

УДК 341.9.01

DOI <https://doi.org/10.33216/2218-5461/2023-45-1-76-85>

МІЖНАРОДНА ТОРГІВЛЯ У СФЕРІ ТРАНСПОРТНИХ ПОСЛУГ: ОСОБЛИВОСТІ ПРАВОВОГО РЕГУЛЮВАННЯ

Матвєєва А. В., Панченко В. В.

GUARANTEES WHEN IMPLEMENTING SPECIAL ECONOMIC REGIMES: RECONSIDERING APPROACHES TO UNDERSTANDING

Matvieieva A. V., Panchenko V.V.

Стаття присвячена визначенню особливостей та характерних тенденцій розвитку сфери послуг за останні роки. Досліджено динаміку міжнародної торгівлі послугами за географічною структурою та типами розвитку країн. Встановлено, що ринок послуг є найбільш перспективним сьогодні в умовах рівного доступу та повсякчасної глобалізації. Окреслено перспективи розвитку торгівлі послугами в сучасних умовах глобалізації ринків.

Авторками наголошується на важливості аналізу ринку транспортних послуг, визначено його сегменти, інфраструктуру та особливості правового регулювання. Аналіз експертних висновків та дослідження праць науковців дало підстави зробити висновки, що транспортний сектор України є досить перспективним для його подальшого розвитку та включення до міжнародної транспортної системи. Запропоновано певні кроки щодо поєднання ринку транспортних послуг, надано пропозиції щодо зміни законодавства.

Ключові слова: міжнародна торгівля, ринок послуг, ринок транспортних послуг, транспортні послуги.

Висвітлення проблеми в загальному вигляді і її зв'язок із важливими науковими практичними завданнями. Ринок послуг становить понад дві третини світової економіки, тож послуги розповсюджуються як всередині країни походження, так і за її кордонами, що сприяє технологічному прогресу та збільшенню мобільності населення. Останніми роками країни, що розвиваються, розглядають торгівлю послугами як засіб для подолання внутрішнього дефіциту поставок і для диверсифікації та збільшення експорту. Будь-яка країна може скористатися торговим потенціалом послуг, але не кожна може стати центром послуг у різних секторах.

Сьогодні ринок послуг стає одним із перспективних секторів світового ринку. У структурі платіжних балансів окремих країн частка сфери послуг становить близько 20 %, а сама вона стає найбільшим реципієнтом міжнародних інвестицій.

Проблема правового забезпечення надання транспортних послуг на міжнародному транспортному ринку зумовлена багатьма прогалинами як законодавстві в цілому, так і у фрагментарності уніфікації міжнародно-правових норм у цій сфері. До того ж специфіка самої сфери міжнародних перевезень, а саме поділ ринку на різні види транспорту, їх абсолютну несхожість між собою та відпо-

відно на складності правового регулювання, вимагає більш детального їх аналізу та надання пропозицій щодо переосмислення стратегії розвитку транспортного сектору України з метою включення його до міжнародного ринку торгівлі транспортними послугами.

Аналіз останніх досліджень і публікацій, у яких започатковано вирішення даної проблеми та на які спирається автор. Проблематика функціонування ринку міжнародної торгівлі послугами активно висвітлюється у вітчизняній та світовій економічній літературі. Зокрема, вченими І. Ляшко, О. Єременко досліджено тенденції розвитку та механізми регулювання міжнародної торгівлі послугами в умовах глобалізації. Т. Камінська розглядає місце України у міжнародній торгівлі послугами, Ю. Чириченко обґрунтовує відповідність результатів зовнішньої торгівлі послугами цілям розвитку тисячоліття з використанням синергетичної парадигми, А. Філіпенко висвітлює особливості міжнародного регулювання торгівлі послугами. Питанням надання транспортних послуг присвячені праці вітчизняних вчених: Абрамова А.П., Бакаєва О.О., Белова І.В., Гурнака В.М., Дмитрієва В.А., Загорулько В.М., Зайончика Л.Г., Кутаха Л.А, Кулаєва Ю.Ф., Котлубая М.І., Котлубая О.М., В.М. Лівшиця, М.В. Макаренко, А.В. Матвєєвої, А.А. Мітаїшвілі, І.В. Морозової, В.О. Персіанова, О.П. Петрова, М.Т. Примачова, Н.К. Роздобудько, Е.М. Сича, Т.С. Хачатурова, Ю.М. Цветова, В.Г. Чекаловца, Б.І. Шафіркіна, В.Г. Шинкаренко та інших.

Виділення невіршених раніше частин загальної проблеми, котрим присвячується означена стаття. Низка вчених (як юристів, так і економістів) займалися аналізом процесів міжнародної торгівлі транспортними послугами. Проте сьогодні, після цілої низки світових економічних криз, і особливо в умовах повномасштабної війни в Україні

перед світовою спільнотою постають нові виклики та загрози забезпечення безпеки транспортних шляхів. Вони потребують якнайшвидшого вирішення через суттєві ризики надовго змістити географію перевезень в обхід України.

Формулювання цілей та завдань статті. Метою статті є визначення особливостей і ключових тенденцій розвитку міжнародної торгівлі транспортними послугами у сучасних умовах та визначення шляхів уніфікації законодавства у транспортній сфері. Основними завданнями, які ставили перед собою авторки, є: аналіз стану правового забезпечення міжнародної торгівлі послугами, вивчення наукових доробок у сфері правового забезпечення функціонування міжнародного ринку транспортних послуг, його сегментів та інфраструктури, а також визначення шляхів уніфікації законодавства у цій сфері.

Виклад основного матеріалу дослідження з повним обґрунтуванням отриманих наукових результатів. Міжнародні організації здебільшого висвітлюють проблеми та тенденції в торгівлі послугами. Так, наприклад, Всесвітня організація торгівлі (WTO) публікує щорічні збірники World Trade Report [1] і World Trade Statistical Review [2], Всесвітній економічний форум (WEFORUM) випускає Global Value Chain Policy Series: Services [3]. Крім того, OECD і UNCTAD видають серії репортів OECD Services Trade Restrictiveness Index: Policy trends up to 2020 [4] і International Trade in Services 2019 – Annual [5] відповідно.

На сьогодні транспортні послуги є дуже важливою частиною механізму передачі продукції та перевезення пасажирів і робочої сили, яка дозволяє здійснювати товарообіг між континентами та переміщення людських ресурсів для подальшого розвитку країн світу. Сучасна система транспортних послуг – це складний комплекс різноманітних послуг,

а також правил, принципів та закономірностей їх надання, який забезпечує нормальну роботу міжнародної транспортної системи. Вона має як позитивні, так і негативні особливості, які впливають на процеси переміщення товарів, послуг та людей. Світові транспортні послуги давно стали елементом економічного життя світу, але вони постійно розвиваються та набувають нових рис, тому це питання заслуговує особливої уваги і повинне бути ретельно досліджене, проаналізоване по всіх його аспектах та особливостях.

Сучасний світовий ринок транспортних послуг є складним структурованим комплексом, який охоплює транспортні перевезення абсолютно всіх країн світу та забезпечує безперервне функціонування міжнародного товарообороту та перевезень. Найбільша частка цього ринку належить країнам з найбільш розвиненим транспортним комплексом – країнам Західної Європи, Сполученим Штатам Америки, Канаді, Японії, Росії. Вони не тільки володіють більшою частиною даного ринку, але й здатні здійснювати власні перетворення на свою користь та встановлювати нові умови та принципи світових перевезень та комплексу послуг, пов'язаних з ними. Для ефективного функціонування даної системи країни-лідери ринку встановлюють певні регулятивні норми та стандарти, які затверджуються міжнародними економічними організаціями та урядами чи відповідними відомствами цих країн. Ці дії можуть пояснюватися багатьма причинами: захист національного ринку, прагнення певних гравців на ринку транспортних послуг до монополізації деяких його сегментів, бажання захистити економіку від напливу дешевих зарубіжних товарів низької якості та нелегальної робочої сили, отримання прибутку шляхом введення додаткових бар'єрів та обмежень, політичні та соціальні причини тощо.

Протягом останніх 30 років ринок транспортних послуг розвинувся більше, ніж за попередні декілька століть, з'явилися нові види послуг, новітні досягнення науки та технологій були втілені для вдосконалення функціонування системи надання послуг, пов'язаних із транспортними перевезеннями, змінилися правила та умови роботи транспортної системи світу. Сьогоднішні величезні обсяги ринку транспортних послуг пояснюються не тільки збільшенням кількості населення світу, але й збільшенням попиту на товари та послуги тому треба задовольнити цю потребу в найкоротші строки та найкращим чином. Як свідчить статистика, встановлення такої моделі суспільного попиту на товари та послуги призвело до бурхливого розвитку міжнародного ринку транспортних послуг. Порівняно з 1980 роком обсяг ринку транспортних послуг виріс майже у 8 разів, що свідчить про величезне збільшення обсягу товарів та послуг, які перевозяться та супроводжуються наданням різноманітних послуг в процесі транспортування [6].

Транспортні послуги за 2013-2019 роки загалом скоротились на 32,9% (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 [7].

При цьому за оцінками експертів, 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 дія-

льністю, 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.

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 експертами було визначено 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.

За оцінками експертів, 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 ЄС [8], а також рекомендації Офісу Віцепрем'єр-міністра з питань європейської та євроатлантичної інтеграції та Урядового офісу координації європейської та євроатлантичної інтеграції.

Україна має унікальне й досить вигідне географічне положення, через територію нашої держави проходять транспортні потоки, які поєднують Європу та Азію. Крім цього, перевагою є й те, що вона розташована в центрі Європи, має розгалужену систему морських та річкових портів, розвинену інфраструктуру залізниць та автомобільних шляхів, трубопровідну складову тощо. Є всі об'єктивні чинники для ефективної роботи національної транспортної системи, у першу

чергу за рахунок коштів, які надходять від транзитних перевезень.

Проте, транзитний потенціал держави, як свідчать дані статистики, використовується лише на чверть, якість транспортних послуг є досить низькою, а що саме найголовніше – існують суттєві загрози як для безпеки перевезень сьогодні та у майбутньому (враховуючи нестабільну ситуацію на сході країни та у Криму – зважаючи на спільні кордони з державою-агресором), так і транспортної безпеки у цілому, а також загрози нормальному функціонуванню інших елементів транспортної системи.

Причому така критична ситуація мала місце ще до підписання Угоди про асоціацію з ЄС, що, на жаль, залишилося незмінним й дотепер. Це досить дивно, оскільки зацікавленість і затребуваність потужностей української транспортної мережі з боку західно-європейських партнерів, безумовно, є. Особливо це стосується перевезення вантажів, оскільки найкоротший (і найвигідніший з економічної точки зору) маршрут для їх перевезення з Європи в Азію, інші східні країни проходить саме територією України.

Що стосується ринку транспортних послуг, то він характеризується наявністю особливих суб'єктів. До них слід віднести споживачів послуг – пасажирів, власників багажу та вантажовласників, а також суб'єктів, які надають ці послуги – перевізників і експедиторів. Важливу роль серед учасників ринку транспортних послуг відіграють органи державної влади та місцевого самоврядування, які здійснюють функції державного регулювання й контролю за учасниками ринку транспортних послуг, а також учасники, які надають допоміжні транспортні послуги (сервісне обслуговування транспортних засобів, зберігання, складування, пакування вантажу тощо). Усі ці учасники вступають у певні групи правовідносин, які, враховуючи стратегічне значення транспортного ринку,

повинні бути закріплені на законодавчому рівні. До того ж для повноти та ефективності нормативного регулювання таких груп відносин необхідно забезпечити низку засобів правового регулювання. Якщо мова йде про учасників ринку транспортних послуг, то щодо них як суб'єктів господарського права повинні бути застосовані засоби господарсько-правового регулювання перш за все власне господарських відносин – господарсько-виробничих, господарсько-організаційних і внутрішньогосподарських відносин.

Ринок транспортних послуг України характеризується наявністю усіх видів транспорту, їх взаємодією, наявністю транспортної інфраструктури.

Об'єктом купівлі-продажу на ринку транспортних послуг є власне транспортні послуги – це, передусім, послуги з перевезення пасажирів, багажу і вантажу за встановленими маршрутами. При цьому маються на увазі перевезення як внутрішньодержавні (міські, міжміські, обласні тощо), так і міжнародні, а також такий особливий вид перевезень, як транзит.

Досить складним є питання визначення видів об'єктів ринку транспортних послуг, тому на ньому ми зупинимось детальніше. Якщо раніше «продукцією» транспорту вважалось власне саме перевезення, що вимірювалося такими величинами, як обсяги перевезень, вантажообіг тощо, то у сьогоденні ринкових умовах на перше місце виходять «послуги», які, як і будь-який товар, повинні бути належної якості.

Пропонуємо таке визначення поняття «транспортні послуги» – це сукупність зобов'язань, врегульованих нормами права, опосередкованих відповідними договорами, забезпечених господарсько-правовими засобами державного регулювання, та пов'язаних із фізичним переміщенням у просторі пасажирів, багажу, вантажів [9].

З'ясувавши, які види послуг надаються на ринку транспортних послуг, а також що таке «транспортна послуга», необхідно встановити, хто ж виступає учасниками цього ринку.

Найголовнішими учасниками ринку є, очевидно, виробники і споживачі транспортної послуги. Споживачами транспортних послуг можуть бути як юридичні чи фізичні особи, так і держава. Так, фізичні особи найчастіше виступають на ринку транспортних послуг саме як споживачі (переважно – як пасажирі). Юридичні ж особи здебільшого є споживачами послуг з перевезення вантажів.

Виробниками транспортних послуг є юридичні чи фізичні особи-підприємці, основним видом діяльності яких вважається здійснення перевезень, транспортно-експедиційної діяльності або ж надання супутніх послуг. Це можуть бути підприємства-перевізники (у тому числі й державні, наприклад, Укрзалізниця) або ж підприємства, що обслуговують діяльність основних виробників транспортних послуг (це можуть біти різного роду ремонтні підприємства, асфальтобетонні заводи тощо).

Держава є як контролюючим суб'єктом на ринку транспортних послуг, так і може бути споживачем або виробником транспортних послуг (зокрема, ними можуть бути державні підприємства).

На підставі наведених міркувань, можемо запропонувати таке визначення поняття “ринку транспортних послуг” – це складна система врегульованих нормами права і забезпечених засобами правового регулювання відносин, що складаються між виробниками і споживачами транспортних послуг, а також іншими учасниками ринку й державою в особі уповноважених органів державної влади з приводу перевезення пасажирів, багажу і вантажів як на національному, так і на міжнародному рівні.

Користуючись своїм вигідним геополітичним положенням, маючи розвинену мережу залізниць і автошляхів, сучасні морські порти на Чорному та Азовському морях і в гирлі Дунаю, Україна відіграє важливу роль у налагодженні транспортних зв'язків між країнами Європи й Азії. Виходячи з цього одним із головних напрямів реалізації транспортної політики останнім часом є забезпечення функціонування й розвитку міжнародних транспортних коридорів і входження їх до міжнародної транспортної мережі [10]. Найважливіша мета національної транспортної політики – становлення, функціонування та подальший розвиток національного ринку транспортних послуг. Вона може бути, на наш погляд, досягнута за допомогою повноцінного входження України до світової мережі МТК як рівноправного партнера з високим потенціалом розвитку.

Підписання Угоди про асоціацію між Україною та ЄС надало новий поштовх та зміст розвитку міжнародних перевезень і поставило нові завдання, зокрема, і у сфері національної транспортної політики. Перш за все слід вказати, що стаття 367 Угоди закріплює основні напрямки європейської транспортної політики у межах співробітництва з Україною: розширення і зміцнення співробітництва в галузі транспорту з метою сприяння розвитку стабільних транспортних систем; сприяння здійсненню ефективних і безпечних транспортних перевезень, а також інтермодальності й оперативної сумісності транспортних систем; докладання зусиль для посилення основних транспортних зв'язків між територіями Сторін [11].

Фактично наведене – це орієнтири для української Сторони, яких необхідно прагнути. Аналіз статті 368 Угоди дає підстави виокремити й перші кроки, які треба зробити нашій державі у транспортному секторі:

1) реструктуризація й оновлення транспортного сектору України і поступова гар-

монізація чинних стандартів і політики з існуючими в ЄС без шкоди для зобов'язань, що впливають з окремих транспортних угод, укладених між Сторонами;

2) покращення руху пасажирів і вантажів, зростання плинності транспортних потоків між Україною, ЄС і третіми країнами регіону за рахунок усунення адміністративних, технічних, прикордонних та інших перешкод, покращення транспортної мережі й модернізації інфраструктури, зокрема, на головних транспортних вісях, які з'єднують Сторони. Це співробітництво включає заходи, спрямовані на спрощення перетину кордонів;

3) обмін інформацією і спільна діяльність: а) на регіональному рівні, зокрема, враховуючи та впроваджуючи досягнення прогресу, що знайшли своє відображення в різних регіональних транспортних домовленостях, як наприклад, Транспортній панелі Східного партнерства, транспортному коридору Європа – Кавказ – Азія (ТРАСЕКА), Бакинському процесі та інших транспортних ініціативах; б) на міжнародному рівні, йдеться про міжнародні транспортні організації і міжнародні угоди і конвенції, ратифіковані Сторонами; у рамках різних транспортних агентств ЄС.

Відповідно до приписів ст. 369 Угоди співробітництво охоплює такі сфери, хоча й не обмежуючись тільки ними:

а) розвиток сталої національної транспортної політики, яка буде охоплювати всі види транспорту, зокрема, з метою забезпечення ефективних і безпечних транспортних систем, і сприяти інтеграції ініціатив у сфері транспорту в інші напрями політики;

б) розвиток галузевих стратегій на основі національної транспортної політики (наприклад, нормативні вимоги щодо модернізації технічного обладнання і транспортних парків для дотримання найвищих міжнародних стандартів) щодо автомобільного, заліз-

ничного, річкового, морського й авіаційного транспорту, а також інтермодальність, враховуючи строки й основні етапи імплементації, адміністративну відповідальність і фінансові плани;

с) розвиток мультимодальної транспортної мережі, пов'язаної з Транс'європейською транспортною мережею (TEN-T), та удосконалення інфраструктурної політики з метою кращого визначення й оцінки інфраструктурних проектів щодо різних видів транспорту. Розробка стратегій фінансування, спрямованих на утримання, усунення перешкод у пропускну здатності та модернізацію неповної інфраструктури, а також активізацію і сприяння участі приватного сектору у транспортних проектах згідно із Додатком ХХХІІІ до цієї Угоди;

д) приєднання до відповідних міжнародних транспортних організацій і угод, зокрема, процедури забезпечення суворого застосування й ефективного виконання міжнародних транспортних угод і конвенцій;

е) науково-технічне співробітництво й обмін інформацією для розвитку й удосконалення технологій в галузі транспорту, наприклад, інтелектуальних транспортних систем;

ф) сприяння використанню інтелектуальних транспортних систем та інформаційних технологій при управлінні й використанні всіх видів транспорту, а також підтримка інтермодальності і співробітництва у використанні космічних систем і впровадженні комерційних рішень, що полегшують транспортні перевезення.

Що стосується перевезень у період війни, то варто зауважити, що дотримуватись критерію безпеки перевезень, безпечності транспортних шляхів у період війни неможливо. Тому мова більше йде про доставку в Україну та з України певних товарів, а не про повноцінну участь на ринку транспортних послуг. Обсяги перевезень скоротились до критичної межі. І, безумовно, найбільший

економічний «удар» отримали саме вантажні перевезення. Якщо вести мову про окремі сегменти ринку транспортних послуг, то з очевидних причин неможливо здійснювати перевезення повітряним транспортом (оскільки закритий повітряний простір над Україною через постійні обстріли), а також морським транспортом – через те, що і Азовське море, і Чорне море фактично знаходяться «в окупації» з 2014 року.

За допомогою Чорноморської зернової ініціативи вдалося тимчасово розблокувати декілька вантажних морських суден – 27 липня 2022 року після численних перемовин у Стамбулі відбулося відкриття Спільного координаційного центру, до складу якого входять представники України, Російської Федерації, Туреччини та ООН. І хоча держава-агресор величезну кількість разів ці домовленості порушувала, здійснювались обстріли портів України, задіяних у виконанні цієї угоди, частково зерно було вивезено з території України.

Що стосується залізничного та автомобільного видів транспорту – саме завдяки їм й досі в Україні немає масштабної гуманітарної кризи. Так, між Україною та Європейським Союзом було підписано Угоду про вантажні перевезення автомобільним транспортом [12]. Цю Угоду ще називають «транспортний безвіз», оскільки з 29 червня 2022 року українські перевізники отримали право виконувати без дозволів двосторонні перевезення Україна – ЄС, транзитні перевезення територіями країн ЄС, здійснювати поїздки країнами ЄС без міжнародного посвідчення водія.

Варто ще раз наголосити, що безпекова ситуація сьогодні дозволяє вести мову лише про автомобільні та залізничні перевезення. Тому детальніше ми зупинимось саме на цих двох сферах. Передусім, слід розуміти основні причини, які не дозволяють галузі повноцінно розвиватись (окрім повномасштабної

війни в Україні). Експерти виокремлюють такі фактори, що стримують розвиток галузі міжнародних автомобільних перевезень 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). Це питання до Асоціації міжнародних автомобільних перевізників;

(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%. І це незважаючи на той факт, що у Міністерстві інфраструктури з 2017 року були сформовані відповідні Директорати та залучена ціла низка вчених та експертів для гармонізації законодавства.

(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

(ґ) 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.

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 «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.

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,

(ґ) Використання радянської системи ширини колій,

(д) Низький рівень розвитку мультимодальних, інтермодальних перевезень, транспортної логістики [7].

Фактично мова йде не просто про основні виклики для розвитку системи перевезень на території України, а також включення їх до міжнародного ринку транспортних послуг. Ці бар'єри мають формувати держав-

ну політику у цій сфері, оскільки більшість експертів погоджуються з тим, що транспортний потенціал України використовується не у повному обсязі.

Перспективи подальших розвідок у даному напрямку. Сьогодні важливими напрямками роботи для повноцінного включення України в систему міжнародної торгівлі транспортними послугами є визначення шляхів подолання тих викликів, які вже зараз постали перед різними сегментами транспортного ринку. Також нагальною є потреба уніфікації законодавства у сфері міжнародних перевезень різними видами транспорту між Україною та ЄС.

Література:

1. World Trade Report 2019 : The future of services trade. URL: https://www.wto.org/english/res_e/publications_e/wtr19_e.htm.
2. World Trade Statistical Review 2019. URL: https://www.wto.org/english/res_e/statistics_e/wts2019_e/wts19_toc_e.htm.
3. Global Value Chain Policy Series: Services URL: <https://www.weforum.org/whitepapers/global-value-chain-policy-series-services-6bc95d6d-88c7-40ba88b6-0ab0956d8de6>.
4. OECD Services Trade Restrictiveness Index: Policy trends up to 2020. URL: <https://www.oecd.org/trade/topics/services-trade/documents/oecd-stripolicy-trends-up-to-2020.pdf>.
5. International Trade in Services 2019 - Annual. URL: <https://unctad.org/en/Pages/Publications/Statistics-on-Trade-in-Services.aspx>
6. Міжнародна торгівля транспортними послугами: сучасний стан. Економічні інновації: Зб. наук. пр. Одеса: ІПРЕЕД НАН України, 2009. Вип. 39. С. 50-56.
7. Аналіз торгівлі послугами між Україною та ЄС в рамках ПВЗВТ. Електронний ресурс URL: <https://kse.ua/wp-content/uploads/2021/11/Final-DCFTA-services-2021-11-11.pdf>
8. Ольга Стефанішина: Очікування українського бізнесу стануть базою для позиції України щодо оновлення Угоди про асоціацію з ЄС

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

9. Матвеева А. В. Транспортний коридор: правова природа, зміст, види та учасники (комплексне дослідження) : монографія. Харків: Видво «ФІНН», 2011. 206 с.

10. Шкідченко О. В. Правове регулювання міжнародних транспортних коридорів в Україні. Актуальні проблеми міжнародних відносин: зб. наук. праць. Київ, 2001. Вип. 29. Ч. II. С. 143–150.

11. Про ратифікацію Угоди про асоціацію між Україною, з однієї сторони, та Європейським Союзом, Європейським співтовариством з атомної енергії і їхніми державами-членами, з іншої сторони: Закон України від 16 вересня 2014 року № 1678-VII. Офіційний вісник України від 26.09.2014 № 75, том 1, С. 82. Ст. 2125.

12. Угода між Україною та Європейським Союзом про вантажні перевезення автомобільним транспортом від 29.06.2022 р.: затв. Указом Президента України від 16 вересня 2022 р. № 654/2022. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/984_001-22#n2

References:

1. Zvit pro svitovu torhivlyu 2019: maybutnye torhivli posluhamy. URL: https://www.wto.org/english/res_e/publications_e/wtr19_e.htm.
2. Statystychnyy ohlyad svitovoyi torhivli 2019. URL: https://www.wto.org/english/res_e/statistics_e/wts2019_e/wts19_toc_e.htm.
3. Seriya Global Value Chain Policy: URL-adresa posluh: <https://www.weforum.org/whitepapers/global-value-chain-policy-series-services-6bc95d6d-88c7-40ba88b6-0ab0956d8de6>.
4. Indeks obmezhenosti torhivli posluhamy OESR: tendentsiyi polityky do 2020 r. URL: <https://www.oecd.org/trade/topics/services-trade/documents/oecd-stripolicy-trends-up-to-2020.pdf>.
5. Mizhnarodna torhivlya posluhamy 2019 - shchorichnyy. URL: <https://unctad.org/en/Pages/Publications/Statistics-on-Trade-in-Services.aspx>
6. Mizhnarodna torhivlya transportnymy posluhamy: suchasnyy stan. Ekonomichni innovatsiyi: Zb. nauk. pr. Odеса: IPREED NAN Ukrayiny, 2009. Vyp. 39. S. 50-56.



7. Analiz torhivli posluhamy mizh Ukrayinoyu ta YES v ramkakh PVZVT. URL-adresa elektronnoho resursu: <https://kse.ua/wp-content/uploads/2021/11/Final-DCFTA-services-2021-11-11.pdf>

8. Ol'ha Stefanishyna: Ochikuvannya ukrayins'koho biznesu staty bazoyu dlya pozytsiyi Ukrayiny shchodo onovlennya Uhody pro asotsiatsiyu z YES URL: <https://www.kmu.gov.ua/news/olga-stefanishina-ochikuvannya-ukrayinskogo-biznesu-stanut-bazoyu-dlya-pozitsiyi-ukrayini-shchodo-onovlennya-ugodi-pro-asociaciyu-z-yes>

9. Matvyeyeva A . V. Transportnyy korydor: pravova pryroda, zmist, vydy ta uchasnyky (kompleksne doslidzhennya) : monohrafiya. Kharkiv: Vyd-vo «FINN», 2011. 206 s.

10. Shkidchenko O . V. Pravove rehulyuvannya mizhnarodnykh transportnykh korydoriv v Ukrayini. Aktual'ni problemy mizhnarodnykh vidnosyn: zb. nauk. prats'. Kyiv, 2001. Vyp. 29. CH. II. S. 143–150.

11. Pro ratyfikatsiyu Uhody pro asotsiatsiyu mizh Ukrayinoyu, z odniyei storony, ta Yevropeys'kym Soyuzom, Yevropeys'kym spivtovarystvom z atomnoyi enerhetyky ta yikh derzhavamy-chlenamy, z inshoyi storony: Zakon Ukrayiny vid 16 veresnya 2014 roku № 1678-VII. Ofitsiyyny visnyk Ukrayiny vid 26.09.2014 № 75, tom 1, S. 82. St. 2125.

12. Uhoda mizh Ukrayinoyu ta Yevropeys'kym Soyuzom pro vantazhni perevezennya avtomobil'nym transportom vid 29.06.2022 r.: zatv. Ukazom Prezydenta Ukrayiny vid 16 veresnya 2022 r. № 654/2022. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/984_001-22#n2

Matvieieva A. V., Panchenko V.V. Guarantees when implementing special economic regimes: reconsidering approaches to understanding.

The article is devoted to defining the features and characteristic trends of the development of the service sector in recent years. The dynamics of international trade in services according to the geographical structure and types of development of

countries have been studied. It has been established that the services market is the most promising today in conditions of equal access and constant globalization. The prospects for the development of trade in services in the modern conditions of market globalization are outlined.

The authors emphasize the importance of analyzing the market of transport services, define its segments, infrastructure and features of legal regulation. The analysis of expert opinions and the study of the works of scientists gave grounds for concluding that the transport sector of Ukraine is quite promising for its further development and inclusion in the international transport system. Certain steps to revitalize the transport services market were proposed, and proposals were made to amend the legislation.

Prospects for further exploration in this direction. Today, important areas of work for the full inclusion of Ukraine in the system of international trade in transport services are the determination of ways to overcome those challenges that have repeatedly appeared before various segments of the transport market. There is also an urgent need to unify legislation in the field of international transportation by various types of transport between Ukraine and the EU.

Key words: international trade, services market, transport services market, transport services.

Авторська довідка

Матвєєва Анастасія Володимирівна кандидат юридичних наук, старший науковий співробітник, т.в.о. завідувачки кафедри міжнародного приватного права та порівняльного правознавства Національного юридичного університету імені Ярослава Мудрого, ORCID 0000-0002-6276-6912 ;

Панченко Вікторія Валеріївна кандидат юридичних наук, доцент, доцент кафедри міжнародного приватного права та порівняльного правознавства Національного юридичного університету імені Ярослава Мудрого, ORCID 0000-0002-9348-4547

Стаття надійшла до редакції 03 травня 2023 р.