



Аналіз торгівлі послугами між Україною та ЄС в рамках ПВЗВТ

Світлана Таран, Павло Яворський,
Юлія Павицька, Інна Омельченко,
Марина Бучко

Вересень 2021

Подяка

Підготовка цього звіту стала можливою завдяки підтримці американського народу, наданої через Агентство США з міжнародного розвитку (USAID) в рамках Програми «Конкурентоспроможна економіка України». Думки авторів не обов'язково відображають погляди Агентства США з міжнародного розвитку або уряду Сполучених Штатів Америки.

Цей звіт підготовлено командою Центру аналізу міжнародної торгівлі Trade+ при Київській школі економіки у партнерстві Програмою USAID «Конкурентоспроможна економіка України» (USAID KEU) на замовлення Офісу Віцепрем'єр-міністра з питань європейської та євроатлантичної інтеграції України. Команда авторів складається зі Світлани Таран, Павла Яворського, Юлії Павлицької, Інни Омельченко та Марини Бучко.

Ми вдячні за коментарі та методологічну підтримку Івану Нагорняку, Павлу Кухті та Андрію Онопрієнчу, Олені Омельченко, а також експертам Урядового офісу координації європейської та євроатлантичної інтеграції.

Ми також хочемо висловити свою вдячність представникам бізнесу та профільних бізнес-асоціацій, а також експертам, які взяли участь у консультаціях та опитуванні щодо бар'єрів для експорту послуг до ЄС та шляхів зменшення цих бар'єрів у п'яти визначених секторах, а саме: Асоціації міжнародних автомобільних перевізників України (АсМАП України), Торгово-промисловій палаті України (ТППУ), Американській торговельній палаті в Україні (АСС), Асоціації "IT Ukraine", Володимиріу Гриненку (АсМАП, ТППУ), Юлії Павленко (АТ "Укрпошта"), Вадиму Сидоруку ("DHL Ukraine"), Сергію Вовку (CFIS, АСС), Олегу Бігдану (АСС), Максиму Нефьодову (екскерівнику Державної митної служби), Ірині Коссе (Інститут економічних досліджень та політичних консультацій), Ігорю Дейсану (ТОВ Калина (міжнародні вантажні перевезення)/Центру макроекономічного моделювання KSE), Владиславу Костику (ТППУ), Анатолію Тименку (Reform Support Team at Ministry of Infrastructure of Ukraine).

Ми вдячні за можливість зробити свій внесок у розвиток української економіки та інтеграцію України до Європейського Союзу.

Зміст

Перелік скорочень	3
Зведений звіт	4
Вступ	17
Розділ 1. Огляд основних положень ПВЗВТ щодо лібералізації торгівлі послугами	17
1.1. Зобов'язання щодо транскордонного надання послуг та заснування підприємницької діяльності	19
1.2. Зобов'язання щодо тимчасового перебування на їхній території фізичних осіб для цілей економічної діяльності	26
1.3. Режим внутрішнього ринку та регуляторне наближення	27
1.4. Перегляд зобов'язань щодо торгівлі послугами в рамках ПВЗВТ	28
Розділ 2. Аналіз динаміки торгівлі послугами між Україною та ЄС у рамках ПВЗВТ	29
2.1 Загальні тенденції торгівлі послугами між Україною та ЄС	29
2.2 Аналіз динаміки та структурних змін експорту та імпорту послуг до ЄС за видами послуг	40
2.3 Виробництво послуг в Україні	64
2.4 Аналіз зовнішнього імпорту ЄС та позиції України	70
2.5 Ідентифікація пріоритетних секторів послуг для подальшого аналізу	80
Розділ 3. Секторальний аналіз	81
3.1. Міжнародні автомобільні перевезення вантажів	81
3.2. Залізничний вантажний транспорт	97
3.3. Морські вантажні перевезення	110
3.4. Поштові та кур'єрські послуги	123
3.5. Комп'ютерні послуги	135
Додаток 1. Індекс обмежень торгівлі послугами ОЕСР	141

Перелік скорочень

АСС – Американська торговельна палата в Україні

АсМАП України - Асоціація міжнародних автомобільних перевізників України

ВВП – Валовий внутрішній продукт

ГАТС (GATS) – Генеральна Угода про торгівлю послугами

ДССУ – Державна служба статистики України

ЄБА - Європейська бізнес асоціація

ЄКМТ (CEMT) - Європейська конференція міністрів транспорту

ЄС – Європейський Союз

ІТС – International Trade Centre

НБУ – Національний банк України

NCTS - Нова комп'ютеризована система транзиту

ОЕСР (OECD) - Організація економічного співробітництва та розвитку

ПВЗВТ – Поглиблена і всеохоплююча зона вільної торгівлі між Україною та ЄС

ПДВ – Податок на додану вартість

РНС - Режим найбільшого сприяння

СОТ – Світова організація торгівлі

STRI - Індекс обмежень торгівлі послугами (Services Trade Restrictiveness Index)

ТППУ - Торгово-промислова палата України

ТСТ - Договір про Європейське транспортне співтовариство (Transport Community Treaty)

TEN-T — Транс'європейська транспортна мережа

Зведений звіт

Розділ 1. Огляд основних положень Угоди про асоціацію та ПВЗВТ щодо лібералізації торгівлі послугами між Україною та ЄС

Угодою про асоціацію між Україною та Європейським союзом (ЄС) передбачено проведення огляду досягнення цілей Угоди через п'ять років з дати набрання нею чинності (Стаття 481 Розділу VII Угоди про асоціацію). 11 лютого 2021 року сторони підтвердили своє зобов'язання щодо проведення всебічного огляду досягнення цілей Угоди та початку консультацій щодо подальшої лібералізації торгівлі в рамках Поглибленої та всеохоплюючої зони вільної торгівлі між Україною та ЄС (ПВЗВТ). Сторони домовились, що кожна сторона проведе внутрішню оцінку досягнення цілей Угоди й представлять на Саміті Україна-ЄС у 2021 році.¹

Угода про асоціацію передбачає поступову взаємну лібералізацію умов заснування підприємницької діяльності та торгівлі послугами, а також співробітництва в галузі електронної торгівлі (див. Глава 6 «Заснування підприємницької діяльності, торгівля послугами та електронна торгівля» Розділу IV, Додатки XVI-A - XVI-F). 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).

Загалом в рамках ПВЗВТ відбулося розширення зобов'язань ЄС щодо лібералізації доступу на ринок і національного режиму **для українських постачальників послуг** в Режимі 1, 2, 3 у порівнянні із зобов'язаннями ЄС в рамках СОТ/ГАТС.

Разом з тим, **ЄС та його держави-члени** все ще зберігають значну кількість застережень в рамках ПВЗВТ для Режимів 1, 2, 3. Їхня кількість є значно більшою у порівнянні з переліком застережень України, що пояснюється тим, що Україна використала ліберальний підхід до своїх зобов'язань за ГАТС і має незначну кількість застережень на рівні СОТ у порівнянні з країнами ЄС.

Найбільше застережень в рамках ПВЗВТ ЄС залишив для професійних, фінансових, транспортних послуг тощо. При цьому ЄС повністю лібералізував транскордонне надання комп'ютерних та пов'язаних з ними послуг, послуг з будівництва, поштових і кур'єрських послуг (для Режимів 1 та 2). Також ЄС лібералізував умови заснування підприємницької діяльності (Режим 3) без секторальних застережень для: послуг зв'язку, послуг з будівництва та послуг з охорони довкілля.²

У рамках ПВЗВТ відбулася **лише часткова лібералізація тимчасового в'їзду і перебування для таких категорій фізичних осіб, які надають послуги** (Режим 4) для окремих категорій надавачів послуг: основного персоналу, який включає бізнес-відвідувачів та внутрішньокорпоративні переведення, продавців бізнес-послуг, випускників-стажерів (для усіх секторів без застережень); а

¹ <https://www.consilium.europa.eu/en/press/press-releases/2021/02/11/joint-press-statement-following-the-7th-association-council-meeting-between-the-eu-and-ukraine/>

² <https://docs.wto.org/dol2fe/Pages/SS/directdoc.aspx?filename=q:/WT/REG/353-1.pdf&Open=True>

також постачальників договірних послуг для певних секторів (18 секторів) з врахуванням вимог та застережень сторін; незалежних фахівців для певних секторів (6 секторів) з врахуванням вимог та застережень сторін. **Держави-члени ЄС застосовують значну кількість застережень** щодо умов в'їзду та перебування фізичних осіб з України (постачальників договірних послуг і незалежних фахівців) у цих секторах, зокрема вимогу щодо підтвердження економічної необхідності, вимогу щодо проживання, тоді як **кількість застережень України є значно меншою**.

Для чотирьох секторів послуг Угода про асоціацію передбачає високий рівень нормативно-правового наближення між сторонами, а також можливість **надання режиму внутрішнього ринку для цих секторів** (Додаток XVII), а саме для: поштових та кур'єрських послуг; телекомунікаційних послуг; фінансових послуг; міжнародного морського транспорту.

Угода про асоціацію/ПВЗВТ має на меті подальшу **лібералізацію транскордонного постачання послуг та умов заснування підприємницької діяльності між Україною та ЄС**. Для цього передбачається регулярний перегляд Комітетом асоціації у торговельному складі **переліків зобов'язань сторін** щодо транскордонного надання послуг та заснування підприємницької діяльності (в т.ч. законодавчої бази, умов та перешкод) і проведення переговорів з метою **розширення положень Глави 6** (Статті 96 та 89).

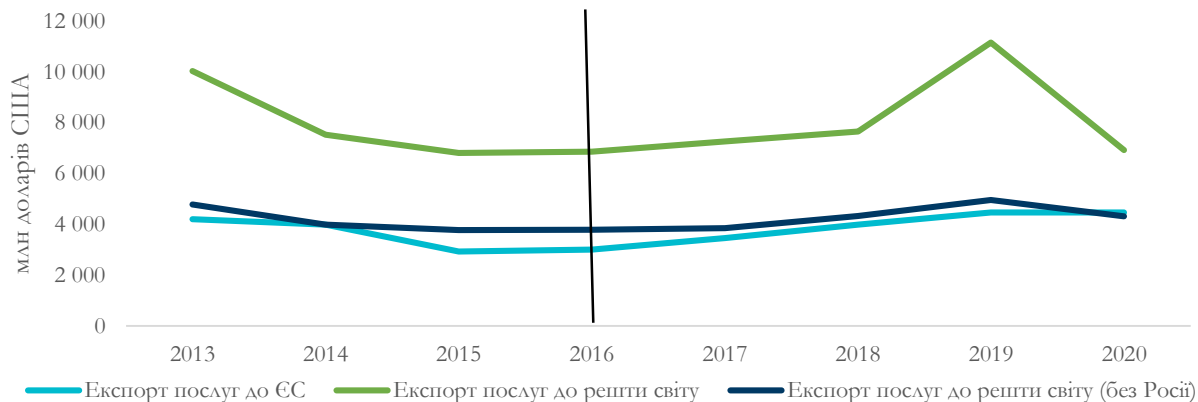
Розділ 2. Аналіз динаміки торгівлі послугами між Україною та ЄС у рамках ПВЗВТ

Експорт та імпорт послуг України в період 2013-2020 років демонстрували тенденції, пов'язані з загальним станом розвитку української економіки. Одним з наслідків політичної та економічної криз 2014-2015 років стало драматичне падіння обсягів міжнародної торгівлі товарами та послугами України, в тому числі й з ЄС. Відтак, обсяг експорту послуг до ЄС впав до мінімального значення у 2,9 млрд дол. США у 2015 році, а імпорту - до 2,4 млрд дол. США у 2016 році (Рисунок 1).

ПВЗВТ набула чинності 1 січня 2016 року, позитивно вплинувши на динаміку та відновлення торгівлі послугами. Відновлення докризових обсягів експорту послуг до ЄС зайняло 4 роки, тому у порівнянні з 2013 роком він зріз лише на 6,5% та становив 4,5 млрд дол. США у 2019 році. У 2020 році експорт послуг до ЄС втримався на рівні 2019 р. Водночас імпорт європейських послуг все ще залишається нижчим за докризовий рівень. У 2019 році обсяг імпорту послуг з ЄС відновився до 3,7 млрд дол. США, що на 11,5% менше за показник 2013 року. У 2020 році імпорт послуг з ЄС до України знову впав на більше, ніж на 20%.

Зростання експорту послуг з України до ЄС було вищим у порівнянні зі зростанням експорту до інших країн. Експорт послуг з України до ЄС почав зростати у 2016 році й протягом наступних 4 років зростав в середньому на 13,2% в рік - загалом на 52,6%. Зростання експорту послуг до решти країн світу за цей період було в середньому на рівні 15,9% в рік. Проте якщо виключити експорт до Росії (який здебільшого включає послуги трубопровідного транспорту), то зростання експорту послуг до решти країн становило в середньому 7,9% щороку - всього на 31,6% протягом 2016-2019 років.

Рисунок 1. Експорт послуг України до ЄС та решти світу



Джерело: Державна служба статистики України.

ЄС став основним торговельним партнером України щодо експорту та імпорту послуг: до основних напрямів українського експорту послуг серед країн ЄС належать Німеччина, Велика Британія, Польща, Кіпр та Нідерланди. У порівнянні з 2013 роком, спостерігається тенденція до поступового зростання частки ЄС в експорті послуг України. Частка ЄС у загальному експорті послуг Україною в середньому складала 31,3% у 2013-2015 роках та 33,4% у 2018-2020 роках (Без урахування РФ: 46,8% у 2013-2015 роках та 48,7% у 2018-2020 роках).

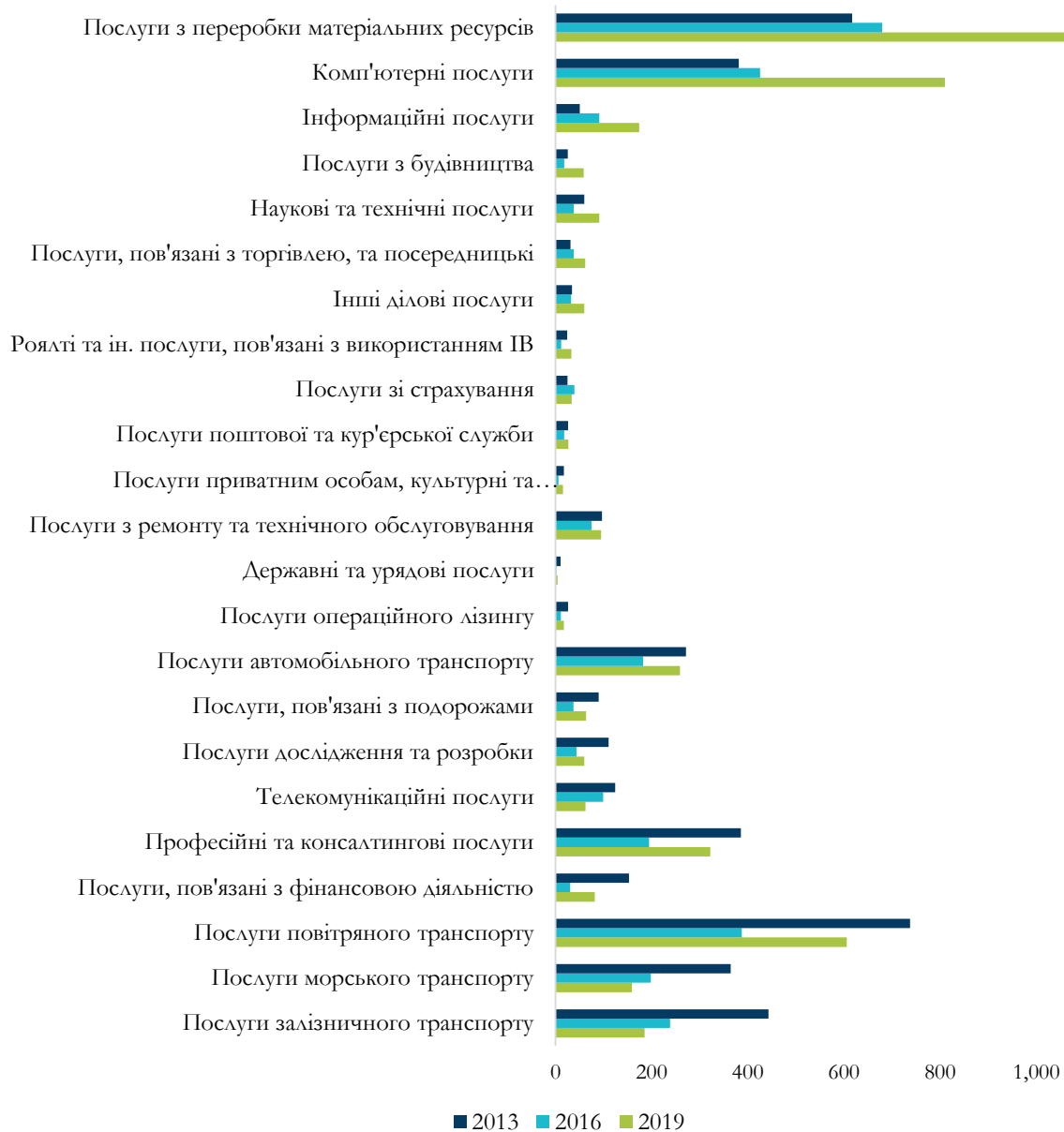
Найбільше зростання експорту у порівнянні з докризовим рівнем 2013 року продемонстрували такі сектори послуг, як: Послуги у сфері телекомунікацій, комп'ютерні та інформаційні послуги (зокрема, Комп'ютерні та Інформаційні послуги), Послуги з переробки матеріальних ресурсів та Послуги з будівництва. Крім того, значне зростання було зафіксоване для окремих Ділових послуг, таких як: Наукові та технічні послуги, Послуги, пов'язані з торгівлею та Інші ділові послуги. **Разом з тим, найбільше скорочення експорту до ЄС показав сектор Транспортних послуг** (особливо послуги Залізничного та Морського транспорту) (Рисунок 2).

У структурі українського експорту послуг до ЄС чотири сектори зберігають панівні позиції, формуючи близько 90% усього експорту послуг до ЄС, а саме: Транспортні послуги, Послуги з переробки матеріальних ресурсів, Послуги у сфері телекомунікацій, комп'ютерні та інформаційні послуги, а також Ділові послуги (Рисунок 3). Після укладення ПВЗВТ структура експорту послуг до ЄС поступово стає більш диверсифікованою і трансформується в напрямі сучасних послуг (Комп'ютерні та Інформаційні послуги, Наукові та технічні послуги, ін.).

У результаті переорієнтації українського експорту послуг на європейський ринок, ЄС за підсумками 2019 року був ключовим ринком (з часткою понад 40%) для експорту таких послуг, як: Автомобільні перевезення, Послуги з переробки матеріальних ресурсів, Послуги поштової та кур'єрської служби, Послуги з будівництва, Послуги, пов'язані з фінансовою діяльністю, Інформаційні послуги, Професійні та консалтингові послуги, Послуги приватним особам, культурні та рекреаційні послуги.

Зростання ролі ринку ЄС відбувалося як завдяки швидкому зростанню обсягів експорту відповідних послуг на ринок ЄС, так і шляхом зменшення експорту цих послуг до традиційного ринку РФ та більш повільним темпам зростання експорту до решти Світу.

Рисунок 2. Експорт послуг* до ЄС у 2013, 2016 та 2019 роках, млн дол США

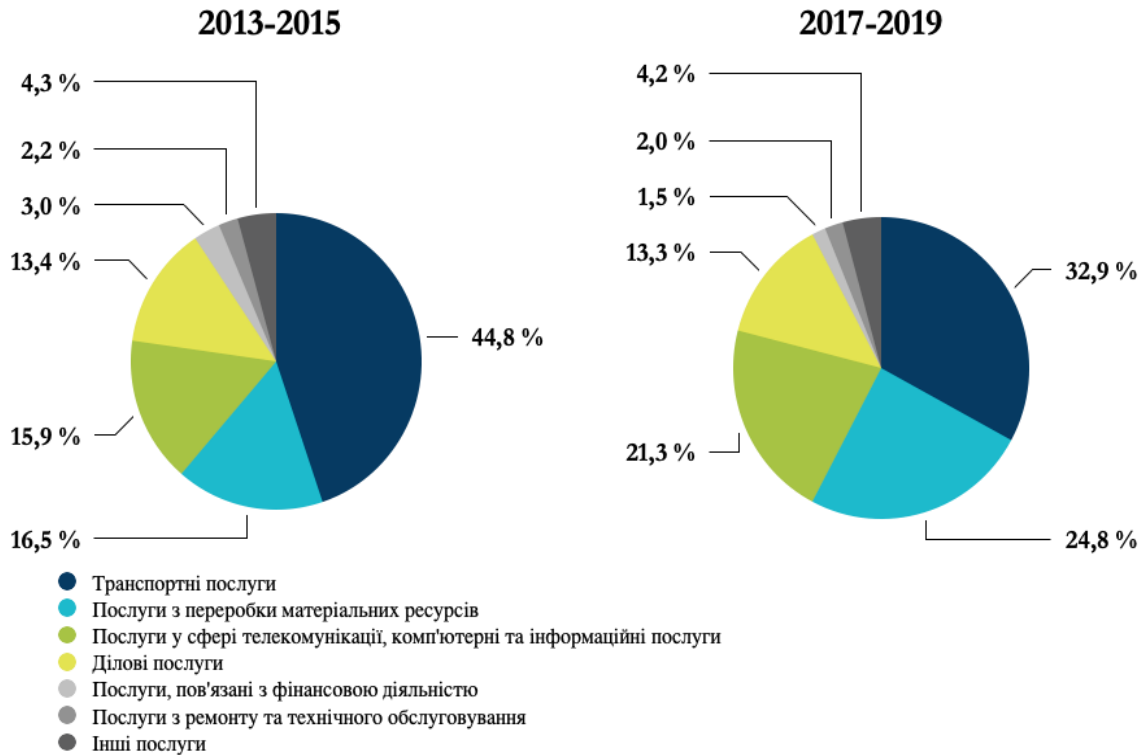


*Примітка: Сектори профранжовані у порядку спадання (від найбільшого до найменшого значення) за величиною різниці між обсягом експорту за 2019 рік та за 2013 рік

Джерело: Державна служба статистики України

Послуги, експорт яких з України до ЄС показав найбільше зростання протягом 2013-2019 років, включають: **Послуги у сфері телекомунікацій, комп'ютерні та інформаційні послуги** – загалом зросли на 88,0%, 489,9 млн дол. США, **Послуги з переробки матеріальних ресурсів** - зросли на 71,9%, 443,8 млн дол. США та **Послуги з будівництва** - у відносному вимірі зросли найбільше на 128,6%, що в абсолютному значенні становить лише 33,0 млн дол. США.

Рисунок 3. Зміна структури експорту до ЄС за розділами (2013-2015 vs 2017-2019, %).



Джерело: власні розрахунки на основі даних Державної служби статистики України

Сектор Послуг у сфері телекомунікацій, комп'ютерних та інформаційних послуг є одним із найбільш перспективних секторів експорту до ЄС. Протягом 2013-2019 років він зростав швидше за загальний експорт послуг до ЄС завдяки Комп'ютерним та Інформаційним послугам, експорт яких до ЄС зріс у 2,1 та 3,4 рази відповідно за цей період. Обсяг експорту цього сектору до ЄС майже у 3 рази перевищив обсяг європейського імпорту сектору за підсумками 2019 року. Також це єдиний сектор, який продемонстрував значне нарощення експорту до ЄС у 2020 році, а саме на 400,7 млн дол. США або на 38%.

Ділові послуги загалом скоротились на 5,9% за 2013-2019 роки (або на 38,7 млн дол. США). Проте після початку дії ПВЗВТ середньорічні темпи скорочення -12,9% (2013-2015) прискорились до середньорічного зростання 23,5% (2017-2019). В межах цього розділу спостерігалася різна динаміка для окремих видів послуг — **експорт Наукових та технічних послуг, Послуг, пов'язаних з торгівлею, та посередницьких послуг та Інших ділових послуг зріс суттєво зріс** у порівнянні з 2013 роком (понад 50%), тоді як **Послуги дослідження та розробки, Професійні та консалтингові послуги відновлюються повільніше** і ще не досягли рівня 2013 р.

Транспортні послуги також загалом скоротились на 32,9% за 2013-2019 роки (або на 667,0 млн дол. США), причому **найбільше скоротилися послуги Залізничного, Морського та Повітряного транспорту.** Попри негативний результат, після початку дії ПВЗВТ середньорічні темпи скорочення з -14,8% (2013-2015) прискорились до середньорічного зростання 6,9% (2017-2019). З усіх послуг цього розділу **найшвидше відновлювалися Поштові й кур'єрські послуги та Послуги повітряного й автомобільного транспорту.**

Крім того, у 2017-2019 роках середньорічні темпи зростання експорту до ЄС перевищили 50% для таких послуг: Роялі та інших послуг, пов'язаних з використанням інтелектуальної власності та Послуги приватним особам, культурних та рекреаційних послуг, а для Послуг, пов'язаних з подорожами – перевищили 20,0%. Прискорення середніх темпів зростання експорту цих секторів після укладення ПВЗВТ свідчить про розвиток вітчизняних креативних бізнесів та їхній вихід на ринок ЄС, а також інтенсифікацію туристичних потоків Україна-ЄС у результаті укладення безвізового режиму у 2017 році.

Україна має значний виробничий і експортний потенціал у сфері послуг, яка становить більш ніж половину всієї економіки України. Протягом 2014-2015 років обсяг валового внутрішнього продукту у сталих цінах 2013 року скорочувався для усіх секторів послуг, а після 2016 року почалося стабільне відновлення виробництва сфери послуг, причому *найвищі темпи зростання демонстрували: Будівництво, Інформація та телекомунікації та Професійна, наукова та технічна діяльність.* В результаті у 2019 році валовий внутрішній продукт у сталих цінах перевищив докризовий рівень 2013 року у таких секторах: Інформація та телекомунікації (на 44,4%), Професійна, наукова та технічна діяльність (13,5%) та Будівництво (11,3%). Сектор Транспорту, складського господарства, поштової та кур'єрської діяльності до 2020 року також демонстрував швидке відновлення та майже досяг рівня 2013 року.

Сектори послуг в Україні демонструють різний рівень залучення до експортної діяльності або експортної орієнтованості. Залучення до експортної діяльності надає підприємствам доступ до міжнародних ринків та полегшує введення міжнародних стандартів, нововведень, та маркетингових стратегій, а також свідчить про їхню конкурентоспроможність на міжнародних ринках.³ За нашими оцінками, серед розглянутих секторів *сектор Інформація та телекомунікації є одним з найбільш експортноорієнтованих серед послуг. Вантажний автомобільний транспорт, Послуги поштової та кур'єрської служби та Професійна, наукова та технічна діяльність* демонструють менший рівень орієнтованості на зовнішні ринки, тоді як найменша частка послуг постачається на зовнішні ринки у Фінансовій та страховій діяльності та Будівництві.

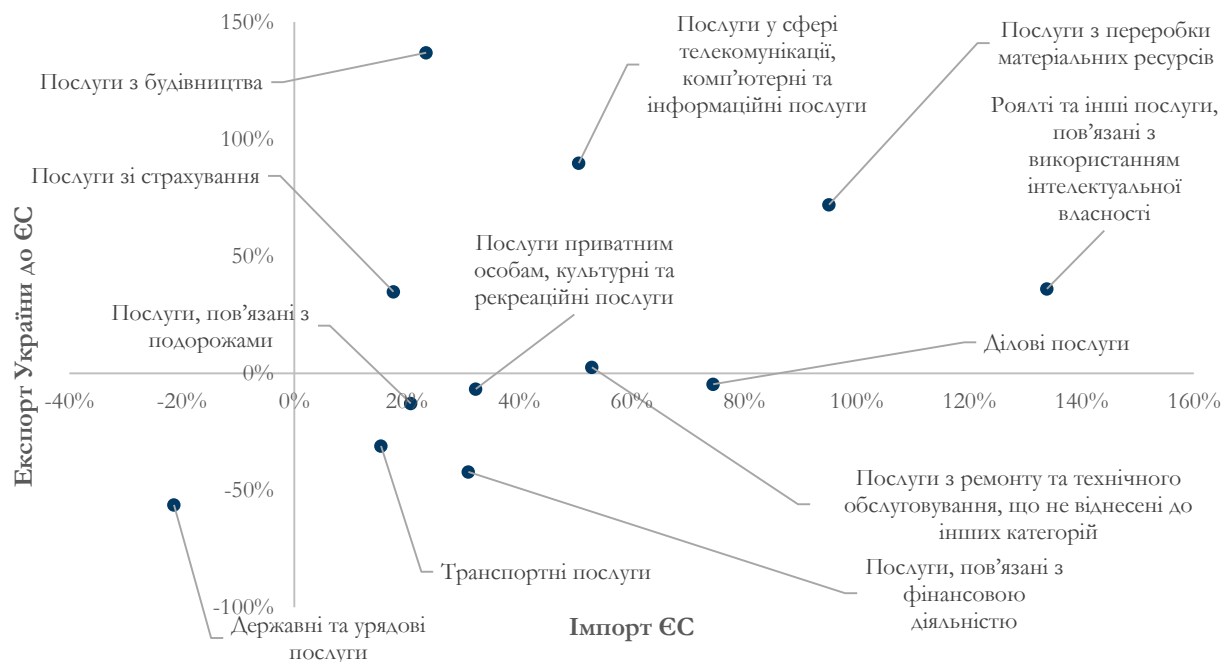
Динаміка імпорту послуг до ЄС ілюструє те, як змінюється попит на певні послуги на ринку ЄС протягом визначеного терміну. *Імпорт послуг до ЄС зростав протягом 2013-2019 років, окрім 2015 року.* За 2013-2019 роки загальний обсяг імпорту послуг до ЄС зріс на 32% з 1,8 трлн доларів США до 2,4 трлн доларів США. У структурі імпорту до ЄС *відбулося посилення абсолютного та відносного значення імпорту Ділових послуг. Друге та третє місце за обсягами імпорту займали Послуги, пов'язані з подорожами та Транспортні послуги.*

Темпи зростання імпорту послуг до ЄС прискорилися після 2016 року. У період 2013-2015 років середньорічне зростання загального імпорту послуг до ЄС було 1,9%, а у 2016-2019 роки – 6,7%. При цьому тенденції зростання імпорту до ЄС відрізнялися для різних видів послуг. Імпорт *Послуг з ремонту та технічного обслуговування, Послуг будівництва та Послуг з переробки матеріальних ресурсів* до ЄС демонстрував зростання протягом 2013-2015 та 2016-2019 років, причому це зростання прискорилося після 2016 р. Значні темпи зростання протягом 2013-2015 та 2016-2019 років демонстрував також імпорт *Ділових послуг, Послуг у сфері телекомунікацій, комп'ютерних та інформаційних, Роялі та інші послуг, пов'язаних з використанням інтелектуальної власності.* Разом з тим, імпорт трьох видів послуг ЄС демонстрував скорочення у 2013-2015 роках та відновлення у 2016-2019 роках: Послуги зі страхування, Послуги, пов'язані з подорожами та Транспортні послуги.

³ http://www.ier.com.ua/ua/publications/working_paper?pid=1735

За нашими оцінками, *Україна не повністю використовує наявні можливості для нарощення експорту до ЄС: Послуг з переробки матеріальних ресурсів, Послуг з ремонту та технічного обслуговування, що не віднесені до інших категорій, Транспортних послуг, Послуг, пов'язаних з подорожами, Послуг, пов'язаних з фінансовою діяльністю, Ділових послуг та Послуг приватним особам, культурні та рекреаційні послуги.* Темпи зростання експорту цих послуг з України до ЄС було меншим за темпи зростання загального імпорту цих послуг до ЄС протягом 2013-2019 років (Рисунок 4).

Рисунок 4. Темпи зростання експорту послуг з України до ЄС та загального імпорту цих послуг до ЄС за розділами у 2013-2019 роках, %



Джерело: Власні розрахунки на основі даних Державної служби статистики України (Україна) та ІТС (ЄС).

За результатами першого етапу дослідження ми визначили перелік п'яти секторів послуг, які є важливими для функціонування ПВЗВТ та перспективними для подальшого нарощування експорту в ЄС, а також відіграють важливу роль для української економіки. При визначенні переліку пріоритетних секторів для аналізу ми також враховували результати опитування українського бізнесу щодо їхніх очікувань і пропозицій до оновлення Угоди про асоціацію з ЄС, а також рекомендації Офісу Віцепрем'єр-міністра з питань європейської та євроатлантичної інтеграції та Офісу з координації європейської та євроатлантичної інтеграції.

Розділ 3. Секторальний аналіз

Розділ 3 включає аналіз п'яти секторів послуг (1. Міжнародні автомобільні вантажні перевезення, 2. Залізничний вантажний транспорт, 3. Морські вантажні перевезення, 4. Поштові і кур'єрські послуги, а також 5. Комп'ютерні послуги) з точки зору експорту цих послуг до ЄС в рамках ПВЗВТ та перспектив поглиблення секторального співробітництва. Зокрема, аналіз складається з таких частин: огляд зобов'язань сторін щодо лібералізації доступу на ринок, огляд зобов'язань України щодо адаптації законодавства та аналіз стану виконання зобов'язань Україною, огляд досвіду інших країн щодо секторальної інтеграції з ЄС та останніх змін у законодавстві ЄС, а також аналіз основних

бар'єрів для вітчизняного експорту послуг на ринок ЄС і рекомендації щодо зменшення цих бар'єрів.

З метою сприяння торгівлі послугами в рамках ПВЗВТ доцільно визначити можливості для розширення зобов'язань сторін щодо подальшої лібералізації умов заснування підприємницької діяльності, транскордонного надання послуг, а також тимчасового перебування фізичних осіб, які надають послуги, в т.ч. взаємного визнання професійних кваліфікацій надавачів послуг. Як зазначалося у Розділі 1, Угода про асоціацію передбачає таку можливість відповідно до Статтей 89, 96 та 106 Глави 6 з врахуванням прогресу України у імплементації *acquis* ЄС. З цією метою рекомендується провести в рамках Комітету асоціації у торговельному складі огляд відповідних зобов'язань сторін, а також наявних перешкод на шляху транскордонного надання послуг, заснування підприємницької діяльності та взаємного визнання професійних кваліфікацій. За результатами цього огляду провести переговори з метою усунення цих перешкод та розширення зобов'язань сторін щодо лібералізації торгівлі послугами, а також розширення положень Глави 6 (у тому числі з метою включення положень щодо захисту інвестицій та ін.).

Міжнародні автомобільні вантажні перевезення. Автомобільні перевезення забезпечують значну частину торгівлі товарами між Україною та ЄС та є важливою умовою для ефективного функціонування ПВЗВТ. ЄС є ключовим зовнішнім ринком для вітчизняного Автомобільного транспорту - частка ЄС у загальному експорті цього сектору становить близько 80%. Від початку дії ПВЗВТ експорт послуг Автомобільного транспорту до ЄС відновлювався швидкими темпами й практично досягнув докризового рівня 2013 року.

Угода про асоціацію між Україною та ЄС загалом не передбачає розширення взаємного доступу до ринку вантажних автомобільних послуг. Україна та ЄС значною мірою залишили зобов'язання в рамках ГАТС/СОТ щодо доступу та національного режиму (зокрема, незв'язаними для ЄС та України залишаються зобов'язання щодо Режиму 1). Проте Стаття 136 Угоди передбачає можливість укладання спеціальної угоди в галузі автомобільного транспорту, що має врегулювати міжнародні автоперевезення на рівні ЄС і замінить щорічні двосторонні переговори із країнами-членами ЄС щодо квот дозволів на перевезення.

Варто виділити такі фактори, що стримують розвиток галузі та зростання експорту до ЄС: (а) Нестача дозволів на здійснення міжнародних автомобільних вантажних перевезень в основних транзитних країнах ЄС - значний бар'єр для ефективного функціонування ПВЗВТ та експорту сектору Автомобільних вантажних перевезень до ЄС (збільшення часу простою вантажівок, значні втрати доходів українських перевізників, відтік водіїв тощо) (б) Слабкий прогрес щодо наближення до ключового законодавства ЄС - відповідно до Пульсу Угоди, у період з 2015 по 2020 рік в автомобільному секторі було прострочено близько 80% поставлених задач, третина з яких мала прогрес виконання 0%. (в) Незадовільний стан прикордонної інфраструктури та автомобільних пунктів пропуску, значний час очікування у чергах при перетині кордону з ЄС (г) Недостатній рівень співпраці щодо впровадження механізму спільного прикордонного та митного контролю та розбудови спільних автомобільних пунктів пропуску із сусідніми країнами ЄС (г) Тривалий час митного оформлення (замитнення/розмитнення) через затримки в роботі прикордонних і митних служб, складні механізми здійснення митних та зважувальних процедур тощо (д) Недостатня кількість дозволених днів для перебування українських водіїв на території країн ЄС у рамках безвізового режиму (е) Корупційні ризики через дефіцит дозволів.

З метою сприяння вітчизняного експорту послуг Автомобільного вантажного транспорту та поглиблення секторальної співпраці з ЄС рекомендується:

- Лібералізація автомобільних вантажних перевезень на території ЄС та України, в першу чергу транзитних перевезень, шляхом підписання спеціальної угоди з ЄС у цій сфері. Налагодження роботи з партнерами в інших країнах ЄС та подальше лобіювання своїх інтересів через них.
- Прискорення гармонізації законодавства України у секторі автомобільного транспорту до законодавства ЄС.
- Забезпечення належної прикордонної інфраструктури та збільшення кількості й пропускної спроможності автомобільних пунктів пропуску відповідно до поточного рівня торговельних відносин з ЄС та транзитного потенціалу України.
- Укладення нових угод про організацію спільного прикордонного контролю із сусідніми країнами та постійний контроль за виконанням чинних домовленостей із Польською Республікою та іншими транзитними країнами щодо роботи автомобільних пунктів пропуску.
- Підвищення прозорості і підзвітності процесів розподілу та обліку дозволів на міжнародні вантажні автомобільні перевезення шляхом автоматизації та переведення в електронний формат цих процесів.
- Реформа митної системи відповідно до норм ЄС, підвищення ефективності і прозорості митної служби, зменшення часу та вартості митних процедур. З цією метою - впровадження повноцінної системи обміну митною інформацією між Україною і ЄС, запровадження NCTS та приєднання до Конвенції про процедуру спільного транзиту, впровадження ризик-орієнтованої системи перевірок на митниці, цифрових транспортних коридорів та електронної логістики.
- Екологізація автомобільних вантажних перевезень та впровадження європейських екологічних стандартів з метою сприяння повній лібералізації доступу на ринок ЄС для автомобільних транспортних засобів, особливо що стосується категорій Євро-5 та Євро-6.
- Проведення переговорів зі стороною ЄС про можливість лібералізації умов в'їзду до ЄС для українських автомобільних перевізників.

Залізничний вантажний транспорт. Роль ринку ЄС для сектору є важливою, адже більше третини вітчизняного експорту послуг Залізничного транспорту спрямовується на ринок ЄС. Разом з тим, вітчизняний експорт послуг Залізничного транспорту демонструє низхідну динаміку, обсяг експорту до ЄС скоротився майже у 3 рази у 2020 р. порівняно з 2013 роком.

Зобов'язання ЄС та України в рамках ПВЗВТ щодо доступу на ринок та національного режиму для послуг залізничного транспорту здебільшого відображають зобов'язання сторін в рамках ГАТС (Режим 1 незв'язаний для обох сторін, Режим 2 лібералізований для обох сторін, Режим 3 зв'язаний для ЄС, але незв'язаний для України). Статтею 136 Розділу IV «Торівля і питання, пов'язані з торівлею» передбачено можливість укладення у майбутньому спеціальної угоди щодо взаємного доступу на ринок у галузі Залізничного транспорту з метою скоординованого розвитку та прогресивної лібералізації перевезень між сторонами. Кінцевим терміном виконання Україною більшості зобов'язань щодо гармонізації законодавства в секторі Залізничного транспорту є жовтень 2022 року.

Значним бар'єром для нарощування експорту до ЄС для сектору Залізничних вантажних перевезень є передусім внутрішні регуляторні обмеження та дисбаланси. Загалом варто виділити такі фактори, які стримують розвиток галузі та зростання експорту до ЄС: (а) Слабкий прогрес щодо гармонізації та наближення до ключового законодавства ЄС, (б) Незакінчена реформа АТ “Укрзалізниця” та критичний стан компанії, (в) Критична зношеність залізничної інфраструктури та рухомого складу, (г) Невирішене питання допуску приватних перевізників до залізничних перевезень та (г)

Використання радянської системи ширини колій. д) Низький рівень розвитку мультимодальних, інтермодальних перевезень, транспортної логістики.

З метою сприяння експорту вітчизняних послуг Залізничного транспорту та поглиблення секторальної співпраці з ЄС рекомендується:

- Ухвалення комплексного проекту Закону України “Про залізничний транспорт”, що розблокує процес підготовки та імплементації ряду нормативно-правових актів, необхідних для подальшого виконання Україною зобов’язань із гармонізації законодавства із законодавством ЄС у Залізничному секторі, а також його реформуванню.
- Завершення реформування АТ “Укрзалізниця”, оздоровлення фінансових показників товариства, а також визначення нової моделі функціонування ринку Залізничних перевезень, напрацювання та погодження між усіма сторонами формату та умов доступу приватних перевізників до залізничної інфраструктури.
- Проведення консультацій щодо укладення спеціальної угоди з ЄС у секторі залізничного транспорту з метою подальшої лібералізації торгівлі та поглиблення співробітництва у сфері залізничного транспорту. Обговорення можливості інтеграції до Європейського транспортного співтовариства з врахуванням досвіду країн Західних Балкан, а також визначення передумов для укладення такої угоди.
- Підвищення енергоефективності та екологічності залізничних перевезень з врахуванням тенденцій зеленого курсу “Стратегії сталого та розумного розвитку мобільності” Європейської Комісії. Сприяння розвитку мультимодальних і інтермодальних перевезень і більш широке використання залізничного транспорту разом з морським та річковим транспортом.

Міжнародний морський вантажний транспорт. Ринок ЄС для сектору є важливою, адже на сьогодні близько третини вітчизняного експорту послуг Морського транспорту спрямовується на ринок ЄС. Протягом останніх десяти років експорт послуг Морського транспорту з України демонстрував низхідну динаміку, в тому числі до ЄС. Зокрема, експорт до ЄС скоротився більше, ніж удвічі у порівнянні з 2013 роком.

Зобов’язання ЄС та України в рамках ПВЗВТ щодо доступу на ринок та національного режиму для послуг Морського транспорту здебільшого відображають зобов’язання сторін в рамках ГАТС. За виключенням національних каботажних перевезень ЄС та Україна мають лібералізовані транскордонне надання послуг з міжнародних вантажних та пасажирських перевезень для Режимів 1 та 2 (ЄС має застереження щодо фідерних послуг). У рамках Режиму 3 ЄС також не бере зобов’язання щодо (а) національних морських каботажних перевезень та (б) заснування зареєстрованої компанії для цілей експлуатації флоту під національним прапором держави заснування. Окрім того, Фінляндія та Хорватія окремо включили свої застереження. Для України Режим 3 лібералізований без застережень.

Угода про асоціацію (Додаток XVII) передбачає можливість взаємного надання сторонами **«режиму внутрішнього ринку»** для послуг з міжнародних морських перевезень за умови виконання Україною усіх зобов’язань щодо нормативно-правового наближення до права ЄС. Така можливість не передбачена Угодами про асоціацію з Молдовою та Грузією. Імплементація зобов’язань Угоди про асоціацію та перспектива інтеграції до внутрішнього ринку ЄС надає можливість реформувати сектор відповідно до європейських та міжнародних норм, збільшити ефективність регулювання у секторі та підвищити його конкурентоспроможність.

Фактори, які стримують розвиток сектору міжнародних морських перевезень та зростання експорту до ЄС, включають: (а) Слабкий прогрес щодо гармонізації та наближення до ключового законодавства ЄС (б) Кризовий стан сектору морських вантажних перевезень через незадовільний стан українського флоту, який складається переважно з морських суден невеликої валової місткості, вік більшої частини яких становить понад 30 років (в) Недофінансування інфраструктури українських морських портів, відставання рівня технологічного та технічного оснащення портів, високі портові збори, недостатній рівень якості послуг (г) Низька ефективність роботи державних служб, включаючи митну і прикордонну службу, значний час оформлення судна на вихід в море та обробки вантажів, недостатній рівень функціонування електронних систем оформлення вантажів та суден і технологій взаємодії з контролюючими органами (г) Неєфективне регуляторне середовище та слабкий судовий захист в Україні, що призводить до скорочення кількості суден, які надають послуги під українським прапором (д) Негативні наслідки окупації Криму Російською Федерацією та блокування Азовського моря.

З метою сприяння експорту вітчизняних послуг та поглиблення інтеграції сектору міжнародного Морського транспорту у внутрішній ринок ЄС рекомендується:

- Актуалізація зобов'язань України щодо наближення законодавства у сфері міжнародних морських перевезень (зокрема, оновлення Доповнення XVII-5) та прискорення наближення законодавства до acquis ЄС з метою запровадження режиму внутрішнього ринку з ЄС.
- Врахування досвіду країн Західних Балкан щодо участі в Європейському транспортному співтоваристві ТСТ в частині міжнародного Морського транспорту, в тому числі щодо регуляторного наближення та умов лібералізації доступу до ринків міжнародних та каботажних морських перевезень ЄС.
- Спрощення адміністративних процедур при здійсненні міжнародних вантажних перевезень у сфері морського транспорту, в т.ч. процедур оформлення суден і вантажів у портах, впровадження електронної товаротransпортної накладної для забезпечення повного електронного оформлення вантажів, спрощення реєстрації суден під українським прапором, а також передачі у концесію об'єктів портової інфраструктури торговельних портів з метою залучення приватних інвестицій тощо.
- Запровадження належного функціонування національного механізму «єдиного морського вікна», а також національного сегмента європейської системи обміну навігаційною інформацією SafeSeaNet при наданні послуг морських портів. Встановлення взаємодії інформаційних систем морських єдиних вікон та SafeSeaNet держав-членів ЄС та національної інформаційної системи «морське вікно».
- Проведення структурних реформ, направлених на подолання факторів, які спонукають український бізнес реалізовувати свою діяльність через створення компаній-резидентів в країнах ЄС та інших країнах. В першу чергу, це стосується сфери судочинства, роботи митниці, податкової служби та правоохоронних органів тощо.

Поштові та кур'єрські послуги. Завдяки глобальній цифровізації, а також через пандемію COVID-19 Поштові та кур'єрські послуги набувають все більшого значення, сектор став невід'ємною частиною розвитку електронної торгівлі. ЄС є ключовим зовнішнім ринком для вітчизняного сектору Поштових та кур'єрських послуг – близько половини усього вітчизняного експорту цих послуг спрямовується до ЄС.

У рамках ПВЗВТ ЄС розширив свої зобов'язання щодо поштових та кур'єрських послуг у Режимі 1, 2, 3 у порівнянні з зобов'язаннями ГАТС/СОТ. Зокрема, ЄС взяв зобов'язання щодо лібералізації для Режимів 1 та 2 (із застереженнями для універсальних послуг), а для Режиму 3 без застережень.

Україна залишила без змін зобов'язання щодо доступу на ринок та національного режиму для надавачів поштових та кур'єрських послуг з ЄС.

Угода про асоціацію (Додаток XVII) передбачає можливість взаємного надання сторонами «режиму внутрішнього ринку» для поштових і кур'єрських послуг за умови виконання Україною усіх зобов'язань щодо нормативно-правового наближення до права ЄС. Така можливість не передбачена Угодами про асоціацію з Молдовою та Грузією.

Значними бар'єрами для нарощування експорту до ЄС для сектору Поштових та кур'єрських послуг є передусім внутрішні обмеження: (а) Слабкий прогрес щодо гармонізації та наближення до ключового законодавства ЄС, (б) Законодавчо неврегульоване питання щодо визначення та відкриття місць міжнародного поштового обміну (ММПО), а також технічно незадовільний стан місць здійснення митних процедур та (в) Тривалі та складні процедури митного оформлення поштових відправлень, повільні темпи ІТ-реформування та цифровізації митної служби.

З метою сприяння експорту вітчизняних послуг та поглиблення інтеграції сектору Поштових та кур'єрських послуг у внутрішній ринок ЄС рекомендується:

- Доопрацювання та ухвалення проекту Закону України “Про поштовий зв'язок”, а також актуалізація зобов'язань України щодо наближення законодавства до законодавства ЄС шляхом оновлення Додатку XVII-4, запровадження системи моніторингу виконання Додатка XVII-4. Це розблокує процес підготовки та імплементації ряду нормативно-правових актів, необхідних для подальшого виконання Україною зобов'язань із гармонізації законодавства із законодавством ЄС у секторі Поштових та кур'єрських послуг та отримання режиму внутрішнього ринку з ЄС.
- Суттєве посилення юридичних та технологічних вимог до ММПО та ЦСС, та покращення якості наданих послуг. Подолання «правового вакууму» у визначенні контролю місць здійснення митних процедур з боку державних органів.
- Завершення ІТ-реформування та цифровізації митниці, автоматизація процесів обміну даними та інтеграція електронних систем між поштою та митницею - дозволить ідентифікувати отримувачів та впровадити комплексні інструменти контролю сірого імпорту, сприятиме пришвидшенню процесів проходження відправлення через кордон.
- Переведення усіх процесів поштових операторів та експрес-перевізників у електронний формат, відповідна зміна нормативно-правової бази, підписання митницею міжвідомчих угод з великими онлайн маркетплейсами інших країн, що б сприяло розвитку транскордонної електронної комерції.

Комп'ютерні послуги. Сектор ІТ в Україні демонструє динамічний розвиток протягом останніх років з високими темпами зростання експорту, в т.ч на ринок ЄС. Роль ринку ЄС для сектору є значною і поступово зростає, адже більше 40% вітчизняного експорту Комп'ютерних послуг спрямовується на ринок ЄС (46% у 2020 р.). Середні річні темпи зростання експорту Комп'ютерних послуг до ЄС перевищили 30% у 2017-2020 роках, а обсяг експорту цих послуг до ЄС досягнув 1,1 млрд. дол. США у 2020 р., що у 2,8 разів вище рівня 2013 року.

У рамках ПВЗВТ ЄС лібералізував для України умови для заснування підприємницької діяльності та транскордонне надання комп'ютерних послуг у Режимі 1,2,3, які були нелібералізовані чи обмежені для деяких членів ЄС у рамках ГАТС. А також ЄС частково лібералізував (із застереженнями) умови в'їзду та тимчасового перебування в ЄС постачальників договірних послуг та незалежних фахівців, які надають комп'ютерні послуги (Режим 4). У рамках ПВЗВТ Україна надає повністю лібералізовані для комп'ютерних послуг з ЄС у Режимі 1,2,3 та для тимчасового перебування постачальників договірних послуг та незалежних фахівців з ЄС без застережень. При

цьому Угода про асоціацію ЄС-Україна не містить окремих зобов'язань щодо наближення законодавства для сектору комп'ютерних послуг.

Попри позитивну динаміку розвитку сектору, існують проблеми, які стримують його розвиток та потенційно можуть призвести до сповільнення/скорочення експорту послуг у майбутньому. З іншого боку, учасники ринку зазначали такі обмеження, що стримують експорт до ЄС, зокрема, обмеження щодо доступу іноземних компаній та обмеження щодо переміщення робочої сили. Проте ключовими проблемами є внутрішні проблеми на рівні сектору та національному рівні: (а) Секторальні аспекти: українська індустрія ІТ починає відчувати нестачу кваліфікованих спеціалістів. (б) Несприятливе національне бізнес середовище, в т.ч. низький рівень забезпечення верховенства права, непередбачуваність податково-економічної політики (намагання збільшити податкові зобов'язання галузі) та нестабільна політична ситуація загалом та (в) низький рівень захисту прав інтелектуальної власності.

З метою сприяння експорту вітчизняних послуг та поглиблення інтеграції сектору Комп'ютерних послуг у внутрішній ринок ЄС рекомендується:

- Підвищення передбачуваності та прозорості державної політики у секторі ІТ. Запобігання непрогнозованому збільшенню регуляторно-податкового тиску на галузь.
- Проведення структурних реформ, направлених на подолання факторів, які спонукають український бізнес реалізовувати свою діяльність через створення компаній-резидентів у країнах ЄС, не пов'язаних з українськими. В першу чергу, це стосується сфери судочинства, митниці, податкової та правоохоронних органів.
- Підвищення ефективності системи охорони інтелектуальної власності, зокрема щодо піратства у сфері програмного забезпечення. Така ситуація є додатковою причиною, яка спонукає українські компанії реєструватися за кордоном та реєструвати там права інтелектуальної власності.

Вступ

Угодою про асоціацію між Україною та Європейський союз (ЄС) передбачено проведення всебічного огляду досягнення цілей Угоди через п'ять років з дати набрання нею чинності (Стаття 481 Розділу VII Угоди про асоціацію). 11 лютого 2021 року під час сьомого засідання Ради асоціації Україна-ЄС сторони підтвердили своє зобов'язання щодо проведення всебічного огляду досягнення цілей Угоди та початку консультацій щодо подальшої лібералізації торгівлі в рамках Поглибленої та всеохоплюючої зони вільної торгівлі між Україною та ЄС (ПВЗВТ).⁴ Сторони також домовились, що кожна сторона проведе внутрішню оцінку досягнення цілей Угоди, яка буде представлена на Саміті Україна-ЄС у 2021 році.

Даний звіт презентує результати першого етапу дослідження щодо оцінки загальних результатів застосування Угоди про асоціацію та ПВЗВТ з ЄС в частині торгівлі послугами. На другому етапі буде проведено детальний аналіз поточних бар'єрів доступу на ринок ЄС та можливостей подальшої лібералізації торгівлі з ЄС для визначених пріоритетних секторів.

Зокрема, в Розділі 1 представлено огляд основних зобов'язань України та ЄС щодо лібералізації торгівлі послугами в рамках ПВЗВТ, аналізується, як змінилися зобов'язання сторін у рамках ПВЗВТ у порівнянні з їхніми зобов'язаннями в рамках Світової організації торгівлі (СОТ), а саме Генеральної угоди про торгівлю послугами (ГАТС). Розділ 2 містить детальний аналіз динаміки та структури двосторонньої торгівлі послугами між Україною та ЄС під час дії ПВЗВТ, а також динаміки попиту на різні види послуг на ринку ЄС та виробничого й експортного потенціалу українського сектору послуг. Також визначено шість пріоритетних секторів послуг, які є перспективними для подальшого нарощування експорту з України в країни ЄС, відіграють важливу роль для української економіки і на ці послуги існує зростаючий попит в ЄС.

Розділ 1. Огляд основних положень ПВЗВТ щодо лібералізації торгівлі послугами

У цьому розділі представлено огляд основних зобов'язань України та ЄС щодо лібералізації торгівлі послугами в рамках ПВЗВТ. Крім того, у розділі аналізується, як змінилися зобов'язання сторін у рамках ПВЗВТ у порівнянні з їхніми зобов'язаннями в рамках Світової організації торгівлі (СОТ), а саме Генеральної угоди про торгівлю послугами (ГАТС), та які обмеження і застереження все ще залишаються у двосторонній торгівлі послугами між Україною та ЄС згідно з графіками ПВЗВТ.

Ключові висновки:

- **ЄС розширив свої зобов'язання щодо лібералізації доступу на ринок і національного режиму для українських постачальників послуг** в Режимі 1, 2, 3 для окремих секторів - у порівнянні із зобов'язаннями ЄС у рамках СОТ/ГАТС.
- **Разом з тим, ЄС та його держави-члени все ще зберігають значну кількість застережень у рамках ПВЗВТ для Режимів 1, 2, 3.** Їхня кількість є значно більшою у порівнянні з переліком застережень України, що пояснюється тим, що Україна використала

⁴ <https://www.consilium.europa.eu/en/meetings/international-ministerial-meetings/2021/02/11/>

ліберальний підхід до своїх зобов'язань за ГАТС і має незначну кількість застережень на рівні СОТ у порівнянні з країнами ЄС.

- Найбільше застережень у рамках ПВЗВТ ЄС залишив для професійних, фінансових, транспортних послуг тощо. При цьому ЄС повністю **лібералізував транскордонне надання** комп'ютерних та пов'язаних з ними послуг, послуг з будівництва, поштових і кур'єрських послуг (у Режимі 1, 2). Також ЄС **лібералізував умови заснування підприємницької діяльності** (Режим 3) без секторальних застережень для: послуг зв'язку, послуг з будівництва та послуг з охорони довкілля.
- Перелік 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.
- У рамках ПВЗВТ відбулася лише часткова лібералізація тимчасового в'їзду і перебування для таких категорій фізичних осіб, які надають послуги (Режим 4): основного персоналу, який включає бізнес-відвідувачів та внутрішньокорпоративні переведення; продавців бізнес-послуг; випускників-стажерів (для усіх секторів без застережень); а також постачальників договірних послуг для певних секторів (18 секторів) з врахуванням вимог та застережень сторін; незалежних фахівців для певних секторів (6 секторів) з врахуванням вимог та застережень сторін. **Держави-члени ЄС застосовують значну кількість застережень** щодо умов в'їзду та перебування фізичних осіб з України (постачальників договірних послуг і незалежних фахівців) у вказаних секторах, зокрема вимогу щодо підтвердження економічної необхідності, вимогу щодо проживання. Разом з тим, **кількість застережень України є значно меншою**.
- Для чотирьох секторів послуг Угода про асоціацію передбачає високий рівень нормативно-правового наближення між сторонами, а також можливість **надання сторонами режиму внутрішнього ринку для цих секторів** (Додаток XVII), а саме для: поштових та кур'єрських послуг; телекомунікаційних послуг; фінансових послуг; міжнародного морського транспорту.
- Угода про асоціацію/ПВЗВТ передбачає регулярний перегляд Комітетом асоціації у торговельному складі **переліків зобов'язань сторін** щодо транскордонного надання послуг та заснування підприємницької діяльності (в т.ч. законодавчої бази, умов та перешкод) і проведення переговорів з метою **розширення положень Глави 6** (Статті 96 та 89).

Угода про асоціацію передбачає поступову взаємну лібералізацію умов заснування підприємницької діяльності й торгівлі послугами, а також співробітництва в галузі електронної торгівлі (див. Глава 6 «Заснування підприємницької діяльності, торгівля послугами та електронна торгівля» Розділу IV, Додатки XVI-A - XVI-F).⁵

Зобов'язання сторін щодо лібералізації в рамках Глави 6 стосуються трьох основних напрямків, які відповідають чотирьом способам/режимам міжнародного надання послуг Угоди СОТ /ГАТС:

- **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*);

⁵ https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/984_011#n193

- **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*).

Зобов'язання сторін щодо лібералізації торгівлі послугами (Додатки XVI-A - XVI-F) в Режимах 1, 2, 4 сформовані **за позитивним переліком** – тобто сторони беруть на себе зобов'язання щодо лібералізації тільки в зазначених в переліку секторах із врахуванням певних застережень сторін (не зазначені в переліку сектори не лібералізуються). Зобов'язання в Режимі 3 складені **за негативним переліком**, коли сторони застосовують застереження тільки до зазначених у переліку секторів і країн, а для решти секторів і країн, що не увійшли у перелік, діють загальні зобов'язання з лібералізації без обмежень.

Застереження сторін стосуються різних **обмежень/виключень щодо доступу до ринку чи національного режиму**, право на які залишає за собою кожна сторона. Застереження застосовуються на рівні **ЄС у цілому** (діють для всіх держав-членів ЄС) і **окремих держав-членів ЄС** (діють тільки для зазначеної країни ЄС). Також застереження поділяються на **горизонтальні** (застосовуються до всіх секторів або підсекторів) й **секторальні** застереження (до окремих секторів чи підсекторів). Перелік застережень, зокрема, включає специфічні вимоги та обмеження щодо доступу до ринку та національного режиму для окремих видів діяльності/секторів. Також у переліку застережень зазначаються сектори/види діяльності, що залишаються **нелібералізовані (незв'язані - unbound)** – тобто не зв'язані зобов'язаннями щодо доступу на ринок, національного режиму та режиму найбільшого сприяння (тому у цих секторах можливе застосування різних видів обмежень і вимог щодо доступу на ринок).

Варто зазначити, що застереження сторін не включають заходи, пов'язані з вимогами й процедурами щодо кваліфікації, технічних стандартів, ліцензування, якщо вони **не є обмеженнями доступу до ринку чи обмеженнями національного режиму** у значенні статей 93 і 94 Угоди про асоціацію. Тобто зазначається, що такі заходи як, наприклад, необхідність отримання ліцензії, зобов'язання щодо універсального обслуговування, необхідність визнання кваліфікації у регульованих секторах, необхідність скласти спеціальні іспити, у т.ч. мовні, інші недискримінаційні вимоги можуть застосовуватися до інвесторів іншої сторони.⁶

1.1. Зобов'язання щодо транскордонного надання послуг та заснування підприємницької діяльності

- **Заснування підприємницької діяльності (Режим 3 ГАТС)**

ЄС і Україна надають право засновувати юридичні та фізичні особи, щоб здійснювати економічну діяльність на території іншої країни. Для підприємств це передбачає право розпочинати та здійснювати економічну діяльність шляхом створення, зокрема придбання, юридичної особи та/або створення філії чи представництва; для фізичних осіб – здійснення діяльності як самозайняті особи або створення підприємств, зокрема акціонерні товариства, які вони контролюють.⁷

Україна та ЄС забезпечують **національний режим та режим найбільшого сприяння (РНС)** щодо заснування та діяльності дочірніх підприємств, філій та представництв юридичних осіб іншої

⁶ https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/984_a11#n8

⁷ https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/984_011#n193

сторони відповідно до негативного переліку секторів⁸ та з врахуванням застережень, зазначених у Додатках XVI-A та XVI-D (Стаття 88). **Національний режим та режим найбільшого сприяння (РНС)** означають, що сторони забезпечують умови, що є не менш сприятливими за ті, які застосовуються до їхніх власних підприємств або підприємств будь-якої третьої сторони залежно від того, які із них є більш сприятливими.⁹

Крім того, Україна та ЄС погодилися не вживати жодних нових дискримінаційних заходів, що впливають на створення на їхніх територіях або діяльність юридичних осіб іншої сторони (вже створеної) у порівнянні з їхніми власними юридичними особами.

- **Транскордонне надання послуг (Режими 1, 2 ГАТС)**

ЄС і Україна зобов'язалися надавати **доступ до ринків і національний режим** послугам і постачальникам послуг іншої сторони у зазначених секторах (позитивний перелік) і на умовах, що не є гіршими, ніж описані у Додатках XVI-B та XVI-E до Глави 6 (з врахуванням застережень сторін).¹⁰ **Національний режим** означає, що у лібералізованих секторах сторони забезпечують умови для послуг і постачальників послуг іншої сторони, що є не менш сприятливими за ті, які застосовуються до їхніх власних подібних послуг та підприємств (Стаття 94).¹¹

У лібералізованих секторах Україна і ЄС не можуть застосовувати чи вводити нові обмеження (такі як кількісні квоти, монополії, ексклюзивні постачальники послуг, вимоги перевірки економічних потреб, якщо це не передбачено у Додатках XVI-B та XVI-E) щодо: а) кількості постачальників послуг; б) загальної вартості транзакцій або активів у рамках надання послуг; с) загальної кількості операцій із надання послуг, загального обсягу виробництва послуг (Стаття 93).¹²

- **Горизонтальні та секторальні зобов'язання ЄС (Режими 1, 2, 3 ГАТС)**

Згідно з Додатками XVI-A - XVI-F Угоди про асоціацію, кількість застережень **ЄС та його держав-членів у рамках ПВЗВТ для Режимів 1, 2, 3 є значно більшою у порівнянні з переліком застережень України** (в т.ч. перелік нелібералізованих/unbound секторів). Це пояснюється тим, що Україна використала ліберальний підхід до своїх зобов'язань за Генеральною угодою про торгівлю послугами (ГАТС) в рамках вступу до Світової організації торгівлі (СОТ) у 2008 р., і має незначну кількість застережень на рівні СОТ у порівнянні з країнами ЄС.

Разом з тим, зобов'язання ЄС щодо доступу на ринок і національного режиму для Режимів 1, 2, 3 в рамках ПВЗВТ **загалом є ширшими у порівнянні із зобов'язаннями ЄС у рамках СОТ/ГАТС**, тобто передбачають **більш ліберальні умови доступу на європейські ринки для українських постачальників послуг**. Важливо зазначити, що країни-члени СОТ (в т.ч. країни ЄС) можуть на практиці застосовувати торговельні режими щодо послуг, що є більш ліберальними у порівнянні із їхніми зв'язаними зобов'язаннями у графіках ГАТС.¹³ Разом з тим, ПВЗВТ закріпила/зв'язала ширші зобов'язання сторін (особливо це стосується ЄС) і цим збільшила передбачуваність та визначеність умов торгівлі послугами між Україною та ЄС.

⁸ **Виятки:** Зобов'язання у Режимі 3 поширюються на всі сектори, крім гірничодобувної промисловості, аудіовізуального, національного морського каботажу, переробки ядерних матеріалів, зброї та боєприпасів, та більшості послуг повітряного транспорту (Стаття 87).

⁹ <https://3dcftas.eu/ua/publications/deepening-eu-ukrainian-relations-what-why-and-how-2>

¹⁰ **Виятки:** Зобов'язання у Режимі 1, 2 **не поширюються** на аудіовізуальні послуги, морські каботажні служби та більшість послуг повітряного транспорту (Стаття 92).

¹¹ https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/984_011#n193

¹² https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/984_011#n193

¹³ <https://www.oecd-ilibrary.org/docserver/fec5c901-en.pdf?expires=1625990997&id=id&accname=guest&checksum=0D9BF7E78E84D2876AA890BD13FCFBE6>

Зокрема, згідно з аналізом СОТ¹⁴, відбулося розширення зобов'язань ЄС щодо доступу на ринки ЄС та національного режиму в рамках Режимів 1, 2, та 3 для переважної більшості секторів послуг (за окремими винятками - аудіовізуальні послуги, космічний транспорт тощо, для яких умови не змінилися).¹⁵ Це було забезпечено через: зменшення кількості застережень ЄС щодо України, збільшення кількості лібералізованих видів діяльності/секторів послуг, розширення географічного покриття для лібералізованих секторів послуг завдяки окремим державам-членам ЄС, ін.¹⁶

- Горизонтальні зобов'язання ЄС

ЄС загалом включив ті ж самі горизонтальні застереження до ПВЗВТ, що включені до його графіку ГАТС. На рівні ЄС включені 3 горизонтальні застереження для заснування підприємницької діяльності (Режиму 3 ГАТС), а більша частина горизонтальних застережень включені на рівні окремих держав-членів ЄС (Додаток XVI-A). Зокрема, ЄС залишає за собою право зберігати державні монополії або надавати ексклюзивні права приватним операторам на економічну діяльність, яка вважається комунальною. ЄС також залишає за собою право надавати різний режим дочірнім компаніям українських компаній, створеним в ЄС, та філіям чи агентствам українських компаній. У деяких державах-членах ЄС вимагається реєстрація в ЄС (створення юридичної особи) для цілей заснування підприємницької діяльності в окремих секторах послуг. Горизонтальні застереження окремих держав-членів ЄС стосуються інвестицій і типів заснування та придбання нерухомості, зокрема обмежують придбання сільськогосподарських, лісових та прикордонних земель для іноземних громадян та компаній, ін.¹⁷

- Секторальні зобов'язання ЄС

У рамках ПВЗВТ ЄС взяв зобов'язання щодо **транскордонного надання послуг (Режимів 1 та 2)** в 11 секторах, зокрема у 90 зі 155 підсекторів Класифікації сектору послуг СОТ.¹⁸ ЄС у цілому та окремі держави-члени зберігають численні застереження щодо транскордонного надання послуг з Україною (Режими 1, 2 ГАТС), найбільше з яких зафіксовано для професійних, фінансових, транспортних послуг тощо. При цьому ЄС повністю лібералізував транскордонне надання комп'ютерних та супутніх послуг, послуг з будівництва, поштових і кур'єрських послуг (у Режимі 1, 2) – див. Таблицю 1.

ЄС також має значну кількість секторальних застережень для **заснування підприємницької діяльності (Режиму 3)**, які в першу чергу стосуються 16 підсекторів для 7 секторів. Більшість із цих застережень застосовуються на рівні окремих країн ЄС. Вони, зокрема, включають вимоги щодо проживання та обмеження іноземного капіталу, ін. Крім того, є сектори, де **немає секторальних застережень ЄС для Режиму 3**, а саме: послуги зв'язку, послуги з будівництва та послуг з охорони довкілля.¹⁹

¹⁴ Аналіз був зроблений СОТ у 2017 р. – він порівнює зобов'язаннями ЄС за Угодою про асоціацію та зведеним графіком ГАТС для ЄС-25.

¹⁵ <https://docs.wto.org/dol2fe/Pages/SS/directdoc.aspx?filename=q:/WT/REG/353-1.pdf&Open=True>

¹⁶ <https://docs.wto.org/dol2fe/Pages/SS/directdoc.aspx?filename=q:/WT/REG/353-1.pdf&Open=True>

¹⁷ https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/984_011#n698

¹⁸ <https://docs.wto.org/dol2fe/Pages/SS/directdoc.aspx?filename=q:/WT/REG/353-1.pdf&Open=True>

¹⁹ <https://docs.wto.org/dol2fe/Pages/SS/directdoc.aspx?filename=q:/WT/REG/353-1.pdf&Open=True>

Таблиця 1. Огляд основних змін у зобов'язаннях ЄС щодо послуг у рамках ПВЗВТ для Режимів 1,2,3 ГАТС/СОТ (дані отримані зі Звіту СОТ щодо ПВЗВТ Україна-ЄС²⁰)

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.

²⁰ <https://docs.wto.org/dol2fe/Pages/SS/directdoc.aspx?filename=q:/WT/REG/353-1.pdf&Open=True>

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 децю 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 з охорони довкілля	
Послуги з охорони довкілля	Режим 1 залишається в основному незв'язаним, що значною мірою відображає графік ГАТС. У Режимі 1 ЄС взяв зобов'язання лише щодо консультаційних послуг з охорони довкілля. ЄС взяв на себе всі зобов'язання щодо Режимів 2 та 3, де для деяких країн (Кіпр, Мальта та Польща) не було зобов'язань згідно з 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 водний транспорт, трубопровідний, повітряний транспорт	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 підсекторах послуги з перевезення пасажирів та вантажів залишаються в основному незв'язаними, 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

²¹ **За винятком** послуг ремонту і техобслуговування літаків, продажу і маркетингу послуг повітряного транспорту, послуг комп'ютерного бронювання та інших допоміжних послуг для послуг повітряного транспорту, таких, як послуги наземного обслуговування, послуги оренди літаків з екіпажами та послуги експлуатації аеропортів.

	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	
	ЄС взяв усі зобов'язання в Режимі 2 , який згідно з ГАТС є незв'язаними або обмеженим 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: Світова організація торгівлі, 2017²²

- **Горизонтальні та секторальні зобов'язання України (Режими 1, 2, 3 ГАТС)**

- **Горизонтальні зобов'язання України**

Україна залишила право щодо придбання земель сільськогосподарського призначення та лісів для своїх громадян (включене в графік ГАТС). Також Україна додала нові горизонтальні застереження: а) право вимагати отримання дозволу для іноземців, які бажають придбати або взяти в оренду нерухомість б) обмеження участі іноземних державних підприємств та установ у приватизації українських підприємств, зокрема, заборона участі тих, у кого державна власність іноземних держав перевищує 25% (Додаток XVI-D).

- **Секторальні зобов'язання України**

Згідно з аналізом СОТ, 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) – див. Таблицю 2.²³

Для **Режиму 3** Україна вказала 16 застережень, з них три мають горизонтальне застосування. Секторальні застереження в Режимі 3 стосуються нотаріальних, освітніх, фінансових, поштових і кур'єрських, транспортних, медичних й стоматологічних послуг, ін.

²² <https://docs.wto.org/dol2fe/Pages/SS/directdoc.aspx?filename=q:/WT/REG/353-1.pdf&Open=True>

²³ <https://docs.wto.org/dol2fe/Pages/SS/directdoc.aspx?filename=q:/WT/REG/353-1.pdf&Open=True>

Таблиця 2. Огляд основних змін у зобов'язаннях України щодо послуг у рамках ПВЗВТ для Режимів 1,2,3 ГАТС/СОТ

Сектор послуг	Зобов'язання України в 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 Режимі 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: Світова організація торгівлі, 2017

<https://docs.wto.org/dol2fe/Pages/SS/directdoc.aspx?filename=q:/WT/REG/353-1.pdf&Open=True>

1.2. Зобов'язання щодо тимчасового перебування на їхній території фізичних осіб для цілей економічної діяльності

У рамках ПВЗВТ відбулася часткова лібералізація тимчасового в'їзду і перебування для таких категорій фізичних осіб, які надають послуги (Режим 4 ГАТС):

- Основного персоналу, який включає бізнес-відвідувачів та внутрішньокорпоративні переведення (персонал, переведений в межах корпорації) – термін перебування до 3 років (для усіх секторів без застережень).

- Продавців бізнес-послуг – до 90 днів протягом року (для усіх секторів без застережень).
- Випускників-стажерів - максимум 1 рік (для усіх секторів без застережень).
- Постачальників договірних послуг для певних секторів (18 секторів) з врахуванням вимог Статті 101 та застережень сторін (Додатки XVI-C та XVI-F) – максимум 6 місяців.
- Незалежних фахівців для певних секторів (6 секторів) з врахуванням вимог Статті 102 та застережень сторін (Додатки XVI-C та XVI-F) – максимум 6 місяців.

ПВЗВТ передбачає **лібералізацію в'їзду постачальників договірних послуг** у 18 секторах: юридичні, бухгалтерські, консультаційні щодо оподаткування, архітектурні, інженерні, комп'ютерні, наукові дослідження, реклама, управлінське консультування, послуги, пов'язані з управлінським консультуванням, технічні випробування та аналіз, наукові послуги та послуги з технічного консультування, технічне обслуговування та ремонт обладнання, перекладу, роботи з дослідження місцевості, екологічні, послуги туристичних агентства та туроператорів, розважальні.²⁴ При цьому повинні виконуватися умови та застереження, що викладені у Статті 101 та Додатках XVI-C та XVI-F. Зокрема, ці умови включають: наявність договору (фізичні особи повинні бути залучені до надання послуг на тимчасовій основі як працівники юридичної особи, яка підписала договір про надання послуг на термін, що не перевищує 12 місяців, та інші умови), стаж роботи за спеціальністю не менше 3 років, відповідна освіта або кваліфікація, ін.

ПВЗВТ передбачає **лібералізацію в'їзду незалежних фахівців** для надання послуг у 6 секторах: юридичних, архітектурних, інженерних, комп'ютерних та пов'язаних з ними послуг, послуг з управлінського консультування, послуг з перекладу. При цьому повинні виконуватися умови та застереження, що викладені у Статті 102 та Додатках XVI-C та XVI-F. Зокрема, ці умови включають: надання послуг на тимчасовій основі у якості самозайнятих осіб, зареєстрованих на території іншої Сторони, наявність договору про надання послуг на період, що не перевищує 12 місяців, досвід роботи за спеціальністю не менше 6 років, ін.

Крім того, відповідно до Додатків XVI-C та XVI-F, **держави-члени ЄС застосовують значну кількість застережень** щодо умов в'їзду та перебування фізичних осіб з України, що постачають послуги у вказаних секторах (постачальників договірних послуг і незалежних фахівців), зокрема вимогу щодо підтвердження економічної необхідності, вимогу щодо проживання. Разом з тим, **кількість застережень України є значно меншою** і стосується послуг у сфері розробок і досліджень, а також розважальних послуг.²⁵

Також Угода врегульовує питання ліцензування у торгівлі послугами (Статті 104-105) та взаємного визнання сторонами професійних кваліфікацій надавачів послуг (Стаття 106). Зокрема, ліцензування повинно здійснюватися на основі прозорих, чітких і неупереджених критеріїв. Також передбачається взаємне визнання професійних кваліфікацій надавачів послуг, вимог, ліцензій на основі достатнього рівня відповідності між правилами сторін щодо видачі дозволів, надання ліцензії, діяльності та сертифікації постачальників послуг.

1.3. Режим внутрішнього ринку та регуляторне наближення

Для чотирьох секторів послуг Угода про асоціацію передбачає **високий рівень нормативно-правового наближення між сторонами**, а також можливість **надання сторонами режиму внутрішнього ринку** (Додаток XVII), а саме для таких секторів:

²⁴ **Виятки:** аудиторські послуги, медичні, стоматологічні, ветеринарні, дослідження та розробки, комп'ютерні та супутні послуги, послуги, що надаються медичним персоналом, а також деякі ділові послуги (рекламні).

²⁵ <https://docs.wto.org/dol2fe/Pages/SS/directdoc.aspx?filename=q:/WT/REG/353-1.pdf&Open=True>

- Поштові та кур'єрські послуги
- Телекомунікаційні послуги
- Фінансові послуги
- Міжнародний морський транспорт.

Режим внутрішнього ринку означає **відсутність будь-яких обмежень** щодо свободи заснування юридичних осіб України та ЄС і надання послуг на території іншої сторони. Для сектору, що отримав режим внутрішнього ринку, будуть скасовані застереження ЄС і України щодо доступу до ринку й національного режиму, зазначені у відповідних переліках – це додатковий взаємний доступ до ринків (Стаття 4 (3) Додатку XVII). Тобто до юридичних осіб однієї сторони буде застосовуватися такий самий правовий режим і права, як і до юридичних осіб іншої сторони.²⁶

Додаток XVII Угоди містить перелік відповідного законодавства ЄС для адаптації у кожному секторі, встановлює правила запровадження й виконання Україною законодавства ЄС у цих секторах, а також порядок оцінки та моніторингу ЄС імплементації Україною ухваленого законодавства. За результатами процедури комплексної оцінки транспонування та імплементації Україною законодавства ЄС Комітет асоціації у торговельному складі може прийняти рішення про надання сторонами **режиму внутрішнього ринку** для відповідних секторів послуг.

1.4. Перегляд зобов'язань щодо торгівлі послугами в рамках ПВЗВТ

Угода про асоціацію/ПВЗВТ має на меті подальшу **поступову лібералізацію транскордонного постачання послуг між Україною та ЄС**. Зокрема, для цього передбачається, що Комітет асоціації у торговельному складі регулярно переглядає переліки зобов'язань сторін щодо транскордонного надання послуг (Стаття 96). Зазначається, що цей перегляд повинен враховувати прогрес, досягнутий Україною у транспонуванні, впровадженні та забезпеченні виконання законодавства ЄС, та його вплив на усунення перешкод для транскордонного надання послуг між сторонами.²⁷

Також передбачено проведення огляду законодавчої бази, умов та перешкод, які виникли на шляху **заснування підприємницької діяльності**, а також проведення переговорів для подолання таких перешкод з метою **розширення положень Глави 6** (Стаття 89).

²⁶ <https://3dcftas.eu/ua/publications/deepening-eu-ukrainian-relations-what-why-and-how-2>

²⁷ https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/984_011#n193

Розділ 2. Аналіз динаміки торгівлі послугами між Україною та ЄС у рамках ПВЗВТ

У цьому розділі аналізується динаміка та поточні тенденції торгівлі послугами між Україною та ЄС у рамках ПВЗВТ. Аналіз проводиться за період 2013-2020 рр. як на високому рівні агрегації даних щодо торгівлі послугами, так і на рівні окремих секторів та підсекторів послуг, а також географічних особливостей зовнішньої торгівлі послугами.

Ключові висновки:

- Експорт та імпорт послуг України в період 2013-2020 років демонстрували тенденції, пов'язані з загальним станом розвитку української економіки. Одним з наслідків політичної та економічної криз 2014-2015 років стало драматичне падіння обсягів міжнародної торгівлі товарами та послугами України, в тому числі й з ЄС. Відтак, обсяг експорту послуг до ЄС впав до мінімального значення у 2,9 млрд дол. США у 2015 році, а імпорту - до 2,4 млрд дол. США у 2016 році.
- ПВЗВТ, яка є частиною Угоди про асоціацію між Україною та ЄС, набула чинності 1 січня 2016 року, загалом сприяла відновленню і зростанню торгівлі послугами. Відновлення докризових обсягів експорту послуг до ЄС зайняло 4 роки, тому у порівнянні з 2013 роком він зріс лише на 6,5% та становив 4,5 млрд дол. США у 2019. У 2020 році експорт послуг до ЄС втримався на рівні 2019 р.
- Водночас імпорт європейських послуг все ще залишається нижчим за докризовий рівень. У 2019 році обсяг імпорту послуг з ЄС відновився до 3,7 млрд дол. США, що на 11,5% менше за показник 2013 року. У 2020 році імпорт послуг з ЄС до України знову впав на більше, ніж 20%.
- ЄС став основним торговельним партнером України щодо експорту та імпорту послуг. У порівнянні з 2013 р. спостерігається тенденція до поступового зростання частки ЄС в експорті послуг України.
- До основних напрямів українського експорту послуг серед країн ЄС належать Німеччина, Велика Британія, Польща, Кіпр та Нідерланди.

2.1 Загальні тенденції торгівлі послугами між Україною та ЄС

Торгівля послугами відіграє важливу роль у загальній міжнародній торгівлі України і її значення поступово зростає. За даними Державної служби статистики України (ДССУ), у 2020 році послуги забезпечили 19,2% усього експорту (11,4 млрд. дол. США) та 9,5% усього імпорту України (5,7 млрд.дол. США з).²⁸

Торгівля послугами є «одним із головних факторів, що сприяє інклюзивному зростанню та сталому розвитку країни»²⁹. Послуги є також ключовим елементом для переміщення товарів через кордони. Динаміка торгівлі послугами значною мірою залежить від загальної динаміки економічного розвитку та ділової активності країни, а також торгівлі товарами.

²⁸ Для уникнення подвійного обліку обсяги товарів та послуг з країнами ЄС розраховані за формулою: усього (товари і послуги) = товари + послуги – вартість послуг з переробки товарів з метою реалізації за кордоном.

²⁹ <https://me.gov.ua/Documents/Detail?lang=uk-UA&id=4cc5f0f5-e858-46d1-80a0-55f0dca4d575&title=VnutrishnReguliuванняUSferiPoslug>

У 2014-2015 роках українська економіка пережила руйнівну кризу, пов'язану з політичними заворушеннями, окупацією Криму та військовою агресією Росії у Донецькій та Луганській областях. У 2014 році ВВП впав на 6,6%, тоді як річна інфляція склала майже 25%. Наступного року економіка ще більше зменшилася - на 9,8%, а інфляція прискорилася до 43,3%.

Протягом 2016-2019 років економіка України стабілізувалась і поступово відновлювалася завдяки важливим реформам (фіскальна консолідація, перехід на гнучкий валютний курс і суворі монетарна політика, реструктуризація банківського сектору, реформа енергетичних ринків, прозорість державних закупівель, децентралізація, податкова реформа), відновленню та переорієнтації експорту на нові ринки, відновленню споживчого попиту тощо. Проте економічне зростання було повільним (3,4% у 2018 році та 3,2% у 2019 році)³⁰, а економіка все ще не відновилася до докризового рівня.³¹ За даними Світового банку, у 2019 році номінальний ВВП на душу населення становив 3,66 тисячі дол. США у порівнянні з 4 тис. дол. США у 2013 році.³²

Однак навіть таке повільне зростання обернулося спадом у 2020 році через епідемію COVID-19 та пов'язані з нею обмежувальні заходи. Загалом ВВП України впав на 4% з прогнозами щодо помірного відновлення у 2021 році.

Відповідно, експорт та імпорт послуг України в період 2013-2020 років демонстрували тенденції, пов'язані з загальним станом української економіки. За даними ДССУ, експорт послуг впав з 14,2 млрд доларів США у 2013 році до 9,7 млрд доларів США у 2015 році (Рисунок 2.1.1). Імпорт послуг демонстрував падіння на рік довше – з 7,5 млрд доларів США у 2013 році до 5,3 млрд доларів США у 2016 році. Хоча дані НБУ³³ відрізняються, в цілому вони демонструють аналогічну тенденцію.

Протягом 2016-2019 років обсяги зовнішньої торгівлі послугами України поступово відновлювалися. За даними ДССУ, у 2019 році загальний обсяг експорту послуг навіть перевищив рівень докризового 2013 року (15,6 млрд доларів США), у той час, як імпорт склав 92% від обсягу 2013 року. Проте необхідно врахувати, що у 2019 році відбувся стрибок експорту послуг трубопровідного транспорту до Російської Федерації (РФ) (ці послуги наразі становлять понад 90% всього експорту послуг з України до РФ), що стало значним відхиленням від загальної тенденції (загальний експорт послуг у РФ: 2018 р. - 3,3 млрд дол. США, 2019 р. - 6,2 млрд дол. США, 2020 р. - 2,6 млрд дол. США). У 2020 р. відбулося скорочення загального експорту послуг до 11,4 млрд доларів США та імпорту - до 5,7 млрд доларів США. Скорочення відбулося, як внаслідок повернення до стабільної тенденції після стрибка експорту послуг до РФ, так і внаслідок впливу кризи 2020 року.

³⁰ <https://data.worldbank.org/indicator/NY.GDP.MKTP.KD.ZG?locations=UA>

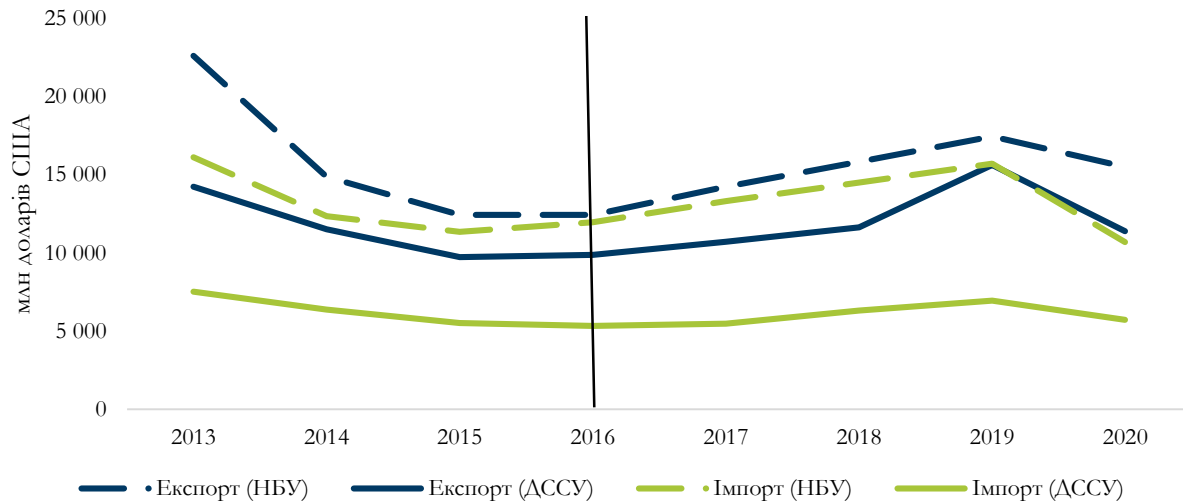
³¹ <https://data.worldbank.org/indicator/NY.GDP.MKTP.CD?locations=UA>

³² <https://data.worldbank.org/indicator/NY.GDP.PCAP.CD?locations=UA>

³³ Різниця в обсягах зовнішньої торгівлі виникає через відмінності у методології оцінки зовнішньої торгівлі НБУ та ДССУ. Ведення зовнішньої торгівлі послугами здійснюється згідно з методологічними рекомендаціями Статистичного відділу ООН "Керівництво зі статистики міжнародної торгівлі послугами". Існування розбіжностей між даними Держстату та Національного банку пов'язано з різними методологічними підходами (у частині охоплення та класифікації), використанням різних джерел інформації. **Головними джерелами інформації для складання статті "Послуги" платіжного балансу є дані банківської звітності про операції з нерезидентами (International Transactions reporting System) і дані квартальної статистичної звітності Держстату про експорт-імпорт послуг.**

Національний банк складає статистику зовнішнього сектору на основі щостороннього видання Керівництва з платіжного балансу та міжнародної інвестиційної позиції (МВФ, 2009). Концептуальна основа статистики зовнішнього сектору погоджена з Системою національних рахунків 2008, "Керівництвом зі статистики державних фінансів" (МВФ, 2014) та Керівництвом з грошово-кредитної та фінансової статистики і довідника зі складання (МВФ, 2016). Джерелом інформації є баланс зовнішніх операцій.

Рисунок 2.1.1. Експорт та імпорт послуг України за даними ДССУ та НБУ



Джерело: Державна служба статистики України, НБУ.

Рисунок 2.1.2. Торговельний баланс послуг України



Джерело: Державна служба статистики України

Загалом протягом 2013-2020 років експорт послуг продемонстрував більшу динаміку у порівнянні з імпортом. З одного боку, експорт більше скоротився у 2014-2015 роках, а з іншого – мав вищі темпи відновлення, ніж імпорт, протягом 2016-2019 рр. Відповідно, навіть у кризові 2014-2016 роки зовнішня торгівля послугами демонструвала торговий профіцит, тоді як зовнішня торгівля товарами України стабільно генерує дефіцит торгового балансу (-5,1 млрд доларів США за 2020 рік). Рисунок 2.1.2 ілюструє торговий баланс послуг України – експорт послуг стабільно перевищував їхній імпорт.

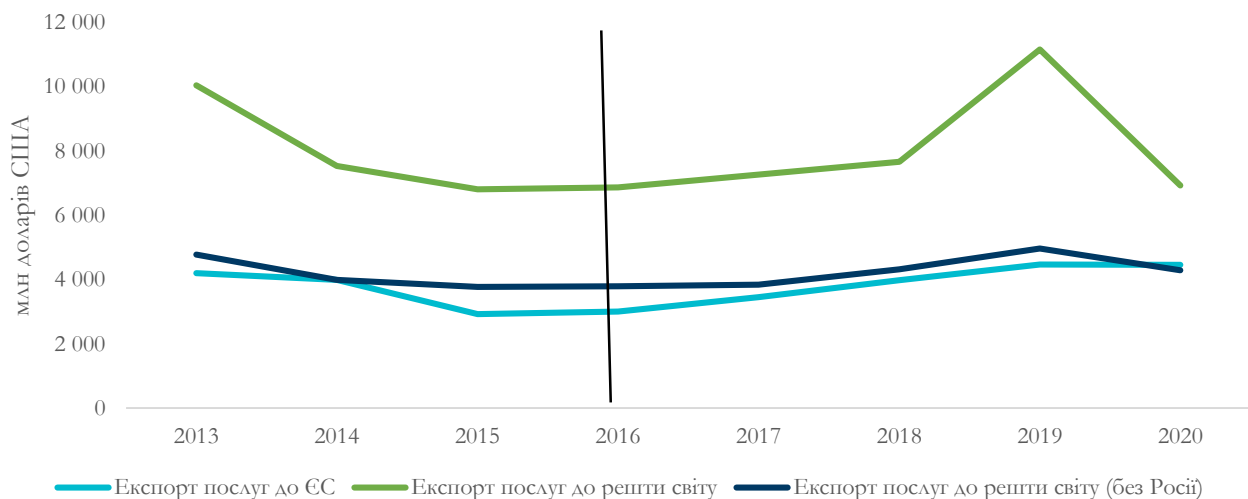
Поглиблена та всеохоплююча зона вільної торгівлі (ПВЗВТ), яка є частиною Угоди про асоціацію між Україною та ЄС, набула чинності 1 січня 2016 року, позитивно вплинувши на динаміку двосторонньої торгівлі послугами.

Обсяг торгівлі послугами між Україною та ЄС скорочувався протягом 2014 - 2016 років – з 8,4 млрд доларів США у 2013 році до 5,4 млрд доларів США у 2016 році. Початок економічного відновлення України та набуття чинності угоди про ПВЗВТ повернуло обсяг торгівлі послугами до зростання, яке було характерне для періоду до 2013 року. Протягом 2017-2019 рр. обсяг торгівлі послугами зростав – з 5,4 млрд доларів США у 2016 році до 8,2 млрд доларів США у 2019 році (7,4 млрд доларів США у 2020 р.).

Зростання експорту послуг з України до ЄС було вищим у порівнянні зі зростанням експорту до інших країн. Експорт послуг з України до ЄС почав зростати у 2016 році і протягом чотирьох років зростав в середньому на 13,2% в рік – з 3 млрд доларів США у 2016 році до 4,5 млрд доларів США у 2019 році – загалом на 52,6% за 2016-2019 роки (Рисунок 2.1.3). У 2019 році експорт послуг до ЄС перевищив докризовий рівень 2013 року на 6,5% (4,2 млрд доларів США у 2013 р.³⁴). Зростання експорту до решти країн світу за цей період було в середньому на рівні 15,9% в рік. Проте якщо виключити експорт до Росії (який здебільшого включає послуги трубопровідного транспорту), тоді зростання експорту до решти країн становило в середньому на 7,9% в рік - всього на 31,6% за 2016-2019 роки.

Імпорт послуг до ЄС демонстрував менш динамічне зростання, ніж експорт послуг до ЄС, але зростав швидше, ніж імпорт послуг з решти світу. Протягом 2013-2016 років імпорт послуг з ЄС скоротився більш ніж вдвічі – з 4,2 млрд доларів США у 2013 році до 2,4 млрд доларів США у 2016 році (Рисунок 2.1.4). З початком дії ПВЗВТ імпорт почав поступово відновлюватися – в середньому на 8,9% на рік до 3,7 млрд доларів США у 2019 році, проте все ще не перевищив докризового рівня 2013 року (4,2 млрд доларів США). Як і для експорту, імпорт послуг з решти країн світу зростав повільніше – в середньому на 4%, а без врахування імпорту з Росії – на 9,3%.

Рисунок 2.1.3. Експорт послуг України до ЄС та решти світу



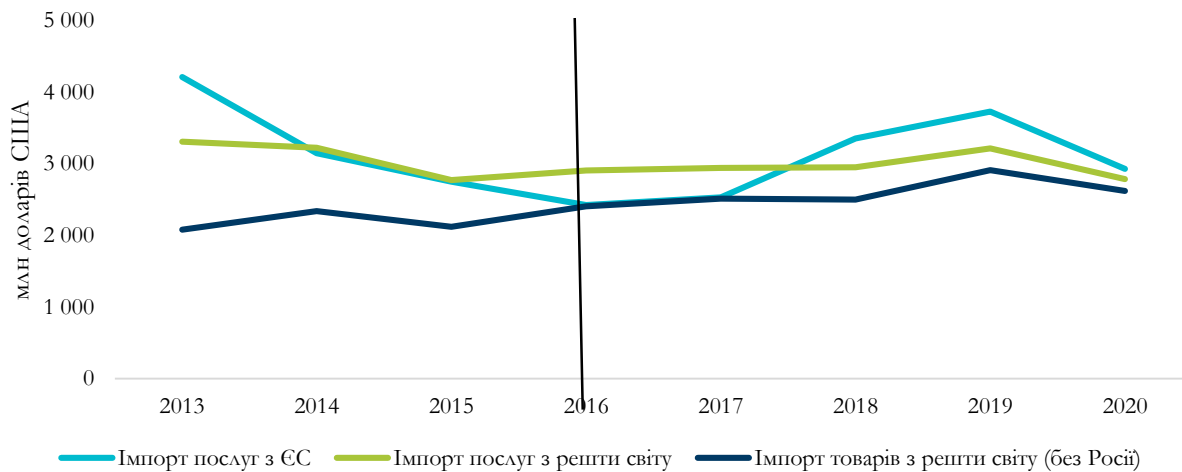
Джерело: Державна служба статистики України

³⁴ Без урахування тимчасово окупованої території Автономної Республіки Крим і м. Севастополя.

За даними ДССУ, баланс торгівлі послугами з ЄС був профіцитним для України ще до набуття чинності договору про вільну торгівлю. Позитивна тенденція отримала продовження й після 2016 року – торговельний профіцит збільшився з 0,18 млрд доларів США у 2015 році до 0,74 млрд доларів США у 2019 році (Рисунок 2.1.5).

На динаміку торговельного балансу позитивно вплинуло зростання експорту, яке було швидшим за зростання імпорту. Протягом 2016-2019 років профіцит торгівлі послугами між Україною та ЄС в середньому становив 0,72 млрд доларів США. У порівнянні з періодом до початку функціонування ПВЗВТ (2013-2015 роки) середній профіцит збільшився на 114% (0,34 млрд доларів США).

Рисунок 2.1.4. Імпорт послуг до України з ЄС та решти світу



Джерело: Державна служба статистики України

Рисунок 2.1.5. Торговельний баланс послуг між Україною та ЄС за даними ДССУ



Джерело: Державна служба статистики України

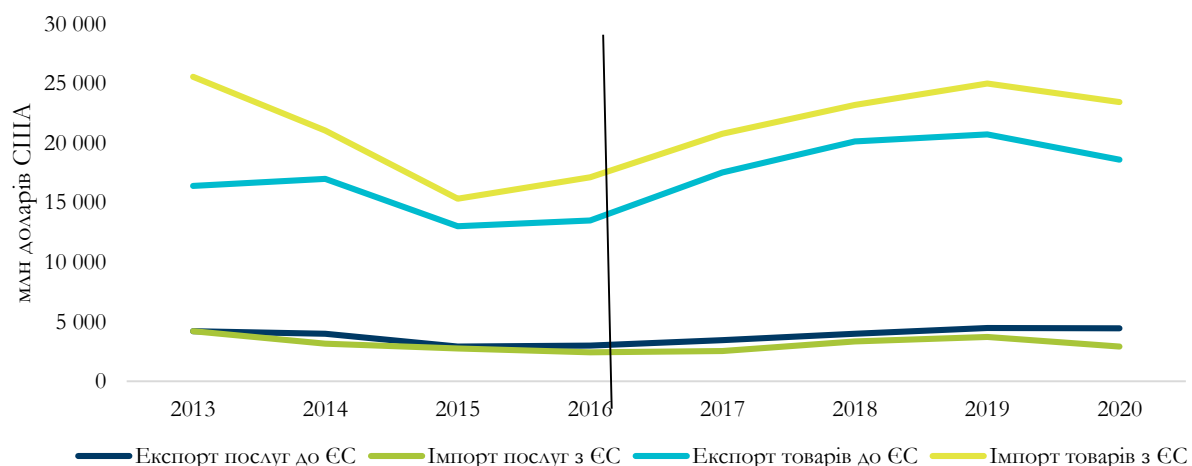
У кризовий 2020 рік профіцит торговельного балансу з ЄС зріс ще більше – до 1,53 млрд доларів США. Цей стрибок відбувся через те, що імпорт послуг з ЄС до України скоротився більше, ніж експорт послуг з України до ЄС. Очікується, що після подолання кризових явищ та скасування карантинних обмежень торговий баланс повернеться до довгострокової тенденції.

У порівнянні із торгівлею товарами між Україною та ЄС, де відбулася значна тарифна лібералізація в рамках ПВЗВТ³⁵, торгівля послугами зростала повільніше протягом 2016-2019 років. У 2016-2019 роках середньорічне зростання експорту товарів з України до ЄС склало 14,9%, зростання імпорту товарів до України з ЄС – 15,8% (Рисунок 2.1.6). Зростання експорту послуг з України до ЄС та імпорту з ЄС до України за цей період склало 13,2% та 8,9% відповідно. Це може пояснюватися тим, що значна частина заходів щодо лібералізації доступу на ринок ЄС стосувалася більшою мірою промислових товарів та сільськогосподарської продукції.

У 2020 році через падіння економіки та скорочення попиту на ринку на тлі світової пандемії відбулося скорочення обсягів торгівлі між ЄС та Україною як для товарів, так і для послуг. Разом з тим, у 2020 р. експорт товарів до ЄС зазнав більшого падіння, порівняно з експортом послуг, який залишився на рівні попереднього року. Експорт товарів з України до ЄС впав на 10,3%, імпорт товарів до України з ЄС – на 4,6%. Експорт та імпорт послуг впав на 0,2% та 21,5% відповідно.

У результаті переорієнтації торгівлі послугами на нові ринки ЄС став основним торговельним партнером України щодо експорту та імпорту послуг. У порівнянні з періодом до 2013 р. у рамках ПВЗВТ спостерігається тенденція до помірного зростання частки ЄС в експорті послуг України. Частка ЄС у загальному експорті послуг Україною в середньому складала: 31,3% у 2013-2015 роках та 33,1% у 2018-2020 роках. Без урахування РФ: 46,8% у 2013-2015 роках та 48,4% у 2018-2020 роках. Частка ЄС у загальному імпорті послуг в середньому складала: 51,7% у 2013-2015 роках та 53,5% у 2018-2020 роках. Без урахування РФ: 60,3% у 2013-2015 роках та 56,3% у 2018-2020 роках.

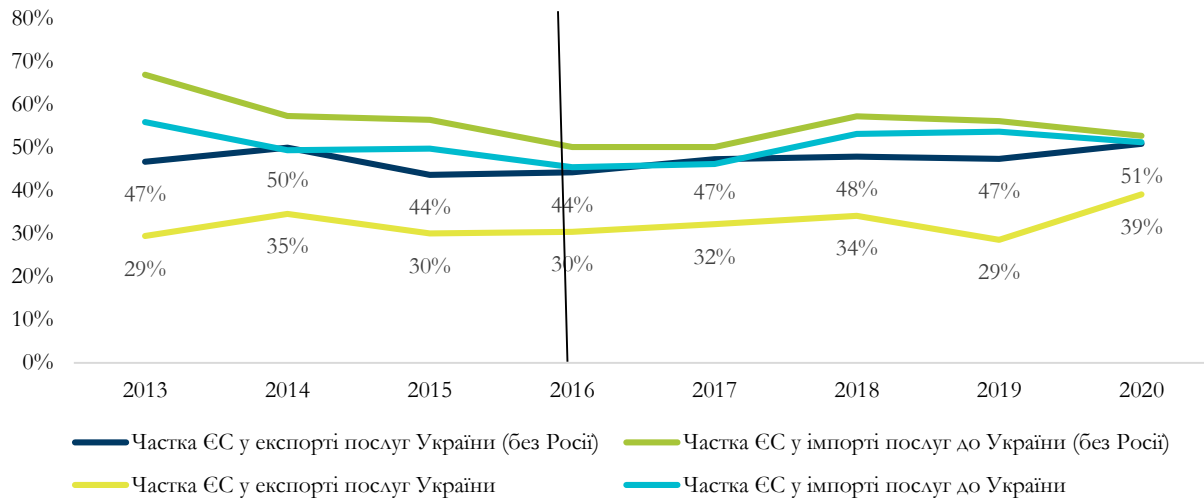
Рисунок 2.1.6. Динаміка торгівлі товарами та послугами між ЄС та Україною



Джерело: Державна служба статистики України.

³⁵ Зокрема, вже у 2014 р. українські експортери отримали безмитний доступ на ринок ЄС для майже 95% промислових товарів в режимі автономних торговельних преференцій ЄС.

Рисунок 2.1.7. Частка ЄС у торгівлі послугами України (з РФ та без РФ), %



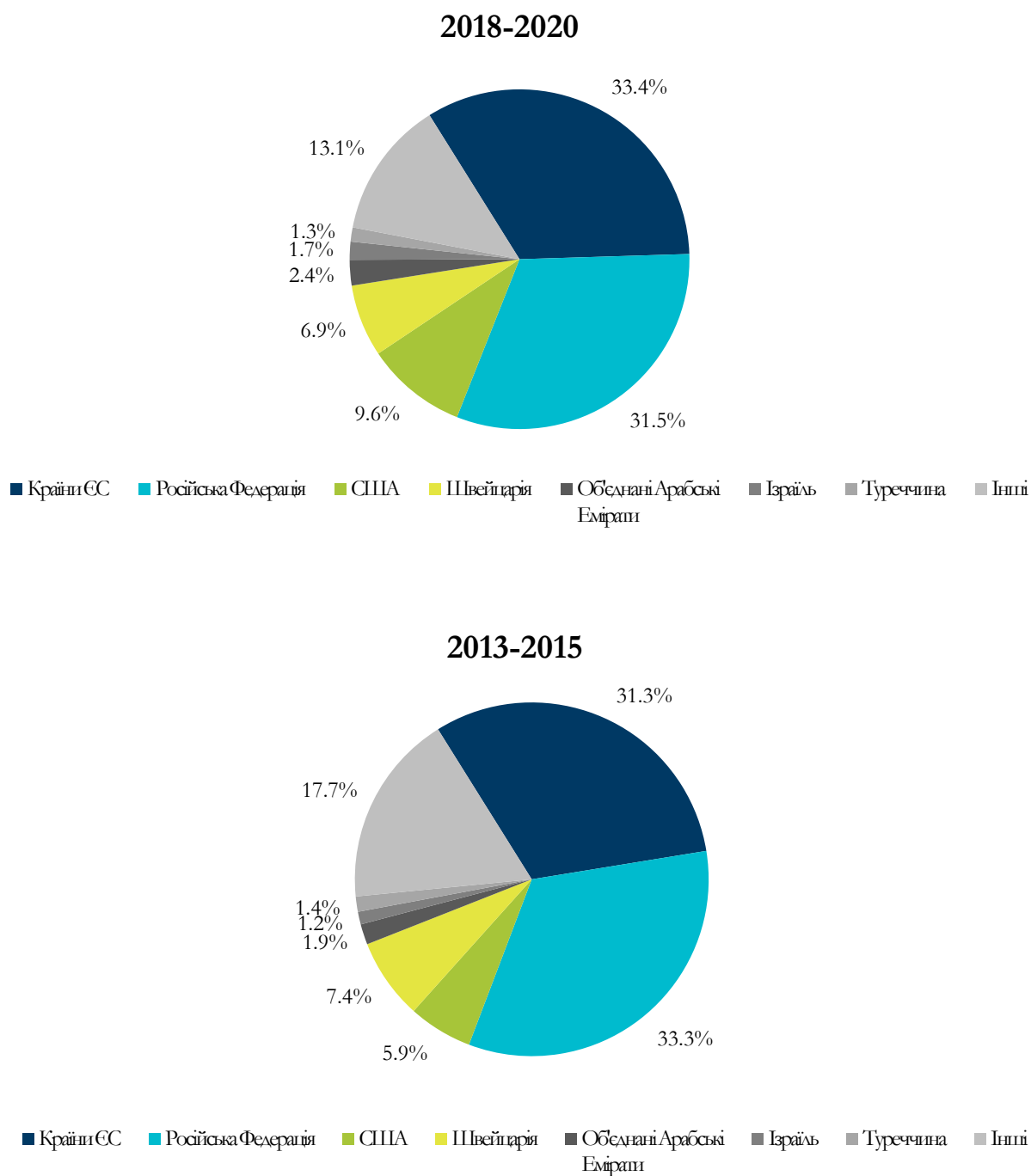
Джерело: Державна служба статистики України.

Після 2014 року почалася поступова переорієнтація української торгівлі послугами на нові ринки, в т.ч. європейський ринок. До 2014 року основним партнером України щодо експорту послуг була Російська Федерація, куди експортувалося в середньому 33,3% усіх українських послуг у 2013-2015 роках (у 2013 році - 5,3 млрд доларів США), а у 2018-2020 роках частка РФ – в середньому зменшилася до 31,5% (причому у 2019 р. через різке збільшення експорту послуг трубопровідного транспорту було нетипове збільшення частки РФ) (Рисунок 2.1.8). У 2020 році частка РФ вже впала до 23,2%. Загалом експорт до РФ з 2013 р. до 2020 р. впав на 2,6 млрд доларів США (в основному за рахунок транспортних і ділових послуг та послуг у сфері телекомунікацій).

Натомість зросло значення ринків країн Європи, США та Близького Сходу, а ЄС став найбільшим партнером (39% у 2020 рр.). Серед найбільших партнерів за 2016-2019 роки найшвидші темпи зростання український експорт продемонстрував до США – в середньому на 23,3% на рік, ОАЕ – на 18% на рік, Ізраїлю – 17,8 на рік (експорт до цих країн досяг 1,3; 0,35 та 0,25 млрд доларів США та перевищив рівень 2013 року на 78%, 46,7% та 77,8% відповідно).

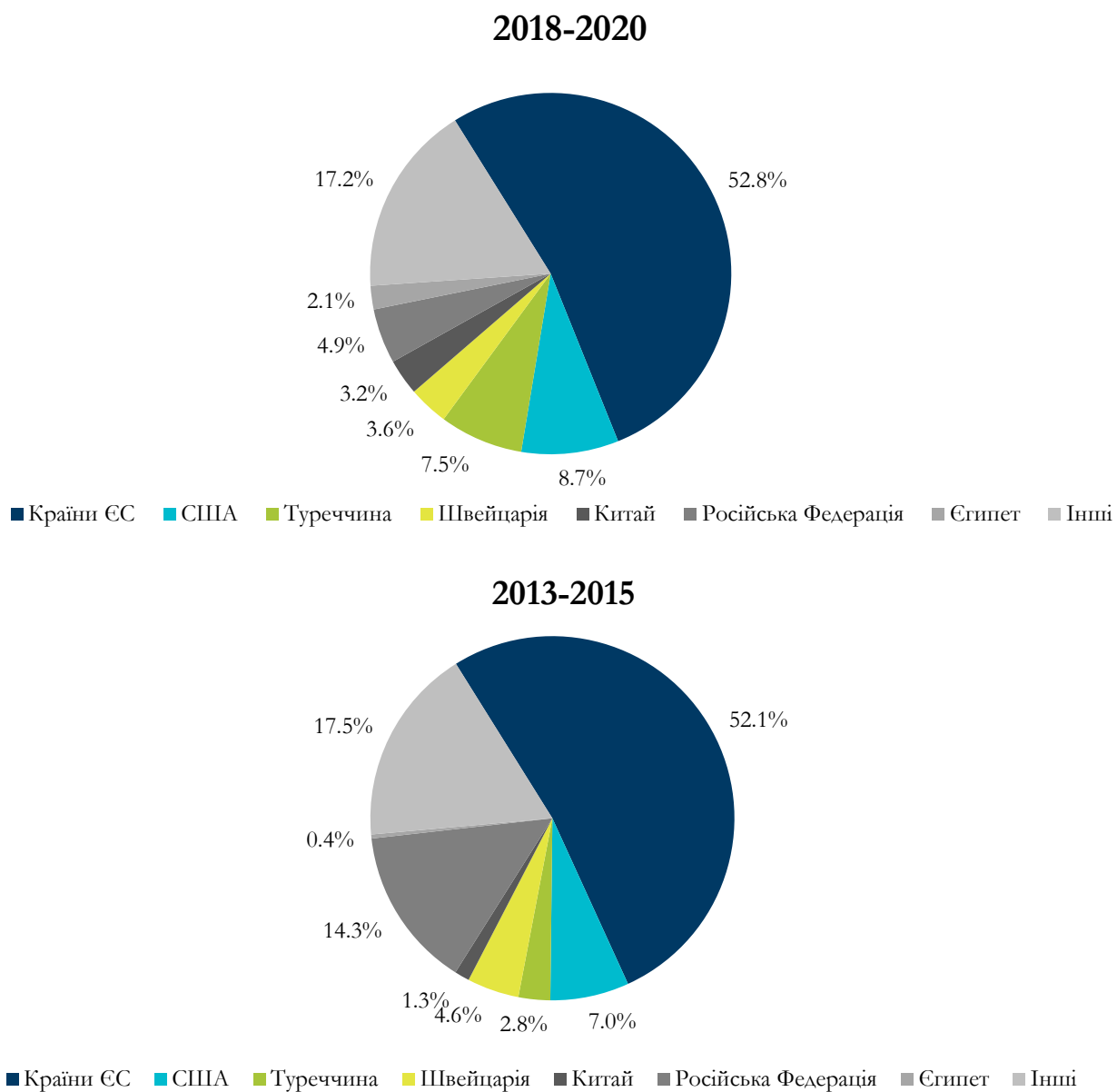
ЄС був основним партнером України в імпорті послуг протягом усього періоду з 2013 по 2020 рік, становивши в середньому 52,1% усього імпорту українських послуг у 2013-2015 рр. (Рисунок 2.1.9) та 52,8% протягом 2018-2020 рр. З відновленням української економіки у 2016-2019 роках відбулися значні зміни в основних напрямках імпорту послуг. Найшвидші темпи зростання імпорту за цей період мали Туреччина, Китай та Єгипет – в середньому на 47,7%, 19,1% та 154% на рік відповідно. Імпорт з РФ продемонстрував найбільше скорочення за 2016-2019 рр. – в середньому на 13,4% в рік та продовжив падіння у 2020 році. Загалом імпорт послуг з Росії до України з 2013 до 2020 року впав на 1,1 млрд доларів США.

Рисунок 2.1.8. Зміна структури експорту послуг України за країнами світу (2013-2015 vs 2018-2020, %)



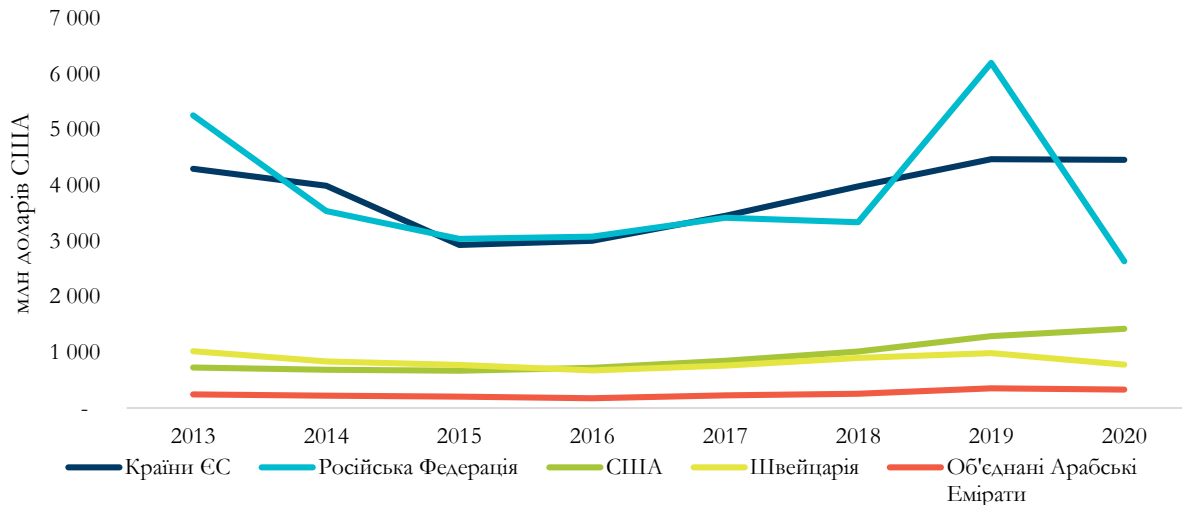
Джерело: Державна служба статистики України

Рисунок 2.1.9. Зміна структури імпорту послуг України за країнами світу (2013-2015 vs 2018-2020, %)



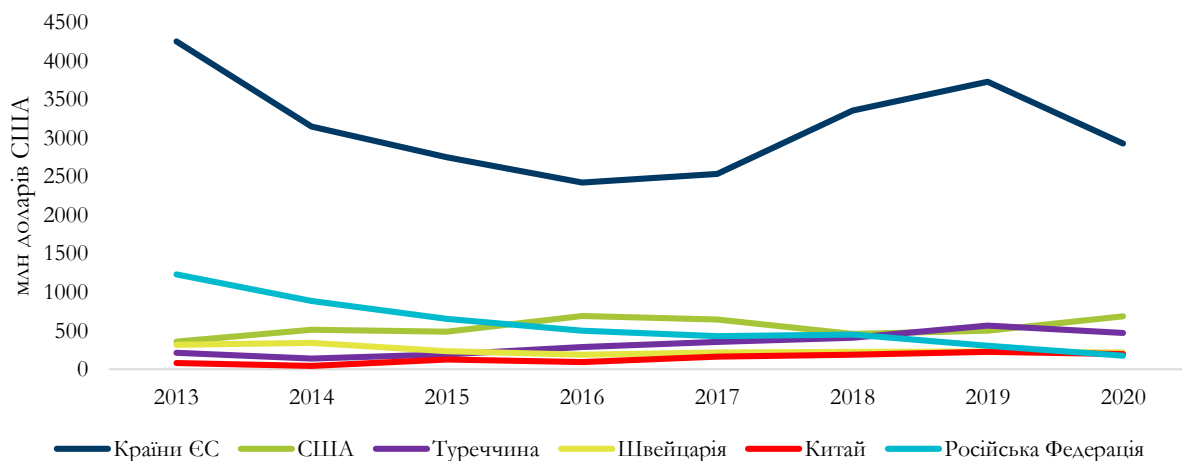
Джерело: Державна служба статистики України

Рисунок 2.1.10. Основні партнери України щодо експорту послуг



Джерело: Державна служба статистики України

Рисунок 2.1.11. Основні партнери України щодо імпорту послуг



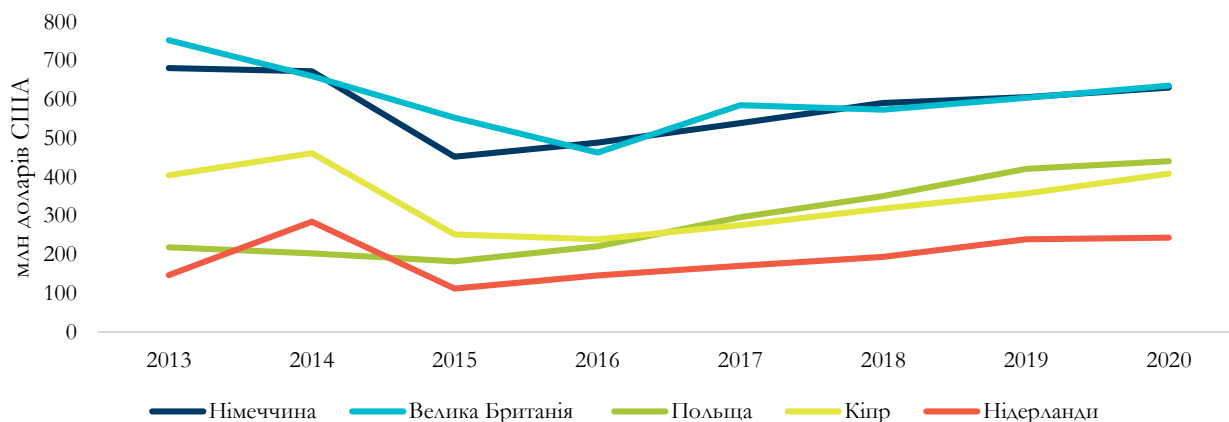
Джерело: Державна служба статистики України

До основних напрямів українського експорту послуг серед країн ЄС належать Німеччина, Велика Британія, Польща, Кіпр та Нідерланди. Разом ці 5 країн становлять більше, ніж 50% від загального обсягу експорту послуг України на європейський ринок (протягом 2018-2020 років Велика Британія складала в середньому 13,8% українського експорту послуг до ЄС). Обсяги експорту до усіх цих країн після початку дії ПВЗВТ, крім Великої Британії, мали швидкі темпи зростання (Рисунок 2.1.12). Найшвидше протягом 2016-2019 років зростав експорт до Польщі - у середньому на 32,8% на рік, Нідерландів – 28,4% на рік, а також Кіпру та Німеччини – 10,5% та 8,5% відповідно. Темпи зростання експорту до Великої Британії становили у середньому 2,3% на рік.

До основних напрямів українського імпорту послуг серед країн ЄС належать Велика Британія, Німеччина, Кіпр, Польща та Ірландія. (протягом 2018-2020 років Велика Британія

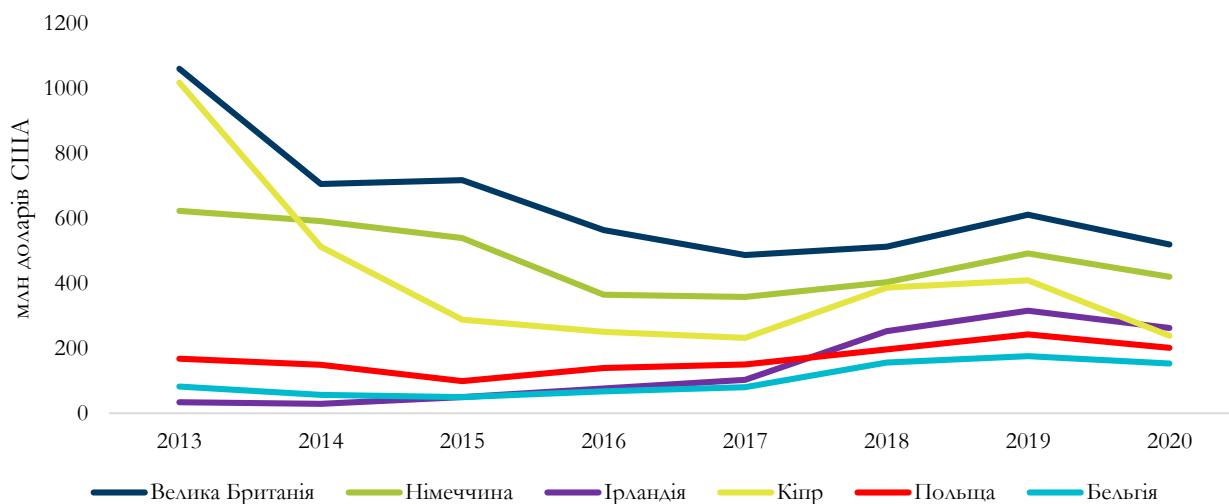
складала в середньому 16,1% українського імпорту послуг з ЄС). Імпорт послуг до України з основних країн-партнерів після 2016 року зростав трохи повільніше (Рисунок 2.1.12): Польща – у середньому 36,4% на рік, Кіпр – 10,6% на рік, Велика Британія – 3,7% на рік та Німеччина – 2,2% на рік. Проте, за 2016-2019 рр. значно зросли обсяги імпорту послуг до України з Ірландії – на 239,5 млн доларів США, зростаючи щороку у середньому на 134,1% (в основному за рахунок ділових послуг та послуг, пов'язаних із використання інтелектуальної власності).

Рисунок 2.1.12. Основні партнери України щодо експорту послуг серед країн ЄС, млн дол. США



Джерело: Державна служба статистики України

Рисунок 2.1.13. Основні партнери України щодо імпорту послуг серед країн ЄС, млн дол. США



Джерело: Державна служба статистики України

2.2 Аналіз динаміки та структурних змін експорту та імпорту послуг до ЄС за видами послуг

Ключові висновки:

- **Найбільше зростання експорту у порівнянні з докризовим рівнем 2013 року показали такі сектори послуг як** Послуги у сфері телекомунікацій, комп'ютерні та інформаційні послуги (зокрема, Комп'ютерні та Інформаційні послуги), Послуги з переробки матеріальних ресурсів та Послуги з будівництва. Разом з тим, **найбільше скорочення експорту до ЄС показав** сектор Транспортних послуг.
- **У структурі українського експорту послуг до ЄС чотири сектори зберігають панівні позиції, формуючи близько 90% усього експорту послуг до ЄС, а саме:** Транспортні послуги, Послуги з переробки матеріальних ресурсів, Послуги у сфері телекомунікацій, комп'ютерні та інформаційні послуги, а також Ділові послуги. Структура експорту послуг до ЄС поступово стає більш рівномірно розподіленою у порівнянні із структурою загального експорту послуг.
- **Європейський імпорт Послуг, пов'язаних з подорожами показав найбільше зростання у порівнянні з докризовим рівнем 2013 року,** водночас імпорт Послуг, пов'язаних з фінансовою діяльністю, Роялті та інші послуги, пов'язані з інтелектуальною власністю, а також Послуг з будівництва, навпаки, найбільше скоротився.
- **Разом з тим, європейський імпорт послуг в Україну є більш диверсифікованим,** оскільки близько 90% розподіляється поміж шести секторів. **Загалом у структурі європейського імпорту найбільше зростання частки показав** сектор Ділових послуг, тоді як частка Послуг, пов'язаних з фінансовою діяльністю – **найбільше скорочення.**
- **У результаті переорієнтації українського експорту послуг на європейський ринок, ЄС за підсумками 2019 та 2020 років був ключовим ринком (з часткою понад 40%) для експорту таких послуг, як:** Комп'ютерні послуги, Автомобільні перевезення, Послуги з переробки матеріальних ресурсів, Поштові та кур'єрські послуги, Послуги будівництва, Послуги, пов'язані з фінансовою діяльністю, Інформаційні послуги, Професійні та консалтингові послуги, Послуги приватним особам, культурні та рекреаційні послуги.
- **Зростання ролі ринку ЄС** відбувалося як завдяки швидкому зростанню обсягів експорту відповідних послуг на ринок ЄС, так і внаслідок зменшення експорту цих послуг до традиційного ринку РФ та більш повільним темпам зростання експорту до решти Світу.
- **Обсяги експорту Транспортних послуг до ЄС все ще не відновилися до докризового рівня 2013 року. Разом з тим, у 2017-2019 роках швидкі темпи відновлення демонстрував експорт** Послуг повітряного та автомобільного транспорту, а також експорт Послуг поштової та кур'єрської служб. **Імпорт Транспортних послуг з ЄС показував кращу динаміку у порівнянні з експортом** завдяки меншому падінню у 2013-2015 роках та швидшому відновленню у 2017-2019 роках.
- **Сектор Послуг у сфері телекомунікацій, комп'ютерних та інформаційних послуг є одним із найбільш перспективних секторів експорту до ЄС,** який протягом 2013-2019 років зростав швидше за загальний експорт послуг до ЄС завдяки Комп'ютерним та Інформаційним послугам. **Обсяг експорту до ЄС майже у 3 рази перевищив обсяг європейського імпорту за цим сектором** за підсумками 2019 року. Також це єдиний сектор, який показав значне нарощення експорту до ЄС у 2020 році, а саме на 400,7 млн дол. США, що дорівнює зростанню на 38% (за рахунок комп'ютерних та інформаційних послуг).
- **Динаміка експорту Ділових послуг відповідала динаміці загального експорту послуг до ЄС протягом 2013-2019 років, проте докризовий рівень 2013 року не було**

відновлено. Лише Наукові та технічні послуги, Послуги, пов'язані з торгівлею та посередницькі та Інші ділові послуги відновили та покращили показники експорту 2013 року. **Водночас структура експорту Ділових послуг до ЄС залишається відносно сталою – понад 50% формує експорт Професійних та консалтингових послуг. Імпорт Ділових послуг з ЄС показував швидше зростання у 2017-2019 роках у порівнянні з експортом.**

- **У 2017-2019 роках високу динаміку зростання показав експорт Послуг з будівництва** завдяки швидкому зростанню внутрішнього сектору останніми роками. **Крім того, середньорічні темпи зростання експорту до ЄС перевищили 50% у 2017-2019 роках для таких послуг: Роялі та інших послуг, пов'язаних з використанням інтелектуальної власності та Послуги приватним особам, культурних та рекреаційних послуг,** а для **Послуг, пов'язаних з подорожами** – перевищили 20,0%. Прискорення середніх темпів зростання експорту цих секторів після укладення ПВЗВТ свідчить про розвиток вітчизняних фінтех компаній та креативних бізнесів та їхній вихід на ринок ЄС, а також інтенсифікацію туристичних потоків Україна-ЄС у результаті укладення безвізового режиму у 2017 році.
- **У розрізі імпорту інших секторів послуг з ЄС найбільші темпи зростання** у періоді після укладення ПВЗВТ показали такі сектори як **Послуги приватним особам, культурні та рекреаційні послуги** (докризові обсяги імпорту 2013 року не були відновлені), **Послуги, пов'язані з подорожами** (докризові обсяги імпорту 2013 року були відновлені) та **Роялі та інші послуги пов'язані з використанням інтелектуальної власності** (докризові обсяги імпорту 2013 року не були відновлені). Така динаміка додатково свідчить про активізацію двосторонньої торгівлі послугами між Україною та ЄС у туризмі та креативних сферах.

Сектори послуг демонстрували різну динаміку експорту до ЄС протягом періоду дії ПВЗВТ між Україною та ЄС. Експорт окремих послуг демонстрував швидкі темпи відновлення після кризи 2014-2015 років і вже станом на 2019 р. перевищував докризовий рівень 2013 року. Разом з тим, обсяги експорту до ЄС інших секторів послуг, попри позитивну динаміку зростання, все ще не досягли рівня 2013 року (Рисунок 2.2.1). **Послуги, експорт яких до ЄС показав найбільше зростання** у 2019 році у порівнянні з докризовим 2013 роком (Рисунок 2.2.1, Таблиця 2.2.1):

- **Послуги у сфері телекомунікацій, комп'ютерні та інформаційні послуги** – загалом зросли на 88,0% (або на 489,9 млн дол. США), середньорічні темпи зростання після укладення ПВЗВТ прискорились з 8,3% (2013-2015) до 23,3% (2017-2019). Лідерами зростання були **Комп'ютерні послуги та Інформаційні послуги**, експорт яких до ЄС зріс у 2,1 та 3,4 раза відповідно у 2019 р. порівняно з 2013 р., тоді як експорт телекомунікаційних послуг зменшився на 50% за цей період.
- **Послуги з переробки матеріальних ресурсів** – загалом зросли на 71,9% (або на 433,8 млн дол. США). Середньорічні темпи зростання після початку дії ПВЗВТ уповільнились з 24,7% (2013-2015) до 18,7% (2017-2019);
- **Послуги з будівництва** – у відносному вимірі зросли найбільше, а саме на 128,6% (що в абсолютному значенні становить лише 33,0 млн дол. США), середньорічні темпи зростання після початку дії ПВЗВТ так само показали найбільше прискорення – з середньорічного падіння на -3,3% (2013-2015) до середньорічного зростання у 74,3% (2017-2019).

Сектори послуг, експорт яких до ЄС показав найбільше скорочення у 2019 році в порівнянні з 2013 роком (Рисунок 2.2.1, Таблиця 2.2.1):

- **Транспортні послуги** – загалом скоротились на 32,9% (або на 667,0 млн дол. США), причому **найбільше скоротилися послуги Залізничного, Морського та Повітряного транспорту.** Попри загальний негативний результат, після початку дії ПВЗВТ

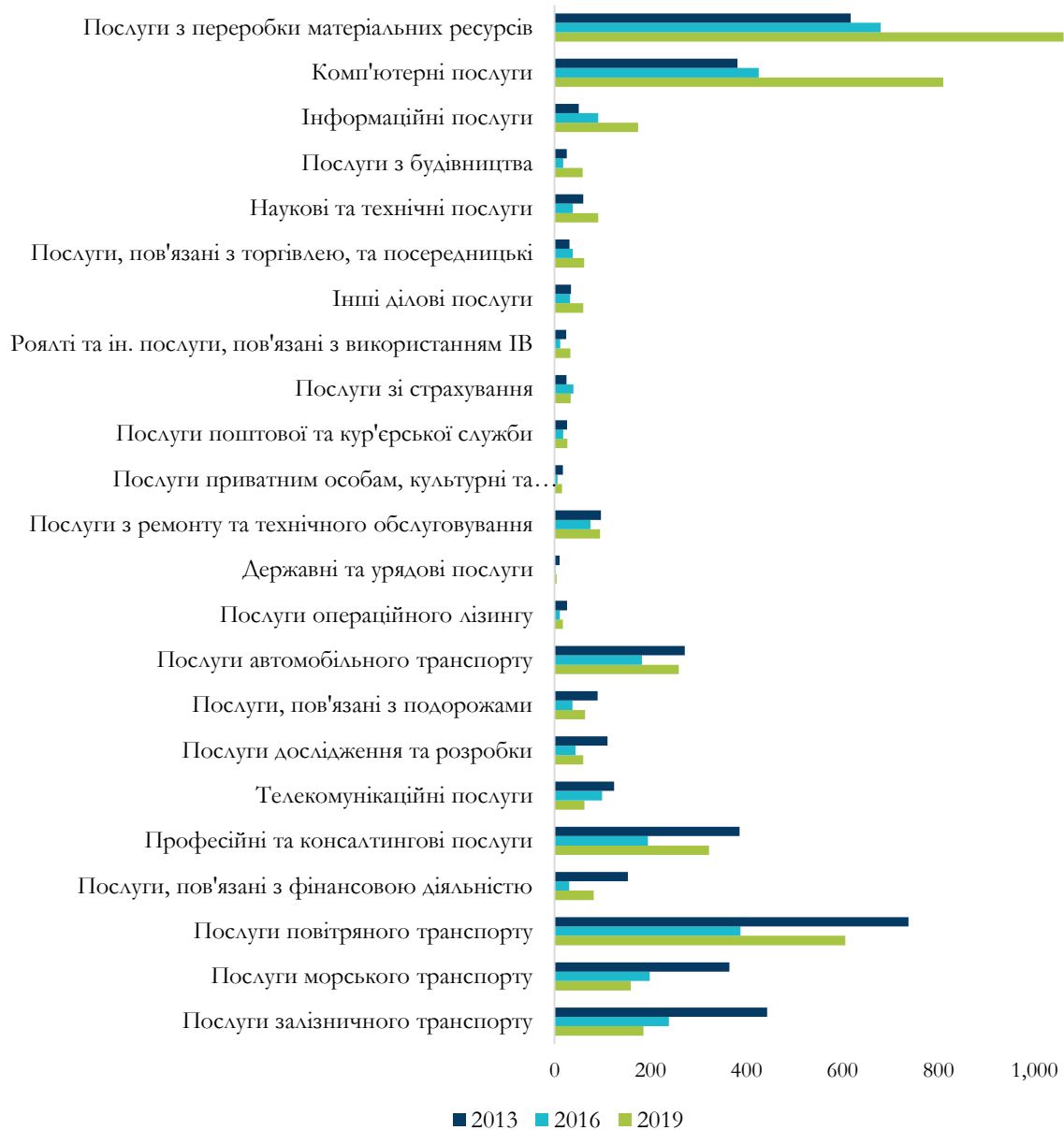
середньорічні темпи скорочення з -14,8% (2013-2015) прискорились до середньорічного зростання 6,9% (2017-2019). З усіх послуг цього розділу **найшвидше відновлювалися Поштові та кур'єрські послуги та Послуги повітряного й автомобільного транспорту;**

- **Послуги, пов'язані з фінансовою діяльністю** – загалом скоротились на 46,4% (або на 70,8 млн дол. США). Попри загальний негативний результат, після початку дії ПВЗВТ середньорічні темпи скорочення у -11,0% (2013-2015) прискорились до середньорічного зростання 55,3% (2017-2019);
- **Ділові послуги** – загалом скоротились на 5,9% (або на 38,7 млн дол. США). Попри загальний негативний результат, після початку дії ПВЗВТ середньорічні темпи скорочення -12,9% (2013-2015) прискорились до середньорічного зростання 23,5% (2017-2019). В межах цього розділу спостерігалася різна динаміка для окремих видів послуг — **експорт Наукових та технічних послуг, Послуг, пов'язаних з торгівлею, та посередницьких послуг та Інших ділових послуг зріс суттєво зріс** у порівнянні з 2013 роком (понад 50%), тоді як **Послуги дослідження та розробки, Професійні та консалтингові послуги відновлюються повільніше** і ще не досягли рівня 2013 р;
- **Послуги пов'язані з подорожами** – загалом скоротились на 29,2% (або на 26,3 млн дол. США). Попри загальний негативний результат, після початку дії ПВЗВТ середньорічні темпи скорочення у -23,3% (2013-2015) прискорились до середньорічного зростання 23,0% (2017-2019);
- **Державні та урядові послуги** – загалом скоротились на 57,0% (або на 6,0 млн дол. США). Попри загальний негативний результат, після початку дії ПВЗВТ середньорічні темпи скорочення у -4,4% (2013-2015) прискорились до середньорічного зростання розміром 38,3% (2017-2019).

Серед секторів послуг, імпорт яких з ЄС показав найбільше зростання у 2019 році у порівнянні з 2013 роком (Рисунок 2.2.2, Таблиця 2.2.2):

- **Послуги пов'язані з подорожами** – загалом зросли на 50,8% (або на 192,2 млн дол. США), середньорічні темпи зростання після початку дії ПВЗВТ прискорились з 1,0% (2013-2015) до 41,8% (2017-2019);
- **Ділові послуги** – загалом зросли на 8,2% (або на 63,0 млн дол. США), середньорічні темпи зростання після початку дії ПВЗВТ прискорились з -14,5% (2013-2015) до 35,3% (2017-2019). Причому **імпорт Послуг операційного лізингу значно зріс за цей період** (у 5 разів), тоді як **імпорт Професійних та консалтингових послуг та Послуг, пов'язаних з торгівлею, та посередницьких послуг все ще повністю не відновилися;**
- **Транспортні послуги** – загалом зросли на 6,7% (або на 57,3 млн дол. США), середньорічні темпи зростання після початку дії ПВЗВТ прискорились з -3,2% (2013-2015) до 20,4% (2017-2019). Причому імпорт **Послуг морського та повітряного транспорту в цілому зріс за цей період** (на 58,5% та 10,2% відповідно), тоді як **імпорт Послуг залізничного та автомобільного транспорту все ще на 53% та 25% менше рівня 2013 року;**
- **Державні та урядові послуги** – загалом зросли на 66,8% (або на 47,4 млн дол. США). Проте, попри загальний позитивний результат, середньорічні темпи зростання після початку дії ПВЗВТ уповільнились з 15,9% (2013-2015) до скорочення -5,8% (2017-2019).

Рисунок 2.2.1. Експорт послуг* до ЄС у 2013, 2016 та 2019 роках, млн дол США

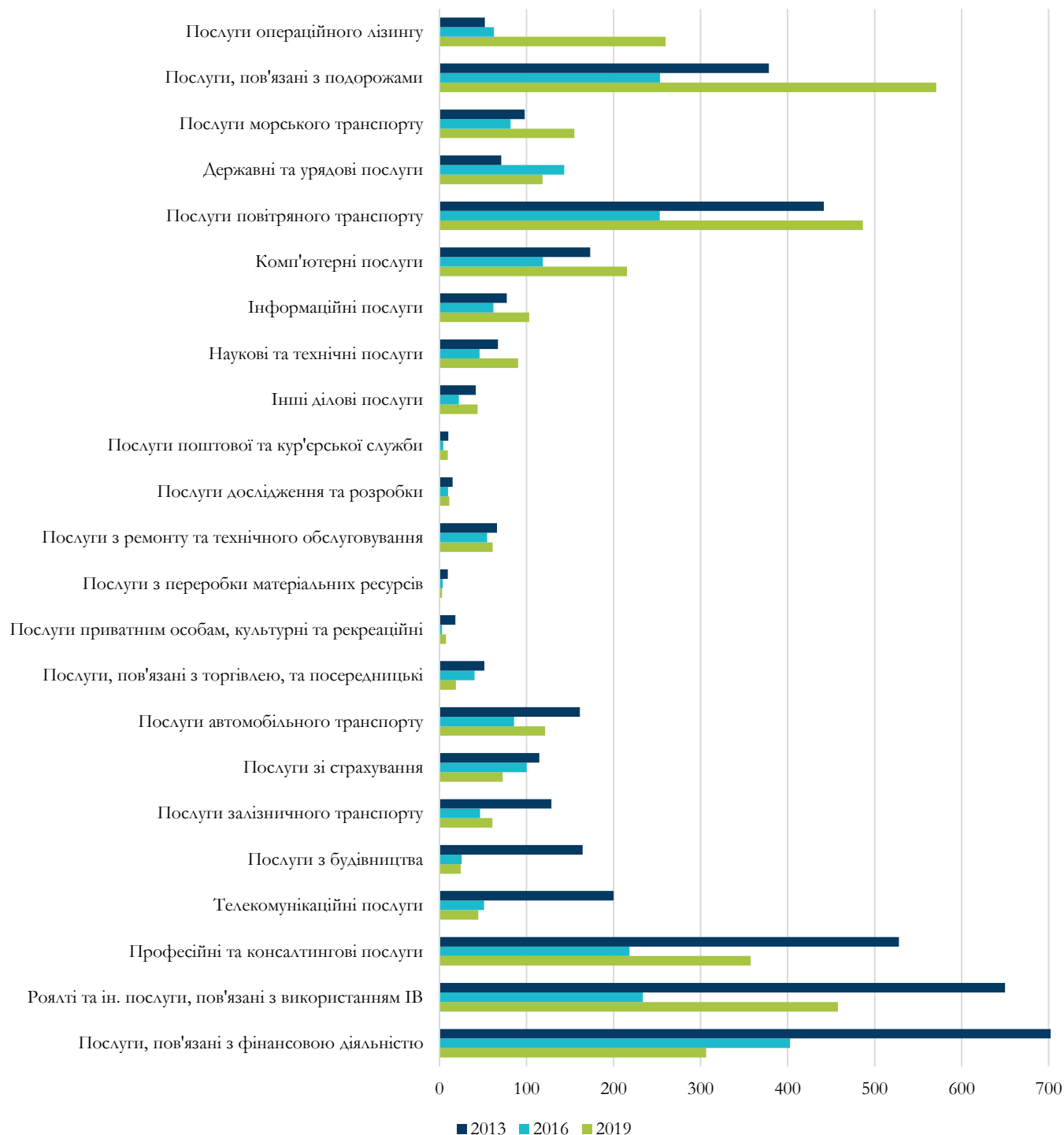


**Примітка: Сектори профранжовані у порядку спадання (від найбільшого до найменшого значення) за величиною різниці між обсягом експорту за 2019 рік та за 2013 рік*
Джерело: Державна служба статистики України

Разом з тим *серед секторів послуг, імпорт яких з ЄС показав найбільше скорочення* у 2019 році у порівнянні з 2013 роком:

- ***Послуги пов'язані з фінансовою діяльністю*** – загалом скоротились на 56,6% (або на 400,3 млн дол. США). Після початку дії ПВЗВТ середньорічні темпи скорочення імпорту незначно прискорились з 6,2% (2013-2017) до 8,0% (2017-2019);
- ***Роялі та інші послуги, пов'язані з інтелектуальною власністю*** – скоротились на 29,5% (або на 192,2 млн дол. США). Попри негативний результат, після початку дії ПВЗВТ середньорічне скорочення імпорту у -11,6% (2013-2015) прискорилося до середньорічного зростання у 32,0% (2017-2019);
- ***Послуги з будівництва*** – загалом скоротились на 85,1% (або на 139,9 млн дол. США). Попри загальний негативний результат, після початку дії ПВЗВТ середньорічні темпи падіння імпорту у -24,2% (2013-2015) уповільнились до -1,5% (2017-2019);
- ***Послуги у сфері телекомунікацій, комп'ютерні та інформаційні послуги*** – загалом скоротились на 19,4% (або на 87,2 млн дол. США). Попри загальний негативний результат, після початку дії ПВЗВТ середньорічні темпи зростання імпорту прискорились до 18,9% (2017-2019). ***Загальне скорочення імпорту послуг цього розділу відбувалися через падіння імпорту Телекомунікаційних послуг (-78% у 2019 р. у порівнянні з 2013 р.), тоді як імпорт Комп'ютерних та Інформаційних послуг збільшився (24,4% та 33,3% відповідно).***

Рисунок 2.2.2. Імпорт послуг* з ЄС у 2013, 2016 та 2019 роках, млн дол. США.



*Примітка: Сектори профранжовані у порядку спадання (від найбільшого до найменшого значення) за величиною різниці між обсягом імпорту за 2019 рік та за 2013 рік.
Джерело: Державна служба статистики України

Таблиця 2.2.1. Показники експорту послуг з України до ЄС у 2013-2020 роках

Група послуг	Значення, в млн дол США									Структура, %			Середні темпи зростання, %		Приріст 2019 р. до 2013 р.	
	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2013	2016	2019	2013-2015	2017-2019	млн дол США	%
Послуги з переробки матеріальних ресурсів	352,1	617,1	619,2	613,2	679,7	846,5	1 042,6	1 060,8	987,1	14,4%	22,6%	23,7%	24,7%	18,7%	443,8	71,9%
Послуги з ремонту та технічного обслуговування	78,1	96,8	79,6	66,6	74,6	73,6	69,7	94,8	79,0	2,3%	2,5%	2,1%	-4,9%	9,1%	-1,9	-2,0%
Транспортні послуги	2094,7	2 028,6	1 833,2	1 165,7	1 128,1	1 282,7	1 274,0	1 361,6	1139,8	47,2%	37,5%	30,5%	-14,8%	6,9%	-667,0	-32,9%
в т.ч. Послуги морського транспорту	386,7	364,2	303,9	223,8	198,6	199,9	145,0	159,2	161,6	8,5%	6,6%	3,6%	-14,0%	-6,6%	-205,0	-56,3%
Послуги повітряного транспорту	765,8	737,5	591,0	351,8	387,2	486,9	544,2	605,7	340,7	17,2%	12,9%	13,6%	-18,0%	18,8%	-131,8	-17,9%
Послуги залізничного транспорту	454,2	443,0	409,8	297,1	238,3	264,5	228,0	185,2	129,8	10,3%	7,9%	4,1%	-11,5%	-7,4%	-257,7	-58,2%
Послуги автомобільного транспорту	268,8	271,5	336,1	177,9	182,3	208,3	236,0	258,7	266,0	6,3%	6,1%	5,8%	-11,3%	14,0%	-12,8	-4,7%
Послуги поштової та кур'єрської служби	19,7	26,2	19,6	12,1	17,9	17,3	18,9	26,7	34,3	0,6%	0,6%	0,6%	-12,8%	16,5%	0,6	2,2%
Послуги, пов'язані з подорожами	116,7	90,1	40,8	35,5	37,7	48,8	58,9	63,8	38,0	2,1%	1,3%	1,4%	-23,2%	23,0%	-26,3	-29,2%
Послуги з будівництва	19,9	25,7	25,0	17,8	18,2	27,1	39,5	58,7	39,2	0,6%	0,6%	1,3%	-3,5%	74,3%	33,0	128,6%
Послуги зі страхування	41,1	25,2	20,2	25,1	39,1	24,3	30,6	33,6	29,3	0,6%	1,3%	0,8%	-13,0%	-4,7%	8,4	33,3%
Послуги, пов'язані з фінансовою діяльністю	95,0	152,6	116,7	63,7	30,8	36,0	60,9	81,8	54,7	3,6%	1,0%	1,8%	-11,0%	55,3%	-70,8	-46,4%
Рояліті та інші послуги, пов'язані з використанням ІВ	10,8	24,5	61,9	29,4	12,1	11,7	18,0	33,3	26,2	0,6%	0,4%	0,7%	57,1%	58,4%	8,8	36,0%
Послуги у сфері телекомунікацій, комп'ютерні та інформаційні послуги	439,5	556,5	680,4	549,3	616,2	652,2	835,2	1 046,4	1 447,2	13,0%	20,5%	23,4%	8,3%	23,3%	489,9	88,0%
в т.ч. Телекомунікаційні послуги	111,9	124,3	133,0	119,9	99,1	77,7	69,4	62,1	56,4	2,9%	3,3%	1,4%	2,4%	-12,5%	-62,2	-50,1%
Комп'ютерні послуги	295,9	381,6	484,4	356,8	425,9	480,1	630,4	810,0	1081,9	8,9%	14,2%	18,1%	6,9%	30,1%	428,4	112,3%
Інформаційні послуги	31,8	50,6	63,1	72,5	91,2	94,3	135,4	174,4	308,9	1,2%	3,0%	3,9%	42,7%	30,4%	123,8	244,4%
Ділові послуги	568,9	652,4	497,2	348,5	360,2	438,0	531,8	613,7	591,6	15,2%	12,0%	13,7%	-12,9%	23,5%	-38,7	-5,9%
в т.ч. Послуги дослідження та розробки	75,4	110,4	45,6	43,6	43,6	49,1	49,2	59,9	51,0	2,6%	1,4%	1,3%	-14,1%	12,5%	-50,6	-45,8%
Професійні та консалтингові послуги	318,4	385,7	294,1	191,2	194,5	212,7	274,4	321,7	340,5	9,0%	6,5%	7,2%	-13,3%	21,8%	-64,0	-16,6%
Наукові та технічні послуги	72,0	59,8	56,7	37,0	38,2	62,8	73,6	91,2	85,1	1,4%	1,3%	2,0%	-16,2%	46,2%	31,4	52,4%
Послуги операційного лізингу	36,3	26,0	21,0	12,8	11,2	11,9	16,2	17,2	21,6	0,6%	0,4%	0,4%	-21,6%	17,6%	-8,8	-34,0%
Послуги, пов'язані з торгівлею, та посередницькі послуги	16,7	31,0	40,9	34,6	38,3	57,4	66,5	61,9	22,8	0,7%	1,3%	1,4%	35,8%	20,5%	30,9	99,6%
Інші ділові послуги	46,0	34,2	35,3	28,2	32,7	40,7	49,8	59,7	67,2	0,8%	1,1%	1,3%	-12,9%	27,5%	25,5	74,8%
Послуги приватним особам, культурні та рекреаційні послуги	27,6	17,2	15,5	11,1	6,1	9,6	15,7	15,8	26,4	0,4%	0,2%	0,4%	-19,9%	53,1%	-1,3	-7,8%
Державні та урядові послуги	2,4	10,5	1,9	2,1	2,1	2,3	3,0	4,5	2,6	0,2%	0,1%	0,1%	-4,4%	38,3%	-6,0	-57,0%
ЗАГАЛЬНИЙ ЕКСПОРТ ПОСЛУГ ДО ЄС	3 846,7	4 297,1	3 991,6	2 927,9	3 004,9	3 452,7	3 979,9	4 469,0	4 461,1	100,0%	100,0%	100,0%	-8,0%	16,2%	171,9	4,0%

*Примітка: Загальний обсяг експорту послуг до ЄС без врахування Криму у 2012 та 2013 роках становить 3 744,9 та 4 195,7 млрд дол. США, в цьому випадку приріст 2019 р. до 2013 р. становить 6,5% або 273,3 млн дол. США.

Джерело: власні розрахунки на основі даних Державної служби статистики України

Таблиця 2.2.2. Показники імпорту послуг з ЄС до України у 2013-2020 роках

Група послуг	Значення, в млн дол США									Структура, %			Середні темпи зростання, %		Приріст 2019 р. до 2013 р.	
	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2013	2016	2019	2013-2015	2017-2019	млн дол США	%
<i>Послуги з переробки матеріальних ресурсів</i>	131,1	9,4	10,3	4,4	3,8	1,8	2,3	2,9	3,0	0,2%	0,2%	0,1%	-32,2%	-8,1%	-6,6	-69,6%
<i>Послуги з ремонту та технічного</i>	26,7	66,1	49,0	48,2	54,7	39,8	44,7	61,2	41,9	1,6%	2,3%	1,6%	27,0%	3,9%	-4,9	-7,4%
<i>Транспортні послуги</i>	809,6	856,5	727,3	732,9	567,3	687,1	849,6	913,8	567,4	20,1%	23,4%	24,5%	-3,2%	20,4%	57,3	6,7%
в т.ч. Послуги морського транспорту	128,5	97,8	92,2	96,0	81,5	112,1	124,2	155,0	163,3	2,3%	3,4%	4,2%	-8,4%	30,0%	57,2	58,5%
Послуги повітряного транспорту	331,9	441,6	302,2	390,1	253,2	314,8	457,0	486,5	163,5	10,4%	10,5%	13,0%	5,8%	30,7%	44,9	10,2%
Послуги залізничного транспорту	188,9	128,5	97,6	68,0	46,5	62,6	52,3	60,8	71,2	3,0%	1,9%	1,6%	-21,3%	10,3%	-67,7	-52,7%
Послуги автомобільного транспорту	146,9	161,4	165,8	70,8	85,6	103,6	113,6	121,2	135,0	3,8%	3,5%	3,3%	-17,3%	13,9%	-40,2	-24,9%
Послуги поштової та кур'єрської служби	1,4	10,2	6,9	3,2	4,2	3,9	7,9	9,4	13,2	0,2%	0,2%	0,3%	44,6%	40,6%	-0,8	-8,3%
<i>Послуги, пов'язані з подорожами</i>	272,4	378,6	439,4	280,7	253,3	314,9	427,5	570,8	276,4	8,9%	10,5%	15,3%	1,0%	41,8%	192,2	50,8%
<i>Послуги з будівництва</i>	54,3	164,3	91,1	14,9	25,6	19,9	16,2	24,4	21,7	3,9%	1,1%	0,7%	-24,2%	-1,5%	-139,9	-85,1%
<i>Послуги зі страхування</i>	121,0	114,6	50,2	53,8	100,2	95,0	51,6	72,7	110,3	2,7%	4,1%	2,0%	-18,5%	-9,1%	-41,9	-36,5%
<i>Послуги, пов'язані з фінансовою діяльністю</i>	796,6	706,7	609,9	648,6	402,7	255,8	308,9	306,4	290,5	16,6%	16,6%	8,2%	-6,2%	-8,0%	-400,3	-56,6%
<i>Рояліті та інші послуги, пов'язані з використанням ІВ</i>	314,6	649,7	248,2	205,4	233,7	310,0	399,6	457,7	424,4	15,3%	9,6%	12,3%	-11,6%	32,0%	-192,0	-29,5%
<i>Послуги у сфері телекомунікацій, комп'ютерні та інформаційні послуги</i>	270,1	450,5	276,1	270,1	231,6	252,7	318,2	363,3	395,2	10,6%	9,6%	9,7%	0,0%	18,9%	-87,2	-19,4%
в т.ч. Телекомунікаційні послуги	77,3	199,9	73,1	86,0	51,1	49,4	46,6	44,6	46,0	4,7%	2,1%	1,2%	3,7%	-4,2%	-155,3	-77,7%
Комп'ютерні послуги	125,7	173,2	145,1	128,9	118,6	138,5	191,6	215,5	231,3	4,1%	4,9%	5,8%	0,8%	27,2%	42,3	24,4%
Інформаційні послуги	67,0	77,4	57,8	55,3	61,9	64,8	79,9	103,2	117,9	1,8%	2,6%	2,8%	-5,9%	22,2%	25,8	33,3%
<i>Ділові послуги</i>	612,6	766,9	455,7	345,5	402,8	445,0	826,0	829,9	637,3	18,0%	16,6%	22,3%	-14,5%	35,3%	63,0	8,2%
в т.ч. Послуги дослідження та розробки	10,0	14,9	12,0	9,6	9,9	9,6	9,2	11,3	18,8	0,4%	0,4%	0,3%	-1,2%	4,7%	-3,6	-24,2%
Професійні та консалтингові послуги	243,8	527,8	227,7	176,2	218,4	253,7	333,6	357,5	378,2	12,4%	9,0%	9,6%	-9,2%	21,2%	-170,3	-32,3%
Наукові та технічні послуги	94,9	67,2	52,5	43,1	46,1	51,6	69,4	90,4	83,2	1,6%	1,9%	2,4%	-18,2%	32,1%	23,2	34,5%
Послуги операційного лізингу	108,3	51,9	56,1	42,6	62,6	58,4	313,2	259,9	101,5	1,2%	2,6%	7,0%	-20,2%	105,1%	207,9	400,3%
Послуги, пов'язані з торгівлею, та посередницькі послуги	67,5	51,6	43,8	43,3	40,3	17,5	12,8	18,7	15,3	1,2%	1,7%	0,5%	-12,0%	-17,9%	-32,9	-63,7%
Інші ділові послуги	82,6	41,7	51,3	24,9	22,2	26,9	27,4	43,6	32,1	1,0%	0,9%	1,2%	-23,3%	32,0%	1,9	4,4%
<i>Послуги приватним особам, культурні та рекреаційні послуги</i>	204,1	18,3	5,0	2,6	2,8	17,0	5,0	7,4	8,1	0,4%	0,1%	0,2%	-32,9%	55,4%	-10,9	-59,4%
<i>Державні та урядові послуги</i>	96,7	71,0	186,5	142,9	143,2	93,4	106,2	118,4	150,8	1,7%	5,9%	3,2%	15,9%	-5,8%	47,4	66,8%
ЗАГАЛЬНИЙ ІМПОРТ ПОСЛУГ З ЄС	3 709,8	4 252,6	3 148,8	2 750,1	2 421,6	2 532,5	3 355,8	3 728,9	2 927,0	100,0%	100,0%	100,0%	-8,6%	18,0%	-523,7	-12,3%

*Примітка: Загальний обсяг експорту послуг до ЄС без врахування Криму у 2012 та 2013 роках становить 3 630,3 та 4 212,0 млрд дол. США, в цьому випадку приріст 2019 р. до 2013 р. становить -11,5% або -483,1 млн дол. США.

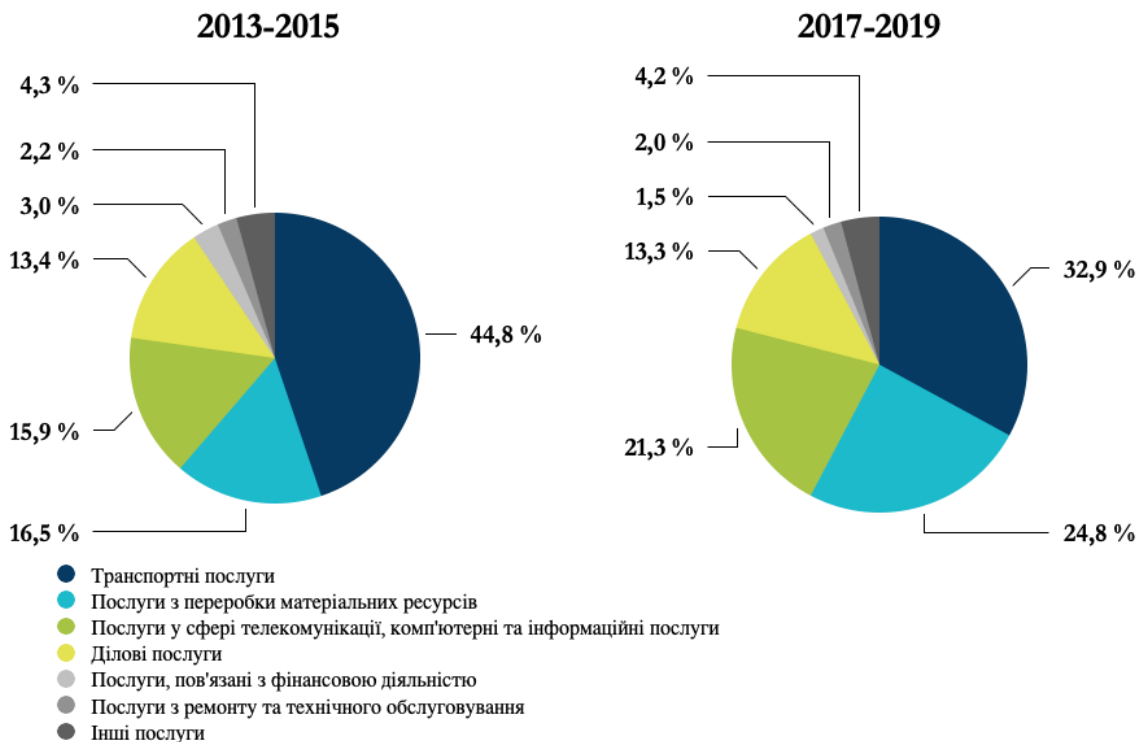
Джерело: власні розрахунки на основі даних Державної служби статистики України

Хоча обсяги торгівлі послугами з ЄС ще продовжують відновлюватись, *переорієнтація української економіки на європейський та інші світові ринки та посилення торговельних відносин з ЄС у результаті укладення ПВЗВТ спричинили ряд важливих структурних змін.*

У структурі українського експорту послуг до ЄС чотири сектори, а саме: Транспортні послуги, Послуги з переробки матеріальних ресурсів, Послуги у сфері телекомунікацій, комп'ютерні та інформаційні послуги, а також Ділові послуги – продовжують зберігати панівні позиції, формуючи близько 90% усього експорту послуг до ЄС. Решту експорту до ЄС забезпечують Послуги, пов'язані з фінансовою діяльністю, Послуги з ремонту та технічного обслуговування та Інші послуги (серед яких Послуги, пов'язані з подорожами, Послуги з будівництва, Послуги зі страхування, Роялті та інші послуги, пов'язані з використанням інтелектуальної власності, Послуги приватним особам, культурні та рекреаційні послуги та Державні та урядові послуги).

Середня сумарна частка найбільших секторів залишилась відносно сталою (її середнє значення зросло на 1,7 в.п., з 90,6% у 2013-2015 роках до 92,3% у 2017-2019 роках), після початку дії ПВЗВТ спостерігається перерозподіл розмірів часток між цими секторами (рис. 1.2.3).

Рисунок 2.2.3. Зміна структури експорту до ЄС за розділами (2013-2015 vs 2017-2019, %).

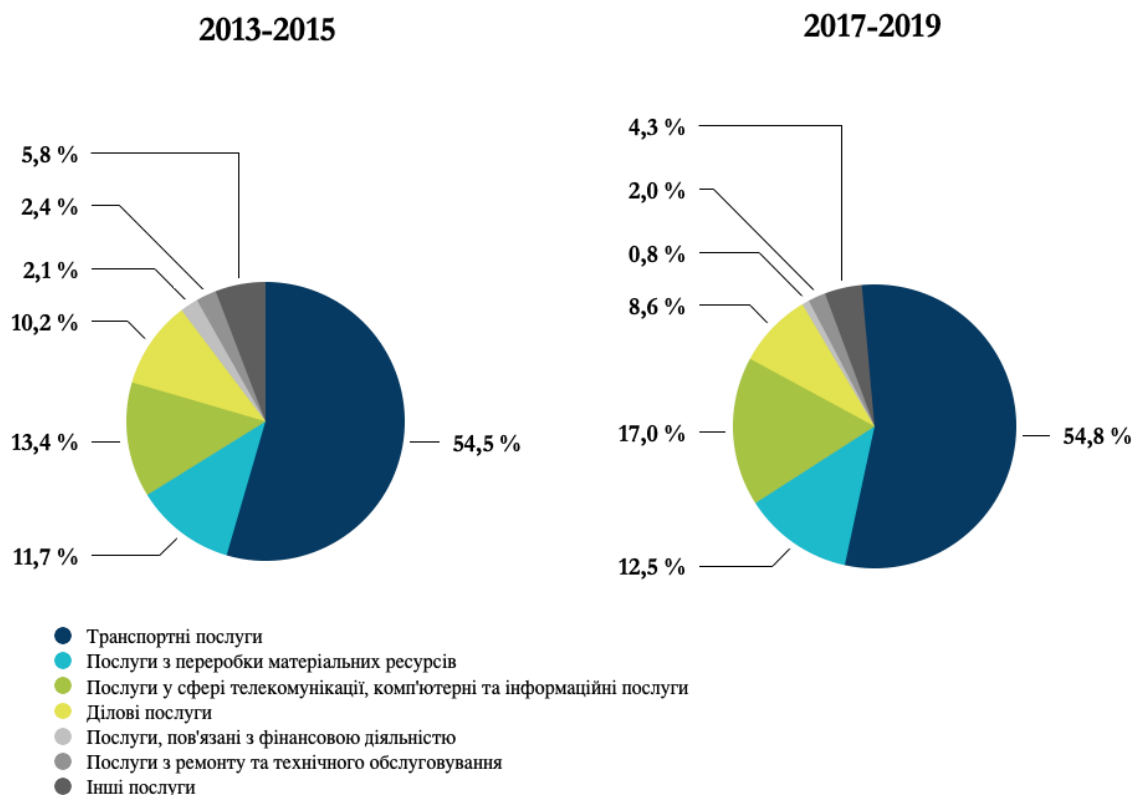


Джерело: власні розрахунки на основі даних Державної служби статистики України

Зокрема, у 2017-2019 роках відбулось помітне скорочення частки Транспортних послуг (з 44,8% до 32,9% або з 1,675 до 1,306 млрд дол. США), натомість обсяги експорту Послуг з переробки матеріальних ресурсів (середня частка яких зросла з 16,5% до 24,8% або з 0,616 до 0,983 млрд дол. США) та Послуг у сфері телекомунікацій, комп'ютерних та інформаційних послуг (з 15,9% до 21,3% або з 0,595 до 0,844 млрд дол. США) продемонстрували значне зростання. Це, у свою чергу, дозволило експорту послуг сектору ІТ до ЄС вийти на друге місце за розмірами.

Порівнюючи експорт послуг до країн ЄС та країн Світу загалом (рис. 1.2.3 та 1.2.4), варто зазначити, що лідерство чотирьох секторів зберігається як для експорту в країни ЄС, так і для Світу загалом, що зумовлено структурою вітчизняної економіки. З іншого боку, **структура експорту послуг до ЄС після початку дії ПВЗВТ стала більш рівномірно розподіленою** між чотирма основними секторами, у той час, як у загальному експорті до Світу Транспортні послуги продовжують формувати понад 50% усього експорту послуг з України. Причому у 2017-2019 роках в українському експорті Транспортних послуг до Світу переважали Послуги трубопровідного транспорту (31,2% загального експорту усіх послуг до Світу), Послуги повітряного транспорту (9,8%), Послуги морського (4,3%) та Послуги залізничного транспорту (4,6%).

Рисунок 2.2.4. Зміна структури загального експорту послуг з України до Світу за розділами (2013-2015 vs 2017-2019, %)

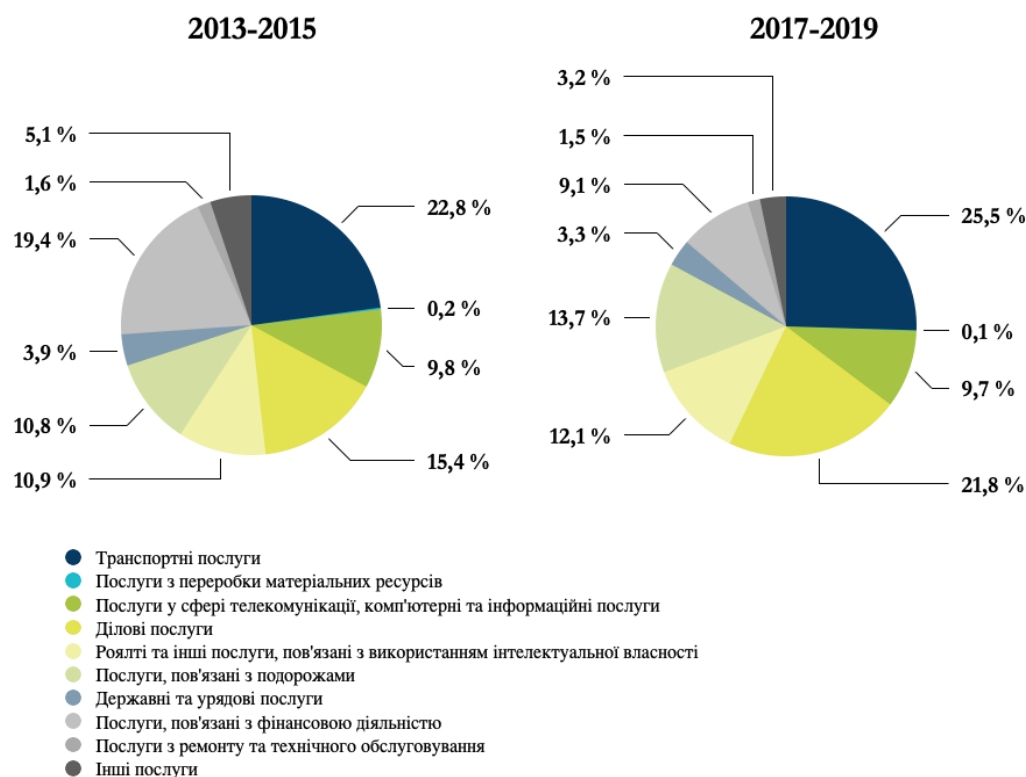


Джерело: власні розрахунки на основі даних Державної служби статистики України.

Європейський імпорту послуг в Україну, близько 90% якого розподіляється поміж шести секторів, є більш диверсифікованим. Загалом середня сумарна частка шести найбільших секторів послуг, що імпортуються з ЄС, залишилась відносно сталою – її значення зросло на 2,8 в.п., з 89,1% у 2013-2015 роках до 91,9% у 2017-2019 роках (Рис. 2.2.5). Крім того, у порівнянні з експортом, відрізняється і перелік найбільших секторів: Роялті та інші послуги, пов'язані з використанням інтелектуальної власності, Послуги пов'язані з подорожами та Послуги, пов'язані з фінансовою діяльністю мають частки приблизно у 10%, у той час, як Послуги з переробки матеріальних ресурсів практично не імпортуються.

У структурі європейського імпорту найбільше зростання обсягів показав сектор Ділових послуг, тоді як частка Послуг, пов'язаних з фінансовою діяльністю – найбільше скорочення. Серед основних структурних змін європейського імпорту, що відбулись після початку дії ПВЗВТ у 2016 році – значне зростання частки Ділових послуг на 6,4 в.п. до 21,8% у 2017-2019 роках (або з 0,523 до 0,700 млрд дол. США). Сектор Транспортних послуг, аналогічно до ситуації з експортом, посідає перше місце за розмірами. У порівнюваних періодах його частка зросла з 22,8% (2013-2015) до 25,5% (2017-2019) або з 0,772 до 0,816 млрд дол. США в абсолютному вимірі. Частка імпорту Послуг, пов'язаних з подорожами, зросла з 10,8% (2013-2015) до 13,7% (2017-2019) (або з 0,366 до 0,438 млрд дол. США), чому сприяло укладення безвізового режиму між Україною та ЄС у червні 2017 року. У свою чергу, двократне скорочення частки показав Сектор послуг, пов'язаних з фінансовою діяльністю (з 19,4% для 2013-2015 до 9,1% для 2017-2019 або з 0,655 до 0,290 млрд дол. США).

Рисунок 2.2.5 Зміна структури імпорту послуг з ЄС за розділами (2013-2015 vs 2017-2019, %).



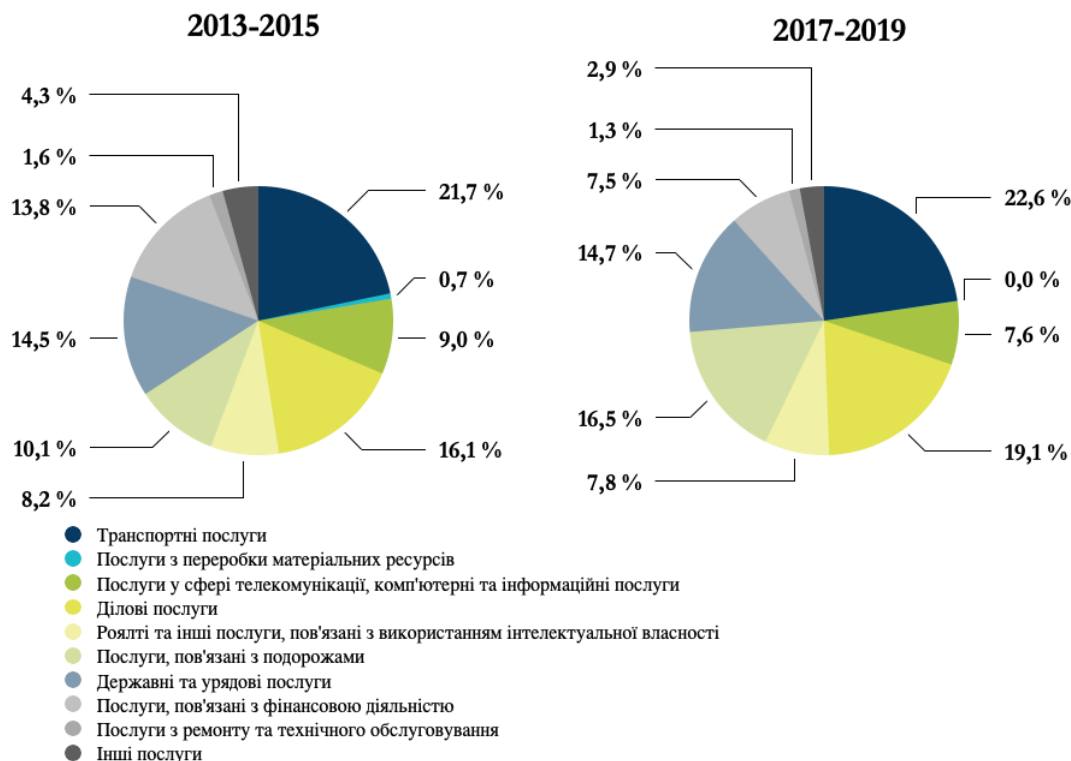
Джерело: власні розрахунки на основі даних Державної служби статистики України

На відміну від експорту, структура імпорту послуг з ЄС майже ідентична до структури загального імпорту послуг в Україну: формуючи половину усього імпорту послуг до України, європейські послуги безпосередньо впливають на загальну структуру імпорту послуг зі Світу (Рисунок 2.2.6).

Таблиця 2.2.3 ілюструє значення ринку ЄС для окремих видів послуг до та після початку дії ПВЗВТ, а також порівняння динаміки зростання експорту окремих послуг до ЄС та решти Світу у 2019 році відносно 2013 та 2016 років. Ці зміни дають змогу оцінити тенденції щодо переорієнтації українського експорту послуг на європейський ринок.

Зокрема, станом на 2019 рік ЄС був ключовим ринком з часткою понад 40% для експорту таких послуг як: Автомобільні перевезення (частка ЄС – 76,3%), Послуги з переробки матеріальних ресурсів (64,7%), Послуги поштової та кур'єрської служби (50%), Послуги з будівництва (46,7%), Послуги, пов'язані з фінансовою діяльністю (61,2%), Інформаційні послуги (41,5%), Професійні та консалтингові послуги (54,4%), Послуги приватним особам, культурні та рекреаційні послуги (73,3%) та ін. (Таблиця 2.2.3). Причому значне зростання ролі ринку ЄС протягом 2013-2019 років відбувалося для таких послуг як: Послуги з переробки матеріальних ресурсів, Послуги з будівництва, Роялті та інші послуги, пов'язані з використанням інтелектуальної власності, Наукові та технічні послуги, Послуги приватним особам, культурні та рекреаційні послуги. Таке зростання ролі ринку ЄС відбувалося як завдяки кращим умовам доступу і швидкому зростанню обсягів експорту відповідних послуг на ринок ЄС, так і внаслідок зменшення експорту цих послуг до традиційного ринку РФ та більш повільним темпам зростання експорту до решти Світу.

Рисунок 2.2.6. Зміна структури імпорту послуг зі Світу загалом за розділами (2013-2015 vs 2017-2019, %)



Джерело: власні розрахунки на основі даних Державної служби статистики України

Як уже зазначалося, загалом експорт до ЄС у 2019 р. зріс на 6,5% відносно 2013 р. та на 48,7% відносно 2016 р., тоді як експорт до решти Світу зріс на 11,2% і 62,6% відповідно. Прискорення загального експорту до решти Світу у 2019 р. відбулося через різке зростання експорту трубопровідного транспорту до РФ у цьому році. Відповідно, якщо виключити послуги трубопровідного транспорту, то можна побачити, що експорт усіх інших послуг до ЄС за цей період в цілому зростає швидше, ніж до решти Світу. Зокрема, експорт (без трубопровідного транспорту) до решти Світу у 2019 р. зменшився на -21,6% відносно 2013 р., та збільшився на 24,5% відносно 2016 р.

З метою більш глибокого секторального аналізу, ми розглянемо динаміку чотирьох найбільших за розміром секторів експорту послуг до ЄС, а саме:

- Транспортні послуги;
- Послуги з переробки матеріальних ресурсів;
- Послуги у сфері телекомунікації, комп'ютерні та інформаційні послуги;
- Ділові послуги.

Транспортні послуги

Попри відновлення зростання у 2017-2019 роках, обсяги експорту Транспортних послуг до ЄС все ще не повернулись до докризового рівня. Сектор Транспортних послуг пройшов через стрімке падіння експорту до ЄС у 2013-2015 роках: середній темп падіння склав 14,8%, а найбільше скорочення припало на 2015 рік та становило -36,4% (Рисунок 2.2.7). У результаті, загальний обсяг експорту Транспортних послуг до ЄС в абсолютному значенні скоротився майже вдвічі – з 2,028 (у 2013 році) до 1,166 млрд дол. США (у 2015 році).

І хоча з 2016 по 2019 роки експорт зріс на 20,7% (середні темпи зростання у 2017-2019 роках становили 6,9%), за підсумками 2019 року, обсяг експорту Транспортних послуг до ЄС все ще залишається нижчим за рівень 2013 року. Відтак, у 2019 році експорт Транспортних послуг склав 1,362 млрд дол. США, що у порівнянні з 2013 роком на 32,9% або на 667,0 млн дол. США менше (Таблиця 2.2.1)дол.

Нетипова від'ємна динаміка 2018-го року пов'язана зі скороченням експорту Послуг морського та залізничного транспорту, які скоротились відповідно на 27,5% та 13,8%. Водночас повільніший темп зростання експорту Транспортних послуг до ЄС у порівнянні із загальним експортом Транспортних послуг до Світу у 2019 році є результатом пікового зростання експорту Трубопровідних послуг до Російської Федерації в цей рік.

У 2017-2019 роках відновленню темпів зростання експорту Транспортних послуг до ЄС найбільше сприяли експорт Послуг повітряного та автомобільного транспорту, а також експорт Послуг поштової та кур'єрської служб. Якщо період 2013-2015 років для усіх підрозділів Транспортних послуг характеризувався значним падінням експорту до ЄС, то після початку дії ПВЗВТ три підрозділи показали найшвидше зростання (Рисунок 2.2.8). Послуги повітряного транспорту, які у середньому зростали на 18,8% у 2017-2019 роках, знаходяться на першому місці. У результаті, обсяг їх експорту у 2019 році склав 605,7 млн дол. США, що на 17,9% або 131,8 млн дол. США більше обсягів 2013 року (Таблиця 2.2.1). У свою чергу, Послуги поштової та кур'єрської служб показали друге за швидкістю зростання із середнім значенням у 16,5%.

Таблиця 2.2.3. Показники експорту послуг з України до ЄС та решти Світу у 2013-2019 роках

Група послуг	Загальний експорт послуг, млн дол США	Частка ЄС в загальному експорті послуг, %		Приріст експорту до ЄС, %		Приріст експорту до Решти країн, %	
	2019	2013	2019	2019/2013	2019/2016	2019/2013	2019/2016
<i>Послуги з переробки матеріальних ресурсів</i>	1640,2	35,8%	64,7%	71,9%	56,1%	-47,6%	29,9%
<i>Послуги з ремонту та технічного обслуговування</i>	270,1	27,7%	35,1%	-2,0%	27,2%	-30,7%	11,4%
<i>Транспортні послуги</i>	9109,9	25,4%	14,9%	-32,9%	20,7%	30,2%	85,7%
<i>Транспортні послуги (без трубопровідного)</i>	3205,7	43,3%	42,0%	-33,2%	19,5%	-29,5%	20,5%
в т.ч. Послуги морського транспорту	595,9	35,6%	26,7%	-56,3%	-19,9%	-33,6%	-5,7%
Послуги повітряного транспорту	1419,7	56,8%	42,7%	-17,9%	56,4%	44,9%	64,3%
Послуги залізничного транспорту	501,7	28,9%	36,9%	-58,2%	-22,3%	-70,9%	-2,0%
Послуги автомобільного транспорту	338,8	61,9%	76,3%	-4,7%	41,9%	-52,1%	44,0%
Послуги поштової та кур'єрської служби	53,5	100,0%	50,0%	2,2%	49,5%	2677,8%*	2677,8%*
<i>Послуги, пов'язані з подорожами</i>	335,0	25,2%	19,1%	-29,2%	69,1%	1,2%	61,9%
<i>Послуги з будівництва</i>	125,7	11,4%	46,7%	128,6%	222,8%	-66,3%	-81,9%
<i>Послуги зі страхування</i>	75,5	28,8%	44,4%	33,3%	-14,2%	-32,5%	186,5%
<i>Послуги, пов'язані з фінансовою діяльністю</i>	133,6	45,2%	61,2%	-46,4%	165,9%	-72,0%	-1,1%
<i>Роялті та інші послуги, пов'язані з використанням ІВ</i>	55,4	25,1%	60,1%	36,0%	175,1%	-69,6%	28,2%
<i>Послуги у сфері телекомунікацій, комп'ютерні та інформаційні послуги</i>	2575,9	37,7%	40,6%	88,0%	69,8%	66,1%	48,8%
в т.ч. Телекомунікаційні послуги	111,2	36,1%	55,8%	-50,1%	-37,4%	-77,7%	-68,3%
Комп'ютерні послуги	2044,6	41,0%	39,6%	112,3%	90,2%	124,5%	71,7%
Інформаційні послуги	420,1	25,2%	41,5%	244,4%	91,3%	63,4%	59,6%
<i>Ділові послуги</i>	1278,2	42%	48,0%	-5,9%	70,4%	-0,3	54,4%
в т.ч. Послуги дослідження та розробки	135,2	42,1%	44,3%	-45,8%	37,4%	-50,5%	-13,7%
Професійні та консалтингові послуги	591,4	56,9%	54,4%	-16,6%	65,4%	-7,8%	63,7%
Наукові та технічні послуги	291,2	14,0%	31,3%	52,4%	138,6%	-45,4%	69,7%
Послуги операційного лізингу	39,9	45,5%	43,0%	-34,0%	52,9%	-27,0%	7,3%
послуги	84,7	62,8%	73,1%	99,6%	61,6%	23,7%	88,1%
Інші ділові послуги	103,1	54,4%	57,9%	74,8%	82,6%	51,9%	96,3%
<i>Послуги приватним особам, культурні та рекреаційні послуги</i>	21,6	47,7%	73,3%	-7,8%	159,3%	-69,4%	22,1%
<i>Державні та урядові послуги</i>	7,7	60,7%	58,4%	-57,0%	114,9%	-52,6%	116,2%
ЗАГАЛЬНИЙ ЕКСПОРТ ПОСЛУГ	15628,9	29,5%	28,6%	6,5%	48,7%	11,2%	62,6%
ЗАГАЛЬНИЙ ЕКСПОРТ ПОСЛУГ (без трубопровідного)	9724,6	38,4%	45,8%	6,5%	48,3%	-21,6%	24,5%

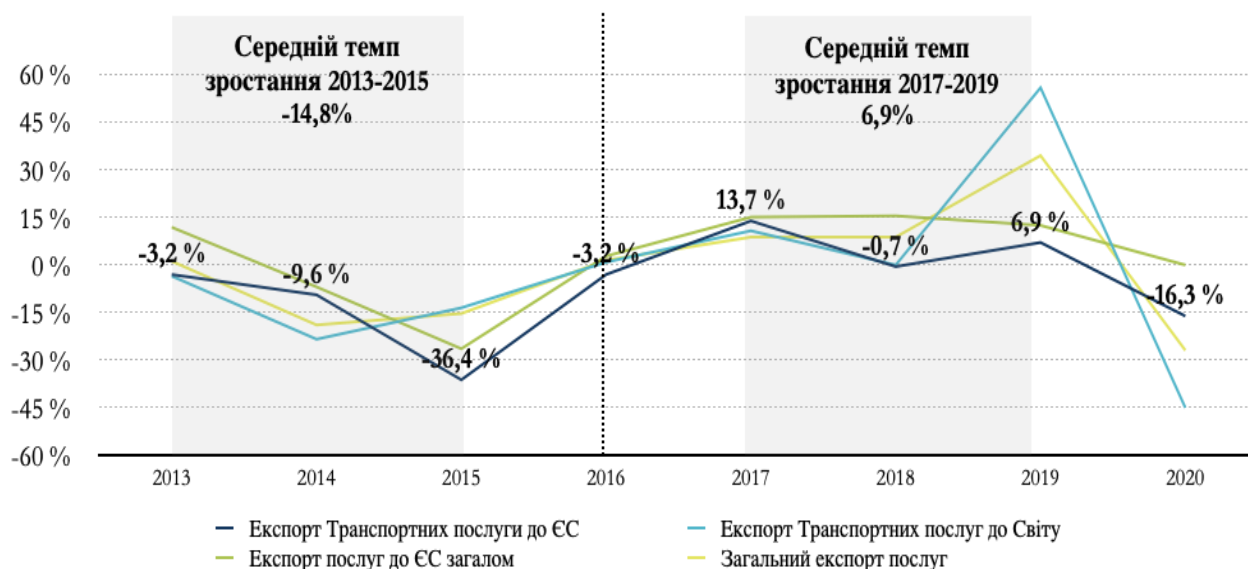
*Примітка: у 2013 та 2016 роках експорт Послуг поштової та кур'єрської служби до Решти країн світу був відсутній

Джерело: Державна служба статистики України.

Попри це, їх частка у структурі експорту Транспортних послуг до ЄС залишилась незначною, а саме на рівні менше ніж 1%. Експорт Послуг поштової та кур'єрської служб у 2019 році склав 26,7 млн дол. США, що на 2,2% або 0,6 млн дол. США більше обсягів 2013 року (Таблиця 2.2.1). Третім за темпами зростання став експорт Послуг автомобільного транспорту, середній темп зростання якого у 2017-2019 роках становив 14,0%. Попри швидке відновлення у 2017-2019 роках, експорт Послуг автомобільного транспорту за підсумками 2019 року склав 258,7 млн дол. США, що на 4,7% або 12,8 млн дол. США менше рівня 2013 року (Таблиця 2.2.1).

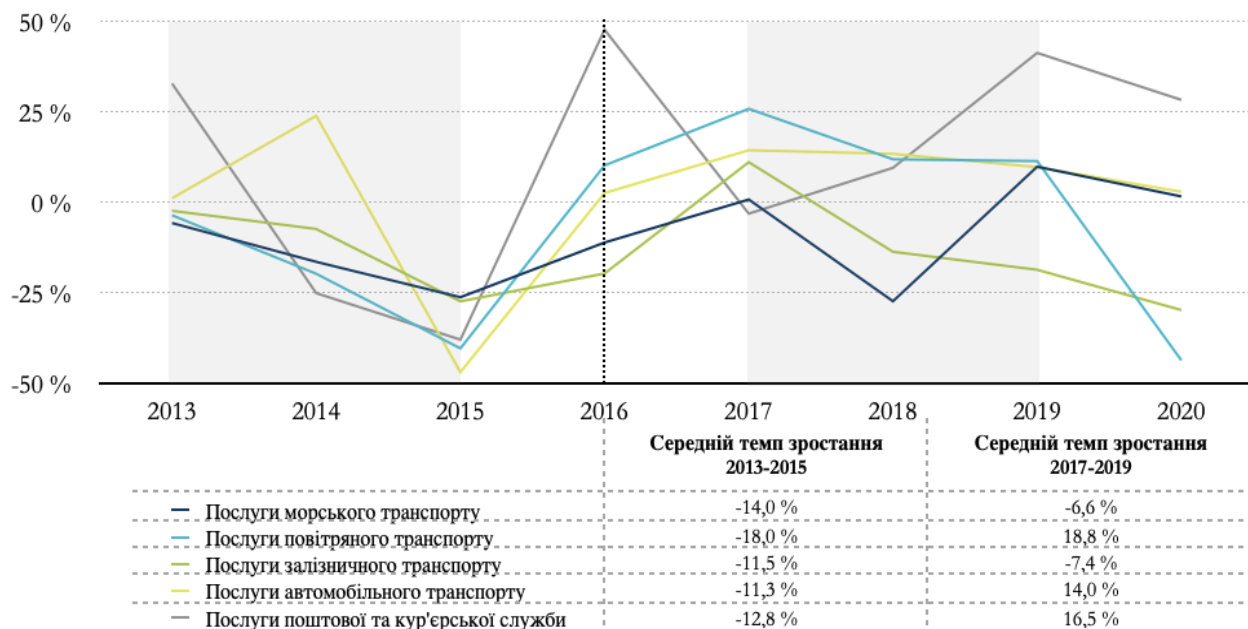
Натомість експорт Послуг морського та залізничного транспорту у 2017-2019 роках зберіг низхідну динаміку. Середні темпи скорочення експорту цих підрозділів становили -6,6% та -7,4% щороку (Рисунок 1.2.8, Таблиця 2.2.1). За підсумками 2019 року експорт Послуг морського транспорту склав 159,2 млн дол. США, що у порівнянні з 2013 роком на 56,3% або 205 млн дол. США менше. У свою чергу, експорт Послуг залізничного транспорту за підсумками 2019 року скоротився до 185,2 млн дол. США, що на 58,2% або 257,7 млн дол. США менше рівня 2013-го.

Рисунок 2.2.7. Динаміка експорту Транспортних послуг до ЄС, %, р/р.



Джерело: власні розрахунки на основі даних Державної служби статистики України.

Рисунок 2.2.8. Динаміка експорту Транспортних послуг до ЄС за підрозділами, %, р/р.

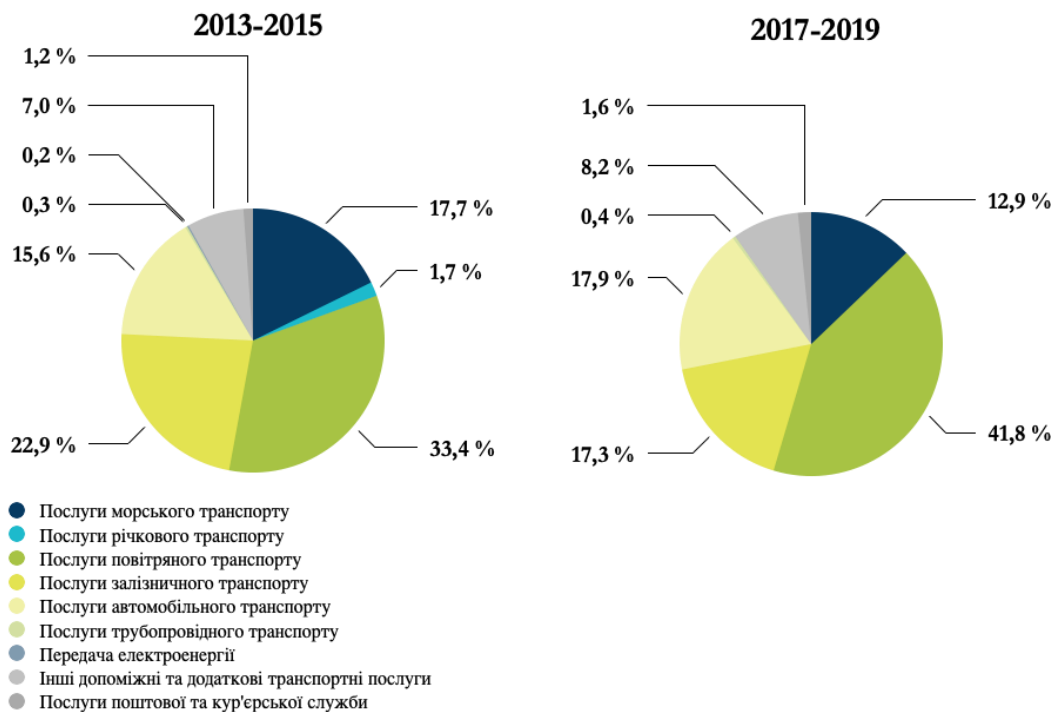


Джерело: власні розрахунки на основі даних Державної служби статистики України

Відповідно, Послуги повітряного транспорту показали найбільше збільшення частки у структурі експорту Транспортних послуг протягом 2017-2019 року. Загалом, відбулися такі структурні зрушення експорту Транспортних послуг (Рисунок 2.2.9): Послуги повітряного транспорту показали найбільше зростання частки на 8,4 в.п. до 41,8% (у 2017-2019 роках). На другому місці – експорт Послуг автомобільного транспорту, частка якого зросла на 2,3 в.п., до 17,9%, у 2017-2019 роках. Натомість Послуги залізничного та морського транспорту найбільше скоротили свою присутність у структурі експорту Транспортних послуг до ЄС (до 17,3% та 12,9% у 2017-2019 роках, відповідно). Водночас Послуги поштової та кур'єрської служби у досліджуваному періоді продовжують займати менше ніж 2% усього експорту Транспортних послуг до ЄС попри високі середньорічні темпи зростання у періоді після укладення ПВЗВТ.

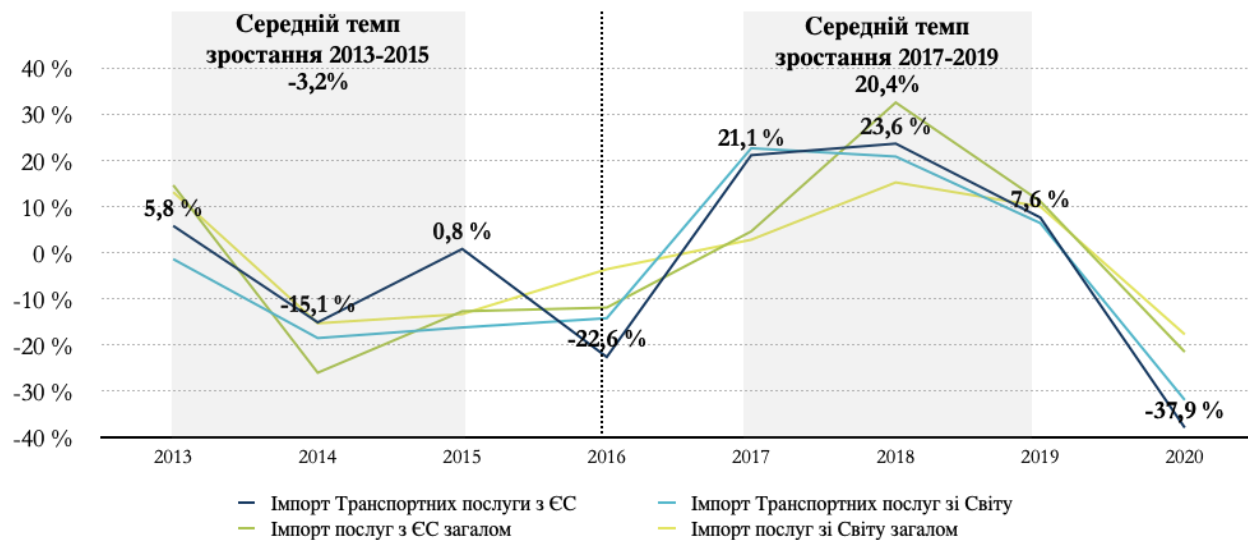
Імпорт Транспортних послуг з ЄС показував кращу динаміку у порівнянні з експортом завдяки меншому падінню у 2013-2015 роках та швидшому відновленню у 2017-2019 роках. Середній темп скорочення імпорту Транспортних послуг з ЄС у 2013-2015 роках склав лише - 3,2%, водночас у періоді після початку дії ПВЗВТ середньорічні темпи відновлення прискорились до 20,4% (Рисунок 2.2.10). За підсумками 2019 року завдяки швидким темпам зростання обсяг імпорту Транспортних послуг з ЄС склав 0,914 млрд дол. США, що на 6,7% вище за показник 2013 року (Таблиця 2.2.2). Водночас нетипове падіння на 22,6% у 2016 році відбулось через скорочення імпорту Послуг повітряного транспорту на 35,1%.

Рисунок 2.2.9. Зміна структура експорту Транспортних послуг до ЄС, за підрозділами (2013-2015 vs 2017-2019, %)



Джерело: власні розрахунки на основі даних Державної служби статистики України

Рисунок 2.2.10. Динаміка імпорту Транспортних послуг з ЄС, %, р/р



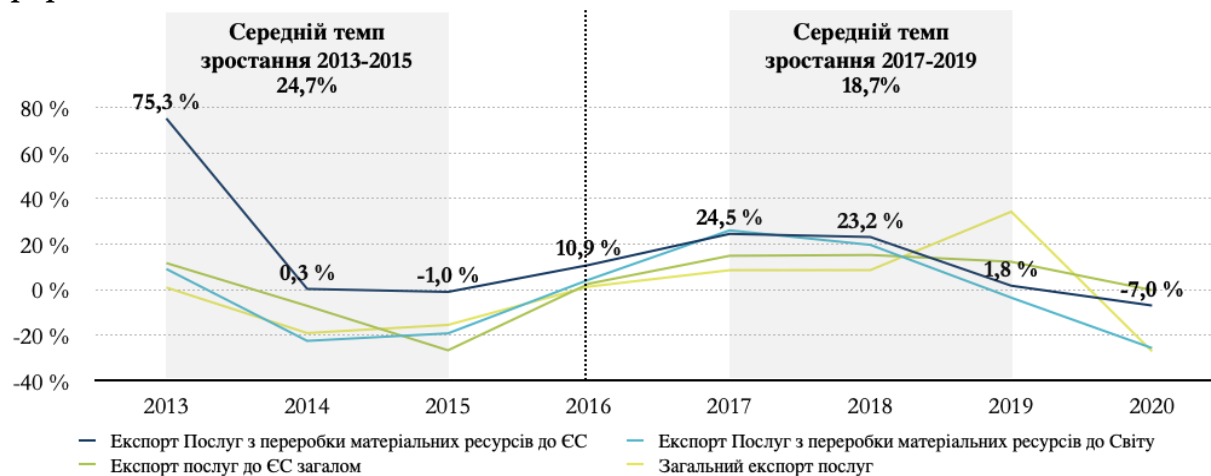
Джерело: власні розрахунки на основі даних Державної служби статистики України

Послуги з переробки матеріальних ресурсів

До експорту Послуг з переробки матеріальних ресурсів відносять Послуги для переробки товарів з метою реалізації у внутрішній економіці та за кордоном. Останні, відповідно, формують до 99% усього експорту за даним розділом до ЄС.

У 2017-2019 роках середні темпи зростання експорту Послуг з переробки матеріальних ресурсів прискорились до 18,7%. До 2016 року обсяги експорту цього сектору залишались фактично незмінними. Водночас після початку дії ПВЗВТ, середній темп зростання їхнього експорту досяг 18,7% (Рисунок 2.2.11). За підсумками 2019 року експорт Послуг з переробки матеріальних ресурсів до ЄС склав 1,061 млрд дол США, що на 71,9% (або на 433,8 млн дол США) більше за показник 2013 року.

Рисунок 2.2.11. Динаміка експорту Послуг з переробки матеріальних ресурсів до ЄС, %, р/р



Джерело: власні розрахунки на основі даних Державної служби статистики України

Послуги у сфері телекомунікацій, комп'ютерні та інформаційні послуги

Експорт послуг у сфері телекомунікацій, комп'ютерних та інформаційних послуг протягом 2013-2019 років зростає швидше за загальний експорт послуг до ЄС та є одним із найбільш перспективних. Виявившись достатньо стійким до кризи 2014-2015 років (різке падіння на 19,3% відбулось у 2015 році, а середні темпи зростання у 2013-2015 роках знаходились на рівні 8,3%), після початку дії ПВЗВТ середньорічний темп зростання експорту сектору швидко відновився, пришвидшившись до 23,3% (Рисунок 2.2.12). Загалом, експорт Послуг у сфері телекомунікацій, комп'ютерних та інформаційних послуг за підсумками 2019 року зріс до 1,046 млрд дол. США, що на 88,0% або на 489,9 млн США більше за показник 2013 року.

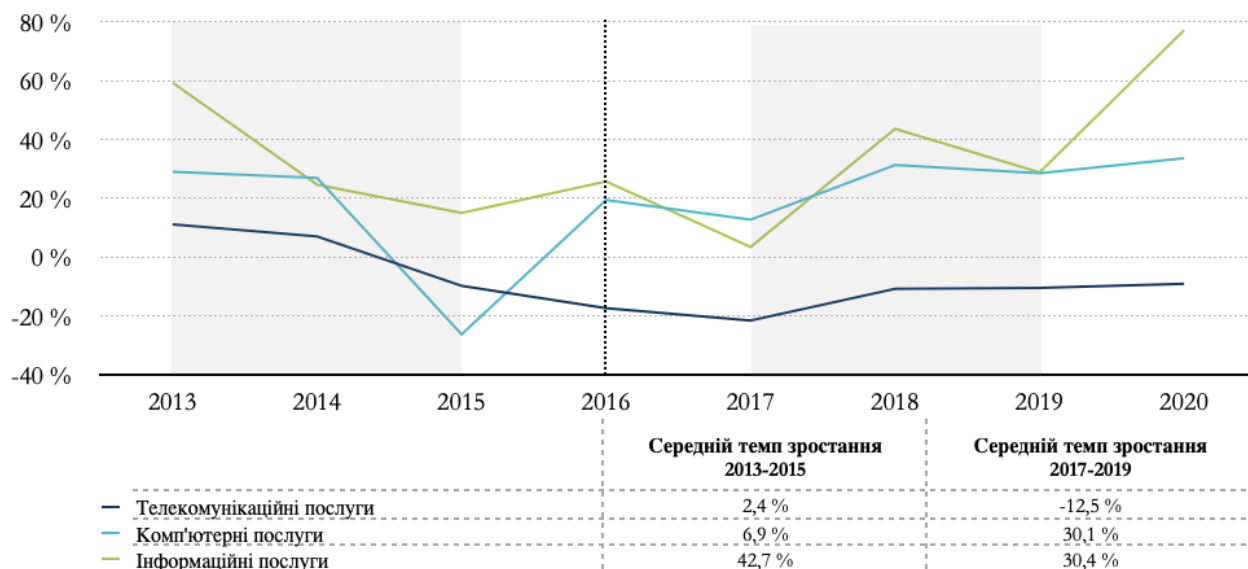
Падіння загального експорту Послуг у сфері телекомунікацій, комп'ютерних та інформаційних послуг у 2015 році було викликано різким скороченням експорту Комп'ютерних послуг. Попри це, лише експорт Телекомунікаційних послуг показував низхідну динаміку протягом усього досліджуваного періоду (2013-2019 років). Протягом 2013-2015 років лише експорт Інформаційних послуг продовжував швидко зростати як у відносних (середні темпи становили 42,7%), так і абсолютних значеннях (з 31,8 до 72,5 млн дол. США) (Таблиця 2.2.1). У свою чергу, після початку дії ПВЗВТ середні темпи зростання експорту Комп'ютерних та Інформаційних послуг зрівнялися та становили близько 30%, тоді як експорт Телекомунікаційних послуг в цей період щороку скорочувався в середньому на 12,5% (Рисунок 2.2.13). У підсумку, експорт Інформаційних послуг до ЄС у 2019 році зріс до 174,4 млн дол. США, що на 244,4% або на 123,8 млн дол. США більше за обсяги 2013 року, експорт Комп'ютерних послуг до ЄС у 2019 році досяг 810,0 млн дол. США, що на 112,3% або на 428,4 млн дол. США більше за обсяги 2013 року, водночас експорт Телекомунікаційних послуг до ЄС за підсумками 2019 року скоротився до 62,1 млн дол. США, що на 50,1% або на 62,2 млн дол. США менше показника 2013 року (Таблиця 2.2.1).

Рисунок 2.2.12. Динаміка експорту Послуг у сфері телекомунікацій, комп'ютерних та інформаційних послуг до ЄС, %, р/р.



Джерело: власні розрахунки на основі даних Державної служби статистики України

Рисунок 2.2.13. Динаміка експорту Послуг у сфері телекомунікацій, комп'ютерних та інформаційних послуг до ЄС, за підрозділами, %, р/р.



Джерело: власні розрахунки на основі даних Державної служби статистики України

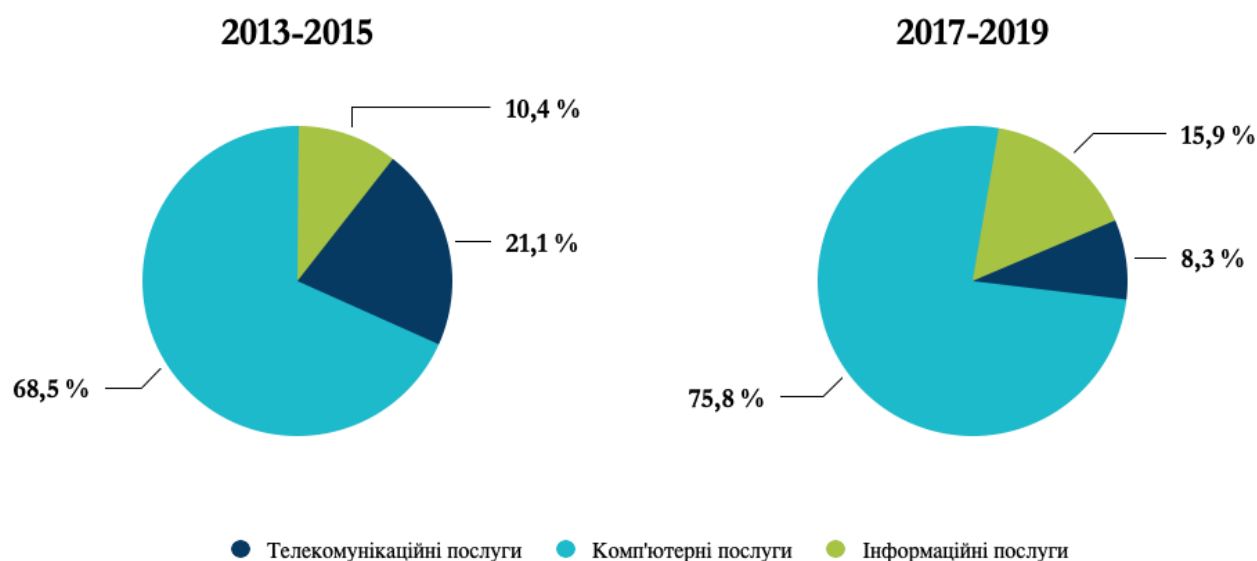
Зростає частка Комп'ютерних та Інформаційних послуг. Україна є однією з країн лідерів у сфері ІТ-аутсорсингу, що безпосередньо відображається як на структурі, так і на темпах зростання обсягу експорту Комп'ютерних та Інформаційних послуг до ЄС. Відтак, сумарна частка експорту Комп'ютерних та Інформаційних послуг у 2017-2019 роках зросла у порівнянні з 2013-2015 роками на 12,8 в.п. до 91,7%. У структурі загального експорту послуг до ЄС сумарна частка цих секторів зросла з 12,6% (2013-2015) до 19,5% (2017-2019). Тоді як частка телекомунікаційних скоротилась з 21,1% (2013-2015) до 8,3% (2017-2019) в експорті Послуг у сфері телекомунікацій, комп'ютерних та інформаційних послуг та з 3,4% (2013-2015) до 1,8% (2017-2019) у загальному експорті послуг до ЄС (Рисунок 2.2.14).

Попри те, що після початку дії ПВЗВТ середньорічний темп зростання імпорту прискорився до 18,9% (Рисунок 2.2.15), за підсумками 2019 року, обсяг імпорту Послуг у сфері телекомунікацій, комп'ютерних та інформаційних послуг з ЄС склав 0,363 млрд дол. США, що на 19,4% нижче за показник 2013 року. Основною причиною скорочення стало падіння імпорту європейських Телекомунікаційних послуг за підсумками 2019 року на 77,7% або на 155,3 млн дол. США у порівнянні з 2013 роком. У свою чергу, попри досить високе зростання у відносному вимірі, в абсолютному вимірі імпорт Комп'ютерних та Інформаційних послуг у 2013-2019 роках зріс незначно (імпорт Комп'ютерних послуг з ЄС за підсумками 2019 року склав 215,5 млн дол. США, що на 24,4% або 42,3 млн дол. США вище за показник 2013 року, у той час, як імпорт Інформаційних послуг з ЄС за підсумками 2019 року склав 103,2 млн дол. США, що на 33,3% або 25,8 млн дол. США вище за показник 2013 року) (Таблиця 2.2.2).

І якщо у 2013 році експорт Послуг у сфері телекомунікацій, комп'ютерних та інформаційних послуг до ЄС перевищував імпорт на 23,5%, то за підсумками 2019 року обсяг експорту майже у **3 рази перевищив обсяг імпорту** (Таблиця 2.2.2).

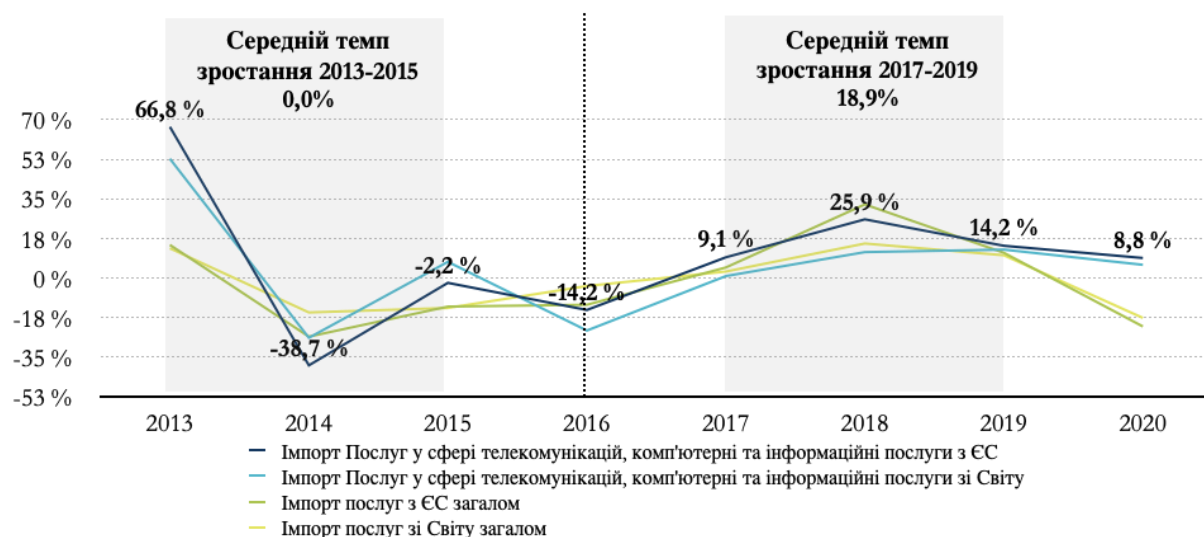
Варто зазначити, що *сектор Послуг у сфері телекомунікацій, комп'ютерних та інформаційних послуг до ЄС* – це єдиний сектор, який показав значне нарощення експорту до ЄС у 2020 році, а саме на 400,7 млн дол. США або на 38%.

Рисунок 2.2.14. Зміна структури експорту Послуг у сфері телекомунікацій, комп'ютерних та інформаційних послуг до ЄС, за підрозділами (2013-2015 vs 2017-2019, %)



Джерело: власні розрахунки на основі даних Державної служби статистики України

Рисунок 2.2.15. Динаміка імпорту Послуг у сфері телекомунікацій, комп'ютерних та інформаційних послуг з ЄС, %, р/р.



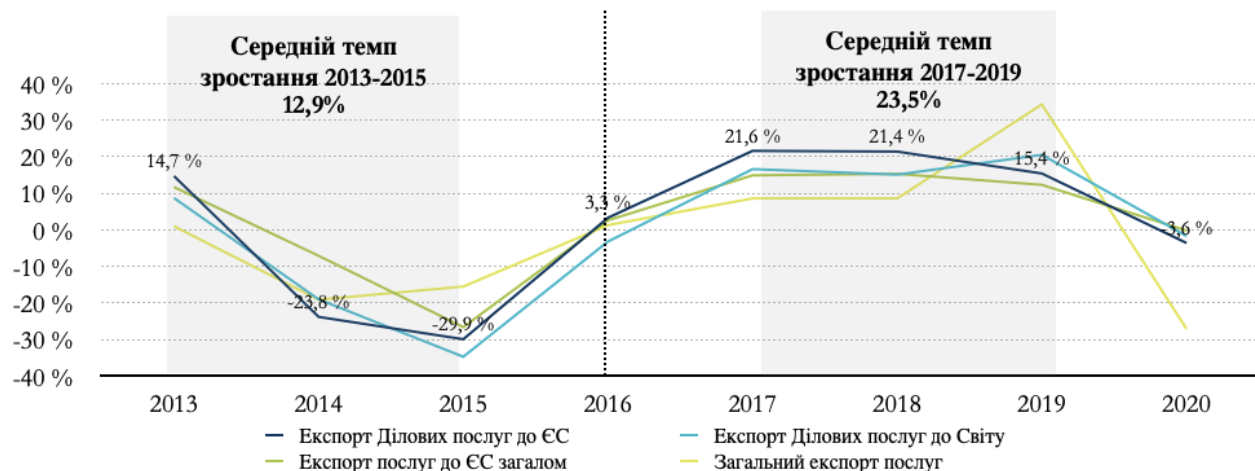
Джерело: власні розрахунки на основі даних Державної служби статистики України

Ділові послуги

Динаміка експорту Ділових послуг відповідала динаміці загального експорту послуг до ЄС протягом 2013-2019 років, водночас криза 2014-2016 років мала аналогічний до інших секторів вплив на обсяги експорту цього сектору до ЄС. Середні темпи скорочення експорту у 2013-2015 роках склали 12,9%, а мінімальне значення експорту у 0,349 млрд дол. США було досягнуто у 2015 році. Після чого показники експорту почали швидко відновлюватися і за підсумками 2017-2019 років середньорічне зростання сягнуло 23,5% (Рисунок 2.2.16). Уповільнення темпів зростання Ділових послуг у 2019 році більшою мірою було викликане уповільненням темпів зростання експорту Професійних та консалтингових послуг з 29,0% до 17,2% (Таблиця 2.2.1). Як наслідок, експорт Ділових послуг не зміг повністю відновитись до рівня 2013 року: у 2019 році експорт Ділових послуг до ЄС досяг 613,7 млн дол. США, що на 5,9% або 38,7 млн дол. США менше показника 2013 року.

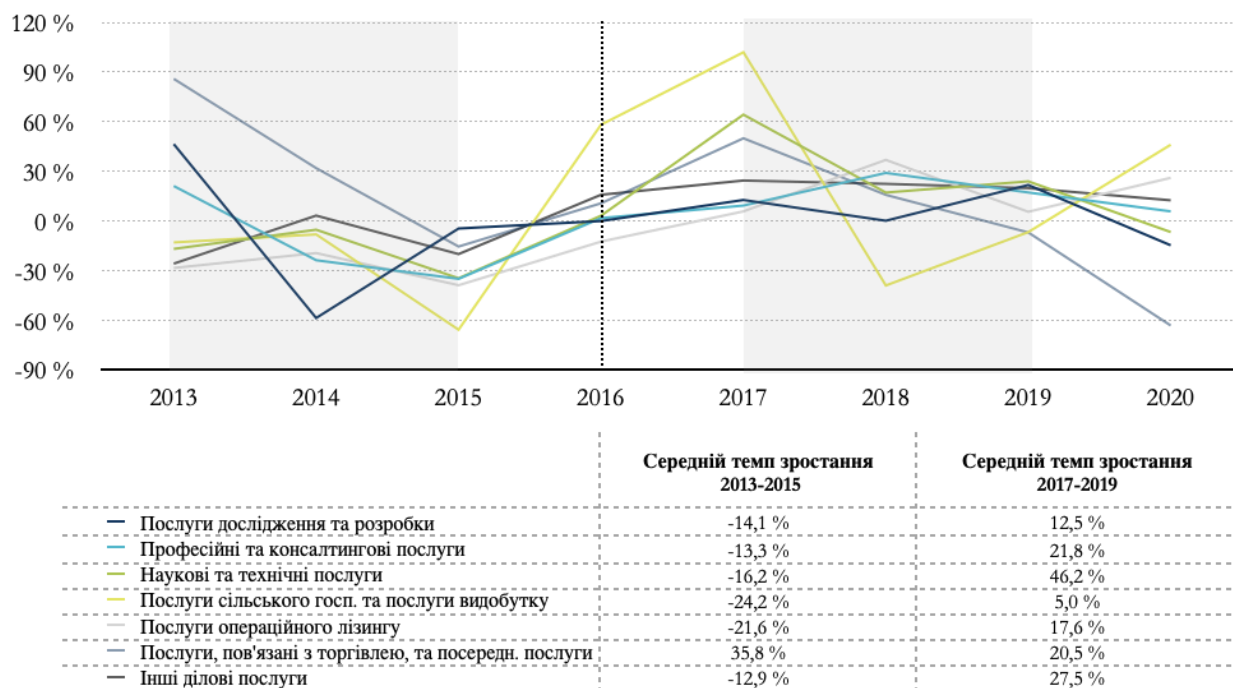
Завдяки швидким темпам зростання у 2017-2019 роках, Наукові та технічні послуги, Послуги, пов'язані з торгівлею та посередницькі були відновлені та Інші ділові послуги відновили та покращили показники експорту 2013 року. Загалом у 2017-2019 роках найшвидші темпи відновлення експорту мали такі сектори: Наукові та технічні послуги зростали в середньому на 46,2%, Професійні та консалтингові послуги - на 21,8%, Послуги, пов'язані з торгівлею та посередницькі послуги - на 20,5%. Разом з тим, найбільш повільне зростання показував експорт Послуг сільського господарства та послуг видобутку (в середньому на 5% у 2017-2019 роках) (Рисунок 2.2.17). У підсумку, експорт Наукових та технічних послуг у 2019 році склав 91,2 млн дол. США, що на 52,4% або 31,4 млн дол. США вище обсягів 2013 року; експорт Послуг, пов'язаних з торгівлею та посередницьких послуг у 2019 році склав 61,9 млн дол. США, що на 99,6% або на 30,9 млн дол. США більше обсягів 2013 року. Водночас експорт Професійних та консалтингових послуг, попри високі середні темпи зростання у 2017-2019 роках, склав у 2019 році 321,7 млн дол. США, що на 16,6% або 64,0 млн дол. США менше обсягів 2013 року (Таблиця 2.2.1).

Рисунок 2.2.16. Динаміка експорту Ділових послуг до ЄС, %, р/р.



Джерело: власні розрахунки на основі даних Державної служби статистики України

Рисунок 2.2.17. Динаміка експорту Ділових послуг до ЄС, за підрозділами, %, р/р.

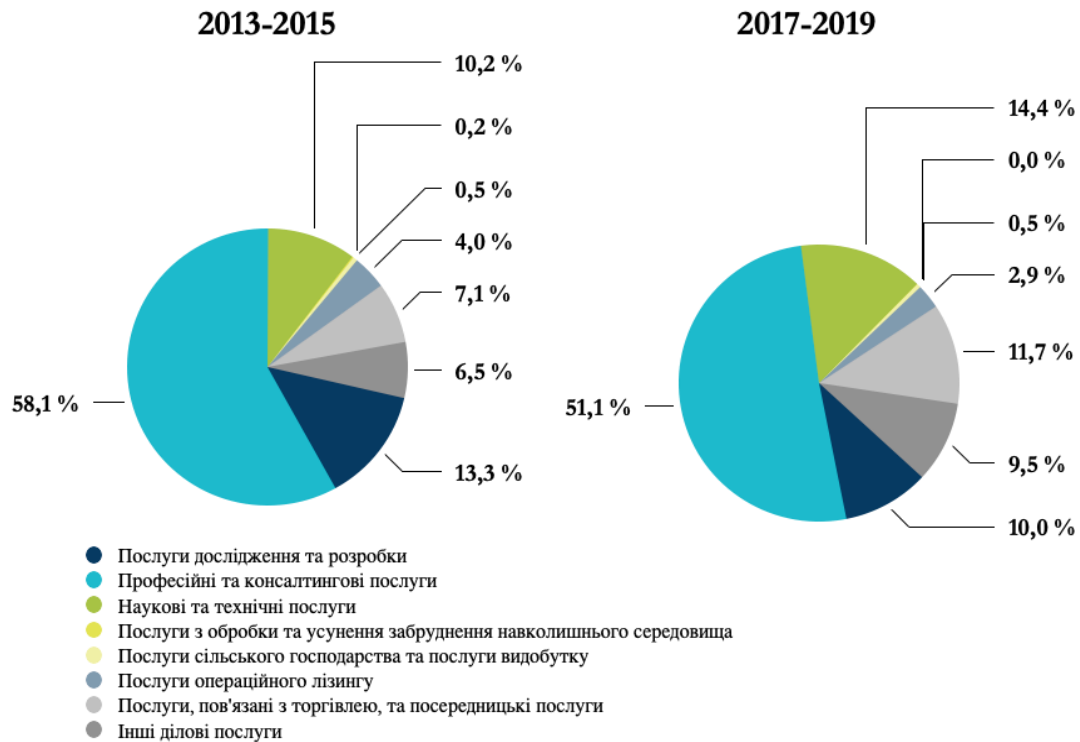


Джерело: власні розрахунки на основі даних Державної служби статистики України

Водночас структура експорту Ділових послуг до ЄС залишається відносно сталою – понад 50% формує експорт Професійних та консалтингових послуг. Найбільша частка, що зберігається за Професійними та консалтинговими послугами, скоротилась з 58,1% (2013-2015) до 51,1% (2017-2019) або в абсолютному значенні з 0,290 до 0,269 млрд дол. США. У порівнянні з 2013-2015 роками також скоротилась і частка експорту Послуг досліджень та розробки – з 13,3% до 10,0% у 2017-2019 відповідно (або з 66,5 до 52,8 млн дол. США). Водночас зросли частки експорту Наукових та технічних послуг (з 10,2% (2013-2015) до 14,4% (2017-2019), або з 51,2 до 75,0 млн дол. США) та Послуг, пов'язаних з торгівлею, та посередницьких послуг (з 7,1% (2013-2015) до 11,7% (2017-2019), або з 35,5 до 49,7 млн дол. США) (Рисунок 2.2.18).

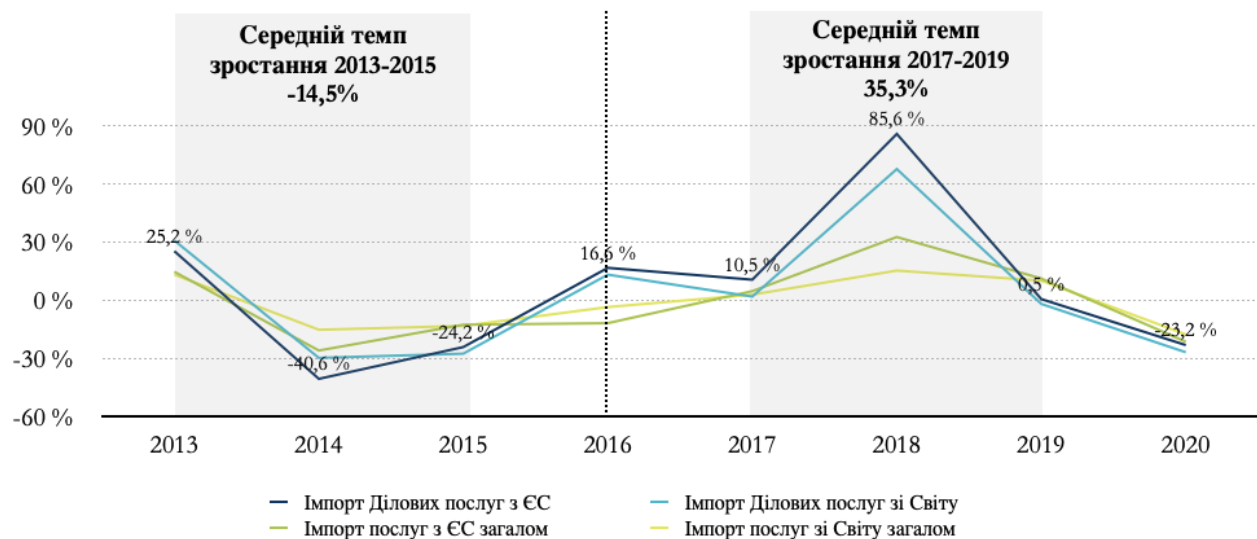
Імпорт Ділових послуг з ЄС показував швидше зростання у 2017-2019 роках у порівнянні з експортом. Середній темп скорочення імпорту Ділових послуг з ЄС у 2013-2015 роках склав лише -14,5%, водночас у період після початку дії ПВЗВТ середньорічні темпи зростання досягли 35,3% (Рисунок 2.2.19). За підсумками 2019 року завдяки швидким темпам зростання, обсяг імпорту Ділових послуг з ЄС склав 0,829 млрд дол. США, що на 8,2% (або на 63,0 млн дол. США) вище за показник 2013 року (Таблиця 2.2.2). Водночас пікове зростання на 85,6% у 2018 році зумовлено більшою мірою зростанням імпорту Послуг операційного лізингу більш ніж у 4 рази.

Рисунок 2.2.18. Зміна структура експорту Ділових послуг до ЄС, за підрозділами (2013-2015 vs 2017-2019, %)



Джерело: власні розрахунки на основі даних Державної служби статистики України

Рисунок 2.2.19. Динаміка імпорту Ділових послуг з ЄС, %, р/р.



Джерело: власні розрахунки на основі даних Державної служби статистики України

Інші сектори

У період після початку дії ПВЗВТ (у 2017-2019 роках) серед інших секторів експорту послуг до ЄС найкраще показав себе експорт Послуг з будівництва. Темпи падіння у 2013-2015 роках становили -3,5%, після чого середні темпи відновлення початку дії ПВЗВТ прискорились до 74,3%. Попри таку сильну висхідну динаміку, частка Послуг будівництва все ще залишається малою в загальній структурі експорту послуг до ЄС та знаходиться на рівні близькому до 1,5%. Експорт Послуг з будівництва до ЄС загалом становив 58,7 млн дол. США, що на 128,6% або 33,0 млн дол. США більше за обсяги 2013 року (Таблиця 2.2.1). Слід зазначити, що саме швидке зростання внутрішнього сектору Будівництва останніми роками слугує одним із драйверів активного зростання експорту послуг цього сектору до ЄС.

Крім того, *середній темп зростання трьох секторів, а саме Послуг, пов'язаних з фінансовою діяльністю, Роялі та інші послуги, пов'язані з використанням інтелектуальної власності та Послуги приватним особам, культурні та рекреаційні послуги у 2017-2019 роках перевищив 50%. Водночас експорт Послуг, пов'язаних з подорожами у 2017-2019 роках в середньому показував зростання на 23,0%* (Таблиця 2.2.1). Попри високі середні темпи зростання у 2017-2019 роках, лише сектор Роялі та інших послуг, пов'язаних з використанням інтелектуальної власності покращив обсяги експорту в порівнянні з 2013: у 2019 році обсяги склали 33,3 млн дол. США, що на 36,0% або 8,8 млн дол. США вище 2013. Водночас обсяг експорту інших трьох секторів за підсумками 2019 року був менший за обсяги 2013 року: експорт Послуг, пов'язаних з фінансовою діяльністю у 2019 році склав 81,8 млн дол. США, що на 46,4% або на 70,8 млн дол. США менше ніж 2013 року; експорт Послуг приватним особам, культурних та рекреаційних послуг у 2019 році склав 15,8 млн дол. США, що на 7,8% або на 1,3 млн дол. США менше ніж 2013 року; експорт Послуг, пов'язаних з подорожами у 2019 році склав 63,8 млн дол. США, що на 29,2% або на 26,3 млн дол. США менше ніж 2013 року. Хоча три з чотирьох вищезазначених секторів ще продовжують відновлення, прискорення середніх темпів зростання у періоді після укладення ПВЗВТ є свідченням розвитку вітчизняних фінтех компаній та креативних бізнесів та їх виходом на світовий та ринок ЄС, а також інтенсифікації туристичних потоків Україна-ЄС у результаті укладення безвізового режиму у 2017 році.

Натомість експорт Послуг зі страхування до ЄС показував скорочення як у періоді до ПВЗВТ, так і після, що пояснюється слабкими темпами розвитку страхових компаній та обмеженими можливостями для конкуренції з європейськими гравцями. Попри це, експорт за цим сектором за підсумками 2019 року склав 33,6 млн дол. США (що на 33,3% або 8,4 млн дол. США більше обсягів 2013 року).

У розрізі імпорту інших секторів послуг з ЄС, варто зазначити такі тенденції (Таблиця 2.2.2):

Найбільші темпи зростання у періоді після укладення ПВЗВТ показали такі сектори як Послуги приватним особам, культурні та рекреаційні послуги (середній темп зростання у 2017-2019 роках становив 55,4%, проте обсяг імпорту з ЄС за підсумками 2019 року залишається меншим за обсяги 2013 року на 59,4% або 10,9 млн дол. США та становить 7,4 млн дол. США), Послуги, пов'язані з подорожами (в середньому зростали на 41,8% у 2017-2019 роках, у результаті, обсяг імпорту з ЄС за підсумками 2019 року досяг 570,8 млн дол. США, що на 50,8% або 192,2 млн дол. США більше обсягів 2013 року) та Роялі та інші послуги пов'язані з використанням інтелектуальної власності (середній темп зростання у 2017-2019 роках становив 32,0%,

проте обсяг імпорту з ЄС за підсумками 2019 року залишається меншим за обсяги 2013 року на 29,5% або 192,0 млн дол. США та становить 457,7 млн дол. США). Така динаміка додатково підтверджує факт активізації двосторонньої торгівлі послугами між Україною та ЄС у туризмі та креативних сферах.

З іншого боку, варто зазначити **негативну динаміку імпорту Послуг зі страхування та Послуг, пов'язаних з фінансовою діяльністю протягом усього періоду**. Імпорт за цими секторами за підсумками 2019 року скоротився до 72,7 млн дол. США (що на 36,3% або 41,9 млн дол. США менше за обсяг 2013 року) та до 306,4 млн США відповідно (що на 56,6% або 400,3 млн дол. США менше за обсяг 2013 року).

2.3 Виробництво послуг в Україні

Сфера послуг становить більш ніж половину всієї економіки України. У 2020 році послуги згенерували 58,5% ВВП України або 2,4 трлн гривень. Слід відзначити, що їхня частка в економіці є стабільною – у 2013 році вона складала 58,7% ВВП (860 млрд грн) (Рисунок 2.3.1).

За даними ДССУ, ключовим видом послуг є Оптова та роздрібна торгівля, де у 2020 році було створено 24% валового внутрішнього продукту сфери послуг (585 млрд гривень у поточних цінах). До п'ятірки найбільших видів послуг також відносяться: Державне управління й оборона; Обов'язкове соціальне страхування (303 млрд гривень або 12% доданої вартості сектору послуг); Транспорт, складське господарство, поштова та кур'єрська діяльність (262 млрд гривень, 11%); Операції з нерухомим майном (268 млрд гривень, 11%) та Інформація та телекомунікації (208 млрд гривень, 9%).

Рисунок 2.3.2 відображає динаміку виробництва основних п'яти видів послуг, які Україна експортує до ЄС. Протягом 2014-2015 років обсяг валового внутрішнього продукту у сталих цінах 2013 року³⁶ скорочувався для усіх секторів послуг (найбільше падіння – Фінансова та страхова діяльність (-43%) та Будівництво (-41,1%)). Після 2016 року почалося стабільне відновлення виробництва сфери послуг, причому найвищі темпи зростання демонстрували: Будівництво, Інформація та телекомунікації та Професійна, наукова та технічна діяльність. В результаті у 2019 році валовий внутрішній продукт у сталих цінах перевищив докризовий рівень 2013 року у таких секторах: Інформація та телекомунікації (на 44,4%), Професійна, наукова та технічна діяльність (13,5%) та Будівництво (11,3%). Сектор Транспорту, складського господарства, поштової та кур'єрської діяльності до 2020 року також демонстрував швидке відновлення та майже досяг рівня 2013 року.

Сектор Інформація і телекомунікації був лідером також за темпами зростання **кількості суб'єктів господарювання протягом 2013-2019 років**. (Рисунок 2.3.3). **Зокрема, кількість суб'єктів господарювання** у секторі збільшилася з 86 тисяч у 2013 році до 206 тисяч у 2019 році (зростання на 139%). У інших секторах **кількість суб'єктів господарювання** також зросла у 2019 р. у порівнянні з 2013 р. (зокрема, Професійна, наукова та технічна діяльність - на 39%). Єдиною групою послуг, кількість суб'єктів у якій зменшилася, стала Фінансова та страхова діяльність – з 11,3 тисячі

³⁶ Валовий внутрішній продукт в цінах 2013 року отримано шляхом індексації валового внутрішнього продукту у поточних цінах на кумулятивну зміну споживчих цін за відповідний період.

у 2013 році до 10,2 тисячі у 2019 році, що пояснюється як впливом економічної кризи, так й політикою Національного банку України, спрямованою на очищення банківської системи.

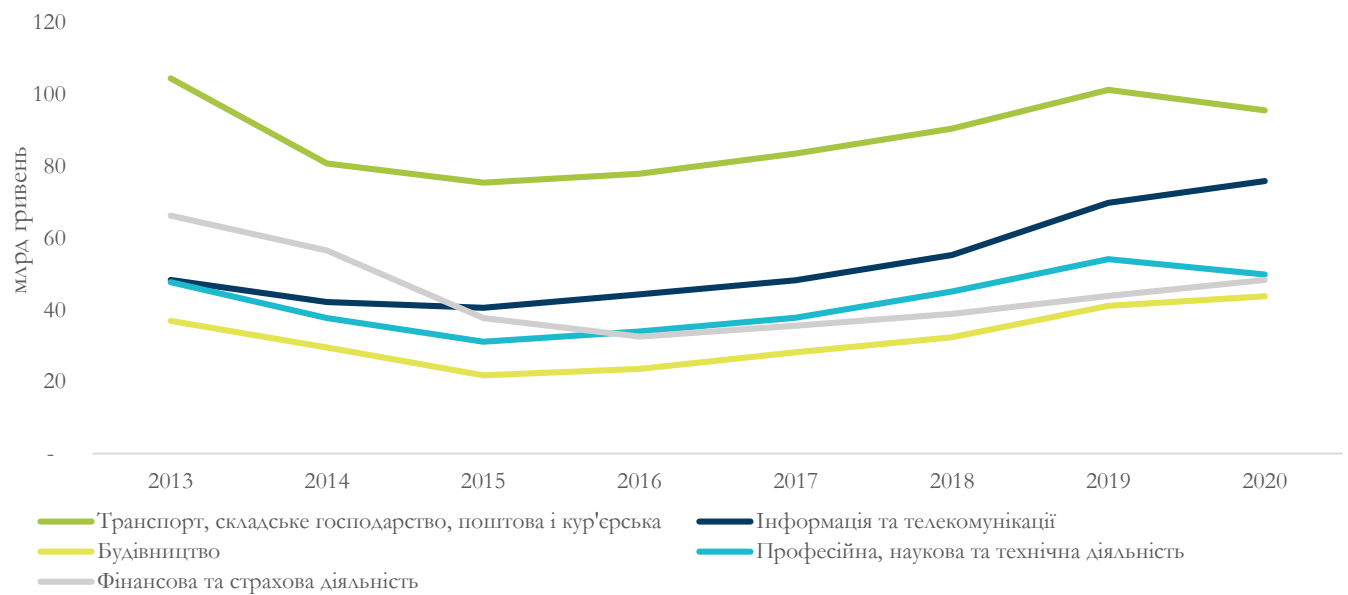
Сектори Транспорт, складське господарство, поштова та кур'єрська діяльність та Інформація і телекомунікації є найбільшими з точки зору **кількості зайнятих працівників** (907 тис. та 370 тис. чол. у 2019 р. відповідно) (Рисунок 2.3.4). Разом з тим, у порівнянні з 2013 роком кількість зайнятих зросла лише у секторі Інформація і телекомунікації (з 298 тис. у 2013 р. до 370 тис. чол. У 2019 р.), тоді як в інших секторах зайнятість зменшилася або залишилася на тому ж рівні.

Рисунок 2.3.1. Структура валового внутрішнього продукту сфери послуг у 2020 році



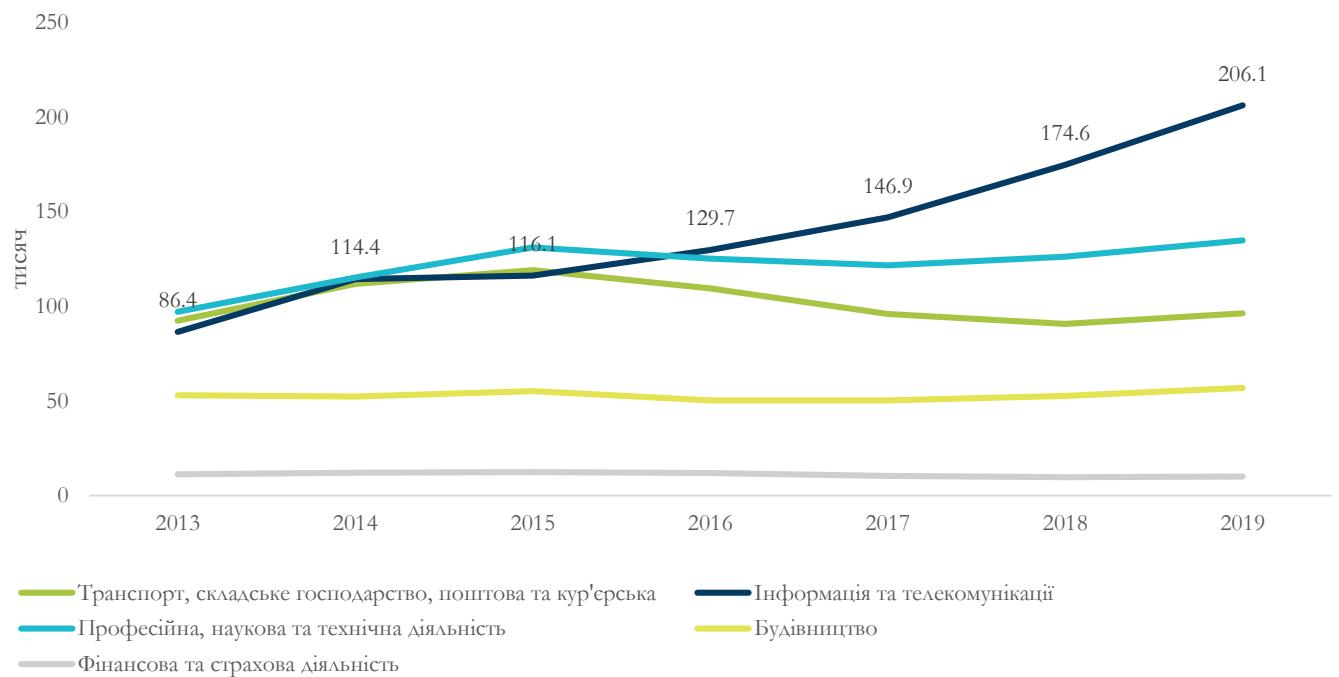
Джерело: власні розрахунки на основі даних Державної служби статистики України

Рисунок 2.3.2. Валовий внутрішній продукт за видами послуг (у цінах 2013 року), млрд гривень



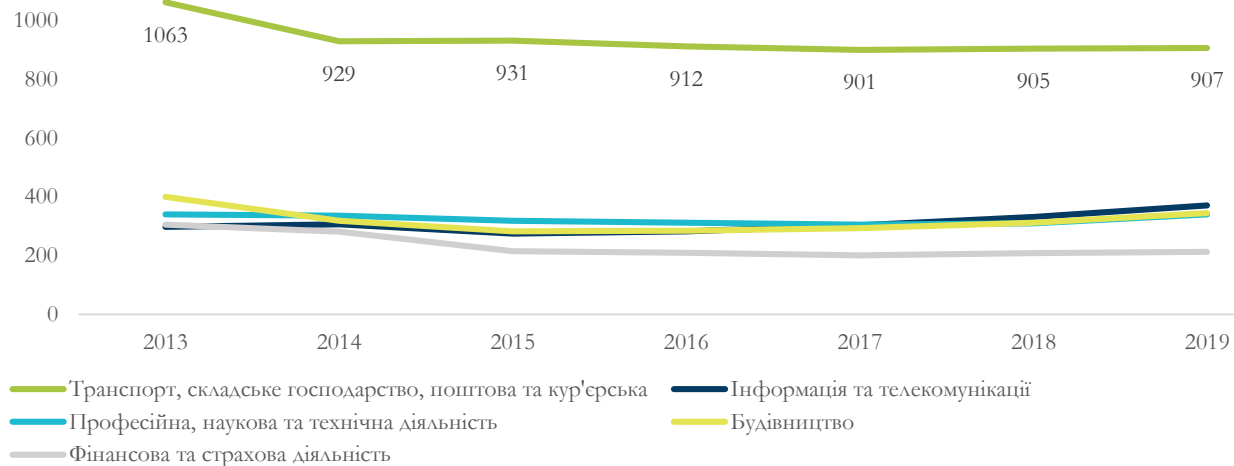
Джерело: Власні розрахунки на основі даних Державної служби статистики України

Рисунок 2.3.3. Кількість суб'єктів господарювання за видами послуг, тисяч



Джерело: Державна служба статистики України

Рисунок 2.3.4. Кількість зайнятих працівників у суб'єктів господарювання за видами послуг, тисяч



Джерело: Державна служба статистики України

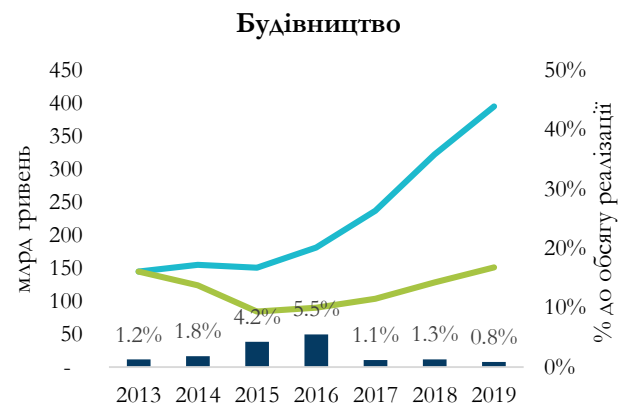
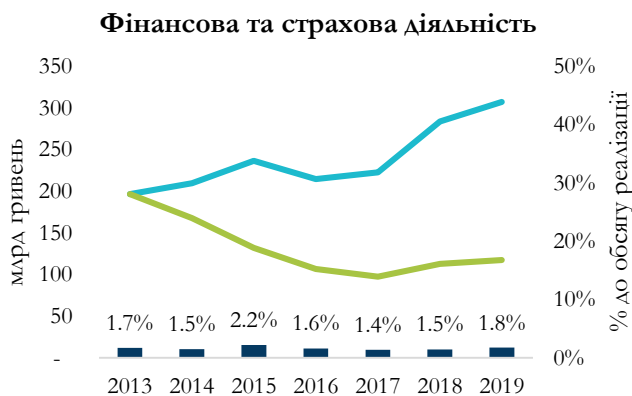
Дані сектори послуг демонструють різний рівень залучення до експортної діяльності або експортної орієнтованості. Залучення до експортної діяльності надає підприємствам доступ до міжнародних ринків та полегшує введення міжнародних стандартів, нововведень, та маркетингових стратегій, а також свідчить про їхню конкурентоспроможність на міжнародних ринках.³⁷ Зокрема, *Галузь Інформація та телекомунікації є однією з найбільш експортноорієнтованих серед послуг. Вантажний автомобільний транспорт, Послуги поштової та кур'єрської служби та Професійна, наукова та технічна діяльність демонструють менший рівень орієнтованості на зовнішні ринки, тоді як найменша частка послуг постачається на зовнішні ринки у Фінансовій та страховій діяльності та Будівництві.* За нашими оцінками, для Інформації та телекомунікації експортна орієнтованість (визначено як співвідношення обсягу експорту до обсягу реалізованих послуг) є відносно високою: 20% у 2020 році (Рисунок 2.3.5 а), а для Поштової та кур'єрської діяльності, Вантажного автомобільного транспорту і Професійної, наукової та технічної діяльності помітно нижчими: близько 11%, 8% та 6% відповідно у 2020 році (Рисунок 2.3.5 б, в).

Більш детальний аналіз даних щодо виробництва послуг у секторах Інформація та телекомунікації і Транспорт, складське господарство, поштова та кур'єрська діяльність. На внутрішньому ринку на більш детальному рівні можна виділити декілька особливостей:

- *Ключовим видом діяльності у сфері Інформації та телекомунікацій є Комп'ютерне програмування, яке у 2019 році склало більш ніж половину (54%) усього обсягу реалізованих послуг сектору (Рисунок 2.3.6).* Це відповідає ситуації з експортом послуг – у 2019 році експорт комп'ютерних послуг склав 2 млрд доларів США (або 79% усього експорту послуг Інформації та телекомунікацій). У свою чергу, оцінений рівень експортної орієнтованості найвищий для даного сектору та становить 29%.

³⁷ http://www.ier.com.ua/ua/publications/working_paper?pid=1735

Рисунок 2.3.5. Обсяг реалізованих послуг у поточних і сталих цінах та оцінка експортної орієнтованості послуг



Джерело: Власні розрахунки на основі даних Державної служби статистики України.

- **Телекомунікації є другим за важливістю видом діяльності у сфері Інформації та телекомунікацій.** У 2019 році телекомунікації склали 21% усього обсягу реалізованих послуг та 4% усього експорту послуг (рівень експортної орієнтованості також склав 4%).
- **Інформаційні послуги є третім за обсягом реалізації видом діяльності у сфері Інформації та телекомунікацій.** У 2019 році інформаційні послуги становили 12% усього обсягу реалізованих послуг та 16% усього експорту послуг. При цьому 26% усіх наданих інформаційних послуг призначалося на експорт.
- **Ключовим видом діяльності у сфері Транспорту, складського господарства, поштової та кур'єрської є Складське господарство,** яке у 2019 році забезпечило 38% усього обсягу реалізованих послуг (Рисунок 2.3.7).
- **Другим видом діяльності за обсягом реалізації є Вантажний автомобільний транспорт (20%).** Крім того, у 2019 році обсяг експорту послуг автомобільного транспорту становив 3,7% усього експорту Транспортних послуг.
- **Третім видом діяльності за обсягом реалізації є Вантажний залізничний транспорт (17%).** У 2019 році обсяг експорту послуг залізничного транспорту склав 5,5% усього експорту Транспортних послуг.

Відповідно до точки зору внутрішнього виробничого потенціалу перспективними у цих секторах є такі послуги: Комп'ютерне програмування, Телекомунікації, Інформаційні послуги, Вантажний автомобільний транспорт та Вантажний залізничний транспорт.

Рисунок 2.3.6. Обсяг реалізованих послуг Інформації та телекомунікацій, 2019 рік



Джерело: Власні розрахунки на основі даних Державної служби статистики України

Рисунок 2.3.7. Обсяг реалізованих послуг Транспорту, складського господарства, поштової та кур'єрської діяльності, 2019 рік



Джерело: Власні розрахунки на основі даних Державної служби статистики України.

2.4 Аналіз зовнішнього імпорту ЄС та позиції України

Ключові висновки:

- Імпорт послуг до ЄС зростав протягом 2013-2019 років, окрім 2015 року.
- Протягом 2013-2019 років відбулося посилення абсолютного та відносного значення імпорту Ділових послуг до ЄС. Друге та третє місце за обсягами імпорту займають Послуги, пов'язані з подорожами та Транспортні послуги.
- Після 2016 року імпорт послуг до ЄС переважно зростав швидше, ніж до 2016 року, проте тенденції відрізнялися за видами послуг. Імпорт Послуг з ремонту та технічного обслуговування, Послуг будівництва та Послуг з переробки матеріальних ресурсів демонстрував зростання протягом 2013-2015 та 2016-2019 років, причому це зростання прискорилося після 2016 року. Значні темпи зростання протягом 2013-2015 та 2016-2019 років демонстрував також імпорт Ділових послуг, Послуг у сфері телекомунікацій, комп'ютерних та інформаційних, Роялті та інші послуг, пов'язаних з використанням інтелектуальної власності. Разом з тим, імпорт трьох видів послуг до ЄС демонстрував скорочення у 2013-2015 роках та відновлення у 2016-2019 роках: Послуги зі страхування, Послуги, пов'язані з подорожами та Транспортні послуги.
- За нашими оцінками, Україна не повністю використовує наявні можливості для нарощення експорту до ЄС таких послуг: Послуг з переробки матеріальних ресурсів, Послуг з ремонту та технічного обслуговування, що не віднесені до інших категорій, Транспортних послуг,

Послуг, пов'язаних з подорожами, Послуг, пов'язаних з фінансовою діяльністю, Ділових послуг та Послуг приватним особам, культурні та рекреаційні послуги.

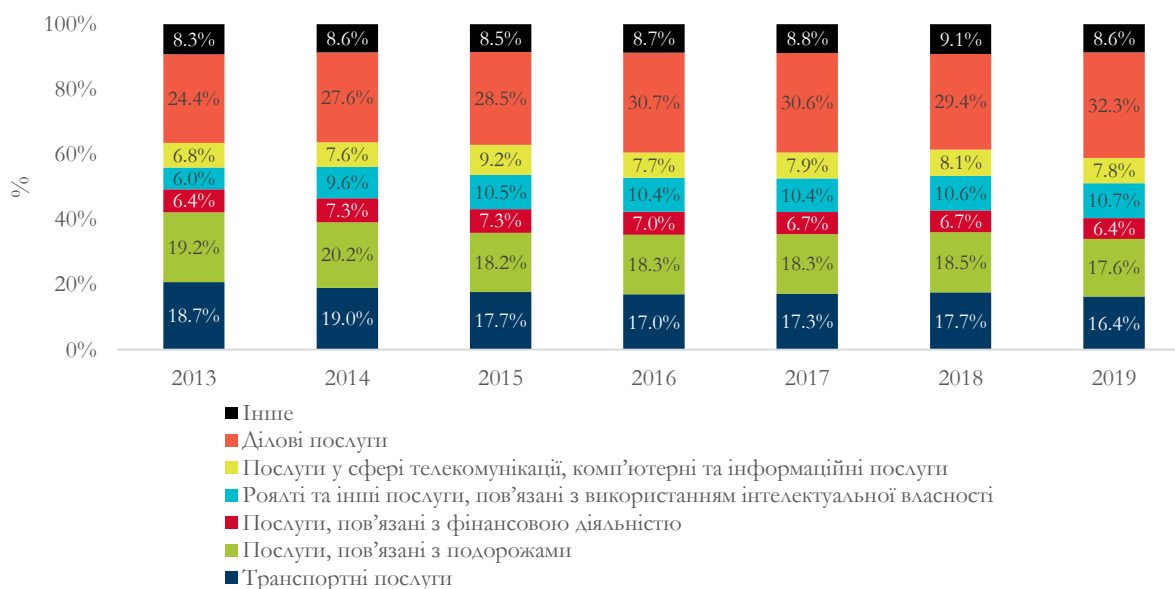
- Після 2016 року збільшення ролі України в імпорті до ЄС відбулося для таких послуг: Послуги з переробки матеріальних ресурсів, Послуги у сфері телекомунікацій, комп'ютерні та інформаційні послуги та Послуги з будівництва.

Імпорт послуг до ЄС зростає протягом 2013-2019 років, окрім 2015 року. За цей період загальний обсяг імпорту зріс на 32% - з 1,8 трлн доларів США до 2,4 трлн доларів США. При цьому темпи зростання імпорту послуг до ЄС прискорилися після 2016 року. Протягом 2013-2015 років середньорічне зростання імпорту до ЄС було 1,9%, а протягом 2016-2019 років – 6,7%.

Відбулося посилення абсолютного та відносного значення імпорту Ділових послуг, які включають такі послуги, як: Дослідження та розробки, Професійні та консалтингові послуги, Наукові та технічні послуги, Обробка та усунення забруднення навколишнього середовища, Послуги сільського господарства та послуги видобутку, Операційний лізинг та Послуги, пов'язані з торгівлею, та посередницькі послуги. З 2013 до 2019 року частка Ділових послуг зросла з 24,4% до 32,3% (з 437 до 763 млрд доларів США) – вони залишаються головною групою імпорту до ЄС (Рисунок 2.4.1).

Друге та третє місце за обсягами імпорту у 2013 році займали Послуги, пов'язані з подорожами (19,2% або 344 млрд доларів США) та Транспортні послуги (18,7% або 334 млрд доларів США). Станом на 2019 рік, ці види послуг залишаються на власних позиціях, продемонструвавши високі темпи зростання – на 20,7% (до 416 млрд доларів США) та 15,4% (до 386 млрд доларів США). Проте, оскільки імпорт Ділових послуг зростає швидше, їхні відносні частки зменшилися: Послуги, пов'язані з подорожами – з 19,2% до 17,6%, Транспортні послуги – з 18,7% до 16,4%.

Рисунок 2.4.1. Структура імпорту послуг до ЄС за розділами, %



Джерело: Власні розрахунки на основі даних ІТС.

У 2013-2015 роках частки Послуг, пов'язаних з фінансовою діяльністю та Послуг у сфері телекомунікацій, комп'ютерні та інформаційні послуги залишалися на відносно стабільному рівні – 6,4-7,3% та 6,8-8,1%. Ще одною великою групою послуг, яка продемонструвала зростання є Роялті та інші послуги, пов'язані з використанням інтелектуальної власності (з 6% до 10,7%).

Після 2016 року імпорт послуг до ЄС переважно зростає швидше, ніж до 2016 року, проте тенденції відрізнялися за видами послуг (Рисунок 2.4.2). Дві групи послуг демонстрували значно вищі темпи зростання у 2013-2015 роках, ніж після 2016 року: Роялті та інші послуги, пов'язані з використанням інтелектуальної власності (40,1% проти 9,2%) та Послуги у сфері телекомунікацій, комп'ютерні та інформаційні послуги (20,5% проти 8,4%).

Імпорт трьох видів послуг до ЄС демонстрував скорочення у 2013-2015 роках та відновлення у 2016-2019 роках. Це Послуги зі страхування (-2,5% проти 6%), Послуги, пов'язані з подорожами (-0,9% та 6,5%) та Транспортні послуги (-0,8% та 6,5%).

До послуг, імпорт яких зростає швидше у 2016-2019 роках, ніж у 2013-2015 роках, відносяться: Послуги з ремонту та технічного обслуговування (9,2% проти 5,3%), Послуги з будівництва (5,8% проти 4,1%), Послуги з переробки матеріальних ресурсів (14,1% проти 13,6%). Разом з тим, Державні та урядові послуги є єдиним видом послуг, імпорт яких скорочувався до та після 2016 року (-10,4% та -0,5%).

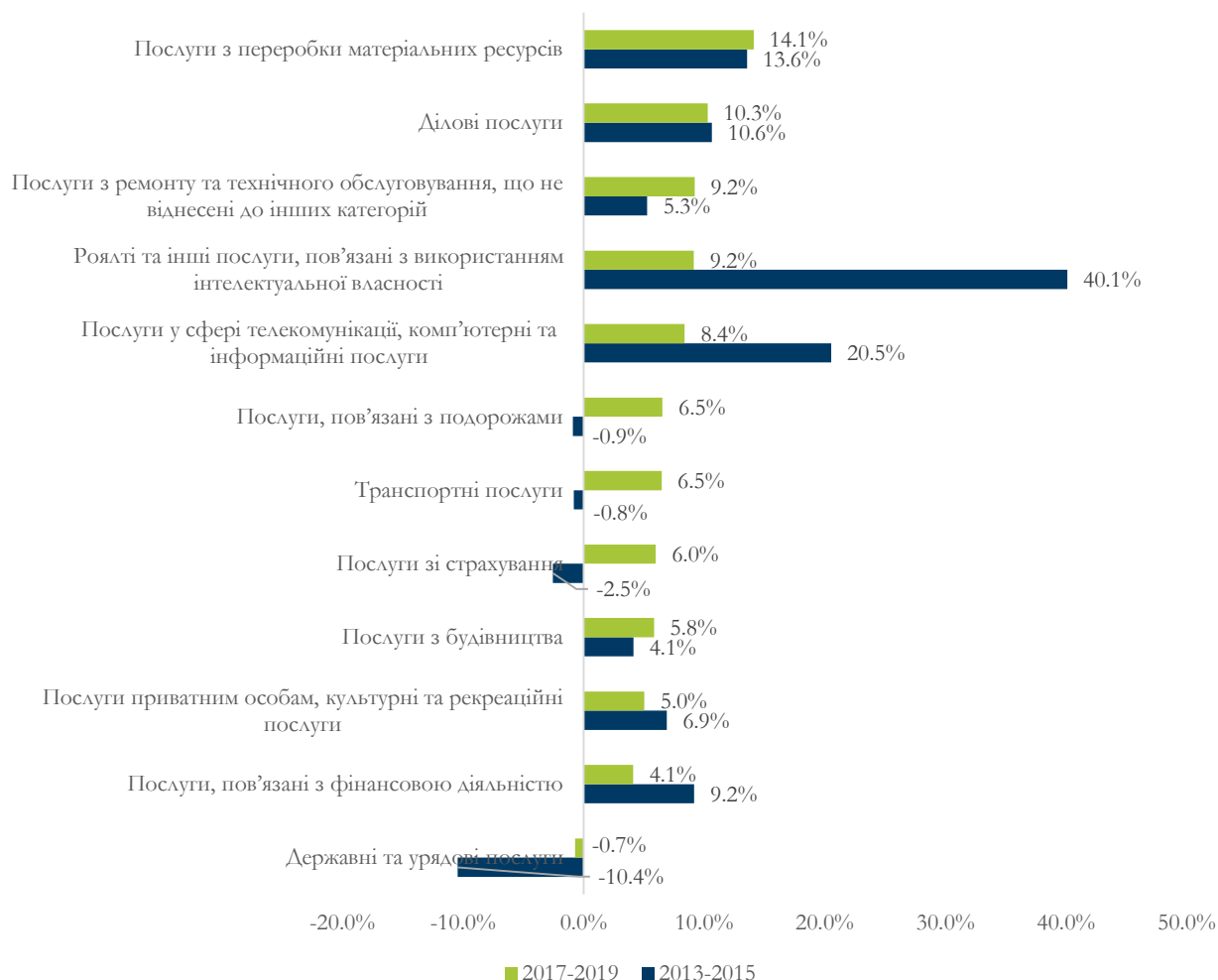
Найбільше зростання імпорту до ЄС в абсолютному вимірі за період 2013-2019 років продемонстрували: Ділові послуги (326 млрд доларів США), Роялті та інші послуги, пов'язані з використанням інтелектуальної власності (145 млрд доларів США), Послуги, пов'язані з подорожами (71 млрд доларів США) Послуги у сфері телекомунікацій, комп'ютерні та інформаційні послуги (62 млрд доларів США) та Транспортні послуги (52 млрд доларів США) (Рисунок 2.4.3).

Транспортні послуги. Структура імпорту транспортних послуг до ЄС була стабільною протягом 2013-2018 років. До трійки найбільших видів послуг відносяться Морські (28,6%), Повітряні (26,9%) та Автомобільні (26,1%) перевезення (Рисунок 2.4.4).

Протягом 2013-2018 років відбулися зміни відносної важливості між цими трьома групами послуг. Послуги морського транспорту відносно зменшилися з 32,3% у 2013 році до 28,6% у 2018 році, продемонструвавши зростання на 4,6% (зі 108 до 113 млрд доларів США). Послуги повітряного транспорту також відносно зменшилися з 28,9% у 2013 році до 28,6%, у 2018 році продемонструвавши зростання на 9,9% (з 96,6 до 106 млрд доларів США). З іншого боку, Послуги автомобільного транспорту продемонстрували найбільше зростання на 35,6% з 76 до 103 млрд доларів США. Відповідно їхня частка в імпорті транспортних послуг ЄС зросла з 22,7% у 2013 році до 26,1% у 2018 році.

Послуги у сфері телекомунікацій, комп'ютерні та інформаційні послуги. У цій сфері домінує імпорт Комп'ютерних послуг, який складає понад 60% імпорту цієї групи послуг (Рисунок 2.4.5). Протягом 2013-2018 років Комп'ютерні послуги зросли з 73 до 125 млрд доларів США (63,4% та 70,1%). На другому місці знаходяться Телекомунікаційні послуги, які зросли з 36,5 до 40,7 млрд доларів США, але відносно зменшилися з 31,7% до 22,7%.

Рисунок 2.4.2. Середньорічні темпи зростання імпорту послуг до ЄС за розділами у 2017-2019 та 2013-2015 роках, %



Джерело: Власні розрахунки на основі даних ІТС.

Ділові послуги. Найбільш важливими за обсягом імпорту до ЄС серед Ділових послуг є Професійні та консалтингові послуги (юридичні, бухгалтерські, управління, публічні відносини, реклама, дослідження ринку та соціологічні опитування), імпорт яких у 2018 році становив 235 млрд доларів США або 37,6% усього імпорту групи. Крім того, ці види діяльності зросли як в абсолютному, так і у відносному вимірі (148 млрд доларів США, 34,7% у 2013 році) (Рисунок 2.4.6).

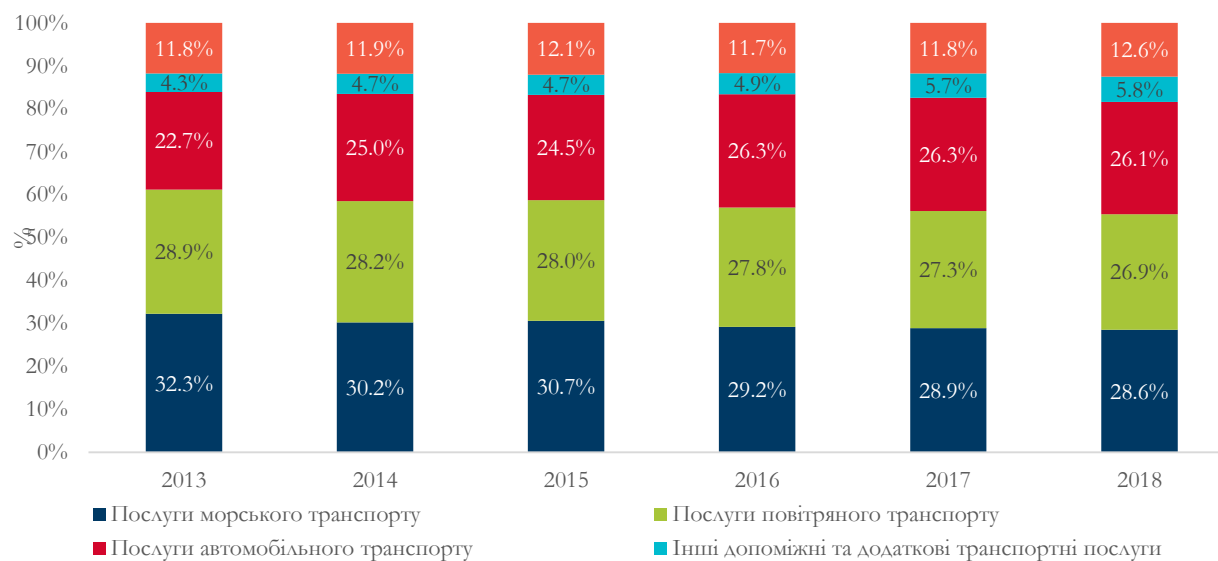
На другому місці знаходяться Послуги дослідження та розробки, імпорт яких зріс з 63 млрд доларів США у 2013 році до 111 млрд доларів США у 2018 році, а у відносному вимірі – з 14,9% до 17,8% усього імпорту групи. На третьому місці знаходяться Наукові та технічні послуги, імпорт яких до ЄС зріс з 38 млрд доларів США у 2013 році до 50 млрд доларів США у 2018 році, а у відносному вимірі трохи впали – з 8,9% до 8,1% усього імпорту групи.

Рисунок 2.4.3. Імпорт послуг до ЄС за розділами у 2013 та 2019 роках, млрд. дол. США



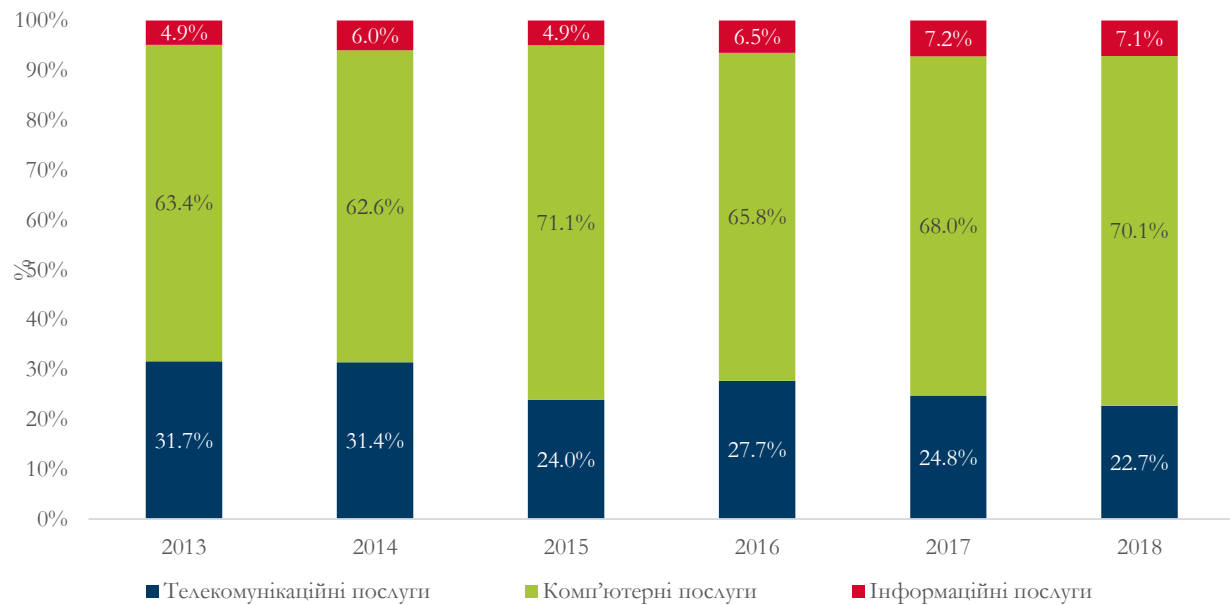
Джерело: Власні розрахунки на основі даних ІТС.

Рисунок 2.4.4. Структура імпорту транспортних послуг до ЄС за видами, %



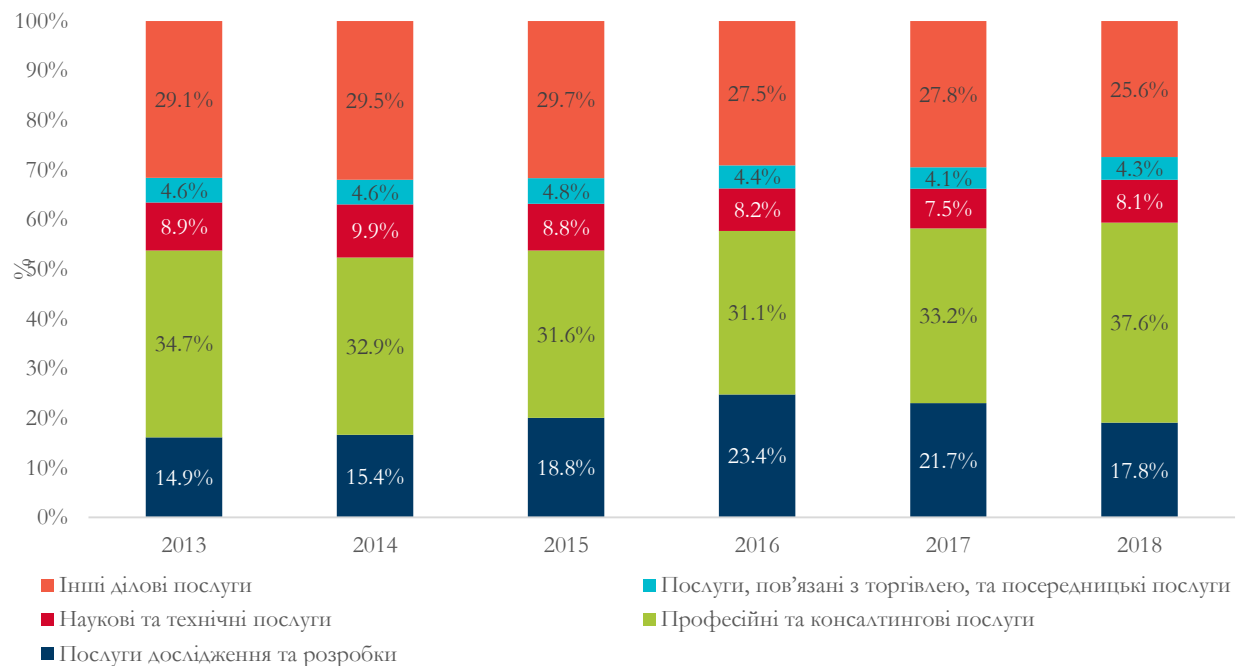
Джерело: Власні розрахунки на основі даних ІТС.

Рисунок 2.4.5. Структура імпорту Телекомунікаційних, комп'ютерних та інформаційних послуг до ЄС за видами, %



Джерело: Власні розрахунки на основі даних ІТС.

Рисунок 2.4.6. Структура імпорту Ділових послуг до ЄС за видами, %



Джерело: Власні розрахунки на основі даних ІТС.

Роль України в імпорті послуг до ЄС

Після початку дії ПВЗВТ відбулося збільшення ролі України у імпорті до ЄС для таких послуг: Послуги з переробки матеріальних ресурсів, Послуги у сфері телекомунікації, комп'ютерні та інформаційні послуги та Послуги з будівництва³⁸. Найбільша частка України до та після 2016 року у імпорті Послуг з переробки матеріальних ресурсів (2,06% у 2013-2015 роках та 2,12% у 2017-2019 роках), Послуг у сфері телекомунікації, комп'ютерних та інформаційних послуги (0,41% у 2013-2015 роках та 0,48% у 2017-2019 роках) (Рисунок 2.4.7). З іншого боку, частка Послуг з будівництва залишається невеликою (0,1% у 2013-2015 роках та 0,17% у 2017-2019 роках).

Рисунок 2.4.7. Частка України у імпорті послуг до ЄС за видами послуг, %



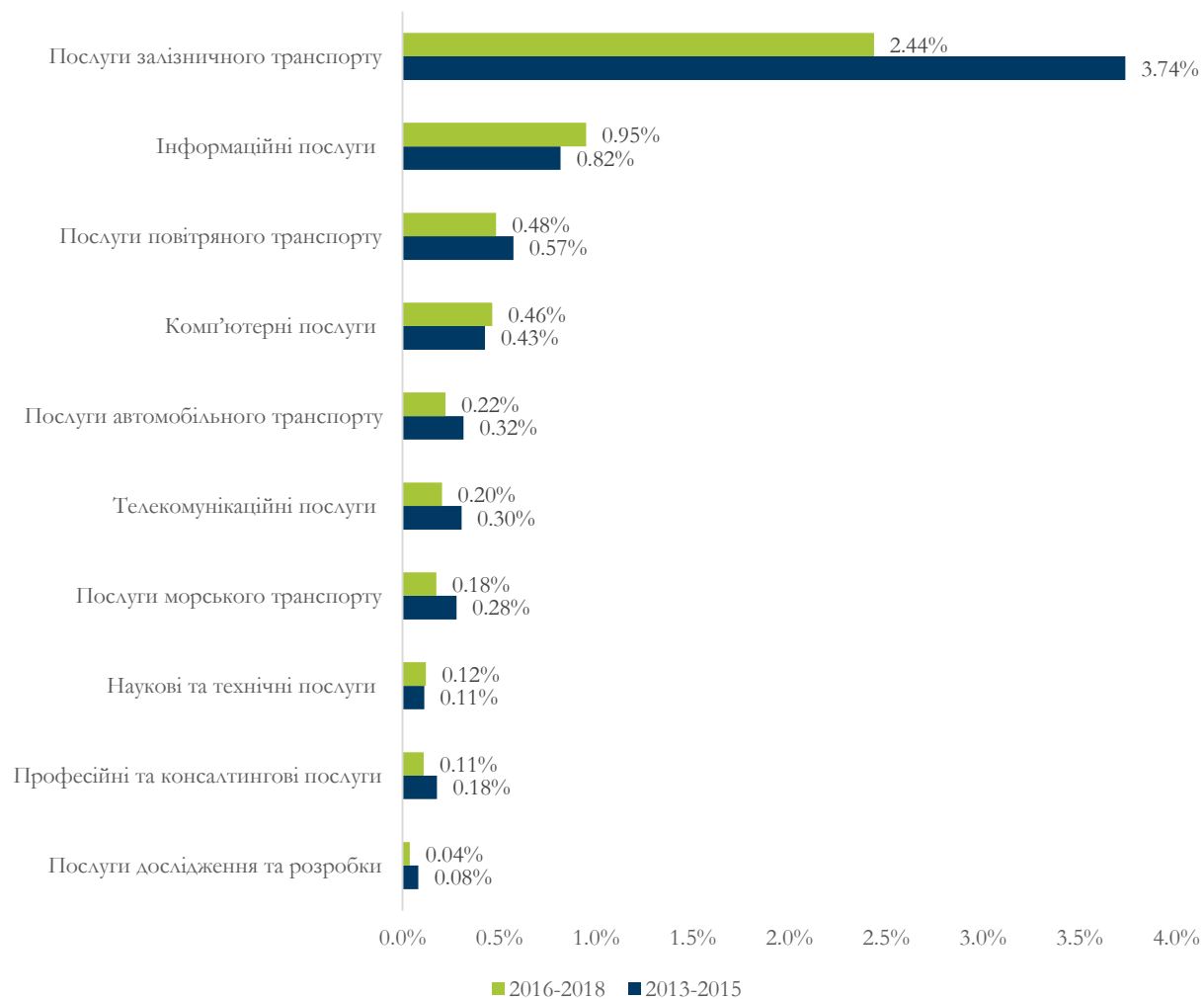
Джерело: Власні розрахунки на основі даних Державної служби статистики України (Україна) та ІТС (ЄС).

³⁸ Слід відзначити, що існують відмінності у статистиці зовнішньої торгівлі послугами між Україною та ЄС, оскільки ДССУ використовує методологію відмінну від підходу ЄС. За даними Європейської комісії, імпорт послуг з України до ЄС у 2019 році склав 3,3 млрд євро, а за даними ДССУ експорт послуг до ЄС - 4 млрд євро.

Для решти послуг роль України в імпорті до ЄС зменшилася. Серед цих послуг найбільшими є: Транспортні послуги (0,49% у 2013-2015 роках та 0,34% у 2017-2019 роках), Послуги з ремонту та технічного обслуговування, що не віднесені до інших категорій (0,34% у 2013-2015 роках та 0,24% у 2017-2019 роках) та Ділові послуги (0,1% у 2013-2015 роках та 0,08% у 2017-2019 роках).

Щодо окремих видів послуг Україна займає більш суттєві позиції – в першу чергу, це Послуги залізничного транспорту (3,74% у 2013-2015 роках та 2,44% у 2016-2018 роках) та Інформаційні послуги (0,82% у 2013-2015 роках та 0,95% у 2016-2018 роках) (Рисунок 2.4.8). Інформаційні послуги разом з Комп'ютерними послугами (0,43% у 2013-2015 роках та 0,46% у 2016-2018 роках) були двома видами діяльності, які продемонстрували зростання частки України в імпорті послуг до ЄС.

Рисунок 2.4.8. Частка України в імпорті до ЄС: Транспортні, Ділові послуги, Послуги у сфері телекомунікації, комп'ютерних та інформаційних послуг, %

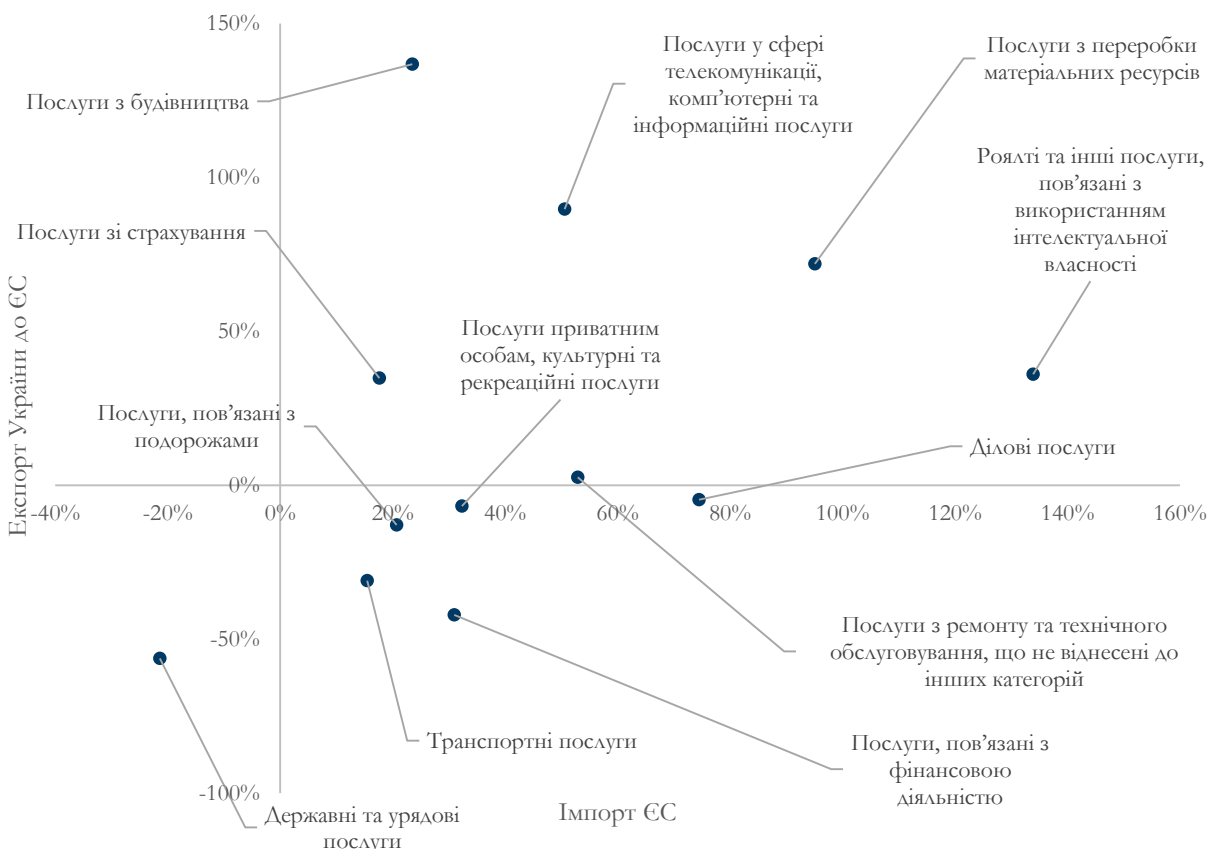


Джерело: Власні розрахунки на основі даних Державної служби статистики України (Україна) та ІТС (ЄС).

Рисунок 2.4.9 порівнює темпи зростання експорту послуг з України до ЄС та загального імпорту цих послуг до ЄС у 2013-2019 роках. Можна виокремити дві групи послуг. Перша група включає послуги, темпи зростання експорту яких з України до ЄС випереджають темпи зростання загального імпорту цих послуг до ЄС або є однаковими. За нашими оцінками, до цієї групи належать: Послуги з будівництва, Послуги зі страхування, Послуги у сфері телекомунікації, комп'ютерні та інформаційні послуги. Можна зробити висновок, що для цих послуг Україна змогла скористатися потенціалом на ринку ЄС і наростити власний експорт.

Друга група включає послуги з протилежною тенденцією – темпи зростання українського експорту цих послуг до ЄС значно менші, ніж темпи зростання загального імпорту цих послуг до ЄС за цей період, тобто Україна неповністю використовує наявні можливості для нарощення експорту до ЄС. За нашими оцінками, до таких послуг відносяться: Послуги з переробки матеріальних ресурсів, Послуги з ремонту та технічного обслуговування, що не віднесені до інших категорій, Транспортні послуги, Послуги, пов'язані з подорожами, Послуги, пов'язані з фінансовою діяльністю, Ділові послуги та Послуги приватним особам, культурні та рекреаційні послуги.

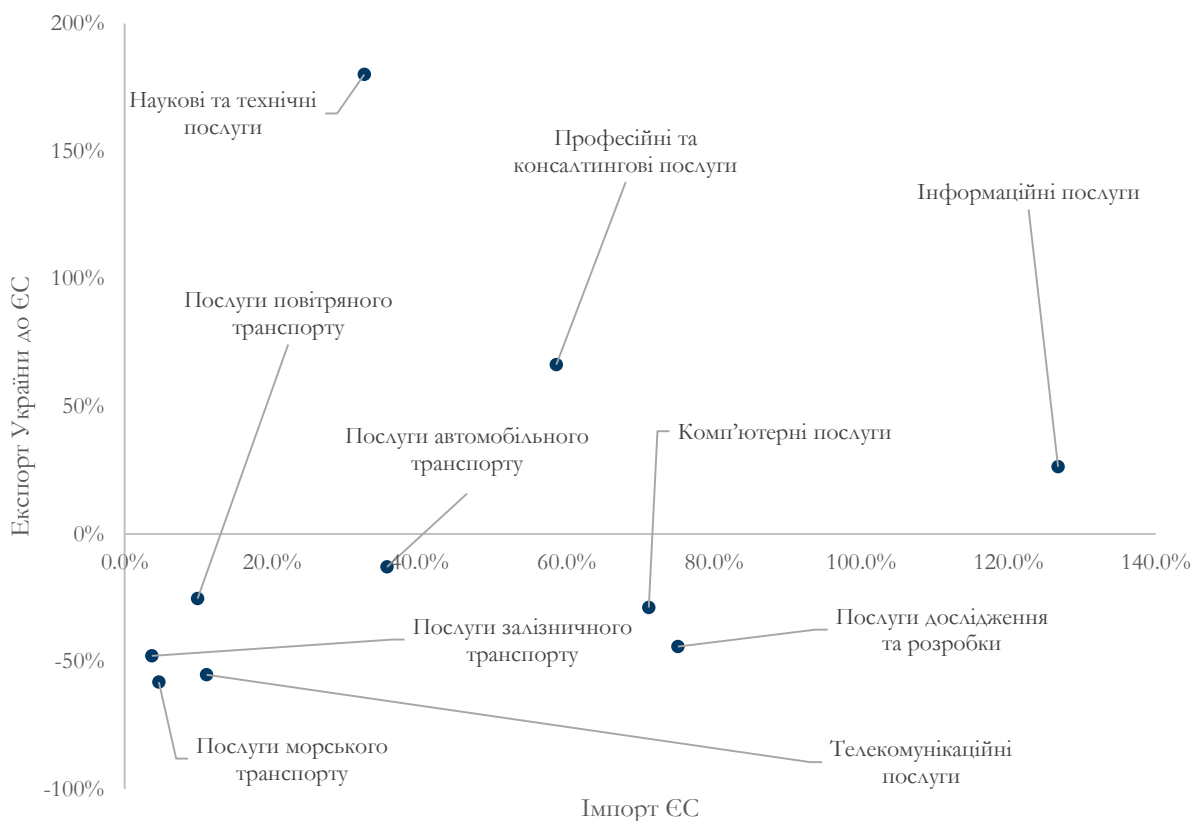
Рисунок 2.4.9. Темпи зростання експорту послуг з України до ЄС та загального імпорту цих послуг до ЄС за розділами у 2013-2019 роках, %



Джерело: Власні розрахунки на основі даних Державної служби статистики України (Україна) та ІТС (ЄС).

Рисунок 2.4.10 демонструє результати аналогічного аналізу темпів зростання експорту послуг з України до ЄС та загального імпорту цих послуг до ЄС за 2013-2018 роки на більшому рівні деталізації (за підрозділами класифікації видів послуг). Можна виокремити групи товарів, за якими Україна використовує потенціал на ринку ЄС – тобто темпи зростання експорту яких з України до ЄС значно випереджають темпи зростання загального імпорту відповідних послуг до ЄС. До таких послуг відносяться: Професійні та консалтингові послуги та Наукові та технічні послуги. Для решти послуг існує потенціал до нарощення експорту.

Рисунок 2.4.10. Темпи зростання експорту послуг з України до ЄС та загального імпорту цих послуг до ЄС за підрозділами Транспортних, Ділових послуг та Послуг у сфері телекомунікації, комп'ютерних та інформаційних послуг у 2013-2018 роках, %



Джерело: Власні розрахунки на основі даних Державної служби статистики України (Україна) та ІТС (ЄС).

2.5 Ідентифікація пріоритетних секторів послуг для подальшого аналізу

На основі детального аналізу динаміки та структури двосторонньої торгівлі послугами між Україною та ЄС під час дії ПВЗВТ, а також динаміки попиту на різні види послуг на ринку ЄС та виробничого та експортного потенціалу українського сектору послуг ми визначили п'ять пріоритетних секторів. Для них ми провели більш детальний аналіз основних бар'єрів, що обмежують вітчизняний експорт відповідних послуг на ринок ЄС, а також можливостей подальшої лібералізації торгівлі з ЄС у Розділі 3.

За нашими оцінками, ці сектори є перспективними для подальшого нарощування експорту з України в країни ЄС, вони відіграють важливу роль для української економіки й на ці послуги існує зростаючий попит в ЄС.

При визначенні переліку пріоритетних секторів для аналізу ми також враховували результати опитування українського бізнесу щодо їхніх очікувань і пропозицій до оновлення Угоди про асоціацію з ЄС³⁹, а також рекомендації Офісу Віцепрем'єр-міністра з питань європейської та євроатлантичної інтеграції та Урядового офісу координації європейської та євроатлантичної інтеграції.

Наші пропозиції щодо переліку пріоритетних секторів:

- Послуги автомобільного транспорту, зокрема, міжнародні автомобільні перевезення вантажів (Україна не повністю використовує торговельний потенціал для цих послуг).
- Комп'ютерні послуги (ключовий вид послуг для українського експорту до ЄС).
- Послуги залізничного транспорту, зокрема, міжнародні залізничні перевезення вантажів (Україна не повністю використовує торговельний потенціал для цих послуг).
- Поштові та кур'єрські послуги (Угодою про асоціацію передбачений режим внутрішнього ринку)
- Послуги міжнародного морського транспорту (Україна не повністю використовує торговельний потенціал для цих послуг, Угодою про асоціацію передбачений режим внутрішнього ринку).

³⁹ <https://www.kmu.gov.ua/news/olga-stefanishina-ochikuvannya-ukrayinskogo-biznesu-stanut-bazoyu-dlya-poziciyi-ukrayini-shchodo-onovlennya-ugodi-pro-asociaciyu-z-yes>

Розділ 3. Секторальний аналіз

Розділ 3 включає аналіз п'яти секторів послуг (1. Міжнародні автомобільні перевезення вантажів, 2. Залізничний вантажний транспорт, 3. Морські вантажні перевезення, 4. Поштові та кур'єрські послуги, а також 5. Комп'ютерні послуги) з точки зору експорту цих послуг до ЄС в рамках ПВЗВТ та перспектив поглиблення секторального співробітництва. Зокрема, аналіз складається з таких частин: огляд зобов'язань сторін щодо лібералізації доступу на ринок, огляд зобов'язань України щодо адаптації законодавства та аналіз стану виконання зобов'язань Україною, огляд досвіду інших країн щодо секторальної інтеграції з ЄС та останніх змін у законодавстві ЄС, а також аналіз основних бар'єрів для вітчизняного експорту послуг на ринок ЄС і рекомендації щодо зменшення цих бар'єрів.

З метою сприяння торгівлі послугами в рамках ПВЗВТ доцільно визначити можливості для розширення зобов'язань сторін щодо **подальшої лібералізації умов заснування підприємницької діяльності, транскордонного надання послуг, а також тимчасового перебування фізичних осіб, які надають послуги, в т.ч. взаємного визнання професійних кваліфікацій**. Як зазначалося у Розділі 1, Угода про асоціацію передбачає таку можливість відповідно до Статей 89, 96 та 106 Глави 6 з врахуванням прогресу України в імплементації аспису ЄС. З цією метою рекомендується провести в рамках Комітету асоціації у торговельному складі огляд відповідних зобов'язань сторін, а також наявних перешкод на шляху транскордонного надання послуг, заснування підприємницької діяльності та взаємного визнання професійних кваліфікацій. За результатами цього огляду провести переговори з метою усунення цих перешкод та розширення зобов'язань сторін щодо лібералізації торгівлі послугами, а також розширення положень Глави 6 (у тому числі з метою включення положень щодо захисту інвестицій та ін.).

3.1. Міжнародні автомобільні перевезення вантажів

1. Роль сектору для торгівлі та економіки України

Вантажний автомобільний транспорт⁴⁰ є другим видом діяльності (після Складського господарства та допоміжної діяльності) у секторі Транспорт, складського господарства, поштової та кур'єрської діяльності за обсягом реалізації послуг. У 2019 році обсяг реалізації цього сектору склав 120,4 млрд грн, водночас додана вартість (за витратами виробництва суб'єктів господарювання) становила 39,6 млрд грн. Кількість суб'єктів господарювання у секторі зросла у порівнянні з 2013 роком на 9,2 тис. одиниць (або на 19,6%) та за підсумками 2019 року становила 56,2 тисячі, з яких 87,6% становлять ФОПи. Це складає 41,6% усіх суб'єктів господарювання у секторі Транспорт, складське господарство, поштова та кур'єрська діяльність та 2,9% загальної кількості суб'єктів господарювання в економіці. При цьому кількість зайнятих працівників в порівнянні з 2013 роком зросла на 8,9% та становила 177,1 тис. осіб за підсумками 2019 року⁴¹.

Автомобільні перевезення забезпечують значну частину торгівлі товарами між Україною та ЄС. Зокрема, у 2019 році автотранспортом було перевезено 12,2 млн т товарів або 15% від загального обсягу товарообороту між Україною та ЄС. Тоді як за вартісним обсягом перевезених вантажів автотранспорт посідає перше місце, забезпечивши у 2019 році перевезення вантажів на суму 26,5 млрд

⁴⁰ Код за КБЕД 49.4.

⁴¹ <http://www.ukrstat.gov.ua/>

євро у торгівлі між Україною та ЄС або близько 60% від загального товарообороту⁴². Така значна частка пояснюється тим, що у розрахунку на одиницю ваги Автомобільним транспортом перевозились значно дорожчі товари, ніж Морським чи Залізничним.⁴³

Послуги Автомобільного транспорту посідають друге місце (після послуг Повітряного транспорту) у загальному експорті транспортних послуг з України до ЄС – у середньому близько 20%. Після значного падіння у 2015 році (до 178 млн дол. США), експорт послуг Автомобільного транспорту до ЄС поступово відновлювався. Проте він все одно залишився на 2% менше рівня 2013 року та становив 266 млн дол. США за підсумками 2020 року (Таблиця 2.2.1). Динаміка імпорту послуг Автомобільного транспорту з ЄС до України значно відстає від динаміки експорту: за підсумками 2020 року імпорт цих послуг з ЄС становив 135 млн дол. США, що на 16,4% менше показника 2013 року (Таблиця 2.2.2).

ЄС є ключовим зовнішнім ринком для вітчизняного Автомобільного транспорту - частка ЄС у загальному експорті цього сектору⁴⁴ становила 78,3% у 2020 році (61,9% у 2013 р.). Разом з тим, роль вітчизняних Автомобільних послуг у загальному імпорті цих послуг до ЄС є незначною. Зокрема, за нашими оцінками частка України у загальному імпорті послуг до ЄС зменшилась з 0,32% у 2013-2015 роках до 0,22% у 2016-2018 роках (Рисунок 2.4.8). Основними напрямками за обсягами експорту послуг автомобільних вантажних перевезень є Польща, Німеччина, Угорщина, Румунія, Італія та Чехія, а імпорту – Польща, Німеччина, Нідерланди, Словаччина та Угорщина⁴⁵.

Загальний експорт вітчизняних послуг Автомобільного транспорту до Світу у 2020 році склав 339,8 млн дол. США, що на 22,6% менше показника 2013 року. Це пояснюється значними обмеженнями транзитних перевезень на території РФ, що є транзитним коридором до країн Азії. Українські перевізники втратили значну частку ринку, оскільки наразі більшість перевезень до Росії та азійських країн здійснюється переважно через Білорусь. Незважаючи на переорієнтацію українських компаній на європейський ринок, повного заміщення не відбулося через високу конкуренцію та наявні бар'єри для доступу перевізників з України на ринок ЄС.

Загалом оцінений рівень експортної орієнтованості для сектору Вантажний автомобільний транспорт становить 7,4% (Рисунок 2.3.5).

На ринку Автомобільних вантажних перевезень представлені як українські логістичні компанії, так і міжнародні фірми, що мають філії в Україні. Серед основних гравців ринку: Ekol Ukraine, ZAMMLER, FM Logistic Ukraine, Kuehne + Nagel, Транс-Сервіс-1, PAKLINE logistics, Logistic Plus Ukraine, Raben Ukraine тощо. Загалом в Україні зареєстровано 11 309 суб'єктів, що мають ліцензію на провадження господарської діяльності на ринку міжнародних автомобільних перевезень. За ними закріплено близько 40 000 транспортних засобів різних типів, що призначені для здійснення міжнародних вантажних перевезень.⁴⁶ Наразі частка міжнародних перевезень у загальній структурі автомобільних вантажних перевезень України є доволі невеликою⁴⁷. Автомобільним транспортом найбільше перевозяться порівняно невеликі обсяги вантажів (через вагові обмеження) на невеликі

⁴² Інтеграція в рамках Асоціації: динаміка виконання Угоди між Україною та ЄС. / Є. Ангел, Н.Андрусевич, О.Бетлій та інші, за редакцією В. Мовчан та І. Коссе. – Видання четверте, доповнене. – Київ, 2021.

⁴³ http://www.ier.com.ua/files/Projects/Integration_UA_EU/Report_Integration_final_ua.pdf

⁴⁴ http://www.ier.com.ua/files/Projects/Integration_UA_EU/Report_Integration_final_ua.pdf

⁴⁵ Включає вантажні та пасажирські автоперевезення.

⁴⁶ https://www.german-economic-team.com/ukraine/wp-content/uploads/sites/7/GET_UKR_PB_03_2019_en.pdf

⁴⁷ <https://mtu.gov.ua/content/statistichni-dani-po-galuzi-avtomobilnogo-transportu.html>

⁴⁷ <https://eforum.lntu.edu.ua/index.php/jurnal-mbf/article/view/505/488>

відстані. Автотранспорт часто використовується як транспорт «останнього кілометра», тобто коли необхідно доставити вантаж від порту чи залізниці до пункту кінцевого призначення.

2. Огляд торговельних обмежень у секторі Вантажних автомобільних перевезень в країнах ЄС

Для визначення, наскільки обмежувальними є торговельні режими країн ЄС для сектору вантажних автомобільних перевезень, ми використовували дані Індексу обмежень торгівлі послугами (Services Trade Restrictiveness Index (далі STRI) Організації економічного співробітництва та розвитку (ОЕСР/OECD) для сектору Вантажних автомобільних перевезень в країнах ЄС (всього 23 країни ЄС⁴⁸). Цей індекс є інструментом щорічного моніторингу ОЕСР основних регуляторних змін, що впливають на торгівлю у різних секторах послуг (див. Додаток 1). Методологія ОЕСР для STRI показує загальний рівень обмежень торговельних режимів країн ЄС незалежно від країни-імпортера послуг, при цьому українські експортери можуть отримувати більш преференційні умови на ринках ЄС у рамках ПВЗВТ щодо доступу на ринок та національного режиму.

У 2020 році значення індексу STRI ОЕСР для сектору Автомобільних вантажних перевезень для 23 країн-членів ЄС знаходилось в межах від 0,12 до 0,31.

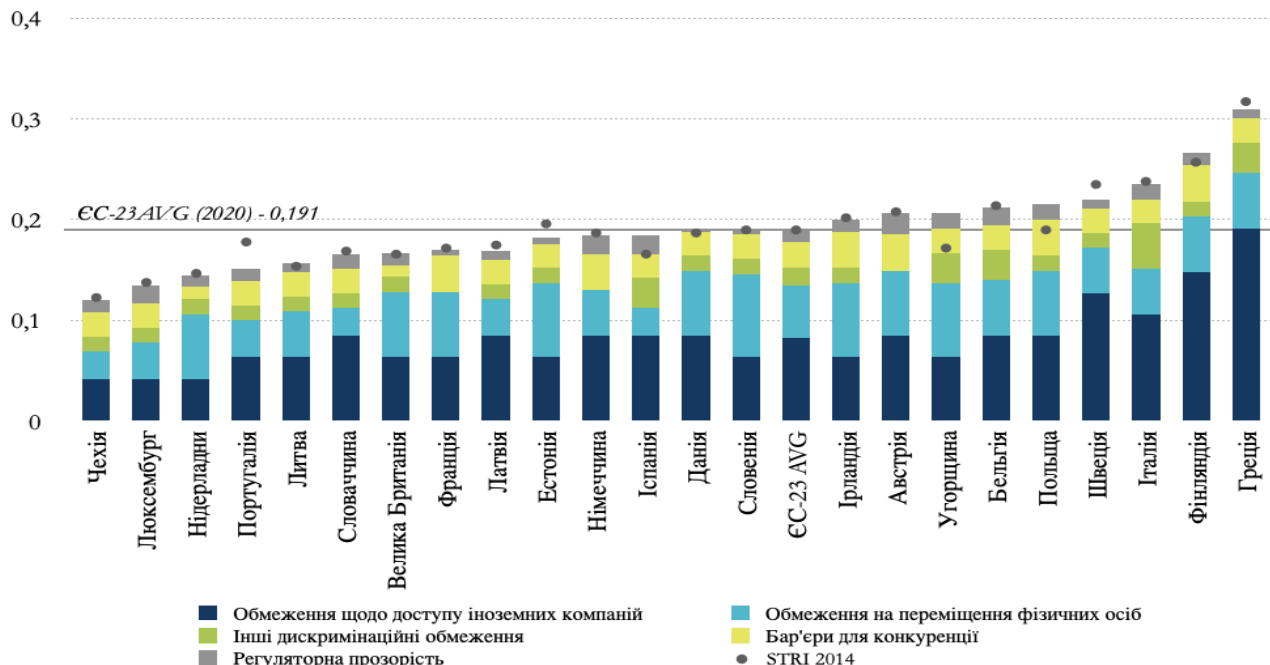
До п'яти економік з найкращими регуляторними показниками у секторі Автомобільних вантажних перевезень увійшли Чехія, Люксембург, Нідерланди, Португалія, Литва. Водночас 9 з 23 країн мають показник STRI для цього сектору на рівні вищому за середнє значення для країн-членів ЄС. За оцінками ОЕСР, найбільш обмежувальне регуляторне середовище у секторі Автомобільних вантажних перевезень серед даних країн ЄС має Греція, Фінляндія та Італія. У порівнянні з 2014 роком найбільший прогрес (лібералізація) регуляторного режиму відбувся в Португалії, Естонії та Швеції, водночас в Угорщині, Польщі та Іспанії торговельні умови, навпаки, стали більш обмежувальними. Ще для 10 країн рівень регуляторної обмеженості у секторі Вантажних автомобільних перевезень залишився незмінним у порівнянні з 2014 роком (Рис. 3.1).

У розрізі регуляторних блоків близько половини (а саме 43%) регуляторних обмежень у секторі Автомобільних вантажних перевезень в середньому для 23 країн ЄС формують Обмеження щодо доступу іноземних компаній (найпоширенішими обмеженнями є вимоги до громадянства менеджерів та необхідність отримання ліцензії для надання транспортних послуг). Ще третину (28%) становлять Обмеження на переміщення фізичних осіб. Бар'єри для конкуренції та Інші дискримінаційні обмеження формують по 14% та 9%, відповідно. Серед Бар'єрів для конкуренції поширеним явищем є звільнення угод вантажних автомобільних перевізників від законодавства про конкуренцію та принципів ціноутворення. Водночас серед Інших дискримінаційних обмежень - пільгові заходи для місцевих постачальників та обмеження недискримінаційного доступу до державних закупівель для партнерів у рамках ЗВТ та угод СОТ про державні закупівлі. Найменший внесок у середнє значення індексу ЄС становить оцінка експертами рівня Регуляторної прозорості - лише 6%.

Обмеження щодо доступу іноземних компаній у секторі Автомобільних вантажних перевезень є найбільш обтяжливими у Греції, Фінляндії та Швеції, водночас Обмеження на переміщення фізичних осіб - в Словенії, Угорщині та Естонії.

⁴⁸ Індекс STRI ОЕСР включає 23 країни ЄС, які одночасно є членами ЄС та входять до ОЕСР.

Рисунок 3.1. STRI у секторі Автомобільних вантажних перевезень для країн-членів ЄС, 2020



Джерело: ОЕСР

Примітка. Індекс STRI набуває значення від 0 до 1, причому 1 є найбільш обмежувальним. ОЕСР визначає автомобільний вантажний транспорт на основі класифікації ISIC v4 (4-та версія Міжнародної стандартної галузевої класифікації всіх видів економічної діяльності ООН) - категорія 4293 - автомобільний вантажний транспорт.

Наприклад, у Португалії, яка зробила найбільший прогрес у регулюванні Автомобільних вантажних перевезень, було послаблено обмеження щодо тривалості перебування для працівників в рамках внутрішньокорпоративних переведень, постачальників договірних послуг і незалежних фахівців у 2017 р. Одночасно країна запровадила тести з оцінки ситуації на ринку праці для працівників в рамках внутрішньокорпоративних переведень⁴⁹.

3. Зобов'язання ЄС та України щодо лібералізації взаємного доступу на ринок у рамках ПВЗВТ

Основні зобов'язання сторін в контексті лібералізації транспортних послуг та передумов для взаємного доступу на ринок у секторі міжнародних Автомобільних вантажних перевезень визначаються у Главі 6 Розділу IV «Торгівля і питання, пов'язані з торгівлею» Угоди про асоціацію⁵⁰ (Додатки XVI, XVII). Крім того, Статтею 136 Розділу IV «Торгівля і питання, пов'язані з торгівлею»⁵¹ Угоди про асоціацію між Україною та ЄС передбачено можливість укладання спеціальної угоди у галузі автомобільного транспорту, яка буде визначати умови взаємного доступу на ринок з метою скоординованого розвитку та прогресивної лібералізації перевезень між сторонами.

Зобов'язання ЄС у рамках ПВЗВТ

⁴⁹ <https://www.oecd.org/trade/topics/services-trade/documents/oecd-stri-sector-note-road-transport.pdf>

⁵⁰ https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/984_011#n193

⁵¹ https://www.kmu.gov.ua/storage/app/media/ugoda-pro-asociaciyu/TITLE_IV.pdf

Зобов'язання ЄС у рамках ПВЗВТ щодо Автомобільних транспортних послуг в основному відображають зобов'язання ЄС у рамках ГАТС.⁵²

Заснування підприємницької діяльності (Режим 3 ГАТС). Автомобільні вантажні перевезення не включені у Додаток XVI-A, тобто для цих послуг ЄС взяв зобов'язання з лібералізації умов заснування підприємницької діяльності для українських компаній (тобто надання українським компаніям національного режиму та режиму найбільшого сприяння) без жодних секторальних застережень. Разом з тим, можуть застосовуватися горизонтальні застереження на рівні ЄС та окремих країн-членів ЄС щодо заснування підприємницької діяльності (в т.ч. застереження щодо комунальних послуг, інвестицій та типів заснування, придбання нерухомості – див. Розділ 1).⁵³ Водночас Додаток XVI-A включає секторальне застереження на рівні ЄС стосовно **пасажи́рських автомобільних перевезень**: іноземні інвестори не можуть надавати транспортні послуги в межах держави-члена ЄС (каботаж), за винятком оренди нерегулярних перевезень автобусами з водіями.

Транскордонне надання послуг (Режим 1 та 2 ГАТС). Відповідно до Додатка XVI-B, ЄС залишив незв'язаними (без зобов'язань щодо національного режиму та доступу на ринок для України) послуги автомобільного транспорту (в т.ч. пасажирські та вантажні перевезення) для **Режиму 1**. Водночас для **Режиму 2** ЄС розширив своє географічне охоплення та взяв на себе всі зобов'язання щодо всіх своїх держав-членів щодо пасажирських та вантажних автомобільних перевезень.

Зобов'язання України

Зобов'язання України в рамках ПВЗВТ для автомобільного транспорту також відображають зобов'язання України в рамках ГАТС. Україна залишила незв'язаними пасажирські та вантажні автоперевезення для **Режиму 1**. Водночас для **Режиму 2** пасажирські та вантажні автомобільні перевезення лібералізовані без застережень. Для **Режиму 3** Україна залишила одне застереження - особи, які здійснюють пасажирські й вантажні перевезення, повинні бути зареєстровані як юридичні особи. Разом з тим, Україна повністю лібералізувала інші послуги автомобільного транспорту, в т.ч. допоміжні послуги у сфері послуг наземного транспорту, технічного обслуговування та ремонту обладнання наземного транспорту, ін.

3. Зобов'язання України щодо регуляторного та законодавчого наближення в рамках Угоди про асоціацію

Глава 7 Розділу V «Економічне та галузеве співробітництво» стосується співробітництва у транспортній сфері, що охоплює наближення законодавства до законодавства ЄС, розвиток галузевих стратегій та розвиток мультимодальної транспортної мережі, пов'язаної з Транс'європейською транспортною мережею TEN-T (Додатки XXXII, XXXIII).

Зокрема, у Додатку XXXII⁵⁴ до Глави 7 «Транспорт» визначається перелік директив та регламентів ЄС, до яких Україна зобов'язується поступово наблизити своє законодавство відповідно до встановлених термінів. Загалом передбачається імплементація положень 9 директив та 3 регламентів ЄС протягом 1,3 та 5 років з дати набрання чинності Угоди у секторі Автомобільного транспорту⁵⁵. Метою зобов'язань для сектору Автомобільного транспорту є підвищення рівня безпеки здійснення

⁵² <https://docs.wto.org/dol2fe/Pages/SS/directdoc.aspx?filename=q:/WT/REG/353-1.pdf&Open=True>

⁵³ https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/984_a11#n8

⁵⁴ https://www.kmu.gov.ua/storage/app/media/ugoda-pro-asociaciyu/32_Annex.pdf

⁵⁵ Положення Директиви 99/62/ЄС від 17 червня 1999 року про стягнення плати з великогазових вантажних транспортних засобів за використання певних інфраструктур мають бути впроваджені, як тільки Україна прийме рішення про введення мит або зборів за використання її інфраструктури.

вантажних та пасажирських автоперевезень, розвиток дорожньої інфраструктури, модернізація та реструктуризація перевезень.

У зв'язку з розвитком законодавства ЄС Додаток XXXII для автомобільного транспорту потребує перегляду та оновлення, оскільки містить деякі застарілі директиви та регламенти ЄС. При оновленні необхідно враховувати актуальну нормативно-правову базу ЄС та потреби економічного розвитку автомобільного сектору. Варто зазначити, що у *Плані заходів уряду з виконання Угоди про асоціацію від 25.10.2017*⁵⁶ були оновлені деякі застарілі документи ЄС, а також включені нові директиви та регламенти ЄС у сфері автомобільного транспорту. Зокрема, відповідно до Плану заходів з виконання Угоди про асоціацію⁵⁷ Україна має наблизити своє законодавство щодо:

- **технічних умов**, що включає питання встановлення максимальної дозволеної ваги при міжнародних перевезеннях, встановлення й використання пристроїв обмеження швидкості та перевірок з придатності транспортного засобу до експлуатації (*Директива 2014/45/ЄС*⁵⁸, *Директива Ради №92/6/ЄЕС та Директива Ради №96/53/ЄС*);
- **умов безпеки**, що включає питання перевезення небезпечних вантажів та видачі посвідчення водія (*Директива №2008/68/ЄС та Директива 2006/126/ЄС*⁵⁹);
- **соціальних умов**, що стосується врегулювання відносин у даній галузі, кваліфікації водіїв та організації робочого часу (*Директива №2002/15/ЄС, Директива №2003/59/ЄС, Директива №2006/22/ЄС, Регламент №3821/85/ЄЕС, Регламент №1071/2009/ЄС та Регламент №561/2006/ЄС*);
- **податкових умов**, що визначають плату з великовагових вантажних транспортних засобів за використання певної інфраструктури (*Директива №99/62/ЄС*).

5. Зобов'язання інших країн-партнерів щодо лібералізації торгівлі послугами та регуляторного наближення до ЄС

З метою визначення можливих форматів для подальшої лібералізації торгівлі послугами ми провели порівняльний огляд умов лібералізації торгівлі послугами з ЄС для інших країн у секторі автомобільних перевезень, в т.ч. зобов'язання країн щодо регуляторного та законодавчого наближення з ЄС. Зокрема, це домовленості, які були досягнуті в рамках чинних угод про асоціацію, а також спеціальних секторальних угод.

Молдова-ЄС та Грузія-ЄС

Угоди про асоціацію Молдова-ЄС⁶⁰ та Грузія-ЄС⁶¹ передбачають схожий **перелік зобов'язань щодо лібералізації торгівлі та посилення співробітництва** у секторі міжнародного автомобільного транспорту, як і Угода про асоціацію Україна-ЄС. Зокрема, Угодами Молдова-ЄС та Грузія-ЄС передбачені ж самі **зобов'язання щодо умов доступу на ринок автомобільних вантажних перевезень ЄС** в Режимі 1 та 2, як і в рамках Угоди про асоціацію Україна-ЄС (незв'язані для Режиму 1 та повністю лібералізовані без секторальних застережень для Режиму 2 – див. Додаток XXVII до Угоди про асоціацію Молдова-ЄС). Разом з тим, ЄС включив низку секторальних застережень для Молдови та Грузії в рамках Режиму 3 щодо заснування компаній, а також для Режиму 4 щодо тимчасового перебування основного персоналу, випускників-стажерів та продавців бізнес-послуг (для України без застережень).

⁵⁶ <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1106-2017-%D0%BF#Text>

⁵⁷ <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1106-2017-%D0%BF#Text>

⁵⁸ Оновлена Директива №2009/40/ЄС

⁵⁹ Оновлена Директива Ради №91/439/ЄЕС

⁶⁰ [https://eur-lex.europa.eu/legal-content/en/TXT/PDF/?uri=CELEX:22014A0830\(01\)](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/en/TXT/PDF/?uri=CELEX:22014A0830(01))

⁶¹ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A22014A0830%2802%29>

Молдова та Грузія зобов'язалися поступово наблизити своє законодавство до законодавства ЄС та міжнародних актів у сфері Автомобільного транспорту за аналогічними напрямками, як і Україна.

Угодою про асоціацію Молдова-ЄС передбачена імплементація 9 директив та 2 регламентів у рамках сектору Автомобільного транспорту, і цей перелік в цілому відповідає Угоді про асоціацію Україна-ЄС⁶². Разом з тим існують певні відмінності у термінах імплементації. Так, для Директиви №2008/68/ЄС та Директиви 2006/126/ЄС конкретного терміну імплементації не передбачено (в Україні 1 та 3 роки відповідно). Для інших нормативних актів, окрім Директиви №2009/40/ЄС, термін імплементації для Молдови є меншим на 1-2 роки, у порівнянні із термінами імплементації відповідних нормативних актів для України.

Угодою про асоціацію Грузія-ЄС передбачена імплементація 9 Директив та 3 Регламентів у рамках сектору Автомобільного транспорту, так само як і Угодою про асоціацію Україна-ЄС. Для більшості нормативних актів термін імплементації для Грузії є більшим на 1-2 роки, у порівнянні із термінами імплементації відповідних нормативних актів для України. Не встановлено термін імплементації для Регламенту №561/2006, Регламенту №3821/85, Директиви 2006/22/ЄС та Директиви 99/62/ЄС.

Проте на відміну від Угоди про асоціацію Україна-ЄС, Угодами про асоціацію Молдова-ЄС та Грузія-ЄС не передбачено можливість укладення у майбутньому спеціальних угод щодо взаємного доступу на ринок у галузі Автомобільного транспорту.

Західні Балкани-ЄС

Прикладом секторальної угоди Європейського Союзу з країнами, що не є членами ЄС, є **Договір про Європейське транспортне співтовариство** (Transport Community Treaty, далі ТСТ), який був укладений із **шістьма країнами Західних Балкан** (Албанія, Боснія і Герцеговина, Косово, Північна Македонія, Чорногорія та Сербія)⁶³ у сфері автомобільного, залізничного, внутрішнього водного та морського транспорту у 2017 році, а почав діяти у 2019 році. Базою для створення ТСТ стала Транспортна обсерваторія Південно-Східної Європи, започаткована у 2004 році тими ж сторонами для координації транспортних політик та розвитку регіональної транспортної мережі.

Метою ТСТ є створення транспортної спільноти, що базуватиметься на поступовій інтеграції транспортних ринків країн Західних Балкан до транспортного ринку ЄС шляхом гармонізації відповідного законодавства, в т.ч., що стосується загальних ринкових правил, технічних стандартів, безпеки, управління дорожнім рухом, публічних закупівель, робочої сили, навколишнього середовища, конкуренції та державної допомоги.

Цей Договір передбачає наближення законодавства про автомобільний транспорт до правил ЄС та охоплює ширше коло питань у секторі Автомобільного транспорту, у порівнянні з угодами ЄС про асоціацію та про створення ЗВТ з Україною, Молдовою і Грузією, зокрема: інтелектуальні транспортні системи, екологічні транспортні засоби та альтернативні види палива, транскордонний обмін інформацією, управління безпекою дорожньої інфраструктури, системи дорожнього збору тощо. Зобов'язання країн Західних Балкан у рамках Договору про Європейське транспортне співтовариство щодо наближення законодавчої бази до законодавства ЄС є значно ширшими. Загалом передбачена імплементація 26 Директив та 13 Регламентів. Особливий акцент робиться на забезпеченні екологічності руху автомобільного транспорту.

⁶² Але без врахування Регламенту (ЄЕС) № 3821/85 від 20 грудня 1985 року про реєструвальні пристрої на автомобільному транспорті.

⁶³ https://ec.europa.eu/transport/themes/international/enlargement/western-balkans/transport-community_en

Разом з тим, ТСТ не передбачає лібералізації доступу на ринки країн ЄС для послуг автомобільного транспорту⁶⁴. Умови доступу на ринок автоперевезень регулюються на основі двосторонніх угод між країнами ЄС та країнами Західних Балкан.

Україна-Великобританія

У 2021 році відбулася лібералізація взаємного доступу для міжнародних вантажних автомобільних перевезень між Україною та Великобританією, зокрема, **сторони внесли зміни до двосторонньої Угоди про міжнародні автотранспортні перевезення між Україною та Великобританією**, які набули чинності з 18 березня 2021 року. Відповідно до цих змін, для українських автоперевізників почала діяти бездозвільна система щодо міжнародних автомобільних перевезень транспортними засобами категорій Євро-5 та вище до Великобританії. Так само британські перевізники можуть виконувати перевезення до України без дозволів.⁶⁵

6. Стан імплементації зобов'язань України щодо регуляторного та законодавчого наближення до ЄС у секторі

Відповідно до Пульсу Угоди⁶⁶, станом на липень 2021 року сукупний прогрес протягом 2015-2021 років у напрямку «Транспорт, транспортна інфраструктура, поштові та кур'єрські послуги» є одним із найнижчих – 44%. Незважаючи на те, що гармонізація законодавства є ключем до більшої лібералізації міжнародних вантажних автомобільних перевезень між Україною та ЄС, у період з 2015 по 2020 рік в Автомобільному секторі було прострочено 84% поставлених задач, частина з яких мала прогрес виконання 0%. Досі не розпочата імплементація частини зобов'язань, наприклад, це стосується забезпечення встановлення та використання пристроїв обмеження швидкості (*Директива 92/6/ЄЕС*), забезпечення встановлення та експлуатації тахографів (*Директива №2006/22/ЄС, Регламент №3821/85/ЄЕС*) тощо.

Згідно з дослідженням у рамках моніторингу виконання угод ЄС про асоціацію та про створення ЗВТ з Україною, Молдовою і Грузією,⁶⁷ станом на 2019 рік прогрес у гармонізації законодавства у сфері Автомобільного транспорту в Україні становив 55% та відбувався зі значними затримками й перешкодами. Більшість кроків у напрямку виконання зобов'язань відповідно до Угоди про асоціацію наразі відбувається на рівні постанов Кабінету Міністрів та наказів Мінінфраструктури. Значна частина законопроектів «застрягає» у Верховній Раді або відхиляється на початковій стадії.

Національною транспортною стратегією України «Drive Ukraine 2030» передбачено виконання більшості зобов'язань УА у сфері автомобільних перевезень у 2021 та 2022 році. Серед основних цілей Стратегії: забезпечення ефективності та дієвості систем вантажних та пасажирських перевезень, підвищення безпеки та надійності, запровадження інтелектуальних транспортних систем та альтернативних видів палива на транспорті. Також увага приділяється розвитку мультимодальних перевезень та цифровізації українського транспортного сектору⁶⁸.

⁶⁴https://cdn.regulation.gov.ua/dd/ea/a1/34/regulation.gov.ua_GREEN%20PAPER%20On%20International%20Freight%20Road%20Transport.pdf

⁶⁵ https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/826_001-19#n2

⁶⁶ <https://pulse.kmu.gov.ua/>

⁶⁷ Report on Focus Group 8 held in Kyiv, Ukraine. // Focus Group project evaluating the Association Agreements and DCFTAs in Georgia, Moldova and Ukraine. – 2020.

⁶⁸ https://cfts.org.ua/blogs/plan_zakhodiv_z_realizatsi_natsionalno_transportno_strategi_ukrani_do_2030_roku_587

Протягом 2015-2020 років у рамках імплементації Угоди про асоціацію в секторі автомобільного транспорту було ухвалено декілька законів та низку постанов Кабінету Міністрів і наказів Мінінфраструктури, а також запроваджено електронний портал, що забезпечує прозорість та спрощення процедури видачі дозволів здійснення міжнародних перевезень автомобільним транспортом⁶⁹.

Зобов'язання щодо забезпечення регулювання градації максимальних вагових та габаритних параметрів автомобільних транспортних засобів мало найбільший прогрес виконання у сфері Автомобільного транспорту. З метою імплементації *Директиви 96/53/ЄС* було ухвалено:

- Закон України «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо окремих питань здійснення габаритно-вагового контролю» (підвищено відповідальність автомобільних перевізників за перевищення встановлених законодавством габаритно-вагових норм, від 03.06.2021 № 1534-IX);
- Закон України «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо окремих питань здійснення габаритно-вагового контролю» (щодо запровадження автоматичного габаритно-вагового контролю, від 11.09.2019 № 54-IX);
- Закон України «Про внесення змін до Бюджетного кодексу України» щодо джерел формування державного дорожнього фонду (спрямування штрафів за недотримання габаритно-вагових норм до Дорожнього фонду, від 12.09.2019 № 74-IX).

Також відбувся прогрес у сфері безпеки на транспорті та соціальних умов для водіїв, зокрема ухвалено **Стратегію підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні** (від 21.10.2020), прийнято Закон України «Про внесення змін до деяких законів України щодо управління безпекою автомобільних доріг» (від 17.10.2019 № 200-IX, Директива 2008/96/ЄС), а також нормативно-правові документи щодо безпечності дво- та триколісних транспортних засобів (від 05.01.2021, Регламент (ЄС) 168/2013), положення про робочий час і час відпочинку водіїв колісних транспортних засобів (від 24.06.2021, Регламент (ЄС) 561/2006), щодо перевірки знань менеджера (управителя) на автомобільному транспорті (від 18.09.2020, Регламент (ЄС) N 1071/2009). У березні 2021 року набув чинності **Порядок підтвердження професійної компетентності водіїв транспортних засобів для надання послуг з перевезення пасажирів і вантажів**, що враховує положення Директиви ЄС 2003/59/ЄС про підтвердження компетентності водія (від 18.11.2020 № 789).

Позитивним зрушенням у виконанні зобов'язань у рамках імплементації Регламенту (ЄС) № 1071/2009, що запроваджує загальні правила стосовно умов допуску до роботи операторів автомобільних перевезень, стало запровадження Транспортного порталу електронних послуг у 2019 році. Відтепер перевізник може забронювати дозвіл через систему, а потім забрати його у пункті видачі, що сприяло зменшенню ситуацій, коли дозволи перепродавалися перевізникам, які не встигли їх отримати. З метою імплементації положень даного Регламенту було внесено до ВРУ проєкту Закону України «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо врегулювання ринку послуг автомобільного транспорту в Україні з метою приведення їх у відповідність з актом Європейського Союзу» (реєстр. № 4560 від 30.12.2020), що запроваджує загальні правила стосовно умов допуску до роботи операторів автомобільних перевезень.

⁶⁹ https://ucep.org.ua/wp-content/uploads/2021/01/zvit_5_2020_web_FINAL_2.pdf

Відкритим питанням залишається запровадження платних доріг в Україні. Існує побоювання, що таке рішення не буде підтримане перевізниками⁷⁰. Наразі на виконання імплементації Директиви 99/62/ЄС про стягнення плати з великовагових вантажних транспортних засобів за використання певних інфраструктур було розроблено декілька законопроектів, зокрема «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо впровадження плати за використання автомобільних доріг загального користування державного значення» (від 27.05.2020 № 3544) та «Про внесення змін до Бюджетного кодексу України щодо впровадження плати за використання автомобільних доріг загального користування» (від 27.05.2020 № 3545).

7. Основні бар'єри та обмеження для вітчизняного експорту до ЄС

Співпраця України із країнами ЄС у секторі автомобільних перевезень, окрім Угоди про асоціацію, регулюється низкою договорів на двосторонній та багатосторонній основі. Зокрема, країни активно співпрацюють у межах ініціатив ТРАСЕКА та будівництва мережі TEN-T, у рамках угод та конвенцій, ратифікованих сторонами, а також Панелі з питань транспорту Східного партнерства. Загалом Україна має **двосторонні угоди про міжнародні автомобільні перевезення із 45 країнами**, включно із 24 з 27 країн ЄС (крім Ірландії, Мальти та Люксембургу)⁷¹. Умови роботи водіїв з України на території Європейського Союзу регулюються Європейською угодою щодо роботи екіпажів транспортних засобів, які виконують міжнародні автоперевезення⁷² від 1 липня 1970 року, до якої Україна приєдналася у 2005 році.

Для проїзду територією іноземних держав українські перевізники повинні мати дозвіл на здійснення міжнародних перевезень автомобільним транспортом. Дозволи на міжнародні автомобільні перевезення здебільшого поділяються на двосторонні та багатосторонні, а також на транзитні та універсальні. Двосторонні дозволи надаються щорічно на основі двосторонніх угод на паритетних умовах або за домовленістю окремо з кожною країною-партнером. Дозволи розподіляються Мінінфраструктури на конкурсних засадах з урахуванням рівня безпеки руху й екологічної безпеки транспортних засобів. Перевізники з України, як резиденти країни-члена Європейської конференції міністрів транспорту (ЄКМТ), що ратифікувала Хартію якості, також мають право використовувати дозволи ЄКМТ⁷³. Ці дозволи є багаторазовими, діють протягом одного року на території усіх європейських країн та надаються в Україні – один на 4-5 вантажних автомобілів – компаніям, що здійснюють міжнародні перевезення та є членами АсМАП. Кількість дозволів ЄКМТ є дуже обмеженою для кожної країни-члена.

⁷⁰ Report on Focus Group 8 held by the Institute for Economic Research and Policy Consulting (IER) in Kyiv in February 2020 in the framework of project "Understanding the Association Agreements between the EU and Georgia, Moldova and Ukraine". Comparative summary of focus groups conducted in Ukraine, Moldova and Georgia is available here: <https://3dcftas.eu/publications/focus-group-8-%E2%80%93-transport>

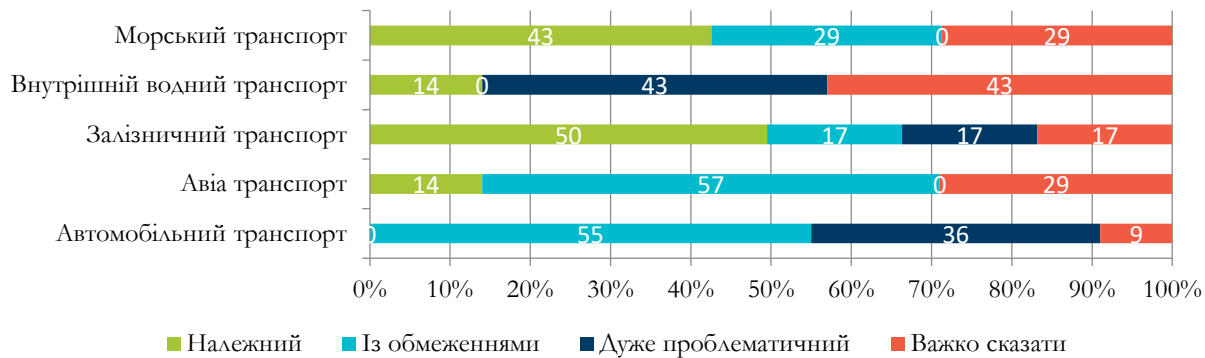
⁷¹ <https://mtu.gov.ua/content/dvostoronne-spivrobotnictvo-1.html>

⁷² https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/994_016#Text

⁷³ <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z1076-04#n4>

За оцінками експертів, у секторі автомобільних перевезень існує більша кількість обмежень для доступу на ринок ЄС та вони є більш суттєвими, ніж в інших підсекторах транспорту (морські, залізничні та авіа перевезення)⁷⁴ (див. Рисунок 3.2). Основні обмеження у роботі сектору, які стримують експорт до ЄС, включають: нестача дозволів на здійснення міжнародних перевезень в країнах ЄС; черги на кордонах; незадовільний стан дорожньої й прикордонної інфраструктури; складний механізм здійснення митних та зважувальних процедур, відсутність достатньої кількості зважувальних пунктів, а також спільних пунктів пропуску та єдиної зважувальної процедури із країнами-сусідами; значні затримки у гармонізації національного законодавства до норм ЄС; слабе залучення сучасних цифрових технологій для запровадження цифрових транспортних коридорів та електронної логістики тощо.

Рисунок 3.2. Доступ на ринки ЄС для транспортних послуг України



Джерело: Оцінки учасників фокус-групи 8. Обговорення проведене Інститутом економічних досліджень і політичних консультацій (ІЕД) у лютому 2020 року в рамках проекту "Розуміння Угод про асоціацію між ЄС та Україною, Молдовою і Грузією" (див. <https://3dcftas.eu/ua/>).

Однією з найбільших проблем для українських автоперевізників є **нестача дозволів на здійснення міжнародних перевезень вантажів у країнах ЄС**. Загалом Україна має нестачу дозволів 23 країн з 27 країн-членів ЄС.⁷⁵

Особливо гостро нестачу дозволів українські перевізники відчують у сусідніх транзитних країнах - Польщі, Румунії та Угорщині, Словаччині, що впливає на перевезення до основних споживачів української продукції в Європі. Крім того, з 2019 року Польща поступово зменшує квоти дозволів для українських перевізників: у 2018 році українські вантажні перевізники мали 200 тис. польських дозволів, у 2019-му – 160 тис. та ще 15 тис. додаткових, у 2020 році - 160 тис. дозволів та лише 4 711 додаткових дозволів⁷⁶. Тоді як за оцінками Асоціації міжнародних автомобільних перевізників (АсМАП), **мінімальна квота, яку потребує український бізнес від Польщі, це 230 тис. дозволів**⁷⁷.

⁷⁴ Report on Focus Group 8 held by the Institute for Economic Research and Policy Consulting (IER) in Kyiv in February 2020 in the framework of project "Understanding the Association Agreements between the EU and Georgia, Moldova and Ukraine". Comparative summary of focus groups conducted in Ukraine, Moldova and Georgia is available here: <https://3dcftas.eu/publications/focus-group-8-%E2%80%93-transport>

⁷⁵ Довгань В. Автоперевезення за європейськими правилами: чому це так важливо [Електронний ресурс] / Віктор Довгань // Європейська правда. – 2018. – Режим доступу до ресурсу: <https://www.eurointegration.com.ua/experts/2018/10/16/7088218/>.

⁷⁶ <https://www.ukrinform.ua/rubric-economy/3262354-dozvoli-na-miznarodni-vantazni-perevezenna-ak-ukraini-domogtisa-zbilsenna-kvot.html>

⁷⁷ <http://www.asmap.org.ua/index1.php?id=65385>

Учасники ринку розглядають ситуацію щодо зменшення квоти для України як порушення зобов'язань між Україною та ЄС у рамках Угоди про асоціацію. Так, у листі Віцепрем'єр-міністру з питань європейської та євроатлантичної інтеграції України від Асоціації міжнародних автомобільних перевізників України наголошується на «порушенні Республікою Польща Статті 136 Угоди, згідно з якою сторони не повинні застосовувати умови взаємного доступу на ринок більш жорсткі та обмежувальні у порівнянні з ситуацією, яка склалася на час вступу в силу Угоди про асоціацію». Також АсМАП вказує на необхідність забезпечення недискримінаційних вимог та процедур, що застосовуються до транзиту товарів, як це передбачено в Угоді про асоціацію, а також на необхідність лібералізації транзитних перевезень автотранспортом на території ЄС для українських перевізників⁷⁸.

В АсМАП пояснюють позицію Польщі так, що «Польща вбачає в Україні конкурента та намагається створити логістичний хаб між Європою та Азією, монополізуючи усі перевезення»⁷⁹. Польща посідає перше місце за кількістю автомобільних вантажних перевезень серед країн Європи. Її загальний автопарк становить понад 230 000 вантажних автотранспортних засобів, що майже в 10 разів більше, ніж в Україні. Загалом даний сектор має значну підтримку з боку держави у Польщі.

Європейська бізнес асоціація (ЄБА) зазначає, що така ситуація склалася також через невідповідність інтересів сторін. **Українська сторона більш зацікавлена у збільшенні кількості дозволів.** Кількість польських транзитних перевезень до Росії через Україну зменшується, а основна частина товарів перевозиться до Росії через Білорусь. Причиною є стан російсько-українського кордону та наявний конфлікт між державами. За оцінкою АсМАП, наразі Польща використовує лише 30% українських дозволів, що надаються. **Для України ж Польща є транзитним коридором до більш ніж 12 країн ЄС,** таких як Німеччина, Нідерланди, Бельгія, Швейцарія, Данія, Іспанія, Португалія тощо.

Ситуація з нестачею дозволів негативно впливає на двосторонню торгівлю товарами та послугами з ЄС та розвиток сектору автомобільних перевезень в Україні.

Недостатня кількість дозволів призводить до затримки або скорочення постачання української продукції до ЄС, негативно впливаючи на виконання контрактів та обсяги експорту. За оцінками Німецької консультативної групи, через дефіцит дозволів ЄС на перевезення українських вантажівок Україна втратила 110 млн євро експорту за листопад-грудень 2018 року, коли дозволи за основними напрямками перевезень було вичерпано⁸⁰.

Обмежена кількість дозволів призводить до **збільшення часу простою вантажівок та значних втрат українських автомобільних операторів.**⁸¹ Перевізники змушені збільшувати вартість фрахту перевезення, аби покрити витрати, спричинені вимушеною затримкою і простоями. А це збільшує собівартість української продукції та знижує її конкурентоспроможність на ринку ЄС. Ще одним наслідком є реєстрація українськими перевізниками європейських фірм у Чехії, Польщі й Словаччині, інших країнах ЄС, а також зростання трудової міграції, через яку українські компанії вже відчувають значний брак водіїв.

⁷⁸ <https://logist.fm/publications/ukrayina-blizka-do-logistichnogo-kolapsu-na-shlyahu-do-ievropi-cherez-nestachu-dozvoliv>

⁷⁹ <https://www.ukrinform.ua/rubric-economy/3262354-dozvoli-na-miznarodni-vantazni-perevezenna-ak-ukraini-domogtisa-zbilsenna-kvot.html>

⁸⁰ https://www.german-economic-team.com/ukraine/wp-content/uploads/sites/7/GET_UKR_PB_03_2019_en.pdf

⁸¹ <https://urm.media/viktor-dovgan-problemi-vantazhnih-perevezhen-v-ukra%20ni/>

Кількість дозволених днів для перебування українських водіїв на території країн ЄС у рамках безвізового режиму є доволі обмеженою і недостатньою. Українські перевізники користуються перевагами безвізового режиму з ЄС, відповідно до якого максимально дозволеним терміном безвізового перебування для громадян України на території країн ЄС є 90 днів протягом 180 календарних днів. Проте українські компанії змушені періодично зупиняти роботу на певний час, оскільки у водіїв закінчуються дні безвізового перебування в ЄС. Особливо це стосується малих компаній із невеликою кількістю робітників.

Значною проблемою є тривалий час очікувань та черги при перетині кордону з ЄС спричинені: незадовільним станом прикордонної інфраструктури та недостатньою кількістю автомобільних пунктів пропуску, складним механізмом здійснення митних та зважувальних процедур, а також недостатнім рівнем співпраці щодо впровадження механізму спільного прикордонного та митного контролю та розбудови спільних автомобільних пунктів пропуску із сусідніми країнами ЄС. Наприклад, на сьогодні на державному кордоні з Польщею існують всього 8 автомобільних пунктів пропуску, лише в 4-х запроваджено спільний прикордонний і митний контроль.⁸² Тоді як за оцінками Державної прикордонної служби України, «спільний контроль може скоротити час перетину кордону на 15-20% і дозволяє економити кошти на будівництві інфраструктури».⁸³ При цьому у зв'язку із запровадженням карантинних обмежень з березня 2020 року не працювала більшість пунктів пропуску на українсько-польському кордоні, в т.ч. жоден спільний пункт пропуску. Лише з 23 червня 2021 року у польській частині знову запрацювали всі автомобільні пункти пропуску.⁸⁴

Також існує проблема з **неповним використанням наявної пропускнуої спроможності** автомобільних пунктів пропуску через затримки в роботі прикордонних і митних служб – як українських, так і сусідніх країн ЄС. Так, наприклад, за даними АсМАП, через пункт пропуску «Ягодин-Дорогуськ» проходить 400 вантажних автомобілів на добу, хоча пропускна спроможність пункту на добу становить 800 вантажних автомобілів. Через даний пропускний пункт проходять 40% усіх перевезень через Польщу.

Як наслідок, час очікування у пунктах перетину кордону в середньому може становити 2-3 дні. Також тривалим є проходження процедур митного оформлення вантажів у пункті призначення. За оцінками експертів, загалом близько 25% усього часу перевізники витрачають на перетин кордону і проходження митних процедур у пункті призначення.⁸⁵

Наслідками затримок та черг при перетині кордону з ЄС є:

- Псування продукції, що перевозиться, та порушення умов виконання контрактів компаніями-перевізниками, що призводить до штрафних санкцій та припинення співпраці з боку партнерів з країн ЄС.
- Непродуктивне використання транспорту - через простої на кордонах вітчизняні міжнародні перевізники за місяць «наїжджають» по 6-7 тис. км на 1 авто, тоді як, наприклад, перевізники-резиденти ЄС мають показники не нижче 12 тис. км на 1 авто.

⁸² https://www.ukrinform.ua/rubric-politics/3118597-kordon-iz-polseu-v-op-skazali-so-moze-zminitisa-pisla-zustrici-prezidentiv.html?fbclid=IwAR0JPp4m2dEH3bT2__qRvwGBwN-3yJ9JVJndYffU5IbV8SM0Tvf3IQ23NU

⁸³ <https://europewb.org.ua/evropejskij-kordon-vyklyky-i-mozhlyvosti-dlya-ukrayiny-vykklad-dyskusiyi/>

⁸⁴ <https://www.radiosvoboda.org/a/punkty-propusku-polshcha/31322667.html>

⁸⁵ <https://urm.media/viktor-dovgan-problemi-vantazhnih-perevezen-v-ukra%0d1%97ni/>

- Простой у чергах на кордонах є більш виснажливими для водіїв, ніж продуктивне водіння авто. Особливо виснажливими є нерегульовані черги - так звані «колійки». Перебування у них вимагає від водія кожен короткий відрізок часу (наприклад 15 хв) переміщуватися на одне місце вперед. Такий «рух» може тривати кілька діб. В таких нерегульованих, віддалених від кордонів чергах водії позбавлені умов нормальної життєдіяльності. Як наслідок, все це стає додатковим фактором трудової міграції водіїв за кордон, де водії здебільшого позбавлені проблем перетину кордонів (зокрема, при перевезеннях між країнами ЄС без обмежень для компаній-резидентів ЄС).

Крім того, дефіцит дозвільних документів на міжнародні вантажні перевезення та непрозорі процедури їхнього розподілу призводили до виникнення **корупційних механізмів щодо розподілу дозволів серед автотранспортних підприємств**, що було додатковим навантаженням на українських перевізників⁸⁶. З метою підвищення прозорості та підзвітності у цій сфері проводиться автоматизація процесів видачі дозволів на вантажні перевезення. У липні 2021 року Державна служба України з безпеки на транспорті запустила електронний кабінет перевізника з низкою нововведень, зокрема на новій платформі запроваджується єдине вікно входу на отримання всіх адміністративних послуг від Укртрансбезпеки, запроваджується модуль онлайн-замовлення та обліку дозволів на міжнародні вантажні перевезення, відкрився доступ до конкурсу з розподілу дозволів ЄКМТ.⁸⁷

8. Огляд останніх змін законодавства та регулювання ЄС у секторі

У «Стратегії сталого та розумного розвитку мобільності», схваленій Європейською Комісією у 2020 році, **ключовий акцент робиться на скороченні кількості викидів в атмосферу шляхом забезпечення розумної, безпечної та доступної транспортної системи у ЄС**⁸⁸.

До 2023 року планується експлуатація щонайменше 30 мільйонів автомобілів з нульовими викидами на європейських дорогах. До 2025 року мультимодальна Транс'європейська транспортна мережа (TEN-T) має повністю функціонувати та майже всі автомобілі, мікроавтобуси, автобуси, а також нові важкі транспортні засоби мають бути із нульовим рівнем викидів⁸⁹.

Основні сучасні тенденції у сфері міжнародних автомобільних вантажних перевезень ЄС⁹⁰:

- **Комодальність** – підвищення ефективності та сумісності поєднання різних видів транспорту (морського, внутрішнього водного, залізничного та автомобільного) задля забезпечення безперебійного обслуговування «від дверей до дверей»;
- **Зелені коридори для вантажного транспорту** – інтегровані маршрути, що дозволять перевозити вантажі зі зменшеним впливом на людське та природне середовище, шляхом поєднання автомобільних перевезень із морськими та залізничними;
- **Інтелектуальні транспортні системи (ІТС)** – розумні системи, що мають на меті збільшення ефективності використання наявної інфраструктури шляхом інтегрованого використання інформацій та комунікаційних технологій, а також засобів автоматизації.

⁸⁶ <https://ua.interfax.com.ua/news/general/608787.html>

⁸⁷ <https://mtu.gov.ua/news/32954.html>

⁸⁸ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A52020DC0789%20>

⁸⁹ <https://www.eurointegration.com.ua/experts/2021/03/31/7121474/>

⁹⁰ https://cdn.regulation.gov.ua/dd/ea/a1/34/regulation.gov.ua_GREEN%20PAPER%20'On'%20International%20Freight%20Road%20Transport'.pdf

Зважаючи на те, що країни ЄС є основним ринком для українських перевізників, що здійснюють міжнародні вантажні перевезення, подальший вектор розвитку сектору має бути у напрямку забезпечення більшої екологічності та безпечності руху автотранспорту. По-перше, автопарки національних фірм мають стати більш технологічними та відповідати сучасним ековимогам. Українські перевізники виказують готовність до переходу на автотранспортні засоби категорій Євро-5 та Євро-6, що є на сьогодні найекологічнішими. За інформацією АсМАП, наразі в Україні близько 65% вантажних автомобілів цих категорій. По-друге, необхідним кроком є модернізація та цифровізація наявної інфраструктури.

8 липня 2020 року Європейським Парламентом було прийнято **Пакет мобільності**, що являє собою набір законодавчих актів ЄС, які встановлюють нові правила здійснення автомобільних вантажних перевезень на території Європейського Союзу. Основні нововведення стосуються ведення транспортної діяльності й доступу до міжнародних ринків, режиму праці та відпочинку водія, дорожнього контролю, правил роботи з тахографом та правил відрядження водіїв.⁹¹

Висновки та рекомендації

У секторі автомобільних перевезень існує найбільша кількість обмежень для доступу на ринок ЄС та вони є більш суттєвими, ніж в інших підсекторах транспорту. Ці обмеження негативно впливають на загальне функціонування ПВЗВТ між Україною та ЄС, обсяги експорту української продукції до ЄС, розвиток вітчизняного сектору міжнародних автомобільних перевезень та транзитного потенціалу України. Ситуація зі зниженням кількості встановленої для України квоти дозволів на здійснення міжнародних вантажних автомобільних перевезень в основних транзитних країнах погіршує умови доступу України до ринку автомобільних перевезень ЄС та відповідно порушує Статтю 136 Угоди про асоціацію. Це також негативно впливає на країни ЄС, які є основними споживачами української продукції в 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.

На основі проведених інтерв'ю з учасниками ринку та профільними бізнес-асоціаціями, можна виділити такі головні рекомендації з метою покращення умов доступу на ринок ЄС та, як наслідок, збільшення кількості автомобільних вантажних перевезень та обсягів українського експорту:

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

Проведення переговорів зі стороною ЄС щодо лібералізації автомобільних вантажних перевезень в рамках ПВЗВТ шляхом підписання спеціальної угоди з ЄС у цій сфері. Очікується, що ця Угода врегулює міжнародні автоперевезення на рівні ЄС і замінить чинну систему щорічних двосторонніх переговорів із країнами ЄС щодо квот дозволів для здійснення міжнародних вантажних автомобільних перевезень. В першу чергу, ця Угода має передбачати лібералізацію міжнародних транзитних автомобільних вантажних перевезень між Україною та ЄС, а також зменшення обмежень на міжнародні вантажні перевезення для транспортних засобів стандарту Євро-5 та Євро-6.

Також проведення консультацій зі стороною ЄС щодо можливості інтеграції України до Європейського транспортного співтовариства з врахуванням досвіду країн Західних Балкан.

⁹¹ <http://www.asmap.org.ua/index1.php?id=66686>

Налагодження роботи з партнерами в інших країнах ЄС, які зацікавлені в українській продукції (Німеччина, Нідерланди, ін.) та подальше лобіювання своїх інтересів через них.

- ***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. Проведення консультацій з ЄС щодо оновлення Додатку XXXII для автомобільного транспорту у зв'язку з розвитком законодавства ЄС.

- ***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***

Розвиток прикордонної інфраструктури та збільшення пунктів пропуску для вантажного автотранспорту між Україною та Польщею, обладнання сучасними технічними засобами митного контролю, зокрема, системами сканування та ваговими комплексами.⁹² Будівництво «зони очікування» для водіїв із належними комфортними умовами, за 5-10 км від пропускного пункту, із застосуванням електронної черги, що дозволить пришвидшити процедуру проходження пропускного пункту на кордоні, ефективніше використовувати дозволений термін безвізового перебування перевізника на території країн ЄС⁹³.

- ***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***

Укладення нових та виконання чинних домовленостей про організацію спільного контролю у автомобільних пунктах пропуску із сусідніми країнами ЄС, збільшення кількості спільних автомобільних пунктів пропуску та запровадження спільного прикордонного та митного контролю з країнами-сусідами ЄС, проведення єдиної процедури зважування на кордоні.

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

Продовження роботи щодо забезпечення прозорості автоматизованої системи замовлення, розподілу та обліку дозволів на міжнародні вантажні автомобільні перевезення, в т.ч. онлайн замовлення та розподіл дозволів, відкритий доступ і відстеження руху дозволів - видачі, погашення та повернення, удосконалення роботи електронного кабінету перевізника тощо.

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

⁹² <https://europewb.org.ua/evropejskij-kordon-vyklyky-i-mozhlyvosti-dlya-ukrayiny-vyklad-dyskusiyi/>

⁹³ <https://www.ukrinform.ua/rubric-economy/3262354-dozvoli-na-miznarodni-vantazni-perevezenna-ak-ukraini-domogtisa-zbilsenna-kvot.html>

Впровадження повноцінної системи обміну митною інформацією між Україною і ЄС, запровадження NCTS та приєднання до Конвенції про процедуру спільного транзиту, впровадження ризик-орієнтованої системи перевірок на митниці⁹⁴, цифрових транспортних коридорів та електронної логістики. У 2020 році Україна на національному рівні почала використовувати нову транзитну систему NCTS, яка лежить в основі європейської Конвенції про процедуру спільного транзиту. Приєднання до міжнародної системи дозволить обмінюватися митними даними з ЄС в режимі реального часу.⁹⁵

- ***Лібералізація умов в'їзду до ЄС для українських автомобільних перевізників***

Проведення переговорів зі стороною ЄС про можливість лібералізації умов в'їзду до ЄС для українських автомобільних перевізників. Комітет підприємців сфери транспорту Торгово-промислової палати України (ТППУ) зазначає, що збільшення днів перебування із 90 до 120 дозволило б використовувати робочий час водіїв ефективніше.

- ***Проведення заходів щодо екологізації автомобільних вантажних перевезень***

Впровадження європейських екологічних стандартів з метою сприяння лібералізації доступу на ринок ЄС для автомобільних транспортних засобів, особливо що стосується категорій Євро-5 та вище.

3.2. Залізничний вантажний транспорт

1. Роль сектору для торгівлі та економіки України

У 2019 році внесок сектору Вантажний залізничний транспорт⁹⁶ у загальний обсяг реалізації сектору склав 17% (або 102,5 млрд грн), водночас додана вартість (за витратами виробництва суб'єктів господарювання) становила 65,0 млрд грн. Кількість суб'єктів господарювання у секторі зросла у порівнянні з 2013 роком на 74 одиниці (або на 51,4%) та за підсумками 2019 року становила 218 суб'єктів, з яких лише 16,1% становлять ФОПи. Це складає лише 0,2% усіх суб'єктів господарювання у секторі Транспорт, складське господарство, поштова та кур'єрська діяльність. Кількість зайнятих працівників становила 254,6 тис. осіб за підсумками 2019 року.

Експорт послуг Залізничного транспорту (включає вантажні та пасажирські перевезення) посідає третє місце за обсягами експорту до ЄС серед усіх видів Транспортних послуг. Середня частка сектору у структурі експорту Транспортних послуг до ЄС показала найбільше скорочення - з 22,3% (383,3 млн дол. США) у 2013-2015 роках до 17,3% (225,9 млн дол. США) у 2017-2019 роках (Рис. 2.2.9).

У рамках ПВЗВТ експорт послуг Залізничного транспорту зберігає низхідну динаміку - середні темпи скорочення експорту цього підрозділу становили -7,4% в рік протягом 2017-2019 років. У результаті експорт послуг Залізничного транспорту за підсумками 2019 року скоротився до 185,2 млн дол. США, що на 58,2% або 257,7 млн дол. США менше рівня 2013 року (Рисунок 2.2.8, Таблиця 2.2.1). Загальний експорт вітчизняних послуг Залізничного транспорту до Світу скоротився ще більше за цей період - на 67,3% (переважно через обмеження транзитних перевезень на території РФ⁹⁷) і у 2019 році склав

⁹⁴<https://www.kmu.gov.ua/news/ukrayina-vprovadzhuje-sistemu-obminu-mitnoyu-informaciyeyu-z-yes-yaka-dozvolit-minimizuvati-zlovzhivannya-na-mitnici-denis-shmigal>

⁹⁵ <https://www.kmu.gov.ua/news/denis-shmigal-ukrayina-mozhe-otrimati-mitnij-bezviz-vzhe-u-2022-roci>

⁹⁶ Код за КВЕД 49.2.

⁹⁷ За інформацією Мінінфраструктури, значна зміна у структурі перевезень залізничним транспортом відбулася зокрема «у зв'язку зі зменшенням попиту на перевезення високовартісних вантажів та зменшенням обсягів високоприбуткового транзиту, що переважно генерувався на території Російської Федерації» - Аналіз регуляторного впливу (доопрацьований) до Проекту наказу Мінінфраструктури

501,6 млн дол. США. Імпорт послуг Залізничного транспорту з ЄС за підсумками 2019 року склав 60,8 млн дол. США, що на 52,7% менше показника 2013 року (Таблиця 2.2.2). У 2020 р. падіння експорту та імпорту послуг Залізничного транспорту ще більше прискорилося.

Попри загальну негативну динаміку, роль ринку ЄС навпаки дещо збільшилась - частка експорту до ЄС в секторі послуг Залізничного транспорту зросла з 28,9% у 2013 до 32% у 2020 році (Таблиця 2.2.3). Послуги Залізничного транспорту з України також скоротили позиції в імпорті ЄС - а саме 3,74% у 2013-2015 роках та 2,44% у 2016-2018 роках (Рисунок 2.4.8).

Структура та основні учасники ринку Залізничного транспорту

Внутрішній ринок Залізничних перевезень в Україні характеризується функціонуванням державної монополії. Відповідно до рішення АМКУ від 6 Серпня 2020 року⁹⁸, АТ “Укрзалізниця” є єдиним суб’єктом господарювання, який протягом 2018 – 31 березня 2020 року діяв на ринку перевезення вантажів залізничним транспортом у межах території України й займав на цьому ринку монопольне (панівне) становище із часткою 100%. Як зазначається у Стратегії АТ “Укрзалізниця” на 2019-2023 роки⁹⁹, 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.

2. Огляд торговельних обмежень у секторі Вантажних залізничних перевезень в країнах ЄС

Для визначення, наскільки обмежувальними є торговельні режими країн ЄС для сектору вантажних залізничних перевезень, ми використовували дані Індексу обмежень торгівлі послугами (Services Trade Restrictiveness Index (далі STRI) Організації економічного співробітництва та розвитку (ОЕСР/ОЕСД) для цього сектору (всього 23 країни ЄС¹⁰⁰). Цей індекс є інструментом щорічного моніторингу ОЕСР основних регуляторних змін, що впливають на торгівлю у різних секторах послуг (див. Додаток 1). Методологія ОЕСР для STRI показує загальний рівень обмежень торговельних режимів країн ЄС незалежно від країни-імпортера послуг, при цьому українські експортери можуть отримувати більш преференційні умови на ринках ЄС у рамках ПВЗВТ щодо доступу на ринок та національного режиму.

У 2020 році значення індексу для сектору Вантажних залізничних перевезень для 23 країн-членів ЄС знаходилось в межах від 0,13 до 0,28.

До п’яти економік з найкращими регуляторними показниками у сфері Вантажних залізничних перевезень увійшли Нідерланди, Португалія, Чехія, Велика Британія і Данія. Водночас для більш ніж половини, а саме для 12 з 23 країн, показник STRI для цього сектору є вищим за середнє значення для країн-членів ЄС. Найбільш обмежувальне торгове середовище у сфері вантажних залізничних перевезень має Фінляндія, Греція та Польща. В порівнянні з 2014 роком, найбільший прогрес (пом’якшення) регуляторного середовища відбулось у Греції, Бельгії та Люксембургу, водночас в Угорщині та Польщі умови торгівлі, навпаки, в найбільшій мірі стали жорсткішими. Ще для 6 країн рівень регуляторної обмеженості у сфері Вантажних залізничних перевезень залишився незмінним у порівнянні з 2014 роком (Рисунок 3.3).

У розрізі регуляторних блоків, третину (а саме 31%) загальної регуляторної обмеженості в секторі Вантажних залізничних перевезень в середньому для 23 досліджуваних країн формують Бар’єри для

⁹⁸ Рішення АМКУ від 06.08.2020

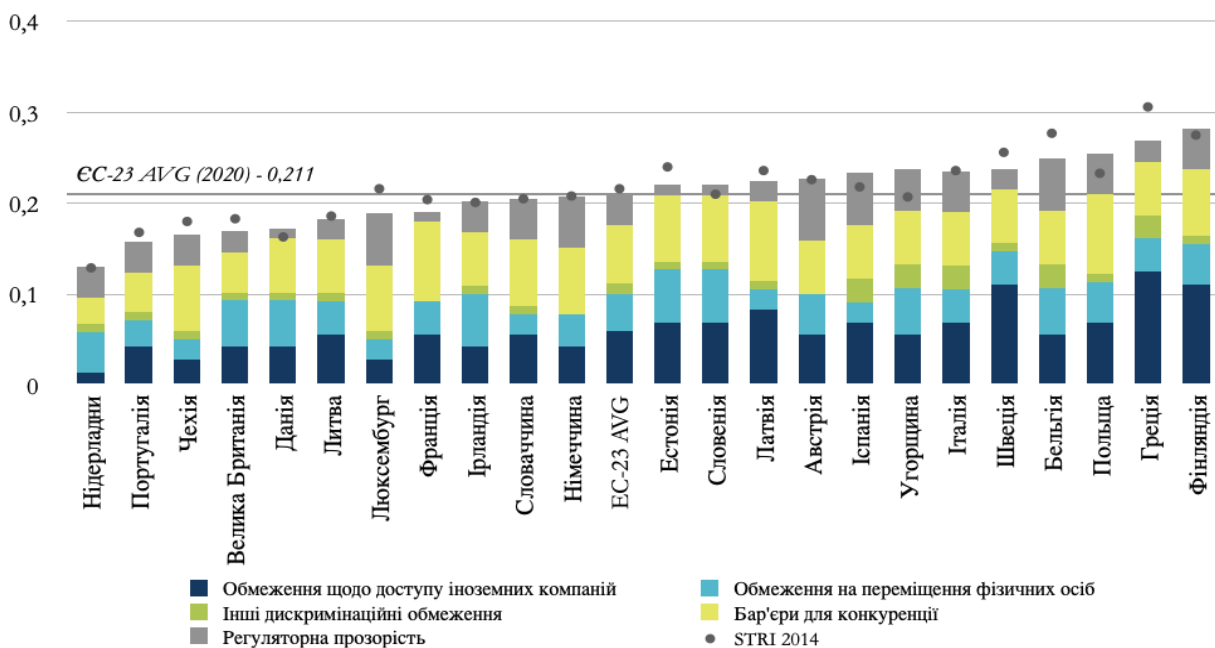
⁹⁹ Стратегія АТ «Укрзалізниця» на 2019–2023 роки

¹⁰⁰ Індекс STRI ОЕСР включає 23 країни ЄС, які одночасно є членами ЄС та входять до ОЕСР.

конкуренції (найпоширенішими перепонами є висока частка державної власності у секторі залізничних перевезень, можливість скасування урядом рішень регулятора залізничних перевезень, а також обмеження та/або повна заборона продажу (приватизації) інфраструктурних потужностей. Ще третину (29%) формують Обмеження щодо доступу іноземних компаній (які в основному пов'язані з загальними вимогами до членів правління, транскордонних потоків даних, вимогами до місцевої присутності (local presence requirements) та обмеженням на придбання та використання землі іноземцями. По 19 та 17% припадає на Обмеження на переміщення фізичних осіб та Регуляторну прозорість, відповідно. Найменший внесок у середнє значення індексу формують Інші дискримінаційні обмеження (лише 5%).

Бар'єри для конкуренції у секторі Вантажних залізничних перевезень є найбільш обтяжливими у Франції, Латвії та Польщі, водночас Обмеження доступу іноземних компаній - в Греції, Швеції та Фінляндії.

Рисунок 3.3. STRI у секторі Вантажних залізничних перевезень для країн-членів ЄС, 2020



Примітка. Індекс STRI приймає значення від нуля до одиниці, причому один є найбільш обмежувальним.

Джерело: OECD (STRI database)

Запровадження нових обмежень на транскордонні потоки даних та посилення регуляторних обмежень на переміщення фізичних осіб мало найбільший внесок на збереження регуляторного рівня у секторі Вантажних залізничних перевезень. Також, не сприяли пом'якшенню і запровадження нових вимог до перевірок (в Австрії та Іспанії). З іншого боку, в Бельгії, яка знаходиться на другому місці за пом'якшенням регуляторного середовища в секторі Вантажних залізничних перевезень, у 2016 році було приватизовано частину одного з головних Бельгійських операторів вантажних залізничних операторів, а в Чехії у 2017 році були запроваджені нові правила, що стимулюють конкуренцію.¹⁰¹

¹⁰¹ OECD, STRI sector brief: rail freight transport services

3. Зобов'язання ЄС та України щодо лібералізації взаємного доступу на ринок у рамках ПВЗВТ

Угода про асоціацію між Україною та ЄС передбачає лібералізацію та посилення співробітництва у Транспортній сфері, в тому числі й у сфері Залізничного транспорту. Основні зобов'язання сторін в контексті лібералізації транспортних послуг та передумов для взаємного доступу на ринок в Угоді про асоціацію між Україною та ЄС визначаються у Главі 6 Розділу IV «Торгівля і питання, пов'язані з торгівлею» (Додатки XVI, XVII). Також Статтею 136 Розділу IV «Торгівля і питання, пов'язані з торгівлею» передбачено можливість укладення у майбутньому **спеціальної угоди щодо взаємного доступу на ринок у галузі Залізничного транспорту** з метою скоординованого розвитку та прогресивної лібералізації перевезень між сторонами.

Зобов'язання ЄС

Зобов'язання ЄС у рамках ПВЗВТ щодо послуг Залізничного транспорту здебільшого відображають зобов'язання ЄС у рамках ГАТС¹⁰².

Заснування підприємницької діяльності (Режим 3 ГАТС). Додаток XVI-A включає лише одне секторальне застереження щодо послуг залізничного транспорту на рівні окремої країни ЄС – Хорватії. А саме: **Хорватія** не бере зобов'язань щодо національного режиму та режиму найбільшого сприяння стосовно **пасажирських і вантажних перевезень**, послуг буксирування та проводки. Інші країни-члени ЄС взяли на себе зобов'язання щодо національного режиму та режиму найбільшого сприяння для **України** стосовно **пасажирських і вантажних перевезень без секторальних застережень**. Разом з тим, можуть застосовуватися горизонтальні застереження на рівні ЄС та окремих країн-членів ЄС щодо заснування підприємницької діяльності.¹⁰³

Транскордонне надання послуг (Режим 1 та 2 ГАТС). Відповідно до Додатка XVI-B, у рамках ПВЗВТ для **Режиму 1** ЄС залишив незв'язаними (без зобов'язань щодо доступу на ринок та національного режиму для України) послуги залізничного транспорту (у т.ч. вантажні та пасажирські перевезення). Водночас для **Режиму 2** ЄС розширив своє географічне охоплення та взяв на себе всі зобов'язання з доступу на ринок та національного режиму для України щодо всіх держав-членів стосовно вантажних та пасажирських залізничних перевезень.

Зобов'язання України

Зобов'язання України в рамках ПВЗВТ щодо доступу на ринок та національного режиму для послуг залізничного транспорту відображають зобов'язання України в рамках ГАТС. Україна залишила незв'язаними пасажирські та вантажні залізничні перевезення для **Режиму 1**. Водночас для **Режиму 2** пасажирські та вантажні залізничні перевезення лібералізовані без застережень. Для **Режиму 3** Україна залишила пасажирські та вантажні залізничні перевезення нелібералізованими (за винятком режиму, встановленого відповідно до статті 136 Глави 6 «Заснування, торгівля послугами та електронна торгівля» Розділу IV цієї Угоди). Разом з тим, Україна повністю лібералізувала допоміжні послуги для послуг із залізничних перевезень, технічне обслуговування та ремонт залізничного обладнання.

¹⁰² WTO, Factual presentation "Deep and comprehensive free trade area concluded as a part of the association agreement between the European union and Ukraine (goods and services)"

¹⁰³ Угода про Асоціацію Україна-ЄС

4. Зобов'язання України щодо регуляторного та законодавчого наближення в рамках Угоди про асоціацію

Глава 7 «Транспорт» Розділу V «Економічне та галузеве співробітництво» передбачає розширення та посилення співробітництва у сфері Транспорту. Співробітництво у сфері Залізничного транспорту охоплює розвиток галузевої стратегії на основі сталої національної транспортної політики, розвиток мультимодальної транспортної мережі, пов'язаної з Транс'європейською транспортною мережею (TEN-T), приєднання до відповідних міжнародних транспортних організацій та угод, науково-технічне співробітництво та обмін інформацією, а також сприяння використанню інтелектуальних транспортних систем та інформаційних технологій.

Відповідно до Додатка XXXII до Глави 7 «Транспорт» Розділу V «Економічне і галузеве співробітництво»¹⁰⁴, Україна зобов'язується поступово гармонізувати законодавство із законодавством ЄС у сфері Залізничного транспорту за наступними напрямками:

- **Доступ до ринку та інфраструктури** — гармонізація покриває питання розподілу між управлінням інфраструктурою та транспортними операціями, ліцензування залізничних підприємств, розділення пропускної здатності залізничної інфраструктури та стягнення зборів за користування залізничною інфраструктурою та конкурентоздатності вантажних перевезень (*Директива Ради №91/440/ЄЕС, Директива Ради №95/18/ЄС, Директива 2001/14/ЄС та Регламент №913/2010*);
- **Технічні умови та техніка безпеки** — гармонізація покриває питання безпеки залізниць, сертифікації безпеки, а також сертифікації машиністів локомотивів та поїздів (*Директива №2004/49/ЄС та Директива №2007/59/ЄС*);
- **Стандартизація рахунків та статистики** — гармонізація покриває питання спільних правил стандартизації звітності підприємств залізничного транспорту (*Регламент №1192/69*);
- **Інтероперабельність** — гармонізація покриває питання інтероперабельності залізничної системи (*Директива №2008/57/ЄС*);
- **Комбіновані перевезення** — гармонізація покриває питання встановлення спільних правил для окремих видів комбінованих перевезень (*Директива №92/106/ЄС*);
- **Інші аспекти** — гармонізація законодавства в цьому випадку здебільше стосується пасажирських перевезень, а саме прав та обов'язків пасажирів, які користуються залізничним транспортом (*Регламент №1370/2007 та Регламент №1371/2007*).

Загалом передбачається імплементація положень 7 Директив та 4 Регламентів ЄС протягом 8 років з дати набрання чинності Угоди, за винятком деяких статей (див. Додаток X). Перелік заходів, необхідних для виконання Україною взятих на себе зобов'язань, та часові рамки їх виконання визначені Планом заходів з виконання Угоди про асоціацію, затвердженим Постановою КМУ № 1106 від 25 жовтня 2017 року¹⁰⁵.

5. Зобов'язання інших країн-партнерів щодо лібералізації торгівлі послугами та регуляторного наближення до ЄС

Молдова-ЄС

¹⁰⁴ <https://eu-ua.kmu.gov.ua/tekst-uhody-pro-asotsiatsiiu/dodatky-rozdil-v/transport>

¹⁰⁵ Постанова КМУ №1106 від 25.10.2017

Угода про Асоціацію Молдова-ЄС¹⁰⁶ передбачає аналогічний перелік зобов'язань щодо лібералізації торгівлі послугами та подібні положення щодо поглиблення співробітництва у сфері Залізничного транспорту, як і в рамках Угоди Україна-ЄС. Відповідно до Додатка Х до Глави 15 «Транспорт» Розділу IV Угоди, Молдова зобов'язалася поступово гармонізувати законодавство із законодавством ЄС та міжнародними актами у сфері Залізничного транспорту за аналогічними напрямкам, як і Україна, за виключенням напрямку Стандартизації рахунків та статистики (Регламент №1192/69). Загалом Угодою про асоціацію Молдова-ЄС передбачена імплементація 7 Директив та 3 Регламентів у рамках сектору Залізничного транспорту. Проте, на відміну від України, термін імплементації для переважної більшості є двічі коротшим, а саме 4 роки з дати набрання чинності Угоди. Також *на відміну від Угоди про асоціацію Україна-ЄС, Угодою про асоціацію Молдова-ЄС не передбачено можливість укладення у майбутньому спеціальних угод щодо взаємного доступу на ринок у галузі Залізничного транспорту.*

Грузія-ЄС

Передбачений перелік зобов'язань Угоди про асоціацію Грузія-ЄС¹⁰⁷ щодо лібералізації торгівлі послугами у сфері Залізничного транспорту є аналогічним до Угоди Україна-ЄС та Молдова-ЄС.

Проте взяті Грузією зобов'язання у сфері Залізничного транспорту, визначені Додатком XXIV до Глави 1 “Транспорт” Розділу VI, *мають ряд важливих відмінностей.* По-перше, за напрямком Доступ до ринку та інфраструктури Грузія має зобов'язання щодо імплементації до серпня 2022 року *Директиви №2012/34/ЄС* про створення єдиної залізничної зони Європи. Натомість зобов'язання щодо *Директиви Ради №91/440/ЄЕС, Директиви №95/18/ЄС та Директиви 2001/14/ЄС* відсутні. По-друге, так само як і Молдова, Грузія не має зобов'язань щодо напрямку Стандартизації рахунків та статистики (Регламент №1192/69), а також щодо напрямку Комбінованих перевезень (*Директива №92/106/ЄС*). *Отже, Угодою про асоціацію Грузія-ЄС передбачена імплементація 4 Директив та 3 Регламентів у рамках сектору Залізничного транспорту. Термін імплементації так само є коротшим та коливається в межах від 3 до 7 років з дати набрання чинності Угоди. Як і для Молдови, Угодою про асоціацію Грузія-ЄС не передбачено можливість укладення у майбутньому спеціальних угод щодо взаємного доступу на ринок у галузі Залізничного транспорту.*

Західні Балкани

Важливим для Залізничного сектору є досвід створення Європейського транспортного співтовариства між ЄС та Західними Балканами¹⁰⁸. У разі повноцінного запровадження необхідного законодавства у сфері Залізничного транспорту, для країн Західних Балкан передбачається *отримання повного доступу до ринку ЄС.* Зокрема, постачальники послуг із залізничних перевезень із країн ЄС та Західних Балкан матимуть доступ до залізничної інфраструктури для обслуговування міжнародних вантажних та пасажирських перевезень. Ліцензії постачальників транспорту та інші дозволи (сертифікати безпеки, посвідчення машиніста поїздів, дозволи на залізничні транспортні засоби) будуть визнаватися усіма сторонами.

Ключовою відмінністю ТСТ є впровадження ширшого переліку законодавства країнами Західних Балкан і, як результат, створення єдиного ринку залізничного транспорту. Тоді як

¹⁰⁶ Угода про Асоціацію Молдова-ЄС (eng)

¹⁰⁷ Угода про Асоціацію Грузія-ЄС (eng)

¹⁰⁸ 3dcftas.eu

Угода про асоціацію Україна-ЄС передбачає лише можливість укладення у майбутньому спеціальної угоди щодо взаємного доступу на ринок Залізничних перевезень між ЄС та Україною.

Угоди ЄС з іншими країнами, які були укладені раніше 2014 року, не мають специфічних умов та зобов'язань щодо лібералізації та посилення співпраці в рамках сектору Залізничного транспорту.

6. Стан імплементації зобов'язань України щодо регуляторного та законодавчого наближення до ЄС у секторі

Відповідно до Плану заходів з виконання Угоди про асоціацію¹⁰⁹, кінцевим терміном виконання Україною більшості зобов'язань щодо гармонізації законодавства у секторі Залізничного транспорту є жовтень 2022 року.

Затверджений у квітні 2021 року План заходів з реалізації Національної транспортної стратегії України на період до 2030 року «Drive Ukraine 2030»¹¹⁰ має дати поштовх виконанню євроінтеграційних зобов'язань як загалом у Транспортному, так і у Залізничному секторі. Ухвалена ще у 2018 році, Національна транспортна стратегія¹¹¹ є основним програмним документом, що визначає розвиток Транспортного сектора до 2030 року. Проте відсутність затвердженого Плану заходів з її реалізації три роки була стримувальним фактором на шляху до виконання Україною євроінтеграційних зобов'язань та покращення умов функціонування Транспортного сектору. З метою виконання транспортної стратегії у 2019 році Кабінет Міністрів України також затвердив План заходів з реформування залізничного транспорту¹¹².

Водночас питання запуску Національної комісії, що здійснюватиме регулювання у сфері транспорту, все ще залишається відкритим. У 2019 році Кабінетом Міністрів України було розроблено проєкт закону про Національну комісію, що здійснює регулювання у сфері транспорту та подано на розгляд до ВРУ¹¹³ в рамках виконання *Директиви 2012/34/ЄС*. Урядовим законопроектом передбачалось покладання на Комісію функцій державного регулювання, моніторингу та контролю у сфері транспорту (на ринках природних монополій та суміжних ринках у галузі транспорту), зокрема з питань формування цінової (тарифної) політики, видачі ліцензій на право провадження діяльності у сфері залізничного транспорту та перевірки виконання ліцензійних умов. Проте, у березні 2020 року законопроект було відкликано та згодом подано на розгляд до ВРУ альтернативний депутатський законопроект¹¹⁴. Створення Національної комісії, що здійснює державне регулювання у сфері транспорту, є важливим кроком як для координації роботи ринку транспортних послуг всередині країни, так для імплементації Угоди про асоціацію.

Початок корпоратизації “Укрзалізниці” відповідно до законодавства ЄС щодо забезпечення незалежного статусу залізничних підприємств залишається одним із ключових здобутків у виконанні Україною взятих на себе зобов'язань із гармонізації законодавства у секторі Залізничних перевезень. У червні 2014 року Кабінетом Міністрів України було утворено ПАТ “Укрзаліниця”¹¹⁵ та згодом, у вересні 2015 року, затверджено Статут товариства¹¹⁶. Фактична державна реєстрація товариства відбулась 21 жовтня 2015 року¹¹⁷, що завершило процес

¹⁰⁹ План заходів з виконання Угоди про асоціацію

¹¹⁰ Розпорядження КМУ №321-р від 07.04.2021

¹¹¹ Розпорядження КМУ №430-р від 30.05.2018

¹¹² Розпорядження КМУ №1411-р від 27.12.19

¹¹³ Проект Закону України №2299 від 28.12.2019

¹¹⁴ Проект Закону України №3927 від 22.07.2020

¹¹⁵ Постанова КМУ № 200 від 25.06.2014

¹¹⁶ Постанова КМУ №735 від 02.09.2015

¹¹⁷ Пресцентр АТ “Укрзаліниця”

корпоратизації з технічної точки зору. Пізніше, у 2018 році, Кабінет Міністрів України затвердив сформований на конкурсних засадах склад Наглядової ради ПАТ “Укрзалізниця”, до якої увійшли незалежні члени та представники держави¹¹⁸, Положення про Наглядову раду¹¹⁹ та План дій з корпоративного управління товариства¹²⁰. Тип товариства було змінено на приватне. У червні 2019 року було затверджено основні засади державної власності товариства¹²¹ та погоджено Стратегію на 2019-2023 роки¹²². Не менш важливим кроком до гармонізації із законодавством ЄС є виокремлення функцій управління інфраструктурою та здійснення перевезень. У цьому контексті у січні 2021 року було затверджено нову організаційну структуру товариства, а також виділено філію вантажних перевезень “УЗ Карго” та оператора інфраструктури “УЗ Інфра”¹²³ (виконання Директиви 91/440/ЄС). Однак наразі процес розділення УЗ був сповільнений¹²⁴.

Попри певний прогрес у реформуванні “Укрзалізниці”, фінансовий та операційний стан товариства залишається критично незадовільним. РНБО своїм рішенням від 30.07.21¹²⁵ ініціювало “введення тимчасового керівництва на Укрзалізницю до обрання голови правління та формування повноцінних органів управління товариства через критичний стан підприємства, що становить загрозу нацбезпеці”.

Наріжним каменем продовжує залишатись ухвалення комплексного закону про залізничний транспорт. Наразі у Верховній Раді України знаходиться проєкт Закону України “Про залізничний транспорт” №1196-1¹²⁶ від 06.09.2019. Проте, до цього часу проєкт закону не був розглянутий та, відповідно, проголосований. Запропоновані проєктом закону законодавчі зміни мають покрити питання формування нової моделі ринку залізничних перевезень (виконання Директиви 91/440/ЄС), сприяння розвитку конкуренції на ринку залізничних перевезень (виконання Директиви 2001/14/ЄС) та створення системи допуску залізничних підприємств до ринку перевезень (виконання Директиви 2004/49/ЄС та Директиви 95/18/ЄС). За висновками парламентського Комітету з питань інтеграції України з Європейським Союзом¹²⁷ подана редакція проєкту закону не повною мірою враховує положення директив 2004/49, 91/440, 2008/57, 2007/59, 95/18 та потребує подальшого доопрацювання. Загалом, законопроект №1196-1 є четвертою спробою ухвалити необхідні законодавчі зміни¹²⁸. Попередні урядові проєкти законів 2015 та 2018 років були відкриті на доопрацювання, а разом із проєктом закону 1196-1 було подано альтернативний, проте, також не винесено на подальший розгляд.

На додаток, затримка ухвалення Закону України “Про залізничний транспорт” є значним стримувальним фактором (bottleneck) для прийняття інших нормативно-правових актів, необхідних для подальшої гармонізації законодавства у сфері Залізничного транспорту. Наприклад, розроблення регуляторної бази щодо рівноправного доступу до залізничної інфраструктури (виконання Директиви 2001/14/ЄС) та щодо забезпечення діяльності залізничного транспорту (виконання Директиви 91/440/ЄС та Директиви 2001/14/ЄС) відповідно до Пульсу Угоди¹²⁹ ще не було розпочато. Також, до ухвалення законопроект “Про залізничний транспорт” не може бути визначений орган ліцензування залізничних підприємств, його функції та структура (виконання

¹¹⁸ Урядовий портал

¹¹⁹ Постанова КМУ №938 від 31.10.2018

¹²⁰ Пресцентр АТ “Укрзалізниця”

¹²¹ Постанова КМУ №628 від 12.06.2019

¹²² Розпорядження КМУ №591-р від 12.06.2019

¹²³ Урядовий портал

¹²⁴ <https://www.epravda.com.ua/news/2021/03/19/672112/>

¹²⁵ Економічна правда

¹²⁶ Проект Закону №1196-1 від 06.09.2019

¹²⁷ Висновок комітету з питань інтеграції України з Європейським союзом від 15.01.2020

¹²⁸ https://cfts.org.ua/blogs/noviy_zakon_pro_zaliznichniy_transport_pyat_rokiv_ochikuvan_560

¹²⁹ Пульс Угоди, Залізничний підрозділ, Задачі 2022

Директиви 95/18/ЄС) та запроваджено систему ліцензування залізничних підприємств з метою надання доступу до інфраструктури (виконання *Директиви 95/18/ЄС та Директиви 2004/49/ЄС*). Разом з тим, позитивним зрушенням мав би стати запуск Кабінетом Міністрів України у 2019 році експериментального проекту щодо доступу приватних локомотивів до роботи окремими маршрутами на залізничних коліях загального користування¹³⁰. Успішна реалізація пілоту мала сприяти підвищенню конкуренції на вітчизняному ринку вантажних залізничних перевезень. Однак, станом на 18 серпня 2021 року, відповідно до заяви комітету по логістиці ЕВА¹³¹, проєкт закінчується так і не перейшовши до практичної стадії реалізації. Що стосується формування ефективної системи встановлення тарифів за користування інфраструктурою залізничного транспорту (виконання *Директиви 2001/14/ЄС*), то гармонізація в цьому напрямку так само гальмується через неухвалення Закону України “Про залізничний транспорт”.

Складним технічним викликом для гармонізації з європейським ринком залізничних перевезень залишається питання інтероперабельності. Задля формування ефективного механізму перевірки та підтвердження відповідності залізничних систем і підсистем технічним специфікаціям інтероперабельності (TSI), Кабінетом Міністрів України у 2018 році було затверджено модулі оцінки відповідності у сфері залізничного транспорту¹³². За цим напрямком все ще залишається необхідним визначення органу, відповідального за оцінку сумісності та придатності до використання залізничних систем, а також запровадження механізму отримання сертифікату відповідності для кожної складової інтероперабельності відповідно до положень законодавства ЄС. У свою чергу, загальні положення щодо систем інтероперабельності були включенні в проєкт Закону України “Про залізничний транспорт” №1196-1 (виконання *Директиви 2008/57/ЄС*). Триває співробітництво з Європейським залізничним агентством (ERA) з питань інтероперабельності залізничних колій.

У напрямку зобов'язань з технічних умов та техніки безпеки було запроваджено систему управління безпекою на залізничному транспорті. А саме Кабінетом Міністрів України у 2020 році було затверджено систему управління безпекою руху на залізничному транспорті¹³³, яка має вступити в дію у жовтні 2021 року (виконання *Директиви 2001/14/ЄС та Директиви 2004/49/ЄС*). Положення щодо системи управління безпекою руху також містяться у проєкті Закону України “Про залізничний транспорт України” (№1196-1). Внесення законодавчих змін щодо умов видачі свідоцтв машиністам, формування ефективних систем навчання та допуску машиністів так само прямо залежить від ухвалення комплексного закону про залізничний транспорт, тому поки що залишається невирішеним питанням (виконання *Директиви 2007/59/ЄС*).

У 2016 році було затверджено вимоги щодо облаштування пунктів пропуску через державний кордон, а також сформовано перелік залізничних пунктів пропуску на кордоні з країнами ЄС. Водночас механізм проведення перевірок стану залізничних пунктів пропуску через державний кордон, а також план заходів щодо облаштування залізничних пунктів пропуску через державний кордон з державами-членами ЄС не було розроблено та затверджено¹³⁴.

¹³⁰ Постанова КМУ №1043 від 04.12.19

¹³¹ Закінчиться не розпочавшись? Яка доля пілоту з приватної тяги - ЕВА

¹³² Постанова КМУ №797 від 03.10.18

¹³³ Наказ Мінінфраструктури №842 від 24.12.20

¹³⁴ Пульс Угоди, Залізничний піднапрямок, Задачі 2016

7. Основні бар'єри та обмеження для вітчизняного експорту до ЄС

Значним бар'єром для нарощування експорту до ЄС для сектору Залізничних вантажних перевезень є передусім внутрішні регуляторні обмеження та дисбаланси. Загалом варто виділити такі стримувальні фактори:

- ***Слабкий прогрес щодо гармонізації та наближення до ключового законодавства ЄС.***

Хоча кінцевий термін виконання Україною більшості зобов'язань у рамках Залізничних перевезень датується жовтнем 2022 року, прогрес по значній частині необхідних для ухвалення нормативно-правових актів відсутній. Це підтверджується й оцінкою Європейської Комісії, яка у Звіті про хід імплементації Угоди про Асоціацію Україна-ЄС за 2020 рік¹³⁵ відзначає повільний прогрес у рамках зобов'язань щодо Транспортного сектору, зокрема і Залізничного. Основним наріжним каменем продовжує залишатись комплексний проєкт Закону України “Про залізничний транспорт”, оскільки затягування його прийняття блокує можливість розроблення та/або ухвалення подальшої необхідної законодавчої бази за такими напрямками, як: доступ до залізничної інфраструктури, забезпечення діяльності залізничного транспорту, ліцензування залізничних підприємств, формування ефективної системи тарифів, система управління безпекою, а також система навчання та допуску машиністів.

- ***Незакінчена реформа АТ “Укрзалізниця” та критичний стан товариства***

Попри певний прогрес, реформування АТ “Укрзалізниця” все ще не завершено. Зміна керівництва товариства останніми роками набула перманентного характеру. Починаючи з 2016 року, очільника компанії було змінено 9 разів (з яких двічі отримували призначення Є.Кравцов та І.Юрик)¹³⁶. Як наслідок, середній термін на посаді одного керівника склав ~7,5 місяців (найкоротше на посаді був В.Жураківський - лише 12 днів). До того ж переважна більшість голів правління перебували в статусі виконувача обов'язків. Результатом перманентної зміни керівництва, непослідовності дій та спротиву до якісних трансформацій (як зовнішнього, так і внутрішнього) стало збереження критичного фінансового та операційного стану АТ “Укрзалізниця”¹³⁷.

- ***Критична зношеність залізничної інфраструктури та рухомого складу***

Україна продовжує активно експлуатувати, створені за радянських часів, залізничну систему та відповідні технічні потужності без забезпечення достатнього рівня капіталовкладень в оновлення основних засобів та інфраструктури.

З одного боку, збиткові пасажирські перевезення (збитки АТ “Укрзалізниця” за підсумками 2019 року склали 12,8 млрд грн¹³⁸) продовжують дотуватись товариством коштом прибутків від вантажних перевезень. З іншого, як зазначає Мінінфраструктури¹³⁹, фактично весь період незалежності “темпи зростання цін на споживану продукцію перевищували зростання тарифів на перевезення, що не дозволяло оновлювати рухомий склад та інфраструктуру власним коштом залізниць”. Також, не відбувалось і виділення достатньо коштів з Державного бюджету на будівництво і модернізацію магістральних ліній та придбання рухомого складу для пасажирських перевезень відповідно до ухваленого ще у 1996 році Закону України “Про Залізничний транспорт”¹⁴⁰.

Відповідно, через постійні фінансові дисбаланси плани АТ “Укрзалізниця” щодо капітальних інвестицій не виконуються. До прикладу, у 2019 році було виконано лише 51% запланованого обсягу капітальних інвестицій. Це, у свою чергу, зберігає зношеність залізничних активів на критичному

¹³⁵ Association Implementation Report on Ukraine, 2020

¹³⁶ Слово і діло

¹³⁷ Association Implementation Report on Ukraine, 2020

¹³⁸ Вектори економічного розвитку, Національна економічна стратегія 2030

¹³⁹ Мінінфраструктури

¹⁴⁰ Закон України №40 від 04.07.1996

рівні: знос вантажних вагонів АТ “Укрзалізниця” у 2019 році склав 90%, а теплотягів та електротягів 98% та 93%, відповідно¹⁴¹. Що стосується колій, то станом на кінець першого півріччя 2021 року з 27,1 тис. км експлуатованих головних залізничних колій 6,9 тис. км (або 25,4%) потребують капітального ремонту та ще 2,9 тис. км - реконструкції¹⁴².

Проте, зусиль приватних підприємств наразі недостатньо, адже результатом накопиченого роками недофінансування інфраструктури та основних фондів є зниження пропускної спроможності окремих ділянок та напрямків залізниць до критичної межі. Це створює загрозу неспроможності повною мірою забезпечити потреби вітчизняної промисловості у перевезенні вантажів.

- ***Не вирішене питання допуску приватних перевізників до залізничних перевезень***

Як зазначалось раніше, збереження за АТ “Укрзалізниця” монопольного становища на ринку залізничних перевезень залишається невирішеним через довготривалий процес прийняття нового комплексного проекту Закону України «Про залізничний транспорт». З іншого боку, затягування прийняття цього закону блокує і розв'язання питання рівноправного доступу інших перевізників до залізничної інфраструктури та побудови конкурентного середовища на ринку залізничних перевезень.

Побудова конкурентного середовища на ринку залізничних перевезень безперечно є важливою, (а) проте формат та рівень допуску приватних перевізників залишається вкрай дискусійним. Наприклад, Профспілка залізничників та транспортних будівельників¹⁴³ застерігає, що це може призвести до появи безпекових ризиків (як для пасажирських, так і для вантажних перевезень), а також дестабілізації й так кризового стану АТ “Укрзалізниця” (від звільнень та відтоку залізничного персоналу до втрати можливості виконувати товариством свої зобов'язання, в тому числі й соціальні).

Тому реалізація пілотного проекту, запущеного КМУ в кінці 2019 року, щодо допуску приватних локомотивів до роботи окремими маршрутами на коліях загального користування є важливим кроком у бік розв'язання цієї проблеми. Адже головною задачею проекту є протестувати допуск локомотивної тяги на невеликих та малодіяльних ділянках залізниці, зібрати за результатами експерименту дані та досвід щодо технічних та технологічних особливостей реалізації доступу до залізничної інфраструктури, що буде покладений в основу розробки відповідних підзаконних актів для імплементації положень нового Закону України “Про залізничний транспорт”¹⁴⁴.

- ***Використання радянської системи ширини колій***

Бар'єром для нарощення обсягів експорту послуг Залізничних вантажних перевезень та повноцінної інтеграції у ринок ЄС залишається використання відмінної від ЄС системи ширини колій. Україна використовує радянську систему ширини колій, стандарт якої становить 1 520 мм, водночас європейський стандарт є вузьким та становить 1 435 мм. Різниця між шириною колій зумовлює необхідність перестановки колісних пар рухомого складу на кордоні або перевантаження вантажів (та пересадку пасажирів). Це сповільнює перетин кордону та створює додаткові логістичні витрати.

8. Огляд останніх змін законодавства та регулювання ЄС у секторі

Особливо важливою з точки зору трансформацій у Залізничному секторі є ухвалена у грудні 2020 року Європейською Комісією "Стратегія сталого та розумного розвитку мобільності"

¹⁴¹ Вектори економічного розвитку, Національна економічна стратегія 2030

¹⁴² Відкриті дані Філії "ГГОЦ" АТ "Укрзалізниця"

¹⁴³ Транспортна складова угоди про Асоціацію: стан виконання і перспективи

¹⁴⁴ Пресцентр Кабінету Міністрів України

(далі Стратегія)¹⁴⁵, в основу якої покладено досягнення зеленої (забезпечення суттєвого скорочення викидів) та цифрової трансформації усієї транспортної системи ЄС. Відповідно до Стратегії, планується збільшити обсяг вантажних перевезень залізничним транспортом на 50% до 2030 року та подвоїти його до 2050 року задля екологізації вантажних перевезень. Водночас очікується, що до 2030 року залізничний (а також водний) інтермодальний транспорт матиме змогу на рівних конкурувати з автомобільним транспортом в країнах ЄС. Разом з тим, у Стратегії йдеться про потребу у подальшій електрифікації залізничних перевезень, а там де це неможливо - збільшення використання водню.

Крім того, розгортання Європейської системи управління залізничним рухом (ERTMS) та Єдиного європейського неба залишається пріоритетом як для Комісії, так і для ЄС у рамках створення розумної транспортної системи. Ця система має розв'язати питання ефективного розподілу потужностей та управління трафіком, що стимулюватиме скороченню викидів CO₂.

У рамках ухвалені Стратегії Комісія також висуває пропозицію переглянути положення, що регулюють залізничні вантажні коридори та коридори основної мережі TEN-T. Як зазначається, багато внутрішніх правил та технічних бар'єрів продовжують перешкоджати роботі сектору. Залізничні вантажні перевезення потребують серйозного стимулювання шляхом збільшення пропускної здатності, посилення транскордонної координації та співпраці між керівниками залізничної інфраструктури, кращого загального управління залізничною мережею та впровадження нових цифрових технологій. Відтак, інтеграція залізничних вантажних коридорів та коридорів основної мережі TEN-T у "європейські транспортні коридори" з акцентом на "швидкі перемоги", такі як довжина поїзда, габарит рухомого складу та вдосконалені правила експлуатації посилять інфраструктурні зусилля ЄС щодо сприяння інтермодальності транспортних перевезень.

Для України рух Європейського Союзу в бік екологізації вантажних перевезень є радше можливістю, ніж обмеженням для сектору Залізничних вантажних перевезень (чого не можна сказати про сектор Автомобільних вантажних перевезень). Проте, наскільки ця можливість буде використана насамперед залежить від внутрішньої трансформації ринку Залізничних перевезень в Україні.

Щодо інших змін у законодавстві ЄС, то в рамках напрямку Доступу до інфраструктури у листопаді 2012 року, було ухвалено Директиву №2012/34/ЄС про створення Єдиного залізничної зони Європи, якою було скасовано та замінено Директиву №95/18/ЄС та Директиву №2001/13/ЄС¹⁴⁶. Проте, зобов'язання України залишаються в рамках попередніх Директив. Новою Директивою було об'єднано основні принципи, що регулюють розвиток залізниць (зокрема, із фокусом на розділенні функцій управління інфраструктурою та транспортної діяльності), надання ліцензій залізничним підприємствам та стягнення плати за користування інфраструктурою. Директива загалом стимулює конкуренцію, роблячи умови доступу до ринку більш прозорими. Проте, відповідно до Угоди про Асоціацію, Україна має зобов'язання саме в рамках більш старих Директив, а саме Директиви №95/18/ЄС та Директиви №2001/13/ЄС. Тоді як в Угоді про асоціацію Грузія-ЄС було вже прописано Директиву №2012/34/ЄС.

Згодом у 2016 році був розроблений та ухвалений Четвертий залізничний пакет, який має завершити створення Єдиної європейської залізничної зони та покращити

¹⁴⁵ Sustainable and Smart Mobility Strategy

¹⁴⁶ Rail transport, Fact Sheet on the European Union

інтероперабельність¹⁴⁷. Дуже важливою серед ухваленого пакета є *Директива ЄС №2016/2370* (відома як Директива про управління), яка вносить зміни до *Директиви №2012/34/ЄС* щодо відкриття ринку внутрішніх пасажирських перевезень залізничним транспортом та управління залізничною інфраструктурою. Також, цією Директивою було остаточно скасовані попередні¹⁴⁸, а саме *Директиву №91/440/ЄС*, *Директиву №95/18/ЄС* та *Директиву №2001/14/ЄС* відповідно, за якими Україна має зобов'язання в рамках чинної Угоди про асоціацію Україна-ЄС.

У підсумку Україна наразі продовжує виконувати взяті зобов'язання щодо гармонізації та наближення законодавства в рамках Залізничного транспорту за рядом Директив, які є застарілими. З іншого боку, як зазначається у Звіті в рамках проекту “Розуміння угод про асоціацію між ЄС та Україною, Молдовою та Грузією” наразі немає плану оновлення законодавства, що стосується Залізничного транспорту. Комісія вважає на те, що процес реформування залізниці в Україні є дуже складним, і вважає найкращим наразі забезпечити певну стабільність у цьому процесі. Хоча і не бачить жодних проблем, у разі, якщо Україна в односторонньому порядку вирішить дотримуватися оновленого законодавства ЄС.¹⁴⁹

Висновки та рекомендації

Процес гармонізації вітчизняного законодавства із законодавством ЄС відповідно до Угоди про асоціацію з ЄС у рамках Залізничного сектору залишається складним та повільним. І хоча кінцевим терміном виконання Україною більшості зобов'язань у секторі Залізничного транспорту є жовтень 2022 року¹⁵⁰, більша частина законодавчої роботи залишається заблокованою через тривалий процес ухвалення комплексного Закону України «Про залізничний транспорт». Іншим викликом наразі є фінансовий та операційний стан державної монополії на ринку залізничних перевезень - АТ «Укрзалізниця», який попри певний прогрес у реформуванні залишається критично незадовільним. Не вирішеним є і питання погодження нової моделі ринку функціонування Залізничних перевезень, що забезпечить рівноправний доступ інших перевізників до залізничної інфраструктури та побудову конкурентного середовища.

З метою сприяння експорту вітчизняних послуг та поглиблення інтеграції Залізничного сектору на ринок ЄС рекомендується:

- **Ухвалення комплексного проекту Закону України “Про залізничний транспорт”**
Розблокує процес підготовки та імплементації ряду нормативно-правових актів, необхідних для подальшого виконання Україною зобов'язань із гармонізації законодавства із законодавством ЄС у Залізничному секторі, а також його реформуванню.
- **Завершення реформування АТ “Укрзалізниця”, оздоровлення фінансових показників товариства, а також визначення нової моделі функціонування ринку Залізничних перевезень**

Окрім фінансового оздоровлення та закінчення реформування АТ «Укрзалізниця», критично важливим є напрацювання та погодження між усіма сторонами формату та умов доступу приватних перевізників до залізничної інфраструктури. У кінцевому результаті, нова модель ринку Залізничних

¹⁴⁷ Rail transport, Fact Sheet on the European Union

¹⁴⁸ О. Р. Фесовець, Акти залізничного законодавства ЄС – Аналіз імплементації відповідно до Угоди про Асоціацію між Україною та Європейським союзом

¹⁴⁹ Catch me if you can: Updating the Eastern Partnership Association Agreements and DCFTAs

¹⁵⁰ План заходів з виконання Угоди про асоціацію

перевезень з одного боку має забезпечити конкурентне середовище, а з іншого – гарантувати спроможність АТ «Укрзалізниця» виконувати свої соціальні зобов'язання.

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

Відповідно до Статті 136 Глави 6 Угоди про асоціацію, проведення консультацій зі стороною ЄС щодо укладення рамкової угоди для подальшої лібералізації торгівлі та поглиблення співробітництва у секторі залізничного транспорту. Проведення консультацій щодо можливості інтеграції до Європейського транспортного співтовариства з врахуванням досвіду країн Західних Балкан, а також визначення передумов для укладення такої угоди.

- ***Підвищення енергоефективності та екологічності залізничних перевезень***

Україна неодноразово висловлювала готовність наближати свою політику та законодавство до Європейської зеленої угоди та розпочати цілеспрямований діалог у цій сфері. У серпні 2021 року було розпочато співпрацю між АТ «Укрзалізниця» та консорціумом DB Engineering & Consulting GmbH щодо розробки нової стратегії енергоефективності товариства. Мінінфраструктури були ініційовані проєкти електрифікації колій та оптимізації закупівель електроенергії напряму від виробника — ДП «Енергоатом»¹⁵¹. Також за даними АТ «Укрзалізниця», планувалось до 2021 року збільшити рівень електрифікації залізничних колій до 48,95%¹⁵². Зважаючи на Зелений курс «Стратегії сталого та розумного розвитку мобільності» Європейської Комісії, підвищення енергоефективності залізничних перевезень має залишатись одним із пріоритетів. Крім того, 5 березня 2021 року у першому читанні було ухвалено проєкт Закону «Про мультимодальні перевезення» (реєстр. № 4258)¹⁵³, яким передбачається імплементація Директиви Ради 92/106/ЄЕС. Очікується, що внаслідок реалізації цього законопроєкту може відбутися переорієнтація частини перевезень на використання більш екологічно чистих видів транспорту, зокрема залізничного транспорту¹⁵⁴.

3.3. Морські вантажні перевезення

1. Роль сектору для торгівлі та економіки України

Морський транспорт¹⁵⁵ 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 доставлення товарів, які є основною українського експорту – в першу чергу, продукції металургії, сільського господарства, видобувної та хімічної галузі.

У 2019 році загальний обсяг реалізації сектору вантажний морський транспорт¹⁵⁶ склав 2,4 млрд грн, водночас додана вартість (за витратами виробництва суб'єктів господарювання) становила 0,9 млрд

¹⁵¹ Пресцентр АТ «Укрзалізниця»

¹⁵² Пресцентр АТ «Укрзалізниця»

¹⁵³ https://w1.c1.rada.gov.ua/pls/zweb2/webproc4_1?pf3511=70239

¹⁵⁴ <https://ips.ligazakon.net/document/GI01075A>

¹⁵⁵ До Морського транспорту відносяться послуги надані суб'єктами господарювання з наступними видами економічної діяльності: код за КВЕД 50.2 «Вантажний морський транспорт» та 52.22 «Допоміжне обслуговування водного транспорту»

¹⁵⁶ Код за КВЕД 50.2 «Вантажний морський транспорт».

грн (2018 рік). Кількість суб'єктів господарювання за видом діяльності "Вантажний морський транспорт" скоротилась у порівнянні з 2013 роком на 29 одиниць (або на 27,6%) та за підсумками 2019 року становила 76 суб'єктів, з яких 19,7% становлять ФОПи (кількість суб'єктів, які надають допоміжні послуги водному транспорту у 2019 році, становила 221 суб'єкт). У свою чергу, кількість зайнятих працівників в порівнянні з 2013 роком скоротилась на 45% та становить 2,0 тис. осіб за підсумками 2019 року.

Експорт послуг Морського транспорту (включає вантажні та пасажирські перевезення) посідає четверте місце за обсягами експорту до ЄС серед усіх видів Транспортних послуг. Середня частка сектору у структурі експорту Транспортних послуг до ЄС помітно скоротилась - з 17,7% у 2013-2015 до 12,9% у 2017-2019 роках. В структурі загального експорту послуг до ЄС послуги Морського транспорту у 2019 році становили лише 3,6%.

Протягом останніх десяти років експорт послуг Морського транспорту з України демонстрував значну низхідну динаміку, в т.ч. до ЄС. Зокрема, експорт до ЄС скоротився більше, ніж удвічі у порівнянні з докризовим 2013 роком - за підсумками 2020 року експорт становив 161,6 млн дол. США, що на 55,6% менше показника 2013 року. Протягом 2019-2020 років експорт послуг Морського транспорту до ЄС почав незначно збільшуватися. Загальний експорт вітчизняних послуг Морського транспорту до Світу у 2020 році склав 606 млн дол. США, що на 40,7% менше показника 2013 року. Імпорт послуг Морського транспорту в Україну з ЄС навпаки зростає - за підсумками 2020 року склав 163,3 млн дол. США, що на 67% більше показника 2013 року.

Роль ринку ЄС для сектору є важливою, адже близько 27% вітчизняного експорту послуг Морського транспорту спрямовується на ринок ЄС. При цьому, частка експорту до ЄС в секторі продемонструвала скорочення з 35,6% у 2013 році до 26,7% у 2020 році. Аналогічну низхідну динаміку показала і частка вітчизняних послуг Морського транспорту в імпорті ЄС - Україна скоротила свої позиції в даному секторі з 0,28% у 2013-2015 роках до 0,18% у 2016-2018 роках.

До найбільших компаній сектору Морського вантажного транспорту відносяться¹⁵⁷:

- ***Адміністрація морських портів України.*** Одне з найбільших державних підприємств. АМПУ створена у 2013 році в результаті реформи морської галузі України для управління державним майном в морських портах країни і його ефективного використання. АМПУ входить у сферу управління Міністерства інфраструктури України і об'єднує українські морські порти та інші інфраструктурні елементи. Структура підприємства складається з центрального офісу в Києві і головного представництва в Одесі, філій «Дельта-Лоцман» та «Днопоглиблювальний флот», а також 13 філій в морських портах України.
- ***ДП "МТП "Южний".*** Державне стивідорне підприємство, лідер за об'ємами перевалки вантажів в Україні. Підприємство розташоване на північно-західному узбережжі Чорного моря, в акваторії незамерзаючого Малего Аджалицького лиману та є найглибшим портом України.
- ***Чорноморський рибний порт.*** Один із найбільших портів України, підприємство транспортної системи країни, розташований у місті Чорноморськ Одеської області.
- ***Морський спеціалізований порт «Ніка-Тера».*** Порт, який надає стивідорні послуги з перевалки, зберігання, підготовки та відправлення різних вантажів
- ***Група терміналів ТИС.*** Стивідорний оператор, до складу якого входить 5 терміналів: ТИС-Зерно, ТИС-Міндобрива, ТИС-Руда, ТИС-Вугілля і ТИС-Контейнерний.

2. Огляд торговельних обмежень у секторі Морських вантажних перевезень в країнах ЄС

¹⁵⁷ Визначення найбільших компаній базується на даних ви торгую компаній (дані отримані з бази даних про компанії Ruslana).

Для визначення, наскільки обмежувальними є торговельні режими країн ЄС для сектору вантажних морських перевезень, ми використовували дані Індексу обмежень торгівлі послугами (Services Trade Restrictiveness Index (далі STRI) Організації економічного співробітництва та розвитку (ОЕСР/OECD) для цього сектору (всього 23 країни ЄС¹⁵⁸). Цей індекс є інструментом щорічного моніторингу ОЕСР основних регуляторних змін, що впливають на торгівлю у різних секторах послуг (див. Додаток 1).

Методологія ОЕСР для STRI показує загальний рівень обмежень торговельних режимів країн ЄС незалежно від країни-імпортера послуг, при цьому українські експортери можуть отримувати більш преференційні умови на ринках ЄС у рамках ПВЗВТ щодо доступу на ринок та національного режиму.

У 2020 році значення індексу для сектору Морських вантажних перевезень для 17 країн-членів ЄС знаходилось в межах від 0,15 до 0,39. Кількість країн у вибірці для цього сектору є меншою, оскільки не всі надають послуги з Морських вантажних перевезень, зважаючи на географічне розташування.

До п'яти економік з найкращими регуляторними показниками у секторі Морських вантажних перевезень увійшли Нідерланди, Латвія, Португалія, Німеччина та Франція. Водночас 7 з 17 країн мають показник STRI для цього сектору на рівні вищому за середнє значення для країн-членів ЄС. Найбільш обмежувальне регуляторне середовище у секторі Морських вантажних перевезень серед даних країн ЄС має Греція, Словенія та Швеція. У порівнянні з 2014 роком найбільший прогрес (лібералізація) регуляторного режиму відбувся у Нідерландах, Португалії та Франції, водночас у Польщі умови торгівлі, навпаки, стали більш обмежувальними. Для 4 країн рівень регуляторних обмежень у секторі Морських вантажних перевезень залишився незмінним у порівнянні з 2014 роком (Рисунок 3.4).

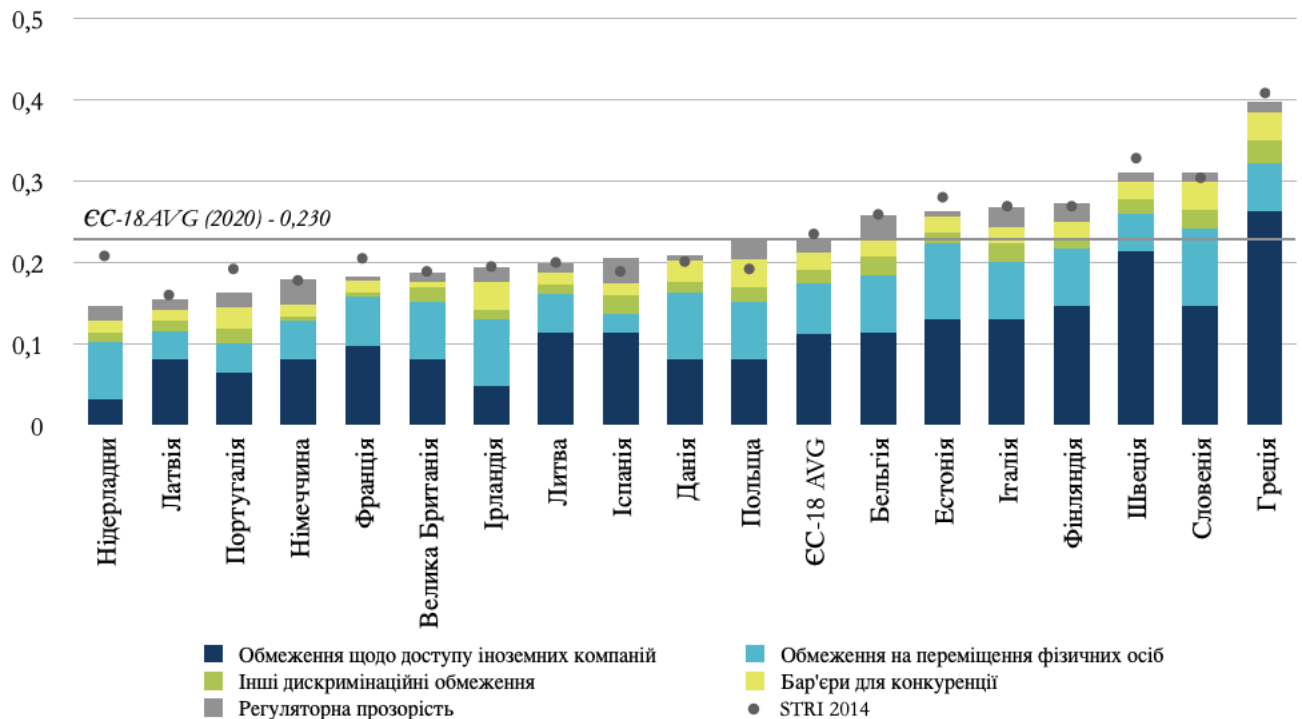
У розрізі регуляторних блоків майже половину (а саме 49%) загальних регуляторних обмежень у секторі Морських вантажних перевезень в середньому для 17 країн ЄС формують Обмеження щодо доступу іноземних компаній (серед яких найбільш поширеними є обмеження на каботаж, обмеження щодо володіння та/або реєстрації суден під національним прапором, обмеження послуг, пов'язаних з портами, та угод про розподіл вантажів). У свою чергу, Обмеження на переміщення фізичних осіб формують ще третину (27%). В цьому випадку найбільш поширеними заходами є вимога щодо проведення тестування економічних потреб для осіб, що тимчасово перебувають строком 3-6 місяців та обмеження загальної тривалості перебування до трьох років. Бар'єри для конкуренції формують 9%, у той час, як найменший внесок у середнє значення індексу формують Інші дискримінаційні обмеження та Регуляторна прозорість (по 7% відповідно). У контексті Бар'єрів для конкуренції багато країн звільняють угоди про судноплавство від законодавства про конкуренцію, а серед Інших дискримінаційних обмежень поширеними є заходи зі звільнення від оподаткування або інші стимули для вітчизняних судноплавних компаній для підвищення конкурентоспроможності вітчизняного флоту.

Обмеження щодо доступу іноземних компаній у секторі Морських вантажних перевезень є найбільш обтяжливими у Греції та Швеції, водночас обмеження на переміщення фізичних осіб - в Естонії та Словенії.

¹⁵⁸ Індекс STRI ОЕСР включає 23 країни ЄС, які одночасно є членами ЄС та входять до ОЕСР.

Зниження рівня STRI у секторі Морських вантажних перевезень передусім зумовлене покращенням процедур отримання віз у ряді країн. З іншого боку, посиленню регуляторного середовища найбільше сприяло запровадження обмежень на переміщення фізичних осіб¹⁵⁹.

Рисунок 3.4 STRI у секторі Морських вантажних перевезень для країн-членів ЄС, 2020



Джерело: ОЕСР

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

3. Зобов'язання ЄС та України щодо лібералізації взаємного доступу на ринок у рамках ПВЗВТ

Основні зобов'язання України у сфері Морського транспорту в Угоді про асоціацію між Україною та ЄС визначаються у Главі 6 Розділу IV «Торгівля і питання, пов'язані з торгівлею» в контексті лібералізації транспортних послуг та передумов для взаємного доступу на ринок (Додаток XVI, XVII). Відповідно до Статті 135 Розділу IV, кожна сторона зобов'язується **надати національний режим та РНС суднам, які плавають під прапором іншої сторони** або експлуатуються постачальником іншої сторони (стосовно, *inter alia*, доступу до портів, використання інфраструктури та портових послуг, застосування морських допоміжних послуг, а також пов'язаних з ними ставок та зборів, митних послуг, розподілу місць для стоянки та послуг із завантаження та розвантаження), а також щодо заснування та діяльності постачальників послуг іншої сторони. Україна та ЄС також зобов'язуються ефективно застосовувати **принцип необмеженого доступу до міжнародних морських ринків та торгівлі на комерційній та недискримінаційній основі**.

¹⁵⁹ <https://www.oecd.org/trade/topics/services-trade/documents/oecd-stri-sector-note-maritime-freight-transport.pdf>

Зобов'язання ЄС у рамках ПВЗВТ:

Заснування підприємницької діяльності (*Режим 3 ГАТС*). Відповідно до Додатка XVI-A, на рівні ЄС включені два секторальні застереження щодо заснування підприємницької діяльності у секторі Морський транспорт (Режим 3 ГАТС), а саме:

- **ЄС** не бере зобов'язання щодо національного режиму та режиму найбільшого сприяння стосовно **національних морських каботажних перевезень**.
- **ЄС** не бере зобов'язання щодо національного режиму та режиму найбільшого сприяння стосовно **заснування зареєстрованої компанії для цілей експлуатації флоту під національним прапором держави заснування**.

Крім того, на рівні окремих держав-членів ЄС включені такі секторальні застереження:

- **Фінляндія:** Стосовно допоміжних послуг для морського транспорту, послуги можуть надаватися лише суднами, які експлуатуються під фінським прапором.
- **Хорватія:** Для послуг, що є допоміжними для морських перевезень, іноземна юридична особа має створити компанію в Хорватії, яка має отримати концесію від керівництва порту після публічної тендерної процедури. Кількість постачальників послуг може бути обмежена відповідно до обмежень пропускної здатності порту.

Транскордонне надання послуг (*Режим 1 та 2 ГАТС*). Відповідно до Додатка XVI-B, у рамках ПВЗВТ ЄС взяв зобов'язання щодо надання Україні доступу на ринок та національного режиму для міжнародних вантажних та пасажирських перевезень (крім національних каботажних перевезень). При цьому включене одне застереження на рівні 16 окремих країн-членів ЄС для Режимів 1 та 2 - фідерні послуги¹⁶⁰ шляхом отримання повноважень (Таблиця 3.1).¹⁶¹

Таблиця 3.1. Застереження країн-членів ЄС щодо транскордонного надання послуг морського транспорту

<u>А. Послуги морського транспорту</u>	<u>Для Режимів 1 та 2</u>
а) Міжнародні пасажирські перевезення (СРС 7211 крім національних каботажних перевезень). б) Міжнародні вантажні перевезення (СРС 7212 крім національних каботажних перевезень)	Болгарія, Кіпр, Німеччина, Естонія, Іспанія, Франція, Фінляндія, Греція, Італія, Литва, Латвія, Мальта, Португалія, Румунія, Словенія, Швеція: Фідерні послуги шляхом отримання повноважень.

Джерело: Додаток XVI-B

Зобов'язання України

Зобов'язання України в рамках ПВЗВТ (Додатки XVI D-F до Глави 6 Розділу IV) щодо доступу на ринок та національного режиму для послуг морського транспорту відображають зобов'язання України в рамках ГАТС. За винятком національних каботажних перевезень, Україна має

¹⁶⁰ Фідерні послуги означають попереднє та подальше транспортування міжнародних вантажів морем, зокрема контейнерів, між портами на території сторони.

¹⁶¹ https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/984_a11#n8

лібералізовані пасажирські та вантажні перевезення в **Режимі 1 та 2**. Також пасажирські та вантажні морські перевезення лібералізовані без застережень для **Режиму 3**.

4. Зобов'язання України щодо регуляторного та законодавчого наближення в рамках Угоди про асоціацію

Основні зобов'язання України щодо наближення законодавства у сфері Морського транспорту в Угоді про асоціацію між Україною та ЄС визначаються у Додатку XVII до Глави 6 Розділу IV «Торгівля і питання, пов'язані з торгівлею», а також у Додатку XXXII до Глави 7 Розділу V «Економічне та галузеве співробітництво». Зокрема, Додаток XVII передбачає взаємне надання сторонами **«режиму внутрішнього ринку»** (internal market treatment) для послуг з міжнародних морських перевезень за умови виконання Україною усіх зобов'язань щодо нормативно-правового наближення до права ЄС. Режим внутрішнього ринку означає скасування обмежень та застережень щодо свободи заснування юридичних осіб та свободи у наданні послуг між сторонами, коли компанії однієї сторони отримують на ринку ті самі умови, що й компанії іншої сторони (Додаток XVII).

Для цього Україні необхідно виконати перелік зобов'язань, який включає імплементацію директив (20) та регламентів (7) ЄС (див. Розділ IV Додаток XVII та Розділ V Додаток XXXII). Україна взяла на себе зобов'язання, направлені на адаптацію українського законодавства у сферах:

- **Безпека на морі.** Директиви та регламенти цього блоку стосуються (а) правил та стандартів функціонування та охорони кораблів та портів, а також їх інспектування, (б) обов'язків держав-членів щодо виконання зобов'язання як держави прапора суден, (в) зобов'язань щодо пасажирських перевезень.
- **Моніторинг руху.** Директиви цього блоку стосуються заснування системи Співтовариства з нагляду за рухом суден.
- **Технічні вимоги до суден та портової інфраструктури.** Директиви та регламенти цього блоку визначають стандарти оснащення та правила використання пасажирських та вантажних суден (зокрема, вимоги щодо подвійного корпусу чи еквівалентної конструкції для нафтоналивних суден з одинарним корпусом, обмежень щодо використання оловоорганічних сполук на судах, їх завантаження\розвантаження, прибуття\відбуття з порту, приймального обладнання для здавання відходів).
- **Вимоги до кваліфікації персоналу та організації їхньої роботи.** Директиви цього блоку встановлюють мінімальні вимоги до підготовки моряків, стандарти та правила забезпечення моряків медичним обслуговуванням, а також регулюють організацію їхнього робочого часу.

Зобов'язання у визначених сферах повинні були імplementовані в українське законодавство протягом 3-6 років після того, як Угода набрала чинності.

У Плані заходів уряду з виконання Угоди про асоціацію від 25.10.2017¹⁶² були оновлені деякі застарілі правові акти ЄС, а також включені нові директиви та регламенти ЄС у сфері морського транспорту. *З огляду на перспективу запровадження режиму внутрішнього ринку з ЄС важливим завданням є оновлення відповідних Додатків до Угоди про асоціацію щодо наближення законодавства до актуального законодавства ЄС у цій сфері.* Зокрема, Україна та ЄС завершили переговори щодо оновлення Додатку XVII, в т.ч. у частині міжнародного морського транспорту.¹⁶³

¹⁶² <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1106-2017-%D0%BF#Text>

¹⁶³ <https://eu-ua.kmu.gov.ua/node/4245>

5. Зобов'язання інших країн-партнерів щодо лібералізації торгівлі послугами та регуляторного наближення до ЄС

Молдова-ЄС та Грузія-ЄС

Угоди про асоціацію Молдова-ЄС та Грузія-ЄС передбачає подібні положення та зобов'язання щодо лібералізації торгівлі послугами та посилення секторального співробітництва у сфері міжнародного морського транспорту, як і в рамках Угоди України-ЄС, окрім положень про взаємне надання режиму внутрішнього ринку.

Зокрема, Угоди про асоціацію Молдова-ЄС та Грузія-ЄС передбачають ті ж самі зобов'язання ЄС щодо умов доступу на ринок міжнародних морських перевезень в рамках Режимів 1, 2 та 3 (Додаток XXVII до Глави 6 Угоди про асоціацію Молдова-ЄС та Додаток XIV до Угоди Грузія-ЄС). Разом з тим, ЄС включив окремі застереження для Молдови та Грузії щодо тимчасового перебування основного персоналу, випускників-стажерів та продавців бізнес-послуг в рамках Режиму 4 (для України немає жодних застережень).

Зміст Глави 6 «Заснування підприємницької діяльності, торгівля послугами та електронна торгівля» щодо міжнародного морського транспорту відповідає змісту відповідних положень Угоди Україна-ЄС. Молдова взяла на себе зобов'язання імплементувати норми ЄС у сфері безпеки морського руху, умов праці членів команди, технічних вимог до суден та кваліфікаційних вимог до персоналу (Додаток XXVIII-D). Загалом Угодою про асоціацію Молдова-ЄС передбачена імплементация 15 Директив та 7 Регламентів у рамках сектору Морського транспорту¹⁶⁴. Термін імплементції для більшості складає 3-4 роки з дати набрання чинності Угоди.

Морський транспорт знаходиться у фокусі Угоди про асоціацію Грузія-ЄС. Зміст Глави 6 «Заснування підприємницької діяльності, торгівля послугами та електронна торгівля» Розділу IV та Глави 1 «Транспорт» Розділу VI щодо міжнародного морського транспорту відповідає змісту положень тих же глав Угоди Україна-ЄС. *Грузія взяла на себе зобов'язання імплементувати 16 Директив та 6 Регламентів у рамках сектору Морського транспорту.* Термін імплементції для більшості складає 4 роки з дати набрання чинності Угоди (Додаток XV-D).

Угоди про асоціацію Молдова-ЄС та Грузія-ЄС не передбачають взаємного надання режиму внутрішнього ринку з ЄС для міжнародних морських перевезень.

Отже, Угода про асоціацію Україна-ЄС містить дещо менше застережень і обмежень щодо доступу на ринок ЄС у порівнянні з Молдовою та Грузією. Також вона передбачає взаємне надання режиму внутрішнього ринку, що не передбачено Угодами з Молдовою та Грузією, відповідно, для України передбачені ширші зобов'язання щодо наближення законодавства до права ЄС.

Західні Балкани

Вкрай важливим у рамках сектору міжнародного Морського транспорту є досвід створення Європейського транспортного співтовариства ТСТ між ЄС та Західними Балканами. ТСТ передбачає лібералізацію сфери морського транспорту шляхом формування двосторонніх

¹⁶⁴ Додаток XXVIII-D до Угоди про асоціацію Молдова-ЄС щодо Правил, що застосовуються до міжнародних морських перевезень, був оновлений, зокрема були оновлені декілька директив ЄС та включені кілька нових імплементційних регламентів

протоколів між ЄС та кожною балканською країною¹⁶⁵. Відповідно до домовленості, судна балканських країн отримають право надавати послуги міжнародних пасажирських та вантажних перевезень у всіх портах ЄС, а судна країн ЄС – у всіх портах балканських країн. Лібералізація доступу до ринків стосуватиметься й каботажних перевезень – судна, які зареєстровані у країнах ЄС та країнах Балкан та ходять під їхніми прапорами, матимуть право надавати послуги морського транспорту між портами однієї країни. При цьому лібералізація доступу до ринків міжнародних та каботажних перевезень залежить від імплементації зобов'язань ТСТ щодо наближення законодавства.

ТСТ сприяє ефективним і безпечним операціям морського транспорту. Країни-учасники планують досягти зближення за операційними стандартами та політикою морського транспорту ЄС. Зобов'язання Балканських країн включають 24 директиви та 18 регламентів. Більшість цих документів включені до Угоди про асоціацію Україна-ЄС, проте Угода ТСТ охоплює ширше коло питань для наближення законодавства, **які стосуються морського каботажу, несправедливих тарифів, співпраці служби морської безпеки та методики розслідування інцидентів.**

6. Стан імплементації зобов'язань України щодо регуляторного та законодавчого наближення до ЄС у секторі

Перспектива запровадження режиму внутрішнього ринку з ЄС для послуг з міжнародних морських перевезень залежить від прогресу виконання українським урядом відповідних зобов'язань. У період 2015-2021 років у сфері послуг Морського транспорту рівень імплементації значної частини завдань Плану заходів з виконання Угоди про асоціацію є простроченим і знаходиться на низькому рівні, імплементація частини завдань не розпочалася. Разом з тим, протягом 2020-2021 років відбулися позитивні зрушення, в т.ч. завдяки ухваленню рамкового Закону України «Про внутрішній водний транспорт» від 03.12.2020 №1054-IX, який імплементує низку директив і регламентів ЄС у сфері морського і внутрішнього водного транспорту.

Відповідно до Пульсу Угоди, станом на 17.08.2021 рівень наближення законодавства України до законодавства ЄС за основними напрямками становить¹⁶⁶:

- Вимоги про подвійний корпус або еквівалентну конструкцію для нафтоналивних суден (Виконання – 100%).
- Забезпечення видачі, контролю за наявністю та скасування страхових свідоцтв суден (Виконання – 0%).
- Мінімальний рівень підготовки моряків, а також запровадження електронного обліку та створення можливості для перевірки чинності документів моряків у режимі реального часу (Виконання – 0%).
- Посилення безпеки суден та портових засобів, а також проведення відповідної підготовки персоналу. (Виконання – 0%). Регуляторне наближення не розпочато.
- Обов'язки судовласника підтримувати систему управління безпекою судноплавної компанії та суден, а також відповідальності за адміністративні правопорушення у зазначеній сфері та підготовку персоналу з контролю судноплавних компаній державою прапора (Виконання – 20%).
- Вимоги до остійності пасажирських суден типу “ро-ро” та системи обов'язкового огляду для безпечного функціонування регулярних перевезень поромом типу “ро-ро” та швидкісними

¹⁶⁵ <https://3defas.eu/publications/transport-community-treaty-between-eu-and-thwb-overview-and-relevance-to-the-eastern-neighbourhood>

¹⁶⁶ <https://pulse.kmu.gov.ua/ua/streams/transport>

пасажирськими суднами (Виконання – 55%). Розроблено проекти декількох наказів Мінінфраструктури, проте їх не прийнято.

- Загальні правила і стандарти для організацій з інспектування та огляду суден та проведення аудиту національного класифікаційного товариства щодо провадження такої діяльності (Виконання – 80%).
- Покращення медичного обслуговування на борту суден (Виконання – 30%).
- Формування ефективного механізму виконання Україною її зобов'язань за міжнародними договорами як держави прапора (Виконання – 85%).
- Здійснення контролю державою порту, у тому числі приєднання до деяких міжнародних договорів, а також здійснення організаційних заходів щодо реорганізації служб капітанів морських портів (Виконання – 80%).
- Вимоги та процедури з безпеки навантаження та розвантаження балкерів (Виконання – 70%).
- Внесення змін до законодавства України та здійснення організаційних заходів щодо функціонування національної системи для обміну інформацією про морські перевезення (SafeSeaNet) (Виконання – 0%).
- Організація робочого часу моряків та годин праці моряків на борту суден (Виконання – 100%).
- Створення інформаційної системи моніторингу надводної обстановки й руху морських суден, у тому числі внесення відповідних змін до законодавства України (Виконання – 70%).
- Приймання суднових відходів і залишків вантажу у морських портах і морських терміналах (Виконання – 60%).

За період 2015-вересень 2021 року у сфері морського транспорту було реалізовано такі основні кроки¹⁶⁷:

- ***Схвалено Стратегію імплементації положень директив та регламентів ЄС у сфері міжнародного морського та внутрішнього водного транспорту*** («дорожня карта») (Розпорядження КМУ від 11.10.2017 № 747). Метою Стратегії є запровадження режиму внутрішнього ринку у відповідному секторі за принципом взаємності, поетапне взаємне надання доступу до ринків державних контрактів на закупівлю робіт і послуг. Основним завданням Стратегії є адаптація національного законодавства до законодавства ЄС, що сприятиме лібералізації та взаємному доступу на ринки України та ЄС і повне виконання міжнародних зобов'язань у сфері торговельного мореплавства і внутрішнього водного транспорту.
- ***Утворено Державну службу морського та річкового транспорту України (Морську адміністрацію України)***, основними завданнями якої є реалізація державної політики у сферах морського та річкового транспорту, торговельного мореплавства, судноплавства на внутрішніх водних шляхах, забезпечення навігаційно-гідрографічного мореплавства, а також забезпечення та здійснення державного нагляду (контролю) за безпекою на морському та річковому транспорті) (постанова КМУ від 06.09.2017 № 1095 імплементує Директиву 2009/21/ЄС).
- ***Створено інформаційну систему моніторингу надводної обстановки й руху морських суден*** - внесено зміни до наказу Міністерства інфраструктури щодо впровадження єдиної системи моніторингу надводної обстановки з використанням автоматизованої ідентифікаційної системи на Чорному та Азовському морях у зоні відповідальності України (наказ Мінінфраструктури від 18.08.2017 № 284 імплементує Директиву 2002/59/ЄС).
- Внесено зміни до ***Положення про навігаційно-гідрографічне забезпечення мореплавства у внутрішніх морських водах, територіальному морі та виключній***

¹⁶⁷ https://eu-ua.kmu.gov.ua/sites/default/files/inline/files/aa_implementation_report_2015-2020_ukr_final_0.pdf

(морській) економічній зоні України щодо визначення порядку розрахунку висоти хвиль на морських шляхах, їх відповідної класифікації (наказ Мінінфраструктури від 07.08.2018 № 362 імплементує Директиву 2009/45/ЄС).

- Внесено зміни до Кодексу торговельного мореплавства України, Закону України “Про транспорт” **стосовно технічного (конвенційного) нагляду за морськими суднами**, регламентації діяльності визнаних для цього організацій, імплементції Кодексу Міжнародної морської організації про визнані організації (Директива 2009/15/ЄС, Регламент 391/2009).
- Внесено зміни до Положення про робочий час та час відпочинку плаваючого складу морського і річкового транспорту України **стосовно робочого часу та часу відпочинку моряків** (наказ Мінінфраструктури від 24.03.2021 №152 імплементує Директиви 1999/63/ЄС та 1999/95/ЄС).
- Внесено зміни до **Порядку визначення мінімального складу екіпажу судна**, які встановлюють, що до командного складу судна, яке має екіпаж 100 і більше осіб та здійснює міжнародні рейси тривалістю понад три дні, обов'язково має входити судовий лікар (наказ Мінінфраструктури від 16.07.2020 № 399 імплементує Директиву Ради 92/29/ЄЕС).
- Внесено зміни, які регламентують **питання підготовки та дипломування моряків** та передано відповідні функції та повноваження до Морської адміністрації (наказ Мінінфраструктури від 12.10.2020 № 614).
- Внесено зміни щодо **обов'язковості подвійного корпусу або еквівалентної конструкції нафтових танкерів**, які експлуатуються в морських водах України (Регламенти 417/2002 і 530/2012).

Ратифіковано **Міжнародну конвенцію про контроль над шкідливими протиобростаючими системами на судах** (Указ Президента України від 21.04.2017 № 112/2017). Україна приєдналась до **Протоколу 1988 року до Міжнародної конвенції про вантажну марку 1966 року** (Постанова КМУ від 21.11.2018 № 991) в рамках виконання Директиви 2009/16/ЄС. Триває виконання внутрішньодержавних процедур, необхідних для введення в дію Конвенції Міжнародної організації праці 2006 року про працю в морському судноплавстві (ратифікаційний пакет документів наразі доопрацьовують). Триває робота з приєднання до Міжнародної конвенції про контроль судових баластних вод й осадів та управління ними 2004 року, зі змінами.¹⁶⁸

Актуалізовано роботу щодо підписання, перепогодження, оновлення Меморандумів про визнання дипломів (сертифікатів) моряків Україною та Меморандумів про взаєморозуміння про визнання українських та іноземних дипломів/свідоцтв фахівця моряків, відповідно до Міжнародної конвенції про підготовку і дипломування моряків та несення вахти 1978 року (зокрема, з Республікою Хорватія набрав чинності 20.11.2020, узгоджується з Німеччиною тощо).¹⁶⁹

У липні 2021 року **судна під українським прапором вийшли з чорного списку Паризького меморандуму про взаєморозуміння щодо державного портового контролю**. Перебування у чорному списку вказувало на низький рівень безпеки та екологічних стандартів для українських кораблів. Зараз вони перебувають у сірій зоні. Для цього Україна пройшла аудити Міжнародної морської організації (ІМО) та Європейського агентства з морської безпеки (EMSA) та за результатами цих аудитів виконала план заходів з приведення суден під прапором України у відповідність до вимог міжнародних конвенцій у сфері безпеки мореплавства та технічних і експлуатаційних правил.

¹⁶⁸ https://eu-ua.kmu.gov.ua/sites/default/files/inline/files/aa_implementation_report_2015-2020_ukr_final_0.pdf

¹⁶⁹ <https://mtu.gov.ua/news/32428.html>

Очікується, що виключення України з чорного списку Паризького меморандуму дозволить спростити процедури контролю українських суден, що заходять у порти країн ЄС.

Здійснюються заходи щодо входження транспортної мережі України до індикативних карт TEN-T, зокрема розпочато процедуру включення внутрішніх водних шляхів до індикативних карт TEN-T.

7. Основні бар'єри та обмеження для вітчизняного експорту до ЄС

Протягом довгого часу сектор морського судноплавства знаходиться у кризовому стані – в першу чергу, через незадовільний стан українського флоту. Особливо критичною є ситуація, зважаючи на стратегічне значення галузі в економіці та логістичній системі України. Станом на 2019 рік, український флот складався з 544 морських суден¹⁷⁰ (переважно невеликої валової місткості), вік більшої частини яких (64%) становить понад 30 років. Лише 16% українського флоту будувалися протягом останніх 10 років. Через це українські судна часто не відповідають сучасним вимогам до флоту і до них застосовуються більш жорсткі перевірки щодо безпеки у портах країн ЄС та інших партнерів.

На сьогодні на території України розташовані 13 морських портів (а також 5 морських портів на тимчасово окупованій території Автономної Республіки Крим), проте інфраструктура багатьох з них потерпає від хронічного недоінвестування. Відставання рівня технологічного та технічного оснащення українських морських портів у поєднанні з високим рівнем зборів за надання портових послуг та недостатнім рівнем якості послуг стримує розвиток галузі, обмежує експортний потенціал країни. З метою залучення приватних інвестицій на модернізацію та розвиток портів у 2020 році вперше були укладені концесійні договори в портах «Херсон» і «Ольвія» і з обсягом інвестицій 3,7 млрд грн. Оновлена Стратегія розвитку морських портів (розпорядження КМУ від 23.12.2020 №1634) передбачає продовження цієї практики щодо інших об'єктів портової інфраструктури¹⁷¹.

Ситуацію погіршують **системні проблеми, пов'язані з низькою ефективністю роботи державних служб, включаючи митну і прикордонну службу**, значний час оформлення суден та обробки вантажів, недостатній рівень функціонування електронних систем оформлення вантажів та суден і технологій взаємодії з контролюючими органами.¹⁷² З метою розв'язання цієї проблеми в морських портах України поступово впроваджується ряд заходів, пов'язаних зі спрощенням процедури контролю та оформлення суден і вантажів за результатами аналізу ризиків, реєстрації та видачі посвідчень судноводіям малих і маломірних суден, а також здійснюється поступовий перехід на електронне оформлення вантажів і суден.¹⁷³

Неефективність національного законодавства, слабкий судовий захист і умови ведення бізнесу в Україні. Хоча морський транспорт України є важливим способом доставлення товарів, які є основною українського експорту – в першу чергу продукції металургії, сільського господарства та хімічної галузі, відбувається **суттєве скорочення кількості суден, які надають послуги під українським прапором.** Головною причиною є їхня перереєстрація до офшорів та країн з більш зручними режимами регулювання морської сфери. Наразі український морський флот переважно

¹⁷⁰ <https://maritimeukraine.com/wp-content/uploads/2021/03/%D0%9E%D0%B3%D0%BB%D1%8F%D0%B4-%D0%BC%D0%BE%D1%80%D1%81%D1%8C%D0%BA%D0%BE%D1%97-%D0%B3%D0%B0%D0%BB%D1%83%D0%B7%D1%96-%D0%A3%D0%BA%D1%80%D0%B0%D1%97%D0%BD%D0%B8-2021%D1%80.x11692.pdf>

¹⁷¹ <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1634-2020-%D1%80#Text>

¹⁷² <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1634-2020-%D1%80#Text>

¹⁷³ <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1634-2020-%D1%80#Text>

представлений маломісткими баржами та буксирами, які становлять 22% та 24% усіх суден відповідно.¹⁷⁴ Відтак, українські морські перевізники не грають значної ролі у перевезенні вантажів, які обробляють українські морські порти – їхня частка скоротилася з 4% у 2010 році до 1% у 2019 році.¹⁷⁵

Ринок морських послуг ЄС можна характеризувати як ринок з історично високим рівнем конкурентності та формування бізнес зв'язків. Відповідно, українські компанії, які надають допоміжні морські послуги, **не завжди у змозі витримувати конкуренцію на ринку ЄС через економічні фактори**. Серед українських компаній у секторі міжнародного Морського транспорту переважає практика створення компаній-резидентів у країнах ЄС, а не власних офіційних представництв. Причиною такого підходу є більш зручний податковий режим, а також високий рівень судового захисту в ЄС. Схожі практики застосовуються вантажними перевізниками морського транспорту.

Додатковим ударом для Морського транспорту стали наслідки окупації Криму Російською федерацією та блокування Азовського моря. Окрім втрати інфраструктури в Криму, військові дії суттєво підвищили ризики використання маріупольського порту та значно зменшили його надійність. Це призвело до втрати морськими портами України транзитних вантажопотоків, а також частково до переорієнтації на послуги автомобільного та залізничного транспорту.

8. Огляд останніх змін законодавства та регулювання ЄС у секторі

Напрями розвитку транспортної системи ЄС, в тому числі морського транспорту, закладені у «Стратегії сталого та розумного розвитку мобільності». Ця Стратегія визначає ключові напрями розвитку транспорту та принципи, на яких вони базуються. Зокрема, в основу документа покладено принципи екологічної сталості та цифрової трансформації транспорту.

У сфері морського транспорту передбачається використання суден з нульовими викидами, які працюють завдяки відновлюваним джерелам енергії та низьковуглецевому пальному, а також модифікація та будівництво морських портів з нульовим рівнем викидів (шляхом використання нового морського пального).

Після підписання Угоди про асоціацію в ЄС було ухвалено та перебуває у процесі ухвалення низка регуляторних актів, які стосуються сфери морського транспорту. Нові регулювання переважно стосуються безпеки мореплавства та спрощення наявного регулювання. Зокрема, ЄС ухвалив такі основні правові документи¹⁷⁶:

- Директива 2017/2108 вносить правки до Директиви 2009/45/ЄС спрощує правила та стандарти безпеки пасажирських суден.
- Директива 2017/2109 модифікує Директиву 98/41/ЄС про реєстрацію осіб, які плавають на борту пасажирських суден, що курсують до або з портів держав-членів Співтовариства та Директиву 2010/65/ЄС щодо звітності для суден, які прибувають і / або виходять з портів

¹⁷⁴ <https://maritimeukraine.com/wp-content/uploads/2021/03/%D0%9E%D0%B3%D0%BB%D1%8F%D0%B4-%D0%BC%D0%BE%D1%80%D1%81%D1%8C%D0%BA%D0%BE%D1%97-%D0%B3%D0%B0%D0%BB%D1%83%D0%B7%D1%96-%D0%A3%D0%BA%D1%80%D0%B0%D1%97%D0%BD%D0%B8-2021%D1%80.x11692.pdf>

¹⁷⁵ <https://maritimeukraine.com/wp-content/uploads/2021/03/%D0%9E%D0%B3%D0%BB%D1%8F%D0%B4-%D0%BC%D0%BE%D1%80%D1%81%D1%8C%D0%BA%D0%BE%D1%97-%D0%B3%D0%B0%D0%BB%D1%83%D0%B7%D1%96-%D0%A3%D0%BA%D1%80%D0%B0%D1%97%D0%BD%D0%B8-2021%D1%80.x11692.pdf>

¹⁷⁶ <https://www.europarl.europa.eu/factsheets/en/sheet/121/integrated-maritime-policy-of-the-european-union>

держав-членів. Директива має на меті покращити безпеку та процедури пошуку та порятунку пасажирів та екіпажу, які подорожують морем у разі надзвичайної ситуації, а також наслідків будь-якої аварії, яка може статися.

- Директива 2017/2110 про систему інспекцій щодо безпечної експлуатації пасажирських суден “ро-ро” та швидкісних пасажирських суден у регулярному сполученні вносить правки до Директиви 2009/16/ЄС.
- Регламент 2019/1239 створює єдине європейське морське середовище та скасовує Директиву 2010/65/ЄС. Регламент запроваджує сумісне середовище **європейського морського єдиного вікна (EMSWe)** з гармонізованими інтерфейсами, щоб спростити зобов’язання щодо звітування для суден, які прибувають, перебувають у портах ЄС та виходять із них. Документ має на меті покращити конкурентоспроможність та ефективність європейського сектору морського транспорту шляхом зменшення адміністративного навантаження, запровадження спрощеної цифрової інформаційної системи для гармонізації чинних національних систем та зменшення необхідності оформлення документів.
- Директива 2019/1159 запроваджує нові правила щодо мінімальної кваліфікації моряків.

Висновки та рекомендації

Протягом останніх років вітчизняний експорт послуг Морського транспорту демонстрував низхідну динаміку, а сектор знаходився в кризовому стані, який ще більше поглибився через воєнну агресію Росії та втрату частини інфраструктури й транзитних вантажопотоків. Імплементация зобов’язань Угоди про асоціацію та перспектива інтеграції до єдиного ринку міжнародних морських перевезень ЄС надає можливість реформувати сектор відповідно до європейських та міжнародних норм, збільшити ефективність регулювання у секторі, підвищити його конкурентоспроможність та розвивати транзитний потенціал.

Наразі Україна демонструє недостатній прогрес у наближенні законодавства в рамках міжнародного Морського транспорту, до того ж Додатки до Угоди про асоціацію та затверджений план дій з виконання зобов’язань у цій частині потребують оновлення. Разом з тим, останнім часом Україна зробила низку важливих кроків, в т.ч. пройшла і виконала зауваження аудитів Міжнародної морської організації (ІМО) та Європейського агентства з морської безпеки (EMSA), які забезпечили вихід суден під українським прапором вийшли з Чорного списку Паризького меморандуму.

З метою сприяння експорту вітчизняних послуг та інтеграції сектору міжнародного Морського транспорту у внутрішній ринок ЄС рекомендується:

- **Актуалізація зобов’язань України щодо наближення законодавства у сфері міжнародних морських перевезень та прискорення наближення законодавства до *acquis* ЄС з метою запровадження режиму внутрішнього ринку з ЄС.** Забезпечення оновлення Доповнення XVII-5 (Правила, що застосовуються до міжнародного морського транспорту). При розробці законодавчих актів рекомендується орієнтуватися на актуальні законодавчі акти ЄС, а також на стратегічні напрямки, визначені у Транспортній стратегії ЄС.
- Врахування досвіду країн Західних Балкан щодо участі в **Європейському транспортному співтоваристві** ТСТ в частині міжнародного Морського транспорту, в тому числі щодо регуляторного наближення та умов лібералізації доступу до ринків міжнародних та каботажних морських перевезень ЄС.

- **Спрощення адміністративних процедур при здійсненні міжнародних вантажних перевезень у сфері морського транспорту**, в т.ч. процедур оформлення суден і вантажів у портах, **впровадження електронної товаротранспортної накладної** для забезпечення повного електронного оформлення вантажів, спрощення реєстрації суден під українським прапором, а також спрощення та сприяння передачі в концесію/приватизацію/оренду об'єктів портової інфраструктури торговельних портів з метою залучення приватних інвестицій тощо.
- Запровадження **належного функціонування національного механізму «єдиного морського вікна», а також національного сегмента європейської системи обміну навігаційною інформацією SafeSeaNet**¹⁷⁷ при наданні послуг сфери морських портів. Встановлення взаємодії інформаційних систем морських єдиних вікон та SafeSeaNet держав-членів ЄС та національної інформаційної системи «морське вікно» шляхом оперативного електронного обміну інформацією між цими системами. Реалізація цих заходів є важливим елементом виконання Україною зобов'язань в рамках Угоди про асоціацію, що дозволить суттєво спростити адміністративні процедури контролю за рухом суден, покращити безпеку руху морського транспорту та умови ведення зовнішньоекономічної діяльності в Україні¹⁷⁸.
- **Проведення структурних реформ, направлених на подолання факторів, які спонукають український бізнес реалізовувати свою діяльність через створення компаній-резидентів в країнах ЄС та інших країнах.** В першу чергу, це стосується сфери судочинства, роботи митниці, податкової служби та правоохоронних органів (Національна поліція та Служба безпеки України).

3.4. Поштові та кур'єрські послуги

1. Роль сектору для торгівлі та економіки України

Завдяки глобальній цифровізації, а також через пандемію COVID-19 Поштові та кур'єрські послуги набувають все більшого значення. Сектор став невіддільною частиною розвитку електронної торгівлі та міжнародної логістики, у результаті чого зростають обсяги відправлень, які доставляють поштові оператори.

Загальний обсяг реалізованих послуг у секторі Поштові та кур'єрські послуги (разом підсектори Діяльність національної пошти та Інша поштова та кур'єрська діяльність) становив 9,0 млрд грн за підсумками 2018 року. Водночас додана вартість за витратами виробництва суб'єктів господарювання в секторі становила 5,69 млрд грн. Кількість суб'єктів господарювання в секторі зросла у порівнянні з 2013 роком на 1,6 тис. одиниць (або на 51,4%) та за підсумками 2019 року становила 5,2 тис. одиниць (з яких 56,7% становлять ФОПи). При цьому кількість зайнятих працівників у суб'єктів господарювання в секторі становила 254,6 тис. осіб за підсумками 2019 року (Дані ДССУ).

ЄС є важливим зовнішнім ринком для вітчизняного сектору Поштових та кур'єрських послуг - частка експорту до ЄС становила близько 50% у 2019 р. (Таблиця 2.2.3). Роль вітчизняних Поштових та

¹⁷⁷ SafeSeaNet - це система обміну навігаційною інформацією ЄС, що забезпечує дотримання відповідного законодавства ЄС та спрямована на безпеку мореплавання, збереження вантажів в порту і на морі, захист морського середовища та ефективність морського транспорту і морських перевезень.

¹⁷⁸ http://www.ier.com.ua/files/Projects/Integration_UA_EU/Report_Integration_final_ua.pdf

кур'єрських послуг у загальному імпорті цих послуг до ЄС є незначною - в середньому 0,22% у 2016-2018 роках (0,36% у 2013-2015 роках).

Після значного падіння протягом кризових 2014-2015 років експорт Поштових та кур'єрських послуг до ЄС демонстрував високі середньорічні темпи зростання – 16,5% в рік протягом 2017-2019 років. Як наслідок, експорт сектору до ЄС у 2019 році повністю відновився і становив 26,7 млн дол США, що на 2,2% більше обсягів 2013 року (Таблиця 2.2.1). Разом з тим, імпорт Поштових та кур'єрських послуг з ЄС в Україну за підсумками 2019 року становив 9,4 млн дол США, що на 8,3% менше показника 2013 року (Таблиця 2.2.2).

Загальний експорт вітчизняних послуг Поштової та кур'єрських служб до Світу у 2019 році досягнув 53,5 млн дол США, що на 20% більше показника 2013 року. Оцінений рівень експортної орієнтованості для сектору Поштова та кур'єрська діяльність становить близько 11%.

Структура та основні учасники ринку Поштових та кур'єрських послуг

Станом на 1 січня 2020 року, на ринку міжнародних відправлень функціонувало 30 компаній¹⁷⁹:

- 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 «Про поштовий зв'язок» та іншими нормативно-правовими актами, та здійснюють митні процедури у місцях міжнародного поштового обміну (ММПО)¹⁸⁰.

У 2018 році найбільшу частку за кількістю імпорتنих відправлень займав поштовий оператор АТ «Укрпошта» - 75%, далі «Meest Express» (ТОВ «СП Росан») – 9% та ТОВ «Нова Пошта Інтернешнл» - 7%¹⁸¹.

Наразі українські логістичні поштові та кур'єрські компанії не працюють на європейському ринку. Поширеною є практика підписання угод про співпрацю з європейськими операторами, за якими кожна сторона надає поштові послуги на території своєї країни¹⁸². Наприклад, у 2017 році «Нова пошта» уклала угоду з DPDgroup з доставлення посилок у країни Європи¹⁸³, «Укрпошта» має налагоджене партнерство з DHL International¹⁸⁴, а також низку угод з поштовими службами таких країн ЄС, як Литва, Латвія, Німеччина, Чехія, Польща, Греція та іншими¹⁸⁵ задля спрощення обміну міжнародними поштовими відправленнями¹⁸⁶.

У червні 2021 року в Україні було зареєстровано 146 операторів поштового зв'язку, що у 2,4 раза більше у порівнянні з червнем 2020 року¹⁸⁷. 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 клієнтів¹⁸⁸. «Укрпошта» також є представником України у Всесвітньому Поштовому Союзі (далі – ВПС), призначеним

¹⁷⁹ Перелік ММПО та ЦСС

¹⁸⁰ <http://www.visnuk.com.ua/ua/pubs/id/7281>

¹⁸¹ Використання міжнародних поштових та експрес відправлень у схемах з ухиляння від сплати митних платежів та шляхи протидії

¹⁸² ІНТЕГРАЦІЯ У РАМКАХ АСОЦІАЦІЇ: ДИНАМІКА ВИКОНАННЯ УГОДИ МІЖ УКРАЇНОЮ І ЄС Видання четверте, доповнена Версія для обговорення

¹⁸³ <https://novaposhta.ua/ru/news/rubric/2/id/4266>

¹⁸⁴ <https://www.ukrposhta.ua/ru/partnerstvo-ukrposhty-ta-dhl>

¹⁸⁵ <https://www.ukrposhta.ua/ua/dostavka-v-ukrainu>

¹⁸⁶ <https://www.ukrposhta.ua/ua/eksport>

¹⁸⁷ Єдиний державний реєстр операторів поштового зв'язку

¹⁸⁸ <https://www.ukrposhta.ua/ua/pro-ukrposhtu>

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 поштوماتів 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 осіб¹⁸⁹.
- «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 міст¹⁹⁰. 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»¹⁹¹.
- «Meest Express» (ТОВ «СП Росан») – станом на липень 2021 налічує близько 4500 поштوماتів та відділень¹⁹² у всіх обласних центрах та великих містах України. Основні напрямки компанії – це міжнародні поштово-логістичні та фінансові послуги для компаній та фізичних осіб¹⁹³.
- «Justin» - експрес-перевізник, налічує понад 450 відділень у 128 пунктах України, молодий поштовий оператор холдингової компанії «Foxxy Group», що був заснований у вересні 2019¹⁹⁴.

2. Огляд торговельних обмежень у секторі Поштових та кур'єрських послуг у країнах ЄС

Для визначення, наскільки обмежувальними є торговельні режими країн ЄС для сектору Поштових та кур'єрських послуг, ми використовували дані Індексу обмежень торгівлі послугами (Services Trade Restrictiveness Index (далі STRI) Організації економічного співробітництва та розвитку (ОЕСР/ОЕСД) для цього сектору (всього 23 країни ЄС¹⁹⁵). Цей індекс є інструментом щорічного моніторингу ОЕСР основних регуляторних змін, що впливають на торгівлю у різних секторах послуг (див. Додаток 1). Методологія ОЕСР для STRI показує загальний рівень обмежень торговельних режимів країн ЄС незалежно від країни-імпортера послуг, при цьому українські експортери можуть отримувати більш преференційні умови на ринках ЄС в рамках ПВЗВТ щодо доступу на ринок та національного режиму.

У 2020 році значення індексу для сектору Поштових та кур'єрських послуг для 23 країн-членів ЄС знаходилось в межах від 0,11 до 0,27.

До п'яти економік з найкращими регуляторними показниками у секторі Поштових та кур'єрських послуг увійшли Франція, Нідерланди, Чехія, Португалія та Німеччина. Водночас 10 з 23 країн мають показник STRI для цього сектору на рівні вищому за середнє значення для країн-членів ЄС. Найбільш обмежувальне регуляторне середовище у секторі Поштових та кур'єрських послуг має Бельгія, Польща та Греція. У порівнянні з 2014 роком, найбільший прогрес (лібералізація) регуляторного режиму відбувся у Греції, Швеції та Естонії, водночас в Угорщині та Польщі умови торгівлі, навпаки,

¹⁸⁹ https://novaposhta.ua/o_kompanii/nova_poshta_sogodni

¹⁹⁰ <https://chamber.ua/ua/companies/dhl-express-ukraine-2/>

¹⁹¹ Дані надані «DHL Express Ukraine»

¹⁹² <https://ua.meest.com/news/novini-kompanii/dodatok-meest-otrimav-onovlennia>

¹⁹³ <https://ua.meest.com/pro-kompaniu>

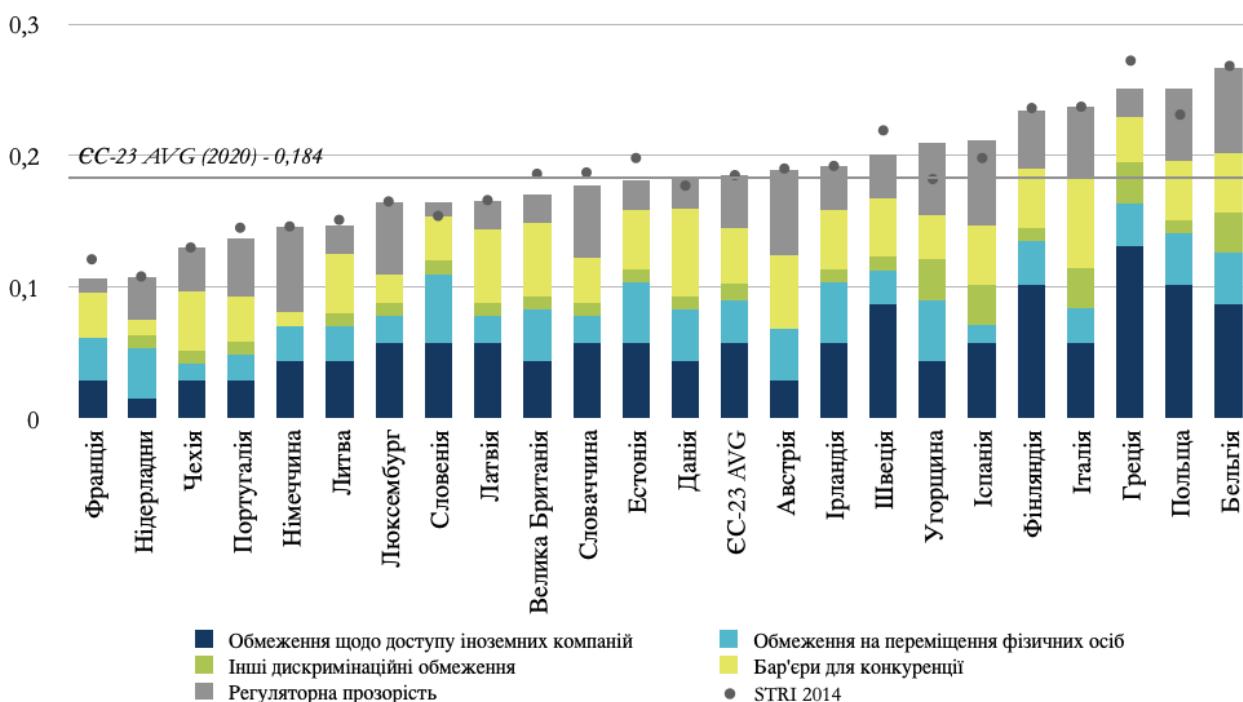
¹⁹⁴ <https://justin.ua/about-us>

¹⁹⁵ Індекс STRI ОЕСР включає 23 країни ЄС, які одночасно є членами ЄС та входять до ОЕСР.

стали більш обмежувальними. Ще для 9 країн рівень регуляторних обмежень у секторі Поштових та кур'єрських послуг залишився незмінним у порівнянні з 2014 роком (Рисунок 3.5).

У розрізі регуляторних блоків третину (а саме 31%) загальних регуляторних обмежень у секторі Поштових та кур'єрських послуг в середньому для 23 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 Регуляторна прозорість формують по 23% та 21% 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 17% формують Обмеження на переміщення фізичних осіб. Найменший внесок у середнє значення індексу формують Інші дискримінаційні обмеження (лише 7%).

Рисунок 3.5. STRI у секторі Поштових та кур'єрських послуг для країн-членів ЄС, 2020



Джерело: ОЕСР

Примітка. Індекс STRI набуває значення від 0 до 1, причому 1 є найбільш обмежувальним. ОЕСР визначає цей сектор на основі класифікації ISIC v4 (4-та версія Міжнародної стандартної галузевої класифікації всіх видів економічної діяльності ООН) - код 53 - поштова та кур'єрська діяльність.

Обмеження щодо доступу іноземних компаній у секторі Поштових та кур'єрських послуг є найбільш обтяжливими у Греції, Фінляндії 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 Польщі¹⁹⁶.

¹⁹⁶ <https://www.oecd.org/trade/topics/services-trade/documents/oecd-stri-sector-note-courier.pdf>

3. Зобов'язання ЄС та України щодо лібералізації взаємного доступу на ринок в рамках ПВЗВТ

У рамках ПВЗВТ ЄС розширив свої зобов'язання щодо поштових та кур'єрських послуг у Режимі 1, 2, 3 у порівнянні з зобов'язаннями за ГАТС. Зокрема, ЄС додав поштові послуги, які виключені з графіка ГАТС, а також ЄС розширив зобов'язання щодо кур'єрських послуг, які діють лише для кількох держав-членів ЄС в рамках ГАТС.¹⁹⁷

Зобов'язання ЄС у рамках ПВЗВТ включають:

Заснування підприємницької діяльності (Режим 3 ГАТС). Для Поштових та кур'єрських послуг ЄС взяв зобов'язання з лібералізації умов заснування підприємницької діяльності для українських компаній (тобто надання українським компаніям національного режиму та режиму найбільшого сприяння) без жодних секторальних застережень. Разом з тим, можуть застосовуватися горизонтальні застереження на рівні ЄС та окремих країн-членів ЄС щодо заснування підприємницької діяльності.¹⁹⁸

Транскордонне надання послуг (Режим 1 та 2 ГАТС). ЄС включив поштові та кур'єрські послуги до переліку секторів (Додаток XVI-B), транскордонне надання яких у Режимі 1 та 2 підлягає лібералізації без секторальних застережень щодо доступу на ринок ЄС та національного режиму.

Зобов'язання ЄС щодо лібералізації стосуються таких підсекторів поштових та кур'єрських послуг з обробки поштових відправлень як внутрішнього, так і закордонного призначення:

- (i) Обробка адресної письмової кореспонденції на будь-якому виді фізичного носія
- (ii) Обробка адресних посилок та бандеролей
- (iii) Обробка адресних друкованих матеріалів
- (iv) Обробка об'єктів з пунктів «i» – «iii», що надсилаються рекомендованою поштою або з оголошеною цінністю поштових відправлень
- (v) Послуги експрес-доставки стосовно об'єктів «i» – «iii»
- (vi) Обробка об'єктів без адресата
- (vii) Обмін документами.¹⁹⁹

При цьому підсектори «i», «iv» та «v» виключаються із зобов'язань ЄС щодо лібералізації, коли вони підпадають під сферу послуг, до яких можуть бути внесені застереження, а саме: для одиниць кореспонденції, ціна яких є меншою ніж 2,5 ціни державного базового тарифу, за умови, що вони важать менше, ніж 50 грамів, плюс за умови використання послуги замовного поштового відправлення під час судових чи адміністративних процедур (Додаток XVI-B).

Також зазначається, що для підсекторів «i»–«iv» «можуть бути потрібні індивідуальні ліцензії, що передбачають **специфічні зобов'язання щодо універсальних послуг** та/або фінансові внески до компенсаційного фонду».²⁰⁰

Зобов'язання України

У рамках ПВЗВТ Україна залишила без змін зобов'язання щодо доступу на ринок та національного режиму для надавачів поштових та кур'єрських послуг з ЄС. Зокрема, Україна включила широкий перелік лібералізованих видів поштових та кур'єрських послуг в рамках **Режимів 1, 2**, за винятком поштових послуг, що стосуються простих листів вагою менш як 50 грамів, та поштових листівок

¹⁹⁷ <https://docs.wto.org/dol2fe/Pages/SS/directdoc.aspx?filename=q:/WT/REG/353-1.pdf&Open=True>

¹⁹⁸ https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/984_a11#n8

¹⁹⁹ https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/984_a11#n8

²⁰⁰ https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/984_a11#n8

(Додаток XVI-E). Також Україна залишає за собою право не виконувати умови національного режиму в **Режимі 3** для цих послуг (що стосуються простих листів вагою менш як 50 грамів, та поштових листівок).

У рамках секторальних застережень Україна передбачила можливість застосування ліцензій для таких для таких підсекторів, щодо яких існують загальні Універсальні зобов'язання у сфері послуг, а саме:

- (i) Обробка адресної письмової кореспонденції на будь-якому виді фізичного носія, в тому числі: гібридного та прямого поштового зв'язку
- (ii) Обробка адресних посилок та бандеролей
- (iii) Обробка адресних друкованих матеріалів
- (iv) Обробка об'єктів, про які йдеться в пунктах «f» – «iii» вище, як таких, що надсилаються рекомендованою поштою або з оголошеною цінністю поштових відправлень.

Також передбачено, що ці ліцензії можуть підлягати особливим зобов'язанням щодо універсального обслуговування та/або фінансового внеску до компенсаційного фонду (Додаток XVI-D).

Зобов'язання України щодо регуляторного та законодавчого наближення в рамках Угоди про асоціацію

Україна взяла на себе ряд зобов'язань щодо регуляторного та законодавчого наближення в цьому секторі (див. *Додаток XVII-4*), у т.ч. щодо ліцензування лише універсальних послуг, запобігання антиконкурентних практик у поштових та кур'єрських послугах і забезпечення незалежності регулюючого органу в цій галузі.

Угода про асоціацію між Україною та ЄС передбачає надання режиму внутрішнього ринку для сектору Поштових та кур'єрських послуг (Додаток XVII). Згідно зі *Статтею 4 Додатку XVII*²⁰¹, режим внутрішнього ринку знімає будь-які обмеження щодо свободи заснування юридичних осіб та свободи надання послуг юридичною особою України або ЄС на території будь-якої з них²⁰². А згідно з *Додатком XVI-A*, пункт 1 та *Додатком XVI-B*, пункт 7²⁰³ це означає, що для компаній у секторі не будуть застосовуватися застереження та обмеження сторін. Тобто для компаній, заснованих в ЄС чи Україні, буде спрощено вихід на ринок один одного.

Обов'язковою умовою для надання режиму внутрішнього ринку, згідно зі *Статтею 114 Угоди про асоціацію з ЄС*, є адаптація законодавства України до законодавства Європейського Союзу.

Згідно з Додатком XVII Угоди про асоціацію передбачається, що протягом 2 років з дати набрання чинності Угоди повинні бути впроваджені такі директиви ЄС:

- *Директива № 97/67/ЄС* Європейського Парламенту та Ради від 15 грудня 1997 року про спільні правила розвитку внутрішнього ринку поштових послуг Співтовариства та вдосконалення якості послуг;
- *Директива № 2002/39/ЄС* Європейського Парламенту та Ради від 10 червня 2002 року, якою вносяться зміни до Директиви № 97/67/ЄС щодо подальшої відкритої конкуренції поштових послуг Співтовариства;

²⁰¹ Угода про асоціацію. Додатки

²⁰² Про схвалення Стратегії імплементації положень директив Європейського Союзу у сфері послуг поштового зв'язку та кур'єрських послуг ("дорожньої карти")

²⁰³ Угода про асоціацію. Додатки

- *Директива № 2008/6/ЄС* Європейського Парламенту та Ради від 20 лютого 2008 року, якою вносяться зміни до Директиви № 97/67/ЄС про повне завершення формування внутрішнього ринку поштових послуг Співтовариства²⁰⁴.

Директива № 97/67/ЄС та внесені зміни до неї визначають умови, якими регулюється надання послуг поштового зв'язку; надання універсальних послуг поштового зв'язку (УППЗ), їх фінансування на умовах, які гарантують постійність надання послуг; тарифних принципів та прозорості рахунків для УППЗ; стандартів якості для УППЗ та впровадження системи для забезпечення дотримання зазначених стандартів; гармонізації технічних стандартів; забезпечення незалежності національного регуляторного органу.

Зокрема, згідно з вищезазначеними директивами Україною мають бути реалізовані такі основні завдання відповідно до норм ЄС²⁰⁵:

- Забезпечення незалежності регуляторного органу;
- Запобігання участі або продовженню монополістичних практик постачальників;
- Затвердження порядку відбору та визначення призначених операторів поштових послуг;
- Установлення стандартів якості для надання універсальних поштових послуг;
- Запровадження правил щодо тарифних принципів та прозорості рахунків для надання універсальних поштових послуг;
- Запровадження правил щодо гармонізації технічних стандартів;
- Запровадження вимог щодо якості надання поштових послуг.

Зобов'язання інших країн-партнерів щодо лібералізації торгівлі послугами та регуляторного наближення до ЄС

Молдова та Грузія. Усі три Угоди про асоціацію для України, Молдови й Грузії передбачають однакові умови щодо доступу на ринок ЄС для Поштових та кур'єрських послуг з цих країн. ЄС лібералізував без застережень умови доступу на ринок і національний режим для Поштових та кур'єрських послуг²⁰⁶ для усіх трьох країн у Режимі 1,2,3, а також без застережень щодо тимчасового перебування основного персоналу, випускників-стажерів та продавців бізнес-послуг в рамках Режиму 4.

Положення Угоди про асоціацію для України та Молдови й Грузії щодо адаптації законодавства у секторі Поштових та кур'єрських послуг містять однаковий перелік із трьох директив ЄС - Директиви 97/67/ЄС та внесених до неї правок Директивою № 2002/39/ЄС та Директивою № 2008/6/ЄС. Разом з тим, існують відмінності у термінах імплементації цих директив. Для України передбачений найкоротший період – 2 роки для усіх директив, для Грузії – 5 років для усіх директив, для Молдови – з моменту набрання чинності, 5, 7 років відповідно.

Положення ПВЗВТ України щодо поштових та кур'єрських послуг (Додаток XVII-4) містять обов'язковий пункт про наближення законодавства, тобто Україна забезпечує сумісність з *acquis* ЄС

²⁰⁴ ВИСНОВОК щодо проєкту Закону України "Про поштовий зв'язок"

²⁰⁵ Про виконання Угоди про асоціацію між Україною, з однієї сторони, та Європейським Союзом, Європейським співтовариством з атомної енергії і їхніми державами-членами, з іншої сторони

²⁰⁶ За виключенням одиниць кореспонденції, ціна яких є меншою ніж 2,5 ціни державного базового тарифу, за умови, що вони важать менше, ніж 50 грамів, плюс за умови використання послуги замовного поштового відправлення під час судових чи адміністративних процедур.

чинних законів, а також майбутнього законодавства²⁰⁷. Окрім того, Додаток XVII встановлює вимогу до України враховувати розвиток законодавства на рівні ЄС²⁰⁸. Після того, як ЄС за результатами процедури моніторингу визначить, що Україна виконала усі умови, Комітет асоціації у торговельному складі може надати взаємний **«режим внутрішнього ринку»** у секторі Поштових та кур'єрських послуг.

ПВЗВТ з Молдовою та Грузією не передбачають взаємного надання режиму внутрішнього ринку²⁰⁹. Натомість для поштових та кур'єрських послуг лише зазначено, що сторони визнають важливість поступового наближення до асquis ЄС, включеного у додатки. На відміну від положень ПВЗВТ України, детальні правила щодо впровадження асquis ЄС та моніторингу його імплементації не включені в інших двох угодах²¹⁰.

Інші країни. В Угодах ЄС з Марокко та Тунісом відсутній розділ «Поштових та кур'єрських послуг», а Єврокомісія не розглядала надання **«режиму внутрішнього ринку»**. Оскільки умови наближення законодавства для одержання такого режиму є дуже вимогливими, Марокко та Туніс не взяли на себе такі далекосяжні зобов'язання²¹¹.

Угоди ЄС з іншими країнами: зокрема, Угоди про асоціацію з країнами Південного Середземномор'я (Ізраїлем – 2000²¹², Йорданією – 2002²¹³, Алжиром – 2005)²¹⁴, а також Угода про Європейську економічну зону ЕЕА (між ЄС та Ісландією, Норвегією, Ліхтенштейном)²¹⁵ також окремо не розглядають сектор «Поштових та кур'єрських послуг».

Отже, можна зробити висновок, що наразі умови доступу на ринок ЄС для сектору Поштових та кур'єрських послуг України відповідають умовам доступу для інших сусідніх країн ЄС, а також що Україна отримала унікальну можливість щодо введення режиму внутрішнього ринку з ЄС за результатами адаптації відповідного законодавства.

4. Стан імплементації зобов'язань щодо регуляторного та законодавчого наближення до ЄС у секторі

Відповідно до Пульсу Угоди²¹⁶, кінцевим терміном виконання Україною зобов'язань щодо гармонізації законодавства у секторі Поштових та кур'єрських послуг є грудень 2018 року. Постановою КМУ «Про виконання Угоди про асоціацію між Україною, з однієї сторони, та Європейським Союзом, Європейським співтовариством з атомної енергії і їхніми державами-членами, з іншої сторони»²¹⁷ від 25 жовтня 2017 р. № 1106 терміни на виконання завдань, у рамках адаптації законодавства з ЄС, були продовжені до грудня 2020 року, але на сьогодні нові строки також прострочені, а процес адаптації триває досі.

²⁰⁷ [https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:22014A0529\(01\)&from=EN](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:22014A0529(01)&from=EN)

²⁰⁸ https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/984_011#Text

²⁰⁹ https://www.civic-synergy.org.ua/wp-content/uploads/2018/04/Implementation-of-Association-Agreements-in-Georgia-Moldova-and-Ukraine_a-Comparative-Overview.pdf

²¹⁰ The EU's Association Agreements and DCFTAs with Ukraine, Moldova and Georgia: A Comparative Study

²¹¹ <https://www.ceps.eu/ceps-publications/mapping-out-scope-and-contents-dcftas-tunisia-and-morocco/>

²¹² https://ceas.europa.eu/archives/delegations/israel/documents/eu_israel/asso_agree_en.pdf

²¹³ [https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:22002A0515\(02\)&from=EN](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:22002A0515(02)&from=EN)

²¹⁴ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/HTML/?uri=OJ:L:2005:265:FULL&from=en>

²¹⁵ Agreement on the European Economic Area

²¹⁶ Пульс Угоди. Поштові та кур'єрські послуги

²¹⁷ Про виконання Угоди про асоціацію між Україною, з однієї сторони, та Європейським Союзом, Європейським співтовариством з атомної енергії і їхніми державами-членами, з іншої сторони

Затверджена в лютому 2018 року «Дорожня карта»²¹⁸ Стратегії імплементації положень директив ЄС у сфері поштових та кур'єрських послуг мала дати поштових виконанням євроінтеграційних зобов'язань. Наразі «Дорожня карта» - це основний програмний документ, що визначає план заходів для економічного розвитку сектору. Основною метою стратегії є запровадження режиму внутрішнього ринку в секторі Поштових та кур'єрських послуг шляхом адаптації національного законодавства до законодавства ЄС²¹⁹.

Втім залишається досі відкритим питання щодо забезпечення роботи незалежного регуляторного органу відповідно до вимог ЄС. У вересні 2021 р. у парламенті був зареєстрований новий проєкт Закону «Про Національну комісію, що здійснює державне регулювання у сферах електронних комунікацій, радіочастотного спектра та надання послуг поштового зв'язку» №6055 від 14.09.2021, який передбачає законодавче закріплення правового статусу регуляторного органу, його функцій і повноважень. Передбачено, що цей орган має стати правонаступником Національної комісії, що здійснює державне регулювання у сфері зв'язку та інформатизації (НКРЗІ) і що він здійснюватиме державне регулювання та державний нагляд у зазначених сферах.²²⁰ Разом з тим, важливим завданням залишається доопрацювання проєкту з метою забезпечення економічної, політичної та фінансової незалежності даного органу при ухваленні рішень.

За участі експертів ЄС розроблено законопроекти «Про поштовий зв'язок» (зареєстрований від 10.11.2020 № 4353) та «Про внесення змін до Кодексу України про адміністративні правопорушення щодо посилення відповідальності в галузі поштового зв'язку» (від 10.11.2020 № 4354)²²¹. Основною метою законопроекту «Про поштовий зв'язок» є²²²:

- Гармонізація українського законодавства із законодавством ЄС (запровадження Директиви №97/67/ЄС зі змінами, внесеними Директивами №2002/39/ЄС та № 2008/6/ЄС);
- Визначення чітких вимог для призначеного поштового оператора та універсальних послуг;
- Узаконення кур'єрських послуг;
- Введення електронного знаку оплати;
- Здійснення державного нагляду та моніторингу якості універсальних послуг поштового зв'язку.

Законопроект пройшов низку обговорень, були внесені зміни згідно з пропозиціями поштових операторів. Наразі проєкт Закону знаходиться на опрацюванні у профільному комітеті ВРУ²²³, оскільки, окремі положення законопроекту не відповідають зобов'язанням України у сфері європейської інтеграції та потребують доопрацювання з урахуванням висновку Антимонопольного комітету України щодо впливу його положень на конкурентне середовище²²⁴. Зокрема, були зауваження щодо питань ліцензування та засад надання універсальних послуг поштового зв'язку, обчислення собівартості загального обслуговування та стандартів якості для міжнародної кореспонденції, узгодження низки термінів, умов доступу до поштової мережі чи послуг, що надають у рамках універсальних послуг, положень щодо принципів встановлення тарифів та інше.

Отже, наразі не внесені відповідні зміни у національне законодавство згідно з Угодою про асоціацію. Україна тільки працює у напрямку адаптації власного законодавства із законодавством ЄС

²¹⁸ Про схвалення Стратегії імплементації положень директив Європейського Союзу у сфері послуг поштового зв'язку та кур'єрських послуг («Дорожньої карти»)

²¹⁹ Висновок комітету 31.03.2021 до проєкту Закону №4066

²²⁰ http://w1.c1.rada.gov.ua/pls/zweb2/webproc4_1?pf3511=72768

²²¹ Звіт про виконання угоди про асоціацію між Україною та європейським союзом 2015-2020

²²² <https://mtu.gov.ua/news/32374.html>

²²³ http://w1.c1.rada.gov.ua/pls/zweb2/webproc4_1?pf3511=70391

²²⁴ ВИСНОВОК щодо проєкту Закону України "Про поштовий зв'язок"

у секторі Поштових та кур'єрських послуг. Чинна версія законопроекту потребує змін, доопрацювання та узгодження із законодавством ЄС.

5. Основні бар'єри та обмеження для вітчизняного експорту до ЄС

Значними бар'єрами для нарощування експорту до ЄС для сектору Поштових та кур'єрських послуг є передусім внутрішні регуляторні та інфраструктурні обмеження. Загалом варто виділити такі стримувальні фактори:

• Слабкий прогрес щодо адаптації до ключового законодавства ЄС у секторі

Відповідно до Пульсу Угоди, наразі відсутній прогрес для значної частини необхідних для ухвалення нормативно-правових актів у секторі, більшість термінів прострочені²²⁵. Це підтверджується й оцінкою Європейської Комісії, яка у Звіті про хід імплементації Угоди про Асоціацію Україна-ЄС за 2020 рік²²⁶ відзначає затримки з прийняттям нормативно-правових актів у рамках зобов'язань щодо сектору Поштових та кур'єрських послуг. Наріжним каменем продовжує залишатись проєкт Закону України «Про поштовий зв'язок», оскільки він є рамковим документом для сектору і має сприяти наближенню українського законодавства із законодавством ЄС в рамках підготовки до отримання режиму внутрішнього ринку з ЄС.

• «Правовий вакуум» у визначенні ММПО, а також технічно незадовільний стан місць здійснення митних процедур

У червні 2015 року втратив чинності «Порядок визначення та обладнання місць міжнародного поштового обміну»²²⁷, що діяв з 2010 року. Це означає, що з 2015 року порядок регулювання та визначення ММПО ніяк не врегульовується законодавчо²²⁸, а їх функціонування знаходиться поза зоною контролю з боку державних органів²²⁹, що створює нерівнозначні умови для роботи учасників ринку.

Разом з тим, технічний стан частини ММПО та ЦСС є незадовільним, приміщення знаходяться у критичному стані, відсутня автоматизація процесів роботи складів. Місця приймання та сортування міжнародних відправлень потребують інвестицій для капітального ремонту, оптимізації та автоматизації процесів, а також для навчання та підвищення кваліфікації персоналу²³⁰.

• Тривалі процедури митного оформлення посилок, повільні темпи ІТ-реформування та цифровізації митниці

Митне оформлення посилок могло займати від одного дня до тижня залежно від завантаженості інспекторів митниці, що значно подовжує терміни доставки²³¹. Існує проблема в «комунікаціях» між митницею та поштовими операторами - оформлення відбувається на папері, відсутній аналіз ризиків, а на інспектора припадає близько 1200 відправлень на день²³².

²²⁵ Пульс Угоди. Поштові та кур'єрські послуги

²²⁶ Association Implementation Report on Ukraine, 2020

²²⁷ <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0138-10#Text>

²²⁸ <https://www.kmu.gov.ua/news/248590649>

²²⁹ <https://biz.nv.ua/ukr/experts/kontrabanda-poshti-v-ukrajini-chomu-ne-potribno-zvolikati-z-reformami-50028879.html>

²³⁰ Інтерв'ю з М. Нефьодовим

²³¹ <https://ua.interfax.com.ua/news/telecom/752946.html>

²³² IT Transformation Project Review

Неавтоматизовані процеси та відсутність інтеграції електронних систем між Держмитслужбою та поштовими операторами залишають можливості для корупції²³³, ризики перевезення контрабанди та загальне сповільнення процесу проходження відправлень через кордон. В умовах постійного зростання обсягів транскордонної електронної комерції ця проблема набуває все більшого значення.

У межах проекту цифрової трансформації митниці було заплановано, що у результаті більшість відправлень буде формуватися автоматично. Реліз нових технологічних процесів був запланований на травень 2021 року, однак не відбувся досі.

Станом на серпень 2021 року, за інформацією АТ «Укрпошта», ряд процесів,²³⁴ спрямованих на взаємодію між митницею та поштовим оператором, все ще відбувається за допомогою паперового документообігу, не автоматизовано та без інтеграції у електронні системи Держмитслужби²³⁵.

Висновки та рекомендації

Процес наближення вітчизняного законодавства до законодавства ЄС відповідно до Угоди про асоціацію з ЄС у рамках сектору Поштових та кур'єрських послуг залишається складним та повільним. Наразі Україною були прострочені більшість термінів за зобов'язаннями в секторі, більша частина законодавчої роботи залишається заблокованою через тривалий процес ухвалення базового закону «Про поштовий зв'язок». Іншим викликом є відсутність автоматизованих процесів обміну даними між поштовими операторами, експрес-перевізниками та митницею, що значно гальмує міжнародні пересилання, а також створює середовище для процвітання сірого імпорту.

На основі проведених консультацій з учасниками ринку та експертами, з метою сприяння експорту вітчизняних Поштових та кур'єрських послуг на ринок ЄС та інтеграції у внутрішній ринок ЄС рекомендується:

- ***Доопрацювання та ухвалення проекту Закону України “Про поштовий зв'язок”, а також актуалізація зобов'язань України щодо наближення законодавства до законодавства ЄС шляхом оновлення Додатку XVII-4, запровадження системи моніторингу виконання Додатка XVII-4***

Ухвалення рамкового законодавства розблокує процес підготовки та імплементації ряду нормативно-правових актів, необхідних для подальшого виконання Україною зобов'язань із наближення законодавства до законодавства ЄС у секторі Поштових та кур'єрських послуг та отримання режиму внутрішнього ринку з ЄС.

Також важливо визначити зі стороною ЄС ***майбутній формат взаємного надання та функціонування режиму внутрішнього ринку у секторі Поштових та кур'єрських послуг і поступової інтеграції у внутрішній ринок ЄС*** на практиці, зокрема що стосується таких питань, як надання універсальних послуг, оподаткування тощо.

²³³ <https://customs.gov.ua/en/news/novini-20/post/ievgenii-ientis-zvernennia-do-mitnitsi-maie-zalishati-po-sobi-priiemne-vidchuttia-vid-roboti-dobre-nalagodzhenogo-mekhanizmu-199>

²³⁴ Матеріали надані АТ «Укрпошта»

²³⁵ Матеріали надані АТ «Укрпошта»

- **Суттєве посилення юридичних та технологічних вимог до ММПО та ЦСС, а також покращення якості наданих послуг**

Оновлення застарілих або розробка нових нормативно-правових актів необхідна для подолання «правового вакууму» у визначенні контролю місць здійснення митних процедур з боку державних органів. Водночас залучення інвестицій сприятиме покращенню технічного стану приміщень, підвищенню кваліфікації робітників, закупці сучасного обладнання, що дозволить оптимізувати процеси та підняти якість послуг, що надаються.

- **Завершення ІТ-реформування та цифровізації митниці, автоматизація процесів обміну даними та інтеграція електронних систем між поштою та митницею**

Введення цифрового обліку дозволить ідентифікувати отримувачів та впровадити комплексні безпекові інструменти контролю сірого імпорту²³⁶. Автоматизація процесів обміну даними та інтеграція електронних систем між митницею та поштовими операторами та експрес-перевізниками сприятиме:

- пришвидшенню всіх процесів проходження відправлення через кордон, відповідно потенційне збільшення експорту та імпорту товарів з ЄС;
- подоланню корупції;
- зменшенню ризику провезення контрабанди.

- **Переведення усіх процесів поштових операторів та експрес-перевізників у електронний формат, відповідна зміна нормативно-правової бази, підписання митницею міжвідомчих угод з великими онлайн маркетплейсами інших країн**, що б дозволило впровадити спрощені процедури купівлі та продажу, післяплати товарів/посилок, зокрема онлайн списання митних зборів та ПДВ при оформленні товару, а також сприяло б розвитку транскордонної електронної комерції (зокрема, сегменту B2C – бізнес-споживач). Це призведе до істотного спрощення процедури оформлення відправлень, скорочення часу проходження митного контролю та терміну доставки відправлень.

З 1 липня 2021 року введений спрощений режим оформлення відправлень до країн ЄС. Зокрема, ключові маркетплейси, такі як Etsy, eBay, Wish, Amazon і інші, самостійно нараховують ПДВ на проданий товар, який відправляється в Європу, і безпосередньо розраховуються з податковими органами країн доставки. Значне спрощення відбулося для усіх посилок в напрямку до Європи з товарами вартістю до 150 євро, які пройшли правильне оформлення. Для них розмитнення займатиме кілька секунд, тоді як раніше митне оформлення посилок могло займати від одного дня до тижня залежно від завантаженості інспекторів митниц.²³⁷

²³⁶ IT Transformation Project Review

²³⁷ <https://ukrposhta.ua/ua/news/57396-z-1-lipnja-2021-roku-ukrainski-pidprimci-otrimujut-sproshenij-rezhim-dostavki-posilok-do-krain-s>

3.5. Комп'ютерні послуги

1. Роль сектору для торгівлі та економіки України

Наявні аналітичні огляди визначають внесок ІТ до економічного розвитку України на рівні 4% ВВП і значення галузі постійно зростає. Українські ІТ-компанії в основному спеціалізуються на управлінні даними, телекомунікаціях, хмарах, іграх, електронній комерції, засобах масової інформації, фінансових технологіях, охороні здоров'я та ін. За типами діяльності, більшість українських ІТ-компаній працює у сфері аутсорсингу та аутстафінгу (54%)²³⁸, в той час, як менше третини залучено у розробці продуктів. В Україні налічується 16 ІТ-кластерів, найбільш значні з яких розташовані у Львові, Харкові, Києві, Дніпрі, Луцьку, Івано-Франківську, Чернігові, Черкасах.

Комп'ютерні послуги є ключовим видом діяльності у секторі Інформації та телекомунікації. У 2019 році внесок цього виду послуг у загальний обсяг реалізованих послуг сектору склав більш ніж половину, а саме 54% (або 180,4 млрд грн). Водночас додана вартість (за витратами виробництва суб'єктів господарювання) у 2019 році склала 65,8 млрд грн. Кількість суб'єктів господарювання у секторі Комп'ютерних послуг зросла у порівнянні з 2013 роком на 97,7 тис. одиниць (або на 174,5%) та за підсумками 2019 року становила 153,7 тис., з яких 96,0% становлять ФОПи. Це складає 74,6% усіх суб'єктів господарювання у секторі Інформація та телекомунікації та 7,9% загальної кількості суб'єктів господарювання в економіці. У свою чергу, кількість зайнятих працівників в порівнянні з 2013 роком зросла на 115,4% та становить 195,3 тис. осіб за підсумками 2019 року.

Експорт Комп'ютерних послуг посідає перше місце за обсягами експорту до ЄС у секторі Послуг у сфері телекомунікацій, комп'ютерних та інформаційних послуг. В структурі загального експорту послуг до ЄС Комп'ютерні послуги у 2020 році становили 24,2%. Середні річні темпи зростання експорту Комп'ютерних послуг до ЄС прискорились з 6,9% (у 2013-2015) до 38% (у 2017-2020). В результаті експорт Комп'ютерних послуг до ЄС у 2020 році досягнув 1,1 млрд дол. США, що у 2,8 раза або на 700 млн дол. США більше обсягів 2013 року. Загальний експорт вітчизняних Комп'ютерних послуг до Світу також зростає швидкими темпами (у 2,5 раза у порівнянні з 2013 роком) і у 2020 році перевищив 2,3 млрд дол. США. Разом з тим, імпорт Комп'ютерних послуг з ЄС до України за підсумками 2020 року склав 231,3 млн дол. США, що на 34% більше показника 2013 року.

Загалом оцінений рівень експортної орієнтованості для сектору Комп'ютерних послуг є найвищим та становить 22,6%. Роль ринку ЄС для сектору є значною і поступово зростає, адже понад 40% вітчизняного експорту Комп'ютерних послуг спрямовується на ринок ЄС (46% у 2020 р. vs 41% у 2013). Після початку дії ПВЗВТ відбулося незначне збільшення ролі України в імпорті Комп'ютерних послуг до ЄС - з 0,43% у 2013-2015 роках до 0,46% у 2016-2018 роках.

До найбільших постачальників комп'ютерних послуг відносяться:

- **EPAM Systems.** Американська ІТ-компанія, виробник замовного програмного забезпечення, фахівець з консалтингу, резидент Білоруського парку високих технологій. Штаб-квартира компанії розташована у Ньютауні, а її відділення представлені у 25 країнах світу.
- **GlobalLogic Україна.** ІТ-компанія, що займається створенням програмних продуктів. Налічує понад 16000 працівників у Аргентині, Великій Британії, Ізраїлі, Індії, Китаї, Польщі, Словаччині, США, Україні, Хорватії, Чилі та Швеції. Головний офіс GlobalLogic знаходиться у Сан-Хосе (Каліфорнія, США). Компанія займається розробкою програмних продуктів у таких сферах як цифрові медіа та телекомунікації, автомобільні технології, охорона здоров'я,

²³⁸ <https://drive.google.com/file/d/1hgoJ5n553xJbi6n6X0wwR9sRJWzdMiFU/view>

фінанси, роздрібна торгівля та електронна комерція. Український підрозділ GlobalLogic (англ. GlobalLogic Ukraine) має офіси в Києві, Харкові, Львові, Миколаєві, співпрацює з більш ніж 5000 розробниками в Україні.

- **Infopulse Ukraine.** Міжнародна компанія з розробки програмного забезпечення, ІТ операцій та аутсорсингу ІТ зі штаб-квартирою в Києві. Компанія налічує понад 2 000 спеціалістів у центрах розробки програмного забезпечення, продажу та філіях у 10 країнах Західної та Східної Європи.
- **Intellias.** Компанія об'єднує понад 2000 розробників у Львові, Києві, Одесі, Харкові, Івано-Франківську та Кракові. Також Intellias представлена у Німеччині, Ізраїлі, США, Саудівській Аравії та Об'єднаних Арабських Еміратах.
- **Netcracker Technology.** Дочірня компанія корпорацій NEC, що спеціалізується на створенні, впровадженні та супроводі системи підтримки операцій, системи підтримки бізнесу, а також рішень із віртуалізацією для операторів зв'язку, великих підприємств та державних установ. Рішення та послуги компанії впроваджуються у більш ніж 250 замовників у всьому світі. «Netcracker Technology» надає послуги у сферах професійного обслуговування та управління телекомунікаційними процесами. Штаб-квартира знаходиться в США, місті Волтем, передмістя Бостона, штат Массачусетс. Дата-центри компаній знаходяться в США, Індії, Україні, Білорусі, Росії, Ізраїлі та Латвії.

2. Огляд торговельних обмежень у секторі Комп'ютерних послуг в країнах ЄС

Для визначення, наскільки обмежувальними є торговельні режими країн ЄС для сектору Комп'ютерних послуг, ми використовували дані Індексу обмежень торгівлі послугами (Services Trade Restrictiveness Index (далі STRI) Організації економічного співробітництва та розвитку (ОЕСР/ОЕСД) для цього сектору (всього 23 країни ЄС²³⁹). Цей індекс є інструментом щорічного моніторингу ОЕСР основних регуляторних змін, що впливають на торгівлю у різних секторах послуг (див. Додаток 1). Методологія ОЕСР для STRI показує загальний рівень обмежень торговельних режимів країн ЄС незалежно від країни-імпортера послуг, при цьому українські експортери можуть отримувати більш преференційні умови на ринках ЄС у рамках ПВЗВТ щодо доступу на ринок та національного режиму.

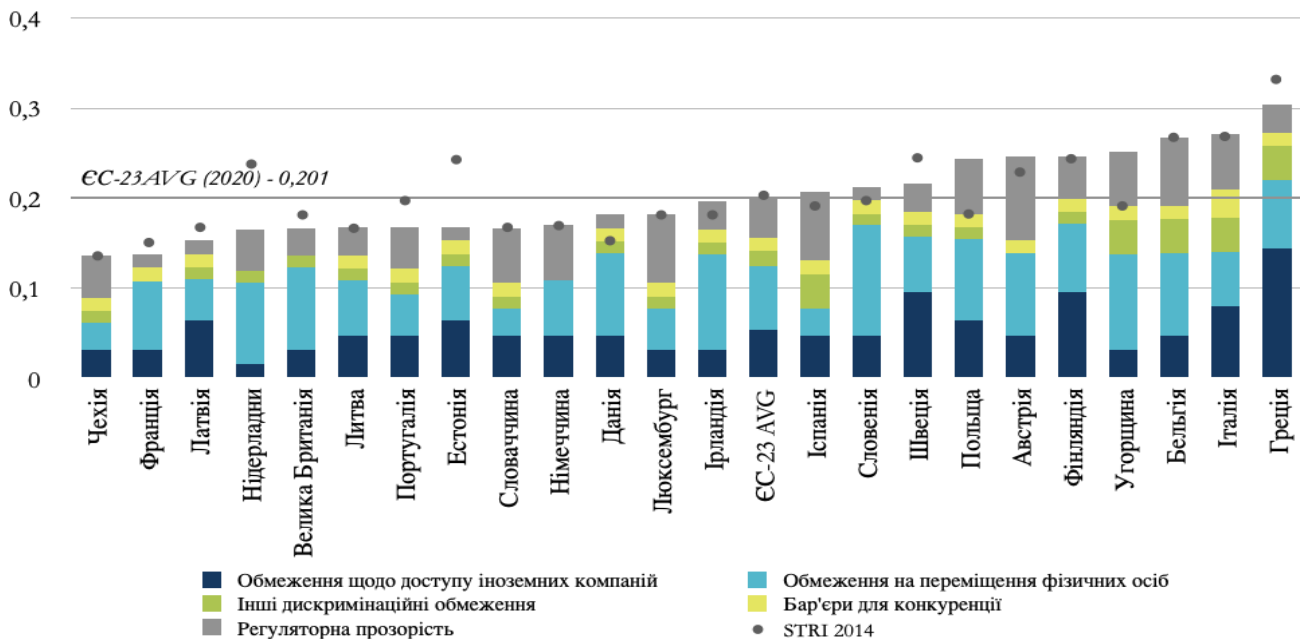
У 2020 році значення індексу для сектору Комп'ютерних послуг для 23 країн-членів ЄС знаходилося в межах від 0,14 до 0,30. До п'яти економік з найкращими регуляторними показниками у секторі Комп'ютерних послуг увійшли Чехія, Франція, Латвія, Нідерланди та Литва. Водночас 10 з 23 країн мають показник STRI для цього сектору на рівні вищому за середнє значення для країн-членів ЄС. Найбільш обмежувальне регуляторне середовище у секторі Комп'ютерних послуг серед даних країн ЄС має Греція, Італія та Бельгія. У порівнянні з 2014 роком найбільший прогрес (лібералізація) регуляторного режиму відбувся у Нідерландах та Естонії, водночас в Польщі та Угорщині умови торгівлі, навпаки, стали більш обмежувальними. Ще для 7 країн рівень регуляторних обмежень у секторі Комп'ютерних послуг залишився незмінним у порівнянні з 2014 роком (Рисунок 3.6).

У результаті в даному секторі всі країни так чи інакше обмежують доступ до ринку для фізичних осіб, 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 27% формують Обмеження щодо доступу іноземних компаній та 23% Регуляторна прозорість. Ще 8% припадає на Інші дискримінаційні обмеження, серед яких - пільгові заходи для місцевих постачальників та обмеження недискримінаційного доступу до

²³⁹ Індекс STRI ОЕСР включає 23 країни ЄС, які одночасно є членами ЄС та входять до ОЕСР.

державних закупівель для партнерів у рамках ЗВТ та угоди СОТ про державні закупівлі. Найменший внесок у середнє значення індексу формують Бар'єри для конкуренції (7%).

Рисунок 3.6 Індекс STRI у секторі Комп'ютерних послуг для країн-членів ЄС, 2020



Джерело: ОЕСР

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

Обмеження на переміщення фізичних осіб у секторі Комп'ютерних послуг є найбільш обтяжливими у Словенії, Ірландії та Угорщині, водночас Обмеження щодо доступу іноземних компаній - у Греції, Швеції та Фінляндії²⁴⁰.

3. Зобов'язання ЄС та України щодо лібералізації взаємного доступу на ринок у рамках ПВЗВТ

Зобов'язання ЄС включають:

ЄС лібералізував для України умови для заснування підприємницької діяльності та транскордонне надання комп'ютерних та пов'язаних з ними послуг у Режимі 1,2,3, які були нелібералізовані чи обмежені для деяких членів ЄС у рамках ГАТС. А також частково лібералізував (із застереженнями) умови в'їзду та тимчасового перебування в ЄС фізичних осіб з України, які надають ці послуги, а саме постачальників договірних послуг та незалежних фахівців (Режим 4 ГАТС). Зокрема:

Заснування підприємницької діяльності (Режим 3 ГАТС). Комп'ютерні послуги не включені у Додаток XVI-A, для цих послуг ЄС взяв зобов'язання з лібералізації умов заснування підприємницької діяльності для українських компаній (тобто надання українським компаніям національного режиму та режиму найбільшого сприяння) без жодних секторальних застережень. Разом з тим, можуть застосовуватися горизонтальні застереження на рівні ЄС та окремих країн-членів ЄС щодо заснування підприємницької діяльності (див. Розділ 1).²⁴¹

²⁴⁰ <https://www.oecd.org/trade/topics/services-trade/documents/oecd-stri-sector-note-computer.pdf>

²⁴¹ https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/984_a11#n8

Транскордонне надання послуг (*Режим 1 та 2 ГАТС*). ЄС включив комп'ютерні послуги до переліку секторів (Додаток XVI-B), які повністю підлягають лібералізації щодо транскордонного надання послуг (Режими 1 та 2) без секторальних застережень щодо доступу на ринок ЄС та національного режиму.

Тимчасове перебування за кордоном фізичних осіб, які надають послуги (*Режим 4 ГАТС*). Комп'ютерні та пов'язані з ними послуги входять до переліку секторів, для яких ПВЗВТ передбачає **лібералізацію сторонами в'їзду та тимчасового перебування (до 6 місяців) постачальників договірних послуг** (Стаття 101 Угоди про асоціацію) **та незалежних фахівців** (Стаття 102) відповідно до умов та застережень сторін, зазначених у цих статтях та Додатках XVI-C та XVI-F.

Зокрема, для **постачальників договірних послуг** ці умови включають: наявність договору (фізичні особи повинні бути залучені до надання послуг на тимчасовій основі як працівники юридичної особи, яка підписала договір про надання послуг на термін, що не перевищує 12 місяців), стаж роботи за спеціальністю не менше 3 років, відповідна освіта або кваліфікація, ін. (Стаття 101). Для **незалежних фахівців** ці умови включають: надання послуг на тимчасовій основі у якості самозайнятих осіб, зареєстрованих на території іншої Сторони, наявність договору про надання послуг на період, що не перевищує 12 місяців, досвід роботи за спеціальністю не менше 6 років, ін. (Стаття 102).

Разом з тим, окремі країни-члени ЄС включили низку застережень щодо в'їзду та перебування постачальників договірних послуг та незалежних фахівців з України у сфері Комп'ютерних та пов'язаних з ними послуг – Таблиця 3.2. Зокрема, ці застереження здебільшого включають вимогу щодо підтвердження економічної необхідності для індивідуальних спеціалістів.

Таблиця 3.2. Застереження країн-членів ЄС щодо в'їзду та тимчасового перебування постачальників договірних послуг та незалежних фахівців з України у сфері Комп'ютерних та пов'язаних з ними послуг

Комп'ютерні та пов'язані з ними послуги (СРС 84)	EE, EL, FR, IE, LU, MT, NL, PL, PT, SI, SE: Немає. ES, IT: Підтвердження економічної необхідності для індивідуальних спеціалістів. LV: Підтвердження економічної необхідності для постачальників договірних послуг. BE: Підтвердження економічної необхідності для індивідуальних спеціалістів. DK: Підтвердження економічної необхідності за виключенням перебування протягом до трьох місяців постачальників договірних послуг. AT, DE, BG, CY, CZ, FI, HU, LT, RO, SK, UK: Підтвердження економічної необхідності. HR: Вимога щодо проживання для постачальників договірних послуг. Не зв'язані для індивідуальних спеціалістів.
--	---

Джерело: Додаток XVI-C

Зобов'язання України

У рамках ПВЗВТ Україна повністю лібералізувала без застережень доступ на ринок та надання національного режиму для комп'ютерних послуг з ЄС у Режимах 1,2,3, а також без застережень щодо тимчасового перебування постачальників договірних послуг та незалежних фахівців у Режимі 4.

4. Зобов'язання України щодо регуляторного та законодавчого наближення в рамках Угоди про асоціацію

Угода про асоціацію не передбачає спеціальних зобов'язань щодо наближення законодавства у секторі ІТ/ комп'ютерних послуг.

5. Основні бар'єри та обмеження для вітчизняного експорту до ЄС

Галузь ІТ в Україні демонструє динамічний розвиток протягом останніх років. Проте існують проблеми, які стримують її розвиток та потенційно можуть призвести до скорочення експорту послуг у майбутньому. Ключовими проблемами є внутрішні проблеми, які можна класифікувати на дві групи: (а) секторальні аспекти та (б) національні проблеми бізнес-середовища та захисту прав громадян та бізнесу.

Перша група включає фактори, пов'язані з наявністю висококваліфікованої робочої сили та її економічною конкурентоспроможністю. Станом на 2020 рік, можна констатувати, що українській індустрії ІТ не вистачає кваліфікованих спеціалістів і попит на послуги значно перевищує пропозицію робочої сили (особливо у сегменті найбільш досвідчених розробників та управлінців)²⁴². Відповідно, така ситуація на ринку призводить до здорожчання послуг спеціалістів, що, надалі, вплине на конкурентні позиції України у порівнянні з іншими країнами.

Друга група факторів включає інституційні проблеми, які, в цілому, характерні для України як для держави. Серед цих проблем ключовими є: низький рівень забезпечення верховенства права, непередбачуваність податково-економічної політики (намагання збільшити податкові зобов'язання галузі) та нестабільна політична ситуація загалом. Те, що підприємці зазнають тиску та те, що вони неспроможні захистити свої права у судах, призводить до ситуацій, коли бізнес надає перевагу реєстрації компаній в інших країнах.

Окремим питанням є забезпечення прав інтелектуальної вартості. Україна стабільно потрапляє до переліку країн з найбільшим споживанням піратського продукту у різних сферах – від відеоматеріалів та музики до книг та програмного забезпечення. За даними аналітичного центру Muso, у 2019 році Україна стала сьомою у світі за кількістю відвідувань піратських сайтів²⁴³.

Українські компанії використовують практику роботи через юридичних осіб, зареєстрованих у США та країнах ЄС, які забезпечують зручні податкові режими, високий рівень захищеності фінансових ресурсів, високу якість судової системи, а також специфічні речі, такі як можливість використовувати електронне резидентство в Естонії²⁴⁴.

Законодавчі обмеження є основними причинами відмови від реєстрації в Україні: бюрократичні обмеження щодо приймання платежів, неможливість обробляти невеликі та численні платежі та додати з AppStore та інших сайтів, відсутність електронних грошей, а також відсутність PayPal або подібної платіжної системи, відсутність планування перевірок, обмежений захист прав інтелектуальної власності, складні процеси управління компанією тощо.

Крім того, експортери сектору вказували на такі фактори на ринку ЄС, що певним чином стримують доступ до ринку ЄС. До найбільш значущих можна віднести:

- **Обмеження щодо доступу іноземних компаній:** Менеджери компаній, мають бути громадянами або резидентами країн ЄС; Складні процедури трансферу капіталу та інвестицій;

²⁴² <https://biz.nv.ua/ukr/experts/visoka-zarplata-i-deficit-kadriv-shcho-vidbuvayetsya-v-it-sferi-priamo-zaraz-novini-ukrajini-50150546.html>

²⁴³ <https://ain.ua/en/2019/04/17/ukraine-visits-to-pirate-websites-report/>

²⁴⁴ <https://e-resident.gov.ee/>

Застосування тесту економічних потреб щодо надання доступу до ринку²⁴⁵; Норми та правила виконання робіт, Регулювання транскордонних інформаційних потоків.

- **Обмеження щодо переміщення робочої сили:** процедура визнання кваліфікації, отриманої за кордоном.
- **Інші дискримінаційні заходи:** іноземним постачальникам надається менше пільг, що стосуються податків та субсидій.
- **Прозорість нормативного регулювання:** Проблеми з отриманням інформації щодо змін у нормативному регулюванні, тривалий період для завершення всіх обов'язкових процедур реєстрації компанії, висока вартість виконання всіх офіційних процедур, необхідних для реєстрації компанії та їх велика кількість, тривалий період та велика кількість документів, необхідних для оформлення багаторазової робочої візи (у випадку необхідності направлення спеціаліста до ЄС).

Висновки та рекомендації

Цей ринок є достатньо лібералізованим і відкритим, що створює можливості для 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). З метою сприяння експортній діяльності у секторі важливо впроваджувати заходи, спрямовані на покращення внутрішнього бізнес-середовища.

З метою сприяння експорту вітчизняних Комп'ютерних послуг рекомендується:

- **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 використанням 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 власності²⁴⁶.** В Україні значною залишається поширеність піратства, у тому числі у сфері програмного забезпечення. Така ситуація є додатковою причиною, яка примушує українські компанії реєструватися за кордоном та реєструвати там права інтелектуальної власності.

²⁴⁵ Тест економічних потреб (economic needs test) є тест, який зумовлює доступ до ринку при виконанні певних економічних чи трудових критеріїв.

²⁴⁶ <https://me.gov.ua/Documents/Download?id=6deb0289-40af-41ab-91eb-ce7f8d298fc4>

Додаток 1. Індекс обмежень торгівлі послугами ОЕСР

Індекс обмежень торгівлі послугами ОЕСР (OECD Services Trade Restrictiveness Index (далі STRI)) є інструментом щорічного моніторингу регуляторних змін, які впливають на торгівлю у 48 країнах та 22 ключових секторах послуг. ОЕСР розраховує цей індекс з 2014 року.

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 ринки²⁴⁷.

STRI охоплює п'ять регуляторних блоків²⁴⁸:

- *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.

²⁴⁷ <https://www.oecd.org/trade/topics/services-trade/documents/oecd-stri-policy-trends-up-to-2020.pdf>

²⁴⁸ <https://doi.org/10.1787/5jlz9z022plp-cn>

У рамках даного дослідження до уваги беруться результати індексу для 23 країн ЄС, включених до індексу - вони одночасно є членами ЄС та входять до ОЕСР.²⁴⁹ Методологія STRI дозволяє показати особливості й трансформації режимів торгівлі послугами, які застосовуються різними країнами ЄС і визначити спільні тенденції та відмінності цих режимів. Це важливо, щоб розуміти, з якими регуляторними вимогами та обмеженнями можуть стикатися українські експортери послуг на ринках країн ЄС та як ці вимоги й обмеження змінювалися протягом останнього часу. Методологія STRI показує загальний рівень обмежень торговельних режимів країн ЄС незалежно від країни-імпортера послуг, при цьому українські експортери можуть отримувати більш преференційні умови на ринках ЄС у рамках ПВЗВТ, а саме щодо доступу на ринок та національного режиму.

За підсумками 2020 року до п'яти економік з найкращими регуляторними показниками серед країн ЄС (загальний індекс STRI для усіх секторів послуг) увійшли: Чехія, Нідерланди, Латвія, Велика Британія, Литва. Однак майже половина економік (10 з 23) мають показник STRI на рівні вищому за середнє значення для країн-членів ЄС. Найбільш обмежувальний режим серед даних країн ЄС має Греція, Польща та Італія. У порівнянні з 2014 роком найбільший прогрес (лібералізація) регуляторного режиму відбувся в Естонії, Греції та Швеції, водночас в Угорщині та Польщі умови торгівлі послугами, навпаки, стали більш обмежувальними (Рисунок 1).

Наприклад, Естонія, яка найбільше лібералізувала регуляторне середовище у порівнянні з 2014 роком: було збільшено тривалість перебування для внутрішньокорпоративно переведених працівників з 24 до 36 місяців у 2017 році, а у 2018 році - і для незалежних надавачів послуг з 24 до 60 місяців. Водночас у Греції у 2019 році були скасовані заходи контролю за капіталом, які обмежували вільний рух коштів та валютні операції.

З іншого боку, в Угорщині, де умови торгівлі послугами у порівнянні з 2014 роком стали більш обмежувальними, з 2015 року почали діяти квоти на дозволи на роботу для фізичних осіб, які не мають громадянства ЄС та тимчасово подорожують до Угорщини. А з 2019 року почав діяти новий Закон про контроль за іноземними інвестиціями, що загрожують національній безпеці Угорщини, яким було встановлено процедуру перевірки інвесторів на відповідність інтересам національної безпеки для певних видів діяльності.

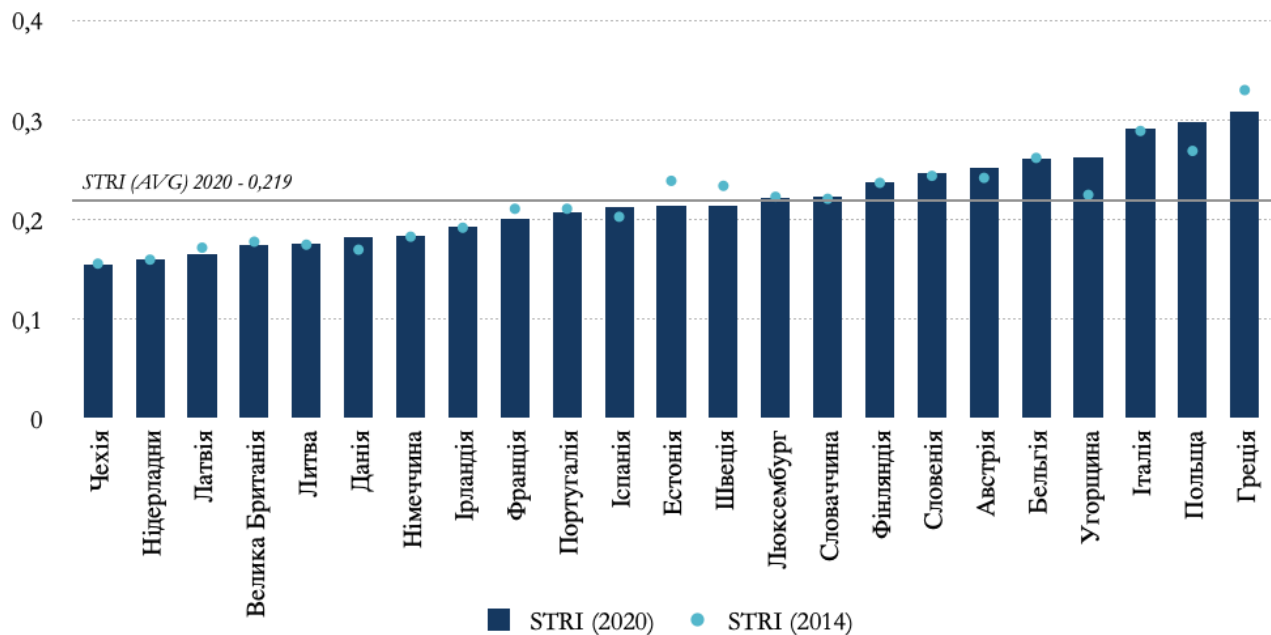
У Польщі, у свою чергу, в цей період було запроваджено квоти на фізичних осіб, які прагнуть тимчасово надавати послуги як внутрішньокорпоративно переведених працівників, постачальників договірних послуг і незалежних фахівців. Також у 2018 році в Польщі був запроваджений механізм перевірки інвестицій - Законом про контроль певних інвестицій була встановлена вимога отримання попереднього дозволу від профільного міністра перед безпосереднім придбанням акцій польських компаній у стратегічних секторах²⁵⁰.

²⁴⁹ Україна наразі не входить до даного індексу.

²⁵⁰ <https://www.oecd.org/trade/topics/services-trade/documents/oecd-stri-policy-trends-up-to-2020.pdf>

Законодавчі зміни на рівні ЄС впливають на регуляторні режими окремих країн ЄС щодо торгівлі послугами та іноземних інвестицій. Європейський Союз 19 березня 2019 р. ЄС ухвалив Регламент (ЄС) № 2019/452, що встановлює рамки для перевірки прямих іноземних інвестицій в ЄС з міркувань безпеки чи громадського порядку. Регламент не встановлює єдиного для ЄС механізму перевірки, а передбачає, що держави-члени можуть застосовувати механізми для перевірки прямих іноземних інвестицій. Регламент встановлює основні вимоги, яких повинні дотримувати держави-члени, включаючи прозорість та недискримінацію, захист конфіденційної інформації та правовий контроль. Відповідно, країни ЄС розробили та запровадили механізми перевірки інвестицій на національному рівні.²⁵¹

Рисунок 1. Загальний індекс STRI для країн-членів ЄС, 2020 та 2014 рр.



Джерело: ОЕСР

²⁵¹ <https://www.oecd.org/trade/topics/services-trade/documents/oecd-stri-policy-trends-up-to-2020.pdf>