежності країни. Безпечним для національної економіки вважається значення $K_i \leq 15\%$, перевищення свідчить про велику залежність економіки від зовнішніх поставок, що обумовлюється слабкістю національного виробництва.
Зовнішньоторговельна квота	$ЗТк = \frac{\text{Експорт} + \text{Імпорт}}{\text{ВВП}}$	Економіка вважається відкритою, коли зовнішньоторговельний оборот у відношенні до ВВП більше за одиницю.
Індекс обсягу зовнішньоторговельного обігу на душу населення	$I_{Kn} = \frac{Kn_1}{Kn_0}$	Kn_1 - показник зовнішньоторговельного обігу на душу населення в звітному періоді; Kn_0 – показник зовнішньоторговельного обігу на душу населення в базисному періоді
Індекс обсягу зовнішньоторговельного обігу на душу економічно активного населення	$I_{Kna} = \frac{Kna_1}{Kna_0}$	Kna_1 - показник зовнішньоторговельного обігу на душу економічно активного населення в звітному періоді; Kna_0 - показник зовнішньоторговельного обігу на душу економічно активного населення в базисному періоді
Індекс частки зовнішньоторговельного обігу у ВВП	$I_{op} = \frac{Dp_1}{Dp_0}$	Dp_1 - частка зовнішньоторговельного обігу в ВВП в звітному періоді; Dp_0 - частка зовнішньоторговельного обігу в ВВП в базисному періоді

Джерело: [8;19].

Характеристика Індексу обмежень торгівлі послугами (Services Trade Restrictiveness Index (далі STRI) Організації економічного співробітництва та розвитку (ОЕСР/OECD) для цього сектору

Індекс STRI забезпечує всебічний та прозорий аналіз регуляторних норм, що впливають на торгівлю послугами, та відображає останні зміни та тенденції у цій сфері. Він дозволяє політикам оцінити регуляторні ініціативи країн у порівнянні з кращими світовими практиками та ймовірний вплив реформ у різних секторах послуг. З іншого боку, цей індекс допомагає учасникам торговельних переговорів визначати обмеження, що найбільше перешкоджають торгівлі, та є джерелом регуляторної прозорості для підприємств, які прагнуть вийти на зовнішні ринки [5].

STRI охоплює п'ять регуляторних блоків [4]:

- обмеження щодо доступу іноземних компаній - включають обмеження щодо іноземного капіталу, вимоги до членів менеджменту або ради директорів, перевірки іноземних інвестицій, обмеження транскордонних злиттів та поглинань, контроль капіталу та низки інших секторних заходів;
- обмеження переміщення фізичних осіб - включають квоти, проведення тестів ринку праці та тривалості перебування іноземних фізичних осіб, які надають послуги у якості внутрішньокорпоративно переведених працівників, постачальників договірних послуг та незалежних фахівців;
- інші дискримінаційні обмеження - включають дискримінаційні обмеження для іноземних постачальників послуг у розрізі податків, субсидій та доступу до державних закупівель;
- бар'єри для конкуренції – включають інформацію про антимонопольну політику, державну власність, та якою мірою державні підприємства

використовують надані їм привілеї та знаходяться поза межами законодавства про конкуренцію;

- регуляторна прозорість – включає інформацію про публічні консультації та публікації, що здійснюються до набрання чинності новими законами та нормативними актами, а також інформацію про адміністративні процедури, пов'язані зі створенням компанії, отриманням ліцензії або візи.

Для розрахунку індексу для конкретного сектору проводиться опитування експертів, результати якого сумуються за кожним блоком. Індекс STRI набуває значення від 0 до 1, причому 1 вказує на найбільш обмежувальний режим для міжнародної торгівлі послугами.

Додаток Г.

Огляд основних змін у зобов'язаннях ЄС щодо послуг у рамках ПВЗВТ для режимів 1,2,3 ГАТС

Сектор послуг	Основні зобов'язання ЄС у рамках ПВЗВТ
Ділові послуги	
Професійні	Залишається значна кількість застережень на рівні держав-членів ЄС. ЄС розширив зобов'язання за рахунок географічного охоплення, зокрема, в режимі 2. В режимі 1 – багато застережень та нелібералізованих підсекторів: аудиторські послуги, інженерні послуги, медичні та стоматологічні служби, ветеринарні служби, послуги акушерок. Це значною мірою відображає зобов'язання ЄС згідно з ГАТС. У режимі 3 більшість застережень застосовуються до юридичних та аудиторських служб на рівні країн ЄС. На рівні ЄС в цілому – відсутні зобов'язання щодо національного режиму та РНС стосовно юридичних дорадчих послуг і послуг з юридичного документування та сертифікації, наданих професійними юристами з публічними функціями, такими, як нотаріуси.
Комп'ютерні та пов'язані з ними послуги	ЄС повністю лібералізував комп'ютерні та пов'язані з ними послуги в режимі 1,2,3, які були нелібералізовані чи обмежені для деяких членів ЄС у рамках ГАТС.
Послуги з нерухомості та лізингу/оренди без операторів	ЄС розширив зобов'язання за рахунок географічного охоплення в режимі 1 та 2. Зберігаються застереження щодо заснування підприємницької діяльності в режимі 3.
Послуги з наукових досліджень і розробок	Залишилося лише одне застереження: ЄС залишає за собою право надавати виключні права та/або дозволи на послуги, що отримують державне фінансування, лише громадянам і юридичним особам ЄС, які мають свої штаб-квартири в ЄС. Тоді як послуги з наукових досліджень і розробок є незв'язаними для більшості держав-членів ЄС згідно з ГАТС.
Інші ділові послуги	ЄС взяв на себе всі зобов'язання щодо режимів 1-2 у галузі реклами, дослідження ринку та опитування громадської думки, управлінських консультаційних послуг, послуг, пов'язаних з виробництвом, пакуванням, друкарською та видавничою діяльністю, інших комерційних послуг, які мають застереження або незв'язані для деяких країн ЄС згідно з ГАТС. ЄС також взяв на себе деякі зобов'язання щодо науково-технічних консалтингових послуг, які не враховуються в рамках ГАТС. Інші послуги залишаються обмеженими або незв'язаними, наприклад, послуги з проведення розслідування або послуги з розміщення та забезпечення наявності персоналу.
Послуги зв'язку	
Поштові та кур'єрські послуги	ЄС розширив свої зобов'язання, додавши поштові послуги, які відсутні (незв'язані) у його графіку ГАТС. Також ЄС взяв на себе повні зобов'язання щодо кур'єрських послуг – ці зобов'язання діють лише для кількох держав-членів ЄС згідно з ГАТС.
Телекомунікаційні послуги	ЄС розширив свої зобов'язання в режимах 1 і 3 для всіх своїх членів щодо всіх послуг, що включають передачу та приймання сигналів електромагнітними засобами. Згідно з ГАТС ці послуги є незв'язаними або обмеженими для певних держав-членів ЄС.
Послуги з будівництва та суміжні інженерні послуги	
Послуги з будівництва та суміжні інженерні послуги	ЄС розширив секторальне та географічне охоплення і взяв усі зобов'язання у режимах 1-2 для всіх держав-членів ЄС. ЄС також взяв на себе всі зобов'язання за режимом 3, який є незв'язаним або в деяких випадках підпадає під застереження згідно з ГАТС. Так, згідно з ГАТС, Італія та

	Португалія залишають за собою право надавати ексклюзивні права на утримання та управління автомобільними дорогами.
Послуги дистриб'юторів	
Оптова та роздрібна торгівля	ЄС взяв на себе зобов'язання лише щодо режиму 1 (без режиму 2), що відповідає його графіку ГАТС. У режимі 1 ЄС дещо розширив зобов'язання, знявши деякі обмеження на рівні країн. Наприклад, Італія зберігає застереження щодо державної монополії на оптову торгівлю тютюном, а Іспанія та Польща скасували свої застереження. Франція продовжила свої застереження щодо оптової торгівлі фармацевтичними препаратами. У режимі 3 ЄС залишає низку застережень: наприклад, право, застосовувати будь-які невідповідні заходи щодо національного режиму та РНС для розповсюдження алкоголю, фармацевтичних препаратів та тютюну для деяких членів ЄС - Австрія, Фінляндія та Угорщина.
Франчайзингові послуги	ЄС розширює свої зобов'язання в рамках ГАТС для всіх держав-членів ЄС для режимів 1-3 (вони є незв'язаними для кількох країн ЄС в ГАТС).
Послуги у сфері освіти	
Послуги у сфері освіти, що фінансуються приватним коштом	Зобов'язання ЄС охоплюють лише послуги з приватним фінансуванням. Зобов'язання в режимах 1-2 значною мірою відображають зобов'язання в ГАТС і залишаються незв'язаними для деяких країн (Кіпр, Франція, Фінляндія, Мальта та Швеція, ін.). Режим 3 – відсутні зобов'язання ЄС щодо національного режиму та РНС для державних медичних, соціальних та освітніх послуг. У випадку з приватними освітніми послугами ЄС розширює географічне охоплення зобов'язань для деяких видів діяльності, але залишає вимоги щодо громадянства до членів правління, а також деякі інші застереження на рівні країн ЄС.
Фінансові послуги	
Страховання та пов'язані зі страхуванням послуги	Фінансові послуги в цілому мають значну кількість застережень. ЄС взяв повні або часткові зобов'язання залежно від країни для режимів 1-2 у страхових послугах для ризиків, пов'язаних з морським судноплавством та комерційною авіацією, запуском у космос (вкл. супутники). У деяких випадках зобов'язання ЄС також охоплюють відповідні посередницькі послуги. Застереження країн в цілому збігаються з графіком ГАТС. Лише Хорватія взяла деякі зобов'язання щодо послуг страхування життя та пов'язаних з ними послуг посередницького страхування. ЄС не бере на себе зобов'язань щодо перестрахування, ретроцесії та допоміжних послуг. Для режиму 3 країни ЄС також використовують низку застережень.
Банківські та інші фінансові послуги	У банківських та інших фінансових послугах більшість держав-членів ЄС взяли на себе зобов'язання щодо режиму 1 у дорадчих та інших допоміжних послугах (за винятком посередницьких служб) та наданні фінансової інформації та обробки фінансових даних. Хорватія, Латвія, Мальта та Румунія взяли зобов'язання і в інших підгалузях, наприклад, кредитування, фінансовий лізинг, послуги з оплати та переказу грошей та прийняття депозитів. Інші країни залишили застереження, що значною мірою відповідають ГАТС. ЄС, крім Болгарії та Польщі, не взяв жодних зобов'язань у режимі 2. Для режиму 3 ЄС використовує низку застережень, переважно для окремих країн. На рівні ЄС для певних видів банківської та іншої фінансової діяльності вимагається створення компаній з юридичною адресою в ЄС.
Транспортні послуги	
Морський, залізничний та автомобільний транспорт, внутрішній	Зобов'язання ЄС щодо транспортних послуг достатньо обмежені. У морському, залізничному та автомобільному транспорті вони відображають зобов'язання ЄС згідно з ГАТС. У цих трьох під секторах послуги з перевезення пасажирів та вантажів залишаються в основному незв'язаними,

водний транспорт, трубопровідний, повітряний транспорт	зокрема для режиму 1. Для режиму 2 ЄС розширює своє географічне охоплення та бере на себе всі зобов'язання щодо всіх держав-членів щодо пасажирських та вантажних перевезень залізничним та автомобільним транспортом. Внутрішній водний транспорт (пасажирські та вантажні перевезення) та трубопровідні послуги також залишаються в основному незв'язаними або обмеженими згідно з ГАТС. Для допоміжних транспортних послуг ЄС взяв всі зобов'язання в режимах 1 і 2 (незв'язані для ряду країн ЄС згідно з ГАТС), але виключив деякі види послуг, особливо в режимі 1, такі як послуги штовхання та буксирування, обробки вантажів, послуг контейнерних терміналів. Щодо режиму 3 – ЄС та окремі держави-члени мають значні застереження стосовно послуг повітряного, морського, залізничного, автомобільного та внутрішнього водного транспорту. ЄС не бере жодних зобов'язань національного режиму та РНС щодо національних каботажних перевезень у морському, автомобільному (пасажирському) та внутрішньому водному транспорті, а також щодо заснування зареєстрованої компанії для цілей експлуатації флоту під національним прапором держави заснування. Для внутрішнього водного транспорту ЄС також забезпечив збереження певних прав на перевезення для експлуатантів, які базуються у відповідних країнах та відповідають критеріям державної належності відносно власності. ЄС не взяв зобов'язань щодо національного режиму та режиму РНС для послуг повітряного транспорту,²¹ і, зокрема, вимагає, щоб літаки, що використовуються авіакомпаніями ЄС, реєструвались у державі-члені ЄС. Деякі з цих застережень відображають застереження за графіком ГАТС. Умови взаємного доступу на ринки повітряного транспорту будуть врегульовані Угодою між ЄС та його державами-членами й Україною про створення спільного авіаційного простору (САП).
Туризм та послуги, пов'язані з подорожами	
Туризм та послуги, пов'язані з подорожами	ЄС взяв усі зобов'язання в режимі 2, який згідно з ГАТС є незв'язаними або обмеженими для деяких країн (Кіпр, Польща та Литва). У режимі 1 зобов'язання значною мірою відображають зобов'язання згідно з ГАТС, зокрема щодо готелів, ресторанів, громадського харчування та послуг туристичних путівників, і залишаються в основному незв'язаними. ЄС розширює своє географічне охоплення та бере зобов'язання щодо туристичних агентств та туроператорів також для Кіпру, Чехії, Мальти, Польщі, Словацької Республіки, Словенії та Швеції, які є незв'язаними або обмеженими згідно з ГАТС. У режимі 3 ЄС взяв ширші зобов'язання, залишивши лише два застереження - для Португалії та Хорватії. Для Португалії це вимога щодо заснування компанії для туристичних агенцій та туроператорів, а в Хорватії - затвердження урядом діяльності у заповідних тур. зонах.

Джерело: [18].

Додаток Д.

**Огляд основних змін у зобов'язаннях України щодо послуг у рамках ПВЗВТ
для режимів 1,2,3 ГАТС**

Сектор послуг	Основні зобов'язання України у рамках ПВЗВТ
Послуги зв'язку	
Поштові та кур'єрські послуги	Україна взяла на себе ряд зобов'язань щодо регуляторного та законодавчого наближення у цьому секторі, в т.ч. щодо ліцензування лише універсальних послуг, запобігання антиконкурентних практик у поштових та кур'єрських послугах і забезпечення незалежності регулюючого органу у цій галузі.
Транспортні послуги	
Морський, залізничний та автомобільний транспорт, внутрішній водний транспорт, повітряний транспорт	Україна розширила зобов'язання щодо послуг морського транспорту, внутрішніх водних шляхів та послуг повітряного транспорту у порівнянні зі своїм графіком ГАТС. Морський транспорт: Україна зобов'язується адаптувати своє законодавство до законодавства ЄС з метою забезпечення взаємного доступу на ринки сторін. Кожна Сторона також зобов'язується надати національний режим та РНС суднам, які плавають під прапором іншої сторони або експлуатуються постачальником іншої сторони, а також щодо заснування та діяльності постачальників послуг іншої сторони. У внутрішньому водному транспорті Україна взяла на себе зобов'язання в режимах 1 та 3 щодо пасажирських перевезень та вантажних перевезень (за винятком каботажу) – вони незв'язані в рамках ГАТС. Але передбачила збереження певних прав на перевезення для експлуатантів, які базуються у відповідних країнах та відповідають критеріям державної належності відносно власності. Україна не взяла зобов'язання щодо національного режиму та РНС в режимі 3 стосовно національних каботажних перевезень. Що стосується повітряного транспорту, Україна взяла на себе зобов'язання в режимі 1 щодо комп'ютерних систем бронювання, які незв'язані згідно з ГАТС, але не взяла зобов'язання у режимі 3. Зобов'язання щодо доступу на ринок будуть регулюватися Угодою про спільний авіаційний простір між Україною та ЄС. У автомобільному, залізничному та внутрішньому водному транспорті умови взаємного доступу будуть регулюватися майбутніми галузевими угодами (Стаття 136).

Джерело: [18].

Додаток Е.

Головні рекомендації з метою покращення умов доступу на ринок ЄС для автомобільного транспорту України

лібералізація автомобільних вантажних перевезень на території ЄС та України, в першу чергу транзитних перевезень – нагальне питання для забезпечення ефективного функціонування ПВЗВТ з ЄС

прискорення гармонізації законодавства України у секторі автомобільного транспорту до законодавства ЄС. Гармонізація законодавства із законодавством ЄС у секторі автомобільного транспорту є важливою умовою до більшої лібералізації міжнародних вантажних автомобільних перевезень між Україною та ЄС, а також передумовою для поглиблення співробітництва та інтеграції з Європейським транспортним співтовариством

забезпечення належної прикордонної інфраструктури та збільшення кількості та пропускної спроможності автомобільних пунктів пропуску відповідно до поточного рівня торговельних відносин з ЄС та транзитного потенціалу України;

укладення нових угод про організацію спільного контролю в автомобільних пунктах пропуску із сусідніми країнами та постійний контроль за виконанням чинних домовленостей із Польською Республікою та іншими транзитними країнами ЄС щодо роботи автомобільних пунктів пропуску

підвищення прозорості й підзвітності процесів розподілу та обліку дозволів на міжнародні вантажні автомобільні перевезення шляхом автоматизації та переведення в електронний формат цих процесів

реформування митної системи відповідно до норм ЄС, підвищення ефективності й прозорості Державної митної служби, зменшення часу та вартості митних процедур

лібералізація умов в'їзду до ЄС для українських автомобільних перевізників

проведення заходів щодо екологізації автомобільних вантажних перевезень

Джерело: складено автором за [9].

Заходи щодо сприяння експорту вітчизняних послуг та поглиблення
інтеграції сектору залізничного транспорту на ринок ЄС в умовах дії ПВЗВТ
з ЄС

Ухвалення комплексного проекту
Закону України "Про залізничний
транспорт"

Завершення реформування АТ
"Укрзалізниця", оздоровлення
фінансових показників товариства,
а також визначення нової моделі
функціонування ринку залізничних
перевезень

Проведення консультацій щодо
укладення спеціальної угоди з ЄС у
секторі залізничного транспорту з
метою подальшої лібералізації
торгівлі та поглиблення
співробітництва у сфері
залізничного транспорту

Підвищення енергоефективності та
екологічності залізничних
перевезень

Джерело: складено автором за [9].

Заходи щодо сприяння експортній діяльності України до ЄС у секторі комп'ютерних послуг, спрямовані на покращення внутрішнього бізнес-середовища

Проведення структурних реформ, направлених на подолання факторів, які примушують український бізнес реалізовувати свою діяльність через створення місцевих, не пов'язаних з українськими, фірм в країнах ЄС. В першу чергу, це стосується сфери судочинства, митниці, податкової та правоохоронних органів

Запобігання збільшенню регуляторно-податкового тиску на галузь. Через динамічне зростання галузі ІТ протягом останніх п'яти років неодноразово виникали пропозиції щодо посилення регуляторно-податкового тиску з метою збільшення податкових надходжень до державного бюджету. Серед пропозицій, у тому числі були ідеї щодо запобігання зловживанню ІТ компаніями використання спрощеної системи оподаткування та обліку для зменшення податкового навантаження. Такі дії можуть суттєво сповільнити розвиток галузі, особливо на фоні досягнення нею меж внутрішніх ресурсів – попит на висококваліфікованих спеціалістів ІТ перевищує їхню кількість. Крім того, такі пропозиції виникають неочікувано, що додатково стимулює ІТ компанії уникати української юрисдикції

Підвищення ефективності системи охорони інтелектуальної власності. В Україні значною залишається поширеність піратства, у тому числі у сфері програмного забезпечення. Така ситуація є додатковою причиною, яка примушує українські компанії реєструватися закордоном та реєструвати там права інтелектуальної власності

Джерело: складено автором за [9].

Додаток 3.

Заходи, що передбачають повну інтеграцію із законодавством ЄС у секторі
поштових послуг

Захід
Для гармонізації національної нормативно-правової бази у секторі поштових і кур'єрських послуг у відповідності до принципів законодавства Європейського Союзу, викладених в Угоді про Асоціацію, та відповідно для адаптації положень Директиви 97/67/ЄС, доповненої Директивою 2002/39/ ЄС, та Директивою 2008/6/ЄС, нагальним є внесення змін в прийнятий Закон України «Про поштовий зв'язок», № 2722-IX від 3 листопада 2022 року⁹. Доопрацювання доповнень до цього ЗУ «Про поштовий зв'язок» на предмет врахування усіх ключових положень Поштової Директиви ЄС та Угоди про асоціацію, а саме в частині: • єдиних правил та умов, якими регулюється надання поштових послуг та універсальних зокрема; • відбору та визначення призначених операторів для забезпечення надання універсальних послуг; • фінансування універсальних поштових послуг на умовах, якими гарантується надання послуг на постійних засадах; встановлення стандартів якості для надання універсальних поштових послуг та впровадження системи для забезпечення дотримання зазначених стандартів; • тарифних принципів та прозорості рахунків для надання універсальних поштових послуг; • дозвільного порядку для надання універсальних поштових послуг; • надання інформації (фінансової і статистичної) операторами поштових послуг; • забезпечення прав споживачів у сфері поштових послуг, та внесення релевантних змін створить передумови і законодавче підґрунтя для забезпечення поступової сумісності існуючих законів та майбутнього законодавства із законодавством ЄС, а також вжиття наступних кроків з його імплементації.
У зв'язку з прийняттям Закону України «Про поштовий зв'язок» потребує змін і Закон України «Про Національну комісію, що здійснює державне регулювання у сферах електронних комунікацій, радіочастотного спектра та надання послуг поштового зв'язку», з метою сумісності їхніх норм і положень, як в частині повноважень, функцій, завдань НКЕК як регуляторного органу, так і стосовно власне сфери поштових послуг.
На підставі та після запровадження рамкових правил у секторі поштових і кур'єрських послуг шляхом внесення змін на рівні законів, відповідні зміни необхідно транспозиціонувати і на рівні підзаконних нормативних актів, що дозволить імплементувати гармонізовані із законодавством ЄС правила функціонування сфери поштових послуг в практичній площині.
Для ефективної імплементації положень Поштової Директиви ЄС після внесення змін до прийнятих законів та прийняття низки підзаконних нормативних актів, як на рівні КМУ, так і профільним Міністерством інфраструктури та НКЕК, що за умови практичної реалізації в комплексі дозволить наблизитися до європейських стандартів у сфері поштових послуг, забезпечити – у відповідності до кінцевої мети європейської поштової політики – надійні й високоякісні поштові послуги щонайменше п'ять робочих днів на тиждень на усій території для усіх громадян і бізнесу за доступними цінами, а також взяти курс на майбутню інтеграцію в європейський економічний простір на засадах спільних правил, вільної конкуренції та відкритого ринку.
Імплементувати Регламент (ЄС) 2018/644 про послуги транскордонного доставляння посилок в контексті Стратегії цифрового єдиного ринку ЄС. Україна взяла на себе зобов'язання із забезпечення відповідності Регламенту (ЄС) 2018/644 до 2024 року і у 2021 році оновила додаток до Угоди про асоціацію/ПВЗВТ стосовно правил, які застосовуються до поштових і кур'єрських послуг, згідно з Регламентом про послуги транскордонного доставлення посилок.

Джерело: складено автором за [18].