

НАЦІОНАЛЬНИЙ ТРАНСПОРТНИЙ УНІВЕРСИТЕТ
МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ

НАЦІОНАЛЬНИЙ ТРАНСПОРТНИЙ УНІВЕРСИТЕТ
МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ

Кваліфікаційна наукова
праця на правах рукопису

МУЛЕНКО ВОЛОДИМИР МИКОЛАЙОВИЧ

УДК 338.22:338.46

ДИСЕРТАЦІЯ

**РОЗВИТОК СФЕРИ ПОСЛУГ ЯК ФАКТОР ПІДВИЩЕННЯ
КОНКУРЕНТОСПРОМОЖНОСТІ НАЦІОНАЛЬНОЇ ЕКОНОМІКИ В
СИСТЕМІ ГЛОБАЛЬНОГО ПОДІЛУ ПРАЦІ**

Спеціальність 051 – Економіка
Галузь знань 05 – Соціальні та поведінкові науки

Подається на здобуття наукового ступеня доктора філософії

Дисертація містить результати власних
досліджень. Використання ідей, результатів
і текстів інших авторів мають посилання на
відповідне джерело _____ В.М. Муленко

Науковий керівник:

Павлюк Василь Іванович
кандидат економічних наук, доцент

Київ - 2023

АНОТАЦІЯ

Муленко В.М. Розвиток сфери послуг як фактор підвищення конкурентоспроможності національної економіки в системі глобального поділу праці. – Кваліфікаційна наукова праця на правах рукопису.

Дисертація на здобуття наукового ступеня доктора філософії за спеціальністю 051 «Економіка» (05 «Соціальні та поведінкові науки»). – Національний транспортний університет, Київ, 2023.

Дисертаційна робота присвячена розвитку методичних підходів та розробці практичних рекомендацій та заходів вдосконалення сфери послуг як фактору підвищення конкурентоспроможності української економіки в системі глобального поділу праці.

В першому розділі роботи проведено аналіз теоретичних та методичних засад розвитку сфери послуг. Визначено чотири основні підходи до трактування поняття “послуга”: як товару, як процесу, як результату діяльності та інтегральне. Однією з причин відсутності єдиної дефініції є наявність специфічних ознак послуги як предмету торгівлі: нематеріальної природи, нерозривності процесу виробництва та споживання, високого рівня індивідуалізації тощо. Враховуючи тенденції науково-технічного прогресу, запропоновано додатково виділити наступні ознаки послуг: переважання нематеріального фактору у формуванні вартості, вплив споживача на процес надання послуги, часова та цільова обмеженість послуги. Аналіз існуючих підходів до трактування послуг та її особливостей дозволив сформулювати авторське визначення послуги як унікального товару, що являє собою специфічну діяльність, результат якої може мати матеріальне чи нематеріальне вираження, котра здійснюється для задоволення конкретної потреби споживача у визначений часовий період та має певну вартість, яка формується залежно від використаних засобів праці, кваліфікаційних якостей виробника та рівня попиту на дану послугу. Авторське визначення, на відміну від існуючих, акцентує увагу на часовій та цільовій обмеженості послуги, а також на можливості результату послуги мати матеріальне чи нематеріальне вираження.

Специфічні ознаки послуг та підходи до визначення її сутності зумовили існування широкої системи класифікацій. Найпоширенішими та найбільш універсальними серед існуючих класифікацій є класифікації послуг за їх сутністю, розроблені міжнародними організаціями. Запропоновані додаткові ознаки для класифікації послуг: матеріальність результату виробництва, спосіб реалізації та рівень впливу на економіку. Використання даних класифікаційних ознак дозволить визначати пріоритетні для фінансування та розвитку сектори сфери послуг при розробці та провадженні державної політики.

Встановлено, що всі галузі та види діяльності, пов'язані з виробництвом та реалізацією послуг, формують сферу послуг. Узагальнено існуючі підходи до визначення поняття “розвиток” та запропоновано авторське розуміння сутності розвитку сфери послуг - це закономірні зміни економічної системи, що полягають в кількісних та якісних покращеннях і передбачають позитивний вплив на економічні та неекономічні фактори зовнішнього середовища і системи, з якими взаємодіє сфера послуг. Визначено, що умовою розвитку сфери послуг є її активна участь в зовнішньоекономічній діяльності, в першу чергу в міжнародній торгівлі. Встановлені особливості міжнародної торгівлі послугами: залежність від торгівлі товарами та переміщення факторів виробництва, вищий ступінь захисту з боку держави тощо. Виділено додаткові особливості міжнародної торгівлі послугами: залежність від фактору близькості країн та істотний вплив “природних” торгівельних бар'єрів на торгівлю послугами. Особливості здійснення операцій з послугами зумовили існування моделей торгівлі послугами, які закріплені в ГАТС та поділяються залежно від необхідності переміщення споживача чи виробника. Розвиток технологій створює передумови для виділення ще двох моделей надання послуг: торгівля послугами, які є частиною товару, та торгівля через третю країну.

Досліджено підходи до визначення сутності конкурентоспроможності національної економіки, запропоновано авторське визначення: це здатність економічної системи забезпечувати стаке підвищення результативності її функціонування та високий рівень соціальної спрямованості, шляхом ефективного використання національних конкурентних переваг в ході конкурентної боротьби на

світових ринках. Авторське визначення, на відміну від існуючих, враховує соціальну спрямованість економічної системи. Визначено, що спеціалізація на виробництві послуг є однією із ознак високого рівня економічного розвитку, а високий рівень розвитку сфери послуг можна вважати конкурентною перевагою розвинутих країн світу. Аналіз існуючих методів оцінки конкурентоспроможності показав їх недосконалість, адже вони недостатньо враховують вплив зовнішньоекономічної діяльності на забезпечення конкурентоспроможності.

В другому розділі здійснено аналіз показників функціонування сфери послуг України, міжнародної діяльності сектору обслуговування, функціонування сфери транспортних послуг та світового досвіду розвитку даної сфери; досліджено вплив сфери послуг на конкурентні позиції країни в системі ГПП. Аналіз дозволив дійти висновку, що в сфері послуг створюється більше половини українського валового внутрішнього продукту, що було досягнуто за рахунок стабільного зростання обсягів вироблених послуг. Половина всіх вироблених послуг припадає на послуги торгівлі, послуги транспорту та послуги, пов'язані з нерухомістю.

Проаналізовано динаміку міжнародної торгівлі послугами та встановлено, що в структурі міжнародної торгівлі України торгівля послугами займає понад 28%. Аналіз показав, що основним торговим партнером України в торгівлі послугами є країни Європи, що обумовлено переорієнтацією торгівельних потоків України після 2014 року. Основу експорту послуг України становили транспортні, інформаційні, ділові та переробні послуги. Для встановлення наявності в Україні переваг в торгівлі послугами було розраховано індекси виявлених порівняльних переваг та внеску у торгівельний баланс. Результати розрахунку дозволили дійти висновку про наявність порівняльної переваги України в торгівлі транспортними, інформаційними, діловими та толінговими послугами. Оскільки міжнародний рух капіталів є суттєвою складовою ГПП, здійснено аналіз інвестиційних потоків, який показав, що найбільше коштів надходить в сферу торгівлі, фінансових послуг, охорони здоров'я, інформаційних та транспортних послуг.

Враховуючи значення сфери транспортних послуг для економіки України, здійснено аналіз показників сфери транспортних послуг та торгівлі транспортними

послугами. Встановлено, що основу сфери транспортних послуг складають малі підприємства. Основна маса підприємств галузі реалізують послуги автомобільних перевезень та допоміжні послуги (насамперед експедиторські). Виявлена також наявність тенденцій до зменшення зайнятості в галузі та скорочення вантажообігу і пасажирообороту. Аналіз міжнародної торгівлі транспортними послугами показав наявність тенденцій до зменшення експорту послуг трубопровідного транспорту, а також зростання експорту послуг повітряного, морського та автомобільного транспорту. Дослідження показників діяльності нафто- та газотранспортної систем України показало істотне скорочення обсягів транзиту в останні роки.

Досліджено іноземний досвід розвитку сфери транспортних послуг в Литві, Японії та Азербайджані і встановлено, що Україна може використати досвід цих країн щодо забезпечення фінансування розбудови транспортної інфраструктури та використання інструментів державно-приватного партнерства в транспортному секторі. Додатково проаналізовано практики Ізраїлю в розбудові сектору інформаційних послуг, Індії та Сінгапуру в розвитку сфери ділових послуг, Філіппін в забезпеченні зростання сектору послуг переробки. Встановлено, що Україна може використати досвід даних країн щодо формування урядової політики розвитку сфери послуг, моделей фінансування розвитку людського та інноваційного потенціалу, створення сприятливого бізнес-середовища та заохочення впровадження новітніх технологій.

Встановлено, що конкурентні позиції України в Рейтингах глобальної конкурентоспроможності, розроблених Всесвітнім економічним форумом (WEF) та Міжнародним інститутом розвитку менеджменту (IMD), залежать від рівня розвитку сфери послуг. Статистичний аналіз показав слабку залежність індексу WEF від розвитку сфери послуг, що пов'язано з переважно непрямым впливом сфери на показники індексу. Запропоновано доповнити індекс додатковим критерієм, який формуватиметься на основі показників, що характеризують рівень залучення країни до глобального поділу праці. Врахування даного критерію дозволить підвищити якість оцінки за рахунок більш повного врахування впливу зовнішньоекономічної діяльності та рівня розвитку сфери послуг на формування

конкурентоспроможності. Статистичний аналіз виявив сильний вплив розвитку сфери послуг та середній вплив торгівлі послугами на місце країни в рейтингу IMD, що свідчить про суттєву залежність конкурентоспроможності національної економіки в системі ГПП на сучасному етапі від рівня розвитку сфери послуг.

Третій розділ присвячено шляхам підвищення ефективності функціонування сфери послуг. Кореляційно-регресійний аналіз дозволив виявити сильний вплив на сферу послуг економічних, соціальних, політико-правових та технологічних факторів, середній вплив зовнішньоекономічних факторів. Визначені та систематизовані специфічні форми прояву негативного впливу даних факторів на функціонування окремих секторів сфери послуг.

Враховуючи тенденції функціонування сфери послуг України та типові чинники формування конкурентних переваг, розроблено комплекс заходів підвищення ефективності сфери послуг. Комплекс включає три групи заходів: реформування та вдосконалення законодавчої бази; розвиток нових та недостатньо розвинутих видів послуг; підтримку розвинутих секторів сфери послуг. Додатково були сформульовані заходи вдосконалення окремих секторів сфери послуг.

Враховуючи значення сфери транспортних послуг для розвитку сфери послуг, розроблено метод оцінки міжнародної конкурентоспроможності сфери транспортних послуг на основі кластерного аналізу, який враховує інтегральні індекси, що формуються на основі показників галузевого рівня (транспорт), рівня суміжних галузей та макрорівня. Запропонований метод, на відміну від існуючих, враховує вплив рівня розвитку економіки та основних галузей-споживачів транспортних послуг на формування конкурентоспроможності сектору. Апробація методики дозволила встановити приналежність України до одного кластеру з країнами ЄС, яким притаманні середній рівень розвитку суміжних галузей та економіки в цілому і відставання за темпами розвитку транспортної галузі. За результатами оцінки запропоновані сім напрямків державної політики розвитку сфери транспортних послуг та заходи підтримки трубопровідного транспорту.

Розроблено концептуально-логічну модель системи управління розвитком сфери транспортних послуг України. В межах моделі, на основі методу нелінійного

динамічного нормативу, розроблено індикатор оцінки ефективності управління сферою транспортних послуг, який базується на оцінці рівня досягнення нормативних співвідношень зміни ключових показників, які характеризують розвиток сфери транспортних послуг. Запропонована та апробована методика прогнозування на основі регресії обсягів виробленої в секторі доданої вартості.

З метою забезпечення ефективності впровадження комплексу заходів, розроблено організаційно-економічний механізм розвитку сфери послуг України, що включає організаційну (системи стратегічного планування та контролю, нормативно-правових актів, сукупність державних органів та інституцій, системи стандартизації, ліцензування та кадрового забезпечення) та економічну (податкова, бюджетна, грошово-кредитна та інвестиційна політики) складові. В межах механізму, запропоновано концепцію створення Фонду розвитку сфери послуг України на засадах державно-приватного партнерства із залученням міжнародних інвесторів. Розроблена модель спільного управління Фондом та модель наповнення Фонду за рахунок коштів державного бюджету та коштів міжнародних донорів.

Практичне значення результатів роботи підтверджується їх впровадженням в діяльність АсМАП України (акт впровадження № 0608486), Групи Світового банку (відгук про впровадження від 23.10.2023), та в навчальний процес Національного транспортного університету при викладанні дисциплін “Міжнародна економіка”, “Національна економіка” та “Міжнародні економічні відносини” (довідка про впровадження № 1099/02 від 29.06.2023).

Результати дисертаційного дослідження можуть бути використані при розробці та подальшій реалізації економічної стратегії повоєнного відновлення України та національних програм розвитку як сфери послуг України в цілому, так і окремих її секторів.

Ключові слова: послуга, сфера послуг, глобальний поділ праці, торговельно-економічні зв'язки, інвестиції, конкурентоспроможність, національна економіка, транспорт, транспортні послуги, державна політика, управління, економічне зростання, стратегічний розвиток, спеціалізація, організаційно-економічний механізм.

ABSTRACT

Mulenko V.M. - The development of the service sector as a factor in increasing the competitiveness of the national economy in the system of the global division of labour. – Qualifying scientific work as the manuscript.

Thesis for the Degree of the Doctor of Philosophy (PhD) in specialty 051 "Economics" (05 "Social and behavioural sciences"). – National Transport University, Kyiv, 2023.

The dissertation is devoted to the development of methodological approaches and practical recommendations and measures to improve the service sector as a factor in increasing the competitiveness of the Ukrainian economy in the system of the global division of labour.

In the first section, a study of the theoretical and methodological foundations of the service sector development was carried out. Four main approaches to the interpretation of the concept of "service" have been defined: as a product, as a process, as a result of activity and integral. One of the reasons for the lack of a single definition of a service is the presence of specific features of a service as an object of trade: intangible nature, inseparability of the production and implementation process, a high degree of individualization, etc. Taking into account the trends of scientific and technical progress, it is proposed to additionally distinguish the following characteristics of services: the predominance of the intangible factor in the formation of value, direct participation of the consumer in the production process; time and target limitation of the service. The analysis of existing approaches to the interpretation of services and their features made it possible to form the author's definition of a service as a unique product, which is a specific activity, the result of which can have a tangible or intangible expression, which is carried out to satisfy a specific need of the consumer in a certain time period and has a certain value, which is formed depending on the used means of labor, the qualifications of the producer and the level of demand for this service. The author's definition, in contrast to the existing ones, emphasizes the time and target limitation of the service, as well as the possibility of the result of the service having a tangible or intangible expression.

The specific characteristics of services and approaches to determining its essence led to the existence of a wide system of classifications. The most common and most universal among the existing classifications are classifications of services according to their essence, developed by international organizations. Additional classifications are offered: by the materiality of the production result, by the method of implementation and by the level of impact on the economy. The use of these classification features will make it possible to determine priority components of the service sector for financing and development during the development and implementation of state policies.

It has been established that all industries and activities related to the production and sale of services form the services sector. The existing theoretical approaches to the definition of the "development" were summarized and the following definition of the development of the service sector was proposed: natural changes in the economic system, consisting of quantitative and qualitative improvements, and predicting a positive impact on the economic and non-economic factors of the external environment and systems with which the service sector interacts. It was determined that a condition for the development of the service sector in the globalization is its active involvement in foreign economic activity, primarily in trade relations. Specific features of trade in services are established: dependence on trade in goods and movement of production factors, higher degree of protection of the sector by the state, etc. Additional features of international trade in services are highlighted: dependence on the factor of proximity of countries and significant influence of "natural" trade barriers on trade in services. The features of service operations led to the existence of trade in services modes of supply, which are enshrined in the GATS and divided depending on the need to move the consumer or producer. The development of technologies creates prerequisites for the selection of two more modes: trade in services that are part of goods and trade through a third country.

Scientific approaches to determining the essence of the competitiveness of the national economy were studied and author's definition was proposed: it's the ability of the economic system to ensure a constant increase in the effectiveness of its functioning and a high level of social orientation, through the effective use of national competitive advantages in the course of competition on world markets. The author's definition, unlike

the existing ones, takes into account the social orientation of the economic system. It was determined that specialization in the production of services is one of the signs of a high level of economic development, and a high level of development of the service sector can be considered a competitive advantage of the developed countries. Analysis of existing methods of assessing competitiveness showed their imperfection due to insufficient consideration of the impact of foreign economic activity on ensuring competitiveness.

In the second section, an analysis of indicators of the functioning of Ukraine's service sector, international activity in the service sector, the functioning of the transport services sector and the world experience of the development of the sector was carried out; the impact of the service sector on the country's competitive position in the global division of labour was studied. The analysis allowed to conclude that more than half of the Ukrainian gross domestic product is created in the service sector, which was achieved due to the stable growth of the volumes of services produced. Half of all services produced are trade services, transport services and real estate services.

The dynamics of international trade in services were analyzed and it was established that in the structure of international trade of Ukraine, trade in services occupies more than 28%. The analysis showed that the main trade partner of Ukraine in the trade of services is European countries, which is due to the reorientation of trade flows of Ukraine after 2014. Transport, information, business and processing services were the basis of Ukraine's export of services. In order to establish the existence of advantages in trade in services in Ukraine, indices of revealed comparative advantages and contribution to the trade balance were calculated. The results of the calculation made it possible to conclude that Ukraine has a comparative advantage in trade in transport, information, business and tolling services. Since the international movement of capital is an essential component of the global division of labour, an analysis of investment flows was carried out, which showed that the service sector accounts for about half of all investments in the Ukrainian economy. Most of the funds go to trade, financial services, health care, information and transport services.

Taking into account the importance of transport services for Ukraine's economy, an analysis of indicators of the transport services sector and trade in transport services

was carried out. It has been established that the basis of the transport services sector is made up of small enterprises. The bulk of the industry's enterprises are engaged in the provision of road transport services and transport-related services (primarily forwarding services). The tendencies towards a decrease in employment in the industry and a reduction in freight traffic and passenger traffic was also revealed. The analysis of international trade in transport services allowed to identify tendencies towards a decrease in the export of pipeline transport services, as well as an upward trends in the export of air, sea and road transport services. The study of Ukrainian oil and gas transportation systems functioning indicators showed a significant reduction in transit in recent years.

The foreign experience of the development of transport services in Lithuania, Japan and Azerbaijan was studied and it was established that Ukraine can use the experience of these countries in providing financing for the development of transport infrastructure and using of public-private partnership tools in the transport sector. In addition, the practices of Israel in the development of the information services sector, India and Singapore in the development of the business services sector, and the Philippines in ensuring the growth of the processing services sector were analyzed. It has been established that Ukraine can use the experience of these countries in the formation of government policy for the development of the service sector, formation of financing models for the development of human and innovative potential, creation of favorable business environment and stimulation of the latest technologies usage.

It has been established that the competitive positions of Ukraine in the Global Competitiveness Ratings developed by the World Economic Forum (WEF) and the International Institute for Management Development (IMD) depend on the level of the service sector development. Statistical analysis showed a weak dependence of the WEF index on the development of the service sector, which is due to the mostly indirect influence of the sector on the indicators of the index. It is proposed to supplement the index with an additional criterion, which will be formed on the basis of indicators that characterizing the level of the country's involvement in the global division of labor. Taking this criterion into account will improve the quality of the assessment due to full consideration of the influence of foreign economic activity and the level of the service

sector development on the formation of competitiveness. Statistical analysis revealed a strong impact of service sector development and a medium impact of trade in services on a country's IMD ranking, which indicates a significant dependence of the competitiveness of the national economy on the level of the service sector development.

The third section is devoted to ways of improving the efficiency of the service sector. Correlation-regression analysis revealed a strong influence on the service sector of economic, social, political-legal and technological factors, and an average influence of foreign economic factors. Negative influence of these factors on the functioning of individual components of the service sector have been determined.

Taking into account the trends in the functioning of the Ukraine's service sector and the typical factors for the competitive advantages formation, a set of measures to improve the efficiency of the service sector has been developed. This set includes three blocks: reforming and improving legislation; development of new and underdeveloped types of services; support of developed components of the service sector. In addition, measures to improve individual components of the service sectors were formulated.

Taking into account the essential importance of the transport services sector for the development of the services sector as a whole, a method of assessing the international competitiveness of the transport services sector based on cluster analysis has been developed. Cluster analysis will be carried out on the basis of integral indices, which are formed on the basis of indicators of the industry (transport), the related industries and the macro-level. The proposed method, unlike the existing ones, takes into account the influence of the level of economic development and the industries-consumers of transport services on the formation of the competitiveness of the sector. Approbation of the methodology made it possible to establish that Ukraine belongs to the same cluster with EU countries, which are characterized by an average level of related industries and the national economy development and lagging behind in the development of transport. Based on the results of the assessment, seven directions of the state policy for the transport services sector development and measures to support pipeline transport were proposed.

A conceptual and logical model of the development management system of Ukraine's transport services sector has been developed. Within the framework of the

model, based on the method of non-linear dynamic standard, an indicator for assessing the effectiveness of management of the field of transport services has been developed. Indicator is based on the assessment of the level of achievement of regulatory ratios of changes in key indicators that characterize the development of the transport services sector. Proposed and tested forecasting technique based on the regression of volumes of added value produced in the transport services sector.

In order to ensure the effectiveness of the implementation of a set of measures, an organizational and economic mechanism for the development of Ukraine's service sector was developed, which includes organizational (systems of strategic planning and control, regulatory and legal acts, a set of state bodies and institutions, systems of standardization, licensing and personnel support) and economic (including tax, budget, monetary and investment policy) components. Within the framework of the mechanism, the concept of creation of the Service Sector Development Fund of Ukraine on the basis of public-private partnership with the involvement of international investors was proposed. A model of joint management of the Fund and a model of filling the Fund at the expense of the state budget and the funds of international financial donors have been developed.

The practical significance of the results of the work is confirmed by their implementation in the activities of AsMAP UA (implementation act No. 0608486), the World Bank Group (implementation feedback dated 23.10.2023), and in the educational process of the National Transport University when teaching the disciplines "International Economy", "National Economy" and "International Economic Relations" (implementation certificate No. 1099/02 dated 29.06.2023).

The results of the dissertation research can be used in the development and further implementation of the economic strategy for the post-war recovery of Ukraine and national development programs for both the service sector of Ukraine as a whole and its individual sectors.

Key words: service, service sector, global division of labour, trade and economic relations, investments, competitiveness, national economy, transport, transport services, state policy, governance, economic growth, strategic development, specialization, organizational and economic mechanism.

Список публікацій здобувача

в яких опубліковані основні наукові результати дисертації

Наукові праці, в яких опубліковані основні наукові результати дисертації

1. Павлюк В.І., Муленко В.М. Динаміка та перспективи розвитку сфери міжнародної торгівлі транспортними послугами України. *Науково-технічний збірник “Вісник Національного транспортного університету”: серія “Економічні науки”*. 2019. Випуск 2 (44). С. 127-135. DOI: <https://doi.org/10.33744/2308-6645-2019-2-44-127-135> (0,53 друк. арк.). *Особистий внесок: проаналізовано динаміку розвитку торгівлі послугами України, обґрунтована необхідність створення стратегії розвитку торгівлі транспортними послугами та визначені її основні заходи* (0,41 друк. арк.).

2. Муленко В.М. Україна в глобальному поділі праці: в пошуках національної стратегії. *Науковий вісник Одеського національного університету імені І.І. Мечникова. Серія «Економіка»*. 2020. Том 25, випуск 4 (83). С. 32-38. DOI: <https://doi.org/10.32782/2304-0920/4-83-5> (0,64 друк. арк.).

3. Павлюк В.І., Муленко В.М. Теоретичні аспекти економічної категорії «послуга»: сучасні підходи до трактування та особливості розвитку понятійного апарату. *Збірник наукових праць «Проблеми системного підходу в економіці»*. 2021. Вип. 1 (81). С. 7-13. DOI: <https://doi.org/10.32782/2520-2200/2021-1-1> (0,5 друк. арк.). *Особистий внесок: досліджено та систематизовано підходи до визначення послуг, розроблено авторське визначення послуг, здійснено порівняння послуг та робочої сили як товару* (0,48 друк. арк.).

4. Павлюк В.І., Муленко В.М. Моделі надання послуг: теоретичні аспекти та специфіка реалізації в умовах мінливого сьогодення. *«Вчені записки Таврійського національного університету імені В.І. Вернадського. Серія: Економіка і управління»*. 2021. Том 32 (71). №2. С. 1-7. DOI: <https://doi.org/10.32838/2523-4803/71-2-1> (0,54 друк. арк.). *Особистий внесок: досліджено сутність та динаміку використання моделей надання послуг, досліджено перспективи діджиталізації та цифровізації надання окремих видів послуг* (0,51 друк. арк.).

5. Mulenko, V. (2021). Problems of functioning of the service sector and their impact on the position of Ukraine in the global division of labor. *International scientific journal "Economics & Education"*. Vol. 6, issue 4. P. 46-52 [in English]. DOI: <https://doi.org/10.30525/2500-946X/2021-4-7> (0,63 друк. арк.).

6. Павлюк В.І., Муленко В.М. Україна в глобальному поділі праці: виклики та можливості. *Науковий журнал "Вісник Національного транспортного університету": серія "Економічні науки"*. 2022. Вип. 4 (54). С. 177-185. DOI: <https://doi.org/10.33744/2308-6645-2022-4-54-177-185> (0,56 друк. арк.). *Особистий внесок: проаналізовано динаміку та структуру міжнародної торгівлі України, обґрунтована необхідність підтримки домінуючих в структурі експорту галузей з одночасним стимулюванням розвитку ІТ-сектору, запропоновані заходи розвитку сфери транспортних послуг та ІТ-сектору в умовах воєнного стану та післявоєнний період* (0,45 друк. арк.).

7. Муленко В.М. Перспективи та проблеми розвитку міжнародної торгівлі транспортними послугами України. *Автомобільні дороги і дорожнє будівництво*. 2022. №112. С. 450-458. DOI: <https://doi.org/10.33744/0365-8171-2022-112-450-458> (0,59 друк. арк.).

Опубліковані праці апробаційного характеру

1. Муленко В.М. Сучасний стан та перспективи розвитку сфери послуг України. *Сучасний рух науки: тези доп. IX міжнародної науково-практичної інтернет-конференції: у 3 т. (2-3 грудня 2019 р.)*. Дніпро: "WayScience", 2019. Т.2. С. 539-544 (0,19 друк. арк.). URL: <http://www.wayscience.com/wp-content/uploads/2019/12/TOM-2-Zbirnik-9-mizhn.-nauk-prakt.-int.-konf..pdf>.

2. Муленко В.М. Міжнародна торгівля послугами України: сучасний стан та перспективи розвитку. *Економіка, облік, фінанси та право: стратегічні пріоритети розвитку в умовах глобалізації: збірник тез доповідей міжнародної науково-практичної конференції: у 10 ч. (Полтава, 5 грудня 2019 р.)*. Полтава: ЦФЕНД, 2019. Ч. 1. С. 24-25 (0,16 друк. арк.). URL: <http://www.economics.in.ua/2019/12/1.html>.

3. Муленко В.М. Місце та перспективи участі України в глобальному поділі праці. *LXXVI наукова конференція професорсько-викладацького складу, аспірантів, студентів та співробітників відокремлених структурних підрозділів НТУ*. К.: НТУ, 2020. С. 372 (0,02 друк. арк.). URL: <https://drive.google.com/file/d/1Hlm8obLCicsOsLCs-eL7N7VIKdi7PWlv/view>.

4. Павлюк В.І., Муленко В.М. Роль міжнародної торгівлі послугами в забезпеченні майбутнього економічного розвитку України. *LXXVI наукова конференція професорсько-викладацького складу, аспірантів, студентів та співробітників відокремлених структурних підрозділів НТУ*. К.: НТУ, 2020. С. 371 (0,02 друк. арк.). *Особистий внесок: досліджено тенденції розвитку сфери послуг та запропоновано заходи забезпечення сталого розвитку сфери* (0,01 друк. арк.). URL: <https://sites.google.com/ntu.edu.ua/naukovakonferentsiya/тези-доповідей>.

5. Муленко В.М. Проблеми участі України в глобальному поділі праці в умовах пандемії. *Інноваційні рішення в сучасній науці, освіті та практиці: Матеріали I Міжнародної науково-практичної інтернет-конференції: у 2 ч.* (Київ, 17-18 листопада 2020 р.). Київ: НТУ, 2020. Ч. 1. С. 221-223 (0,17 друк. арк.). URL: <http://vstup.ntu.edu.ua/conf-innov-part-1.pdf>.

6. Муленко В.М. Розвиток сфери послуг України в умовах карантинних обмежень. *Економіка сьогодення: актуальні питання та інноваційні аспекти: збірник матеріалів IV Міжнародної науково-практичної конференції* (м. Запоріжжя, 28 листопада 2020 року). Запоріжжя: ГО «СІЕУ», 2020. С. 18-22 (0,22 друк. арк.). URL: https://er.chdtu.edu.ua/bitstream/ChSTU/2968/1/siee.zaporojie_листопад_2020%20%281%29.pdf.

7. Муленко В.М. Проблеми функціонування транспортного сектору України в умовах пандемії. *Механізми державного регулювання конкурентоспроможності національної економіки: матеріали доповідей Міжнародної науково-практичної конференції: за заг. ред.: М. М. Палінчак, В. П. Приходько, В. В. Химинець та ін.* (м. Ужгород, 5 грудня 2020 року). Ужгород: Видавничий дім «Гельветика», 2020. С. 61-65 (0,22 друк. арк.).

8. Павлюк В.І., Муленко В.М. Трансформація системи глобального поділу праці в умовах пандемії. *Сучасні трансформації в економіці та управлінні*: матеріали V Міжнародної наукової конференції (м. Клайпеда, Литва, 26-27 березня 2021 року). Рига: Baltija Publishing, 2021. С. 25-29 (0,16 друк. арк.). *Особистий внесок: досліджено характерні зміни, яких зазнала система міжнародного поділу праці під впливом пандемії* (0,15 друк. арк.). DOI: <https://doi.org/10.30525/978-9934-26-064-3-6>.

9. Павлюк В.І., Муленко В.М. Особливості розвитку міжнародної торгівлі транспортними послугами в посткарантинний період. *Економіка і менеджмент 2021: перспективи інтеграції та інноваційного розвитку*: зб. наук. праць Міжнар. наук.-практ. конф.: у 8 т. (м. Дніпро, 8–9 квітня 2021 р.). Дніпро: Видавець Біла К. О., 2021. т. 7. С. 66-70 (0,27 друк. арк.). *Особистий внесок: проаналізовано динаміку світової торгівлі послугами, досліджено сценарії розвитку міжнародних перевезень та транспортного сектору в посткарантинний період* (0,25 друк. арк.). URL: https://confcontact.com/eim2021/EIM_2021_tom7.pdf.

10. Муленко В.М. Сфера послуг на шляху цифровізації у глобальному поділі праці. *Виклики та перспективи розвитку нової економіки на світовому, державному та регіональному рівнях*: збірник матеріалів XVI Міжнародної науково-практичної конференції: за ред. А. В. Череп. (м. Запоріжжя, 25-26 листопада 2021 р.). Запоріжжя: ФОП Мокшанов В. В., 2021. С. 34-35 (0,06 друк. арк.).

11. Муленко В.М. Особливості сфери послуг як економічної системи. *Управління та адміністрування в умовах протидії гібридним загрозам національній безпеці*: Матеріали II Міжнародної науково-практичної конференції (м. Київ, 7 грудня 2021 року). К.: ДУІТ, ХНУРЕ. 2021. С. 580-581 (0,1 друк. арк.). URL: <https://philarchive.org/archive/МАК-14>.

12. Павлюк В.І., Муленко В.М. Сучасні проблеми та перспективи використання транзитного потенціалу України. *Управління ресурсним забезпеченням господарської діяльності підприємств реального сектору економіки*: матеріали VI Всеукраїнської науково-практичної інтернет-конференції

з міжнародною участю (м. Полтава, 17 листопада 2021 р.). Полтава: ПДАУ, 2021. С. 227-230 (0,24 друк. арк.). *Особистий внесок: проаналізовано динаміку транзитних перевезень територією України, досліджено чинники втрати транзитних потоків, визначено заходи збереження транзиту* (0,22 друк. арк.). URL: <https://lib.lntu.edu.ua/sites/default/files/2021-11/2021%20Матеріали%20VI%20Всеукраїн.%20%20інтернет-конфер.pdf>.

13. Муленко В.М. Сфера транспортних послуг України у воєнний період: проблеми функціонування та перспективи відновлення. *Сучасні проблеми економіки, обліку, фінансів і права: збірник тез доповідей міжнародної науково-практичної конференції* (м. Полтава, 29 квітня 2022 р.). Полтава: ЦФЕНД, 2022. С. 12-14 (0,15 друк. арк.). URL: http://www.economics.in.ua/2022/05/blog-post_14.html.

14. Муленко В.М. Розвиток сфери послуг України в умовах воєнного часу. *Економіка підприємства: вектори розвитку в умовах глобальних змін. Матеріали науково-практичної конференції* (м. Вінниця, 27-28 травня 2022 р.). Херсон: Видавництво «Молодий вчений», 2022. С. 14-18 (0,2 друк. арк.). URL: <http://molodyvcheny.in.ua/files/conf/eko/52may2022/3.pdf>.

15. Павлюк В.І., Муленко В.М. Вплив діджиталізації на конкурентоспроможність транспортного сектору України. *LXXVIII наукова конференція професорсько-викладацького складу, аспірантів, студентів та співробітників відокремлених структурних підрозділів НТУ*. К.: НТУ, 2022. С. 321. (0,02 друк. арк.). *Особистий внесок: досліджені тенденції діджиталізації транспортного сектору, визначено інформаційні технології, які використовуються в транспортному секторі України* (0,01 друк. арк.). URL: <https://drive.google.com/file/d/1yhVlySe-r3EHbJt98UoRZEW94NhxOzk7/view>.

16. Муленко В.М. Проблеми та перспективи розвитку міжнародної торгівлі інформаційними послугами України. *Стратегічні пріоритети соціально-економічного розвитку в умовах інституційних перетворень глобального середовища: матеріали X Міжнародної науково-практичної конференції* (м. Одеса, 11 листопада 2022 р.). Львів-Торунь: Liha-Pres, 2022. С. 55-58 (0,18 друк. арк.). URL:

https://onu.edu.ua/pub/bank/userfiles/files/epf/ekonom_pidpr/naukova_diyalnist/conf_2022.pdf.

17. Муленко В.М. Діджиталізація сфери послуг України під час військового стану. *Цифрова економіка як фактор інновацій та сталого розвитку суспільства*: матеріали III Міжнародної науково-практичної конференції учених та студентів (м. Тернопіль, 6-7 грудня 2022 р). Тернопіль: Тернопільський національний технічний університет ім. І. Пулюя, 2022. С. 13-14 (0,14 друк. арк.).

URL:

https://elartu.tntu.edu.ua/bitstream/lib/39647/8/Zbirnyk_tez_Tsyfrova_ekonomika_2022.pdf.

18. Павлюк В.І., Муленко В.М. Україна в глобальному поділі праці: проблеми в умовах воєнного стану та післявоєнні перспективи. *Національна безпека у фокусі викликів глобалізаційних процесів в економіці*: матеріали XV-ої Міжнародної наукової Інтернет-конференції (Ukraine-Greece, 14-15 лютого 2023 року). Київ: НАУ, 2023. С. 127-130 (0,18 друк. арк.). *Особистий внесок: досліджено зовнішню торгівлю товарами та послугами України в 2022 році, визначені зумовлені війною нові виклики для економіки країни, встановлені передумови для економічної відбудови у повоєнний період, обґрунтовані перспективи розвитку IT-сектору* (0,15 друк. арк.). URL: https://eco-science.net/wp-content/uploads/2023/02/Збірник_конференція-№15-від-14-15-лютого.pdf.

ЗМІСТ

ВСТУП.....	22
РОЗДІЛ 1 ТЕОРЕТИЧНІ ТА МЕТОДИЧНІ ЗАСАДИ РОЗВИТКУ СФЕРИ ПОСЛУГ	31
1.1. Сутність та особливості економічної категорії “послуга”	31
1.2. Класифікація послуг в міжнародній торгівлі	42
1.3. Розвиток сфери послуг та специфіка здійснення міжнародної торгівлі послугами	61
1.4. Теоретичні аспекти впливу сфери послуг на формування глобальної конкурентоспроможності національної економіки	73
Висновки до розділу 1	82
РОЗДІЛ 2 СУЧАСНИЙ СТАН СФЕРИ ПОСЛУГ В УКРАЇНІ ТА ЙОГО ВПЛИВ НА МІСЦЕ КРАЇНИ В СИСТЕМІ ГЛОБАЛЬНОГО ПОДІЛУ ПРАЦІ.....	85
2.1. Динаміка та особливості розвитку сфери послуг в Україні	85
2.2. Загальна характеристика зовнішньоекономічної діяльності сфери послуг України	94
2.3. Місце транспортних послуг в економіці України та їх значення для формуванні її конкурентоспроможності.....	113
2.4. Світовий досвід розвитку сфери транспортних послуг та можливості його використання в українських реаліях	126
2.5. Вплив сфери послуг на конкурентні позиції України в системі глобального поділу праці.....	140
Висновки до розділу 2	154
РОЗДІЛ 3 МЕТОДИЧНІ ЗАСАДИ РОЗВИТКУ СФЕРИ ПОСЛУГ ЯК ФАКТОРУ ПОКРАЩЕННЯ КОНКУРЕНТНИХ ПОЗИЦІЙ УКРАЇНИ В СИСТЕМІ ГЛОБАЛЬНОГО ПОДІЛУ ПРАЦІ	157
3.1. Фактори впливу на функціонування сфери послуг України	157
3.2. Перспективні напрямки розвитку сфери послуг України та світовий досвід формування конкурентних переваг в сфері.....	170

3.3. Методичні положення щодо визначення рівня міжнародної конкурентоспроможності сфери транспортних послуг	188
3.4. Концептуально-логічна модель системи управління розвитком сфери транспортних послуг України.....	203
3.5. Організаційно-економічний механізм розвитку сфери послуг як фактору посилення конкурентоспроможності України в системі глобального поділу праці	213
Висновки до розділу 3	230
ВИСНОВКИ.....	235
СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ.....	239
ДОДАТКИ.....	266

ВСТУП

Актуальність теми. Постіндустріальний етап розвитку світового господарства характеризується активним зростанням значення та ролі третинного сектору економіки. “Економіка послуг”, яка притаманна найбільш розвинутим економікам світу, характеризується значною часткою високоякісних та інноваційних послуг в структурі ВВП, а також більшою часткою населення, зайнятого у сервісному секторі. Процеси глобалізації та інтернаціоналізації, а також сформована під їх впливом система нового глобального поділу праці (ГПП), призвели до суттєвого переміщення трудових ресурсів з матеріального виробництва до сектору обслуговування та закріплення сфери послуг в ролі домінуючого сектору економіки передових країн. Ефективний розвиток сервісного сектору стає одним із вирішальних чинників забезпечення сталого економічного зростання країн, фактором посилення конкурентних позицій національних економік в системі поділу праці та запорукою підвищення рівня життя населення.

В Україні все ще відсутнє стратегічне бачення ролі сфери послуг в забезпеченні економічного розвитку та формування нових конкурентних переваг. Незважаючи на те, що в структурі вітчизняного ВВП переважає третинний сектор, ефективність функціонування сфери обслуговування залишається низькою. В системі ГПП Україна виділяється як постачальник сировини та продукції проміжного споживання з низькою доданою вартістю, значення третинного сектору для зовнішньоекономічної діяльності є незначним. Крім того, національна економіка при цьому має переважно ознаки пасивної, а не активної ролі на світових ринках послуг. Названі факти створюють об’єктивну необхідність переоцінки стратегічного значення сфери послуг в економічному розвитку України та посиленні її позицій в системі ГПП. Крім того, необхідно розробити комплекс рекомендацій та заходів вдосконалення функціонування сфери послуг, який враховуватиме сучасні реалії української держави та може служити основою стратегії забезпечення стабільного розвитку сервісного сектору України як фактору посилення конкурентних позицій національної економіки в системі ГПП.

Теоретичні аспекти функціонування сфери послуг, специфічні риси її розвитку в Україні в цілому та в розрізі окремих галузей, а також роль міжнародної торгівлі послугами у сучасному поділі праці, були предметом наукових досліджень таких економістів як: Ж.-Б. Сей, К. Гренроос, К. Лавлок, М. Портер, Р. Норман, Ф. Котлер, Т. Хілл, С. Крімерс, Л. Франссен, С. Веттштайн, В. І. Золотарьова, А. С. Філіпенко, А. О. Вітренко, В. В. Апопій, О. Б. Моргулець, Л. П. Хмелевська, Н. М. Бондар, Г. Н. Климко, С. В. Мочерний, О. В. Федорук, Л. С. Співак, А. Ф. Павленко, Є. Ю. Сахно, Я. В. Остафійчук, І. В. Вареник, В. І. Павлюк та інші. Різні теоретико-методичні особливості послуг та торгівлі ними, а також специфіка міжнародних операцій з послугами також досліджувались численними міжнародними організаціями, такими як Світова організація торгівлі, Організація з економічного співробітництва та розвитку, Міжнародний валютний фонд, Світовий банк, Європейська комісія ЄС та інші.

Дослідженню питань конкурентоспроможності національної економіки, зокрема впливу сфери послуг на її забезпечення, присвячені роботи вітчизняних та зарубіжних науковців, серед яких М. Портер, А. Ругман, Д. С. Чо, В. Снеска, Г. Шац, В. Є. Хаустова, Т. В. Хворост, В. Г. Горник, С. В. Войтко, Я. Б. Базилюк, Н. В. Коваленко, Е. І. Цибульська, В. В. Колоша, М. І. Синюченко та інші.

Зв'язок роботи з науковими програмами, планами, темами. Дисертаційне дослідження виконано згідно плану науково-дослідних робіт Національного транспортного університету на 2020 рік за темою «Економічний розвиток і підприємництво в Україні» (номер державної реєстрації 0117U000126), де автором досліджувалось питання впливу сфери послуг на конкурентоспроможність економіки України; на 2021-2022 роки за темою «Сучасна парадигма інноваційного розвитку транспортного комплексу України» (номер державної реєстрації 0121U100635), де автором досліджувались питання діджиталізації сфери послуг України і проблематика розвитку української сфери послуг на сучасному етапі та її вплив на конкурентні позиції національної економіки в глобальному поділі праці.

Мета і завдання дослідження. Метою дисертаційної роботи є вдосконалення теоретико-методичних підходів та розробка практичних

рекомендацій з розвитку сфери послуг як фактору підвищення конкурентних позицій України в системі глобального поділу праці.

Мета дисертаційного дослідження досягалась шляхом постановки та вирішення наступних основних **завдань**:

- дослідити та систематизувати сучасні наукові підходи до трактування економічної сутності та особливостей категорії “послуга”, узагальнити існуючі класифікації послуг, розвинути понятійно-категоріальний апарат;
- визначити сутність понять “сфера послуг”, “розвиток сфери послуг” та специфіку здійснення міжнародних операцій з торгівлі послугами, узагальнити визначення економічної категорії “конкурентоспроможність національної економіки” та встановити теоретичні аспекти її залежності від сфери послуг;
- здійснити аналіз сучасного стану та тенденцій розвитку сфери послуг України і міжнародної торгівлі послугами, обґрунтувати наявність переваг в торгівлі послугами України;
- проаналізувати особливості розвитку вітчизняної сфери транспортних послуг, дослідити світовий досвід розвитку сфери транспортних послуг та окремих секторів сфери послуг, визначити можливість використання іноземних практик в українських реаліях;
- встановити та аргументувати залежність конкурентних позицій країни в сучасному ГПП від рівня розвитку сфери послуг;
- систематизувати та оцінити рівень впливу різних факторів на функціонування сфери послуг, розробити на основі дослідження іноземного досвіду комплекс заходів забезпечення розвитку сфери послуг України;
- розробити методику оцінювання рівня конкурентоспроможності сфери транспортних послуг;
- сформулювати концептуально-логічну модель системи управління розвитком сфери транспортних послуг;
- розробити організаційно-економічний механізм розвитку сфери послуг як фактора підвищення конкурентних позицій України в системі ГПП.

Об'єктом дослідження є процес забезпечення розвитку сфери послуг як фактора посилення конкурентних позицій України в системі ГПП.

Предметом дослідження є теоретичні, методичні та практичні засади розвитку сфери послуг як фактора посилення конкурентних позицій України в системі ГПП.

Методи дослідження. Теоретико-методичною основою дисертаційного дослідження стали загальнонаукові та спеціальні методи: монографічний метод (при дослідженні наукових праць присвячених теоретичним аспектам економічних категорій та особливостям здійснення торгівлі послугами); ретроспективний метод та системно-структурного аналізу (при дослідженні динаміки та структури сфери послуг, міжнародної торгівлі послугами та транспортного сектору, а також встановленні наявності порівняльних переваг); метод статистичного аналізу та узагальнення (при встановленні причинно-наслідкових зв'язків між рівнем розвитку сектору обслуговування та місцем країни в рейтингу конкурентоспроможності); метод кореляційно-регресійного аналізу (при прогнозуванні обсягів виробленої в транспортному секторі доданої вартості та виявленні впливу факторів на сферу послуг); кластерного аналізу та порівняння (в методиці оцінки рівня конкурентоспроможності сфери транспортних послуг); абстрактно-логічний метод (при створенні комплексу заходів вдосконалення сфери послуг та транспортного сектору, а також формуванні висновків); концептуального та логічного моделювання (при створенні концептуально-логічної моделі системи управління розвитком сфери транспортних послуг); метод нелінійного динамічного нормативу (при розробці індикатора ефективності управління розвитком сфери транспортних послуг); організаційно-економічного моделювання (при розробці організаційно-економічного механізму розвитку сфери послуг як фактора підвищення конкурентних позицій України в системі ГПП); графічний та табличний методи (при наочному представленні результатів дослідження).

Інформаційною базою проведення дослідження слугували чинні законодавчі та нормативно-правові акти України; ратифіковані Україною міжнародні угоди та договори; статистичні дані Державної служби статистики України; Національного

банку України; річні звіти та статистичні дані НАК “Нафтогаз Україна” та ТОВ “Оператор Газотранспортної системи України”; матеріали та аналітичні дослідження СОТ, групи Світового банку, Міжнародного економічного форуму та Інституту розвитку менеджменту; наукові праці вітчизняних і зарубіжних науковців та економістів; спеціальна економічна література, матеріали наукових конференцій, матеріали періодичних видань, електронні ресурси мережі Інтернет.

Наукова новизна одержаних результатів полягає у подальшому розвитку теоретико-методичних основ функціонування сфери послуг як фактора посилення конкурентних позицій національної економіки в системі ГПП та розробці практичних рекомендацій щодо вдосконалення сфери послуг.

Основними вагомими результатами дисертаційного дослідження є:

вперше:

- розроблено організаційно-економічний механізм розвитку сфери послуг, який включає в себе наступні елементи: організаційний блок (система стратегічного планування та контролю; система нормативно-правового забезпечення; сукупність інституцій та державних органів; системи стандартизації, ліцензування та кадрового забезпечення; система моніторингу та контролю) та економічний блок (елементи економічної політики, які спрямовані на створення сприятливих умов для розвитку сфери послуг). В межах механізму обґрунтовано концепцію створення Фонду розвитку сфери послуг на засадах державно-приватного партнерства із залученням міжнародних донорів, неурядових організацій та громадськості. Такий Фонд системно опікуватиметься розвитком сфери послуг за рахунок цільового фінансування на кредитній чи грантовій основі та надання консультативної та іншої підтримки проектам в галузі. Запровадження механізму дозволить створити сприятливе середовище для розвитку сфери послуг, забезпечити достатній рівень фінансування та ефективне використання ресурсів;

удосконалено:

- методичний підхід до оцінки рівня міжнародної конкурентоспроможності сфери транспортних послуг на основі кластеризації, що враховує інтегральні індекси, які формуються на основі показників трьох рівнів:

галузевого (зайнятість, товарообіг, пасажирообіг, експорт та імпорт транспортних послуг, інвестиції в основні засоби), суміжних галузей (темпи зростання виробництва, експорту, зайнятості в агропромисловому та промисловому секторах) та макрорівня (ВВП на душу населення, рівні безробіття та інфляції, рівні податків, сальдо торгівельного балансу). На відміну від існуючих, запропонована методика враховує вплив на формування конкурентоспроможності сфери транспортних послуг рівня розвитку як економіки в цілому, так і основних галузей-споживачів транспортних послуг;

– концептуально-логічну модель системи управління розвитком сфери транспортних послуг України, яка визначає стратегію та регулюючі заходи щодо економічних та організаційно-правових механізмів її функціонування. В межах моделі розроблено чисельний індикатор оцінки ефективності управління розвитком сфери транспортних послуг, що ґрунтується на визначенні фактичного рівня досягнення встановлених нормативних співвідношень темпів росту ключових показників функціонування сфери транспортних послуг. Даний індикатор дозволяє визначити цільові співвідношення зміни показників та оцінювати ефективність управління розвитком сектору на основі ступеня досягнення встановлених нормативів;

– методичний підхід до розрахунку Глобального індексу конкурентоспроможності країни, що враховує додатковий критерій, який відображатиме рівень розвитку зовнішньоекономічної діяльності та залучення країни до ГПП. Даний критерій формується на основі показників, які визначають рівень та особливості міжнародної спеціалізації країни, а також показників, що характеризують активність країни в міжнародному обміні факторами виробництва. Застосування цього критерію дозволить комплексно врахувати активність зовнішньоекономічної діяльності країни і, як наслідок, визначити та аргументувати пріоритетність розвитку та державної підтримки секторів сфери послуг;

набуло подальшого розвитку:

– понятійно-категоріальний апарат поняття “послуга”, яку пропонується інтерпретувати як унікальний товар, що являє собою специфічну діяльність,

результат якої може мати матеріальне чи нематеріальне вираження, котра здійснюється для задоволення конкретної потреби споживача в визначений часовий період та має певну вартість, яка формується залежно від використаних засобів праці, кваліфікаційних якостей виробника та рівня попиту на дану послугу. На відміну від існуючих, наведене визначення акцентує увагу на можливості результату послуги мати матеріальне чи нематеріальне вираження та підкреслює спрямованість послуги на задоволення конкретної, обмеженої в часі потреби;

— класифікація послуг, яка дозволяє розподіляти послуги залежно від трьох критеріїв: матеріальності результатів, способу реалізації та рівня впливу на економіку. Використання даних класифікаційних ознак дозволить визначати пріоритетні для фінансування та розвитку сектори сфери послуг при розробці та провадженні державної політики і краще адаптувати політику до реалій міжнародної торгівлі послугами;

— визначення категорії «конкурентоспроможність національної економіки», як здатності економічної системи забезпечувати стаке підвищення результативності її функціонування та високий рівень соціальної спрямованості, шляхом ефективного використання національних конкурентних переваг, зокрема інноваційних, в ході конкурентної боротьби на світових ринках. На відміну від існуючих, наведене визначення враховує соціальну спрямованість економічної системи та наголошує на ролі національних конкурентних переваг у формуванні конкурентоспроможності.

Практичне значення отриманих результатів полягає в можливості використання результатів дисертаційного дослідження при розробці та подальшій реалізації економічної стратегії повоєнного відновлення України та національних програм розвитку сфери послуг України як в цілому, так і окремих її секторів.

Практичне значення результатів проведеного дослідження підтверджено їхнім використанням в діяльності АсМАП України (акт впровадження № 0608486) та Групи Світового банку (відгук про впровадження від 23.10.2023). Теоретичні та практичні результати дисертаційної роботи були впроваджені в навчальний процес

Національного транспортного університету (довідка про впровадження № 1099/02 від 29.06.2023) (додаток І).

Особистий внесок здобувача. Дисертаційна робота є самостійним завершеним науковим дослідженням, в якому запропоновано авторське бачення ролі сфери послуг в економічному зростанні країни та авторський підхід до розвитку сфери послуг як фактора підвищення конкурентних позицій національної економіки в системі ГПП. Теоретичні обґрунтування, методичні розробки, висновки і пропозиції, викладені в дисертації та опубліковані у наукових статтях, одержані автором самостійно. З наукових праць, опублікованих у співавторстві, у дисертації використано лише ті положення, ідеї та висновки, які є результатом самостійної роботи автора.

Апробація результатів дисертації. Апробація теоретичних положень, практичних рекомендацій та висновків наукової роботи здійснювалась шляхом їх оприлюднення та обговорення на 18 науково-практичних та міжнародних конференціях: IX Міжнародній науково-практичній інтернет-конференції “Сучасний рух науки” (м. Дніпро, 2019), Міжнародній науково-практичній конференції “Економіка, облік, фінанси та право: стратегічні пріоритети розвитку в умовах глобалізації” (м. Полтава, 2019), LXXVI та LXXVIII наукових конференціях професорсько-викладацького складу, аспірантів, студентів та співробітників відокремлених структурних підрозділів НТУ (м. Київ, 2020 та 2022), IV Міжнародній науково-практичній конференції “Економіка сьогодення: актуальні питання та інноваційні аспекти” (м. Запоріжжя, 2020), Міжнародній науково-практичній конференції “Механізми державного регулювання конкурентоспроможності національної економіки” (м. Ужгород, 2020), V Міжнародній науковій конференції “Сучасні трансформації в економіці та управлінні” (м. Клайпеда, Литва, 2021), Міжнародній науково-практичній конференції “Економіка і менеджмент 2021: перспективи інтеграції та інноваційного розвитку” (м. Дніпро, 2021), XVI Міжнародній науково-практичній конференції “Виклики та перспективи розвитку нової економіки на світовому, державному та регіональному рівнях” (м. Запоріжжя, 2021), II Міжнародній

науково-практичній конференції “Управління та адміністрування в умовах протидії гібридним загрозам національній безпеці” (м. Київ, 2021), VI Всеукраїнській науково-практичній інтернет-конференції з міжнародною участю “Управління ресурсним забезпеченням господарської діяльності підприємств реального сектору економіки” (м. Полтава, 2021), Міжнародній науково-практичній конференції “Сучасні проблеми економіки, обліку, фінансів і права” (м. Полтава, 2022), Науково-практичній конференції “Економіка підприємства: вектори розвитку в умовах глобальних змін” (м. Вінниця, 2022), X Міжнародній науково-практичній конференції “Стратегічні пріоритети соціально-економічного розвитку в умовах інституційних перетворень глобального середовища” (м. Одеса, 2022), III Міжнародній науково-практичній конференції учених та студентів “Цифрова економіка як фактор інновацій та сталого розвитку суспільства” (м. Тернопіль, 2022), XV Міжнародній науковій Інтернет-конференції “Національна безпека у фокусі викликів глобалізаційних процесів в економіці” (Ukraine-Greece, 2023).

Публікації. Основні результати дисертаційного дослідження опубліковано у 25 наукових працях, у тому числі: 7 статей (6 – у наукових фахових виданнях України, 1 – у міжнародному науково-практичному виданні інших держав (Латвія)), з яких 3 - одноосібного характеру, а також 18 публікацій апробаційного характеру. Загальний обсяг публікацій, що належать особисто автору становить 6,31 друк. арк.

Структура та обсяг дисертації. Дисертація складається з анотації, вступу, трьох розділів, висновків, списку використаних джерел та додатків. Загальний обсяг дисертації становить 302 сторінки, з них основного тексту – 216 сторінок. Робота містить 34 рисунки (з них 1 на окремій сторінці), 20 таблиць, 10 додатків на 37 сторінках. Список використаних джерел включає 232 найменування на 27 сторінках.

РОЗДІЛ 1

ТЕОРЕТИЧНІ ТА МЕТОДИЧНІ ЗАСАДИ РОЗВИТКУ СФЕРИ ПОСЛУГ

1.1. Сутність та особливості економічної категорії “послуга”

Послуги є специфічною економічною категорією, однозначного, всеохоплюючого та загальноприйнятого визначення якої досі не існує. Особливості послуг зумовлюють існування різних підходів до трактування сутності послуг. Різні дослідники, економісти та міжнародні організації трактували послуги як особливий товар, як економічне благо, як вид діяльності або як всі зазначені вище категорії одночасно (табл. 1.1).

Таблиця 1.1 – Основні теоретичні підходи до визначення сутності економічної категорії “послуга”

Підхід	Узагальнене визначення	Автори
Послуга як специфічний вид товару	Послуга – це специфічний товар, який виробляється для продажу та приносить споживачеві при споживанні та задоволенні потреб нематеріальну цінність.	Сей Ж.-Б., Коул Д., Малері Р., Реган В., Золотарьова В. І., Вітренко А. О.
Послуга як результат економічної діяльності	Послуга – це результат економічної діяльності, корисний ефект, який отримується в процесі цілеспрямованої діяльності та задовольняє певні потреби споживачів.	Маркс К., Беррі Л., Норман Р., Калачова І. В., Конах С. С., Тикоцький Л. І., Ткаченко Л. В., Росинский М. Б., Співак Л. С., Котлер Ф., Коюда В. О., Мочерний С. В., Павленко А. Ф.
Послуга як діяльність чи процес	Послуга – це діяльність спрямована на задоволення потреб споживача, результат якої, зазвичай, не має матеріальної форми.	Американська асоціація маркетингу, Гренроос К., Лавлок К., Зітхаль В., Бітнер М., Стентон В., Бессом Р., Блуас К., Панкратьєва Н., Глязер Л. С., Хілл Т., Щокін Г. В., Федорченко В. К.
Послуга як товар, вигода і вид діяльності одночасно	Послуга - це товар особливого виду, діяльність, благо, що задовольняє потреби індивіда, виробництва і суспільства, має споживчу вартість і вартість, результат якої може мати матеріальну і нематеріальну форми.	Хмелевська Л. П., Апопій В. В., Моргулець О. Б., Сидорова А. В.

Джерело: систематизовано автором за [1-43]

Одним з перших сутність та роль послуги в економічній системі вивчав французький економіст Жан-Батист Сей. Ж.-Б. Сей характеризував послуги як суттєву частину економічної активності людини та визначав її як такий продукт людської праці, що є духовним, нематеріальним та не може бути відокремлений від виробника послуг [1, с. 15]. Д. Коул визначав послуги як специфічний вид товару, в структурі якого переважають невідчутні якості [2]. Подібне визначення дає Р. Малері, який стверджує, що послуги – це нематеріальні активи, що виробляються з метою збуту, розуміючи під нематеріальними активами невідчутну цінність, тобто цінність, яка не є фізичним об'єктом, але має вартість – грошову оцінку [3]. Визначення В. Регана передбачає, що послуги являють собою нематеріальні речі, що задовольняють потреби безпосередньо тут і зараз (перевезення, житло тощо) або нематеріальні речі, що купують разом із товарами (кредит, гарантія тощо) [4].

Серед українських економістів підхід до визначення послуги як специфічного товару також набув поширення. Золотарьова В. І. наводить наступне визначення: послуга — це специфічний товар, який утворюється внаслідок економічної діяльності, у вигляді певних вигід, благ та іншої користі, що їх отримує споживач [5, с. 107]. Вітренко А. О. стверджує, що послуга – це особливий нематеріальний товар, який включається в процес виробництва та обігу у формі певної продуктивної та корисної дії виробника щодо перетворення власних та залучених ресурсів споживача у вигляді самої людини, її власності, правочинів, інформаційних масивів із метою задоволення унікальної потреби (зазвичай нематеріальної) споживача [1, с. 19].

Визначення послуги як специфічного товару широко використовується економістами, однак воно не може в повній мірі пояснити сутність послуг. Багатогранність поняття послуги змусила здійснювати більш глибокі, ґрунтовні дослідження економічної сутності послуг та породила альтернативні підходи до визначення суті даної економічної категорії.

Дещо інший підхід до трактування послуг застосував К. Маркс. За Марксом послугу необхідно розуміти, як особливу споживчу вартість, отриману певною

працею, так, як і будь-який інший товар; але особливість споживчої вартості послуги полягає в тому, що праця визначає послуги не як річ, а як діяльність [6, с. 474]. Конах С. С. стверджує, що послуги – це результат діяльності у певних сферах життєдіяльності людини, що здійснюється певним виробником на замовлення споживача [7, с. 46]. Р. Норманн наводить наступне визначення послуг: це користь, запропонована клієнту організацією сфери послуг [8]. Л. Беррі визначав послугу як “справу, виконання, зусилля” [9, с. 195]. Згідно з Мочерним С. В. послуга - це особлива споживча вартість процесу праці, виражена в корисному ефекті, що задовольняє потреби людини, колективу, суспільства [10, с.568].

Схоже визначення наводить видатний американський економіст Ф. Котлер, який розумів під послугою будь-який захід або вигоду, що одна сторона може запропонувати іншій і які в основному невідчутні і не призводять до оволодіння будь-чим [11]. Його думку щодо трактування сутності послуг розділяє І. В. Калачова, яка визначає послугу як результати економічної діяльності, які не набувають матеріально-речової форми і задовольняють певні потреби – особисті, колективні, суспільні [12, с. 24]. Л. В. Ткаченко запропонував визначати послуги як результат корисної діяльності, яка змінює стан товару, які представляють економічні суб’єкти один одному за попередньою згодою [13, с. 5-6]. Співак Л. С. стверджує, що послуга – це результати економічної діяльності, які набувають матеріально-речової форми і задовольняють певні потреби [14, с. 57]. Коюда В. О. визначає послугу як результат діяльності (певної праці, сукупність робіт) для задоволення потреб (користі, вигоди) споживача через особливу споживчу вартість послуги у конкретному місці і у конкретний час [6, с. 474-475].

Павленко А.Ф. визначає послугу, як результат якихось дій, що дають корисний ефект [15, с. 123]. Через результат діяльності визначає послугу і Н. Федосенко, відзначаючи, що діяльність і результат, на перший погляд, виступають як «рівнозначні» величини, якщо вважати, що задоволення потреби можливе лише за допомогою діяльності [16, с. 28]. Л. І. Тикоцький вважає, що послуги є продуктом суспільної праці і які подібні за своєю економічною природою до матеріальних благ” [17, с. 11].

Значного поширення набув підхід з позиції визначення послуги як виду діяльності або процесу. Одним із перших, хто визначав послуги за даним підходом, була Американська асоціація маркетингу, яка визначила послуги як діяльність, вигоди або задоволення, які пропонуються для продажу або надаються у зв'язку з продажем товарів [18].

К. Гренроос стверджував, що послуга - це процес, що складається з серії невідчутних дій, які за необхідності виникають між споживачем і обслуговуючим персоналом, фізичними ресурсами, системою підприємства - постачальником послуг [19]. К. Лавлок трактував послугу як вид економічної діяльності, яка створює цінність і забезпечує визначення переваг для споживача в конкретний час і в конкретному місці в результаті відчутних або невідчутних дій, направлених на отримання послуги чи товару [20]. Економісти В. Зітхаль та М. Бітнер відносили до послуг усі види економічної діяльності, результат яких споживається в процесі виробництва, не є фізичним продуктом або будівництвом і забезпечує додаткову корисність споживачу у формі задоволення його нематеріальних інтересів (зручність, комфорт, задоволення) [21]. Т. Хілл визначає, що послуги – це зміна стану особи або товару, що належать певній економічній одиниці, яка виникає в результаті діяльності іншої економічної одиниці з попередньої згоди першої. Іншими словами, це сукупність робіт, що виконуються для задоволення потреб клієнта і мають певну вартість [18, с. 441]. В. Стентон запропонував визначення послуг як окремо ідентифікованих нематеріальних видів діяльності, які забезпечують задоволення бажань, коли продаються споживачам та/або промисловим споживачам і які не обов'язково пов'язані з продажем товару чи іншої послуги [22, с. 34]. Р. Бессом стверджував, що послуги – це діяльність, яка забезпечує цінні вигоди або задоволення [23, с. 77]. Визначення, яке наводив К. Блуас, говорить про те, що «послуга – це діяльність, пропонована для продажу, яка приносить користь та задоволення, не призводячи до фізичної зміни форми товару» [24, с. 57].

Н. Панкратьєва визначає послуги як економічну діяльність яка безпосередньо задовольняє потреби членів суспільства, домашніх господарств, потреби різного

роду підприємств різних форм власності, об'єднань., організацій і суспільні потреби або потреби суспільства в цілому, не втілені в матеріально-речовій формі [25, с. 16]. Подібне визначення наводить і Л. С. Глязер: послуга – це діяльність, результат якої, як правило, не фіксується у речовій формі [25, с. 36]. Т. І. Данилюк стверджує, що послуга – це діяльність, яка здійснюється для задоволення певних потреб або інших зручностей наданих будь-кому [17]. Г. В. Щокін, М. Ф. Головатий, О. В. Антонюк, В. П. Сладкевич наполягають на тому, що послуга – це економічне благо, що виступає в нематеріальній формі; це дія, зусилля (або послідовність дій), мета якої – підвищення споживчої корисності об'єкту послуги, завдання якої – дія на об'єкт послуги, яке здійснюється за бажанням або за згодою клієнта [26]. В. К. Федорченко визначає, що послуга – цілеспрямована виробнича діяльність, головною рисою якої є зберігання процесів виробництва, реалізації та споживання [27].

М. Солнцев та О. Зозульов наводять наступне визначення економічної категорії послуга: послуга – це комплекс дій, які спрямовані на підвищення функціональності економічного суб'єкту в певний час у певному місці [28]. Л. Г. Агафонова та О. Є. Агафонова стверджують, що послуга – це специфічна форма праці, в якій сам продукт праці – матеріальний (річ) або нематеріальний (корисний ефект праці) і процес його виробництва є невід'ємними [29]. К. Кіміта, Т. Хара, Й. Шімомура та Т. Арай розглядали послугу як взаємодію між постачальником послуг і одержувачем послуги для зміни стану одержувача. Відповідно до визначення, одержувач задоволений, коли його/її стан змінюється на новий бажаний стан. [30, с. 477].

Підхід до трактування послуги як виду економічної діяльності також підтримують такі науковці як Е. Г. Решетнікова, К. Полярчик, В. Крижановський, Й. Залурський, Т. Котабинський [17].

Наведені вище підходи до визначення послуги як товару, результату діяльності та виду діяльності набули суттєвого поширення серед економістів, однак вони не давали всеохоплюючого визначення послуги, оскільки кожен з цих підходів зосереджувався лише на певних аспектах даної економічної категорії.

Подібна обмеженість вказаних вище підходів призвела до появи альтернативного, інтегрального підходу, прихильники якого визначали послугу як товар, результат діяльності та вид діяльності одночасно. Даного підходу, зокрема, дотримується Л. П. Хмелевська, яка дає наступне визначення: послуга – це діяльність, яка виконана для задоволення чийхось потреб, господарчих або інших зручностей, що надаються будь-кому [14, с. 32]. Вона також наводить визначення послуги як товару, специфіка якого виявляється у фізичній неосяжності, невіддільності від свого джерела, у неможливості накопичення та зберігання, в індивідуальності та плинності якісних характеристик, у відсутності речового змісту (це лише діяльність, а не продукт) [14, с. 57]. Подібну позицію щодо визначення даної економічної категорії займає Апопій В. В., який стверджує, що послуга - товар особливого виду, діяльність, благо, що задовольняє потреби індивіда, виробництва і суспільства, має споживчу вартість і вартість, результат якої може мати матеріальну і нематеріальну форми [31]. Інтегрального підходу до визначення послуги також дотримується Моргулець О. Б., за яким послуга – це економічна діяльність, в результаті якої утворюються додаткові матеріальні чи нематеріальні блага (вигоди), або ж їх поєднання, які продаються і купуються на ринку, а отже є товаром, які організація надає споживачеві в обмін на гроші [32, с. 38]. А. В. Сидорова визначає послугу як відношення суспільної праці у формі його нетоварного обміну й як безпосередній корисний процес трудової діяльності фізичної або юридичної особи [33].

Зазначені вище підходи є найбільш поширеними, але окрім них існують також альтернативні трактування сутності послуг. Так, згідно з довідником "Лібералізація міжнародних операцій з послугами", розробленим у середині 90-х років ЮНКТАД та Світовим банком, під послугами розуміють зміну в положенні інституціональної одиниці, що сталося внаслідок дій і на основі взаємної угоди з іншою інституціональною одиницею [34].

А. Сміт визначав послугу як результат особливої непродуктивної праці найманого працівника, яка не має суттєвого впливу на економіку, оскільки лише з обміну безпосередньо матеріальними продуктами народжується багатство нації [1,

с. 15]. Ф. Бастіа визначав послугу, як будь-яке зусилля, яке зберігає зусилля інших. Послуга за Ф. Бастіа вимірюється з боку продавця його зусиллями, затраченими на надання послуги, а з боку покупця вимірюється зусиллями, які економляться в результаті придбання послуги [35]. М. Портер визначає, що послуга як економічна категорія охоплює широке коло галузей, які виконують різні функції для їх покупців, тобто ототожнює поняття послуги зі сферою послуг [33, с. 12]. Роберт Джуд визначав послугу як ринкові транзакції підприємства чи підприємця, де об'єктом ринкової операції не є передача права власності на матеріальний товар [36]. Американські вчені К. Макконелл, С. Брю та Ш. Флінн сутність послуг визначили як те, що не має матеріального результату, вираженого в певному предметі, речі, результат є невідчутним, неосяжним (невидимим) і надається в обмін на те, за що споживач, підприємство або уряд готові платити [37, с. 831].

Ш. Я. Турецький трактує послуги як виробництво, яке пов'язане із забезпеченням нормального користування населенням раніше придбаних промислових товарів [25, с. 17]. К. Матусяк та К. Засядли вважають, що послуга – це створення умов для здійснення виробничого процесу і нормальної життєдіяльності людини без зміни істотної природи; відсутність прямої творчої ролі у формуванні споживної вартості в природно-речовій формі, створення корисного ефекту, який не існує як відмінна від споживчої вартості річ і може споживатися лише в процесі виробництва (наприклад, транспортування вантажів, зберігання товарів та інших формах ефекту послуг); цільова спрямованість на продукт і на задоволення певних потреб людини; послуги на відміну від виробу не можуть накопичуватися про запас, а споживаються в момент їх виробництва; виробник послуги фактично не є її споживачем [38]. Л. М. Гопкало стверджує, що послуга – це система, що включає матеріальні і моральні блага та технологію їх комплексного надання клієнту; це будь-яка вигода, яку одна сторона може запропонувати іншій [39].

Наявність різних підходів до визначення послуг пов'язано з багатозначністю даної категорії та її специфічними особливостями, які відрізняють її від товарів. Основною характерною рисою послуг є їх нематеріальний характер: їх неможливо

побачити та відчути на дотик. Оскільки послуги не мають речової форми, вони не підлягають збереженню і є невіддільними від їх виробника, а цінність послуг визначається корисним ефектом або вигодою, що отримується в процесі їх надання. Тобто споживання послуги здійснюється безпосередньо в момент її надання і у місці її надання. Разом в тим, результати виробництва та споживання окремих видів послуг може мати матеріальне вираження. Наприклад, результати надання деяких послуг можна побачити (такі як звіти консультанта на диску), а інші можуть зберігатися (наприклад, система телефонного автовідповідача та інші) [40, с.111].

Крім нематеріального характеру, послуга як предмет торгівлі має наступні особливості, що впливають на специфіку здійснення торгівлі ними:

- послуги не можуть накопичуватися та не існують поза процесом їхнього надання – це є однією із характерних рис, що відрізняють торгівлю послугами від торгівлі товарами: товар реалізується після його виробництва та, за необхідності, може зберігатися певний термін до продажу; послуги створюються безпосередньо в момент їх реалізації кінцевому споживачу. Тому надання послуг зазвичай вимагає безпосередньої фізичної взаємодії між сторонами. В зв'язку з цим міжнародна торгівля послугами ґрунтується на прямих контактах виробників і споживачів та вимагає безпосередньої присутності за кордоном виробника послуги або іноземних споживачів у країні надання послуги [41];

- реалізація послуг є фактично продажем процесу праці, тому якість послуг в більшості визначається якістю процесу праці – однією з основних особливостей послуг в цілому є те, що замовники купують не конкретний товар, а компетенцію виконавців послуг. Споживачі послуг платять гроші за людей, з якими їм доводиться працювати для досягнення певних результатів;

- послуги являють собою конкретну споживчу вартість тільки в певний час і в конкретному місці чи напрямі, що істотно обмежує можливість їх заміни на ринку послуг [42, с. 1].

В результаті надання послуги виникає певний нематеріальний “товар”. Тому якість реалізації послуг значною мірою залежить від кваліфікації особи, що надає послугу, і наявності конкурентних переваг даної послуги. Ця специфічна риса

суттєво відрізняє продаж послуг від реалізації товарів де покупці можуть ознайомитись з товаром, якістю його виготовлення та прийняти рішення про здійснення покупки, яке здебільшого не залежить від особистості продавця.

З розвитком технологій та інформатизацією економіки визначені вище особливості можуть зазнавати змін та послаблюватися. Тенденції до автоматизації в сфері транспортних послуг (розвиток технологій безпілотного транспорту), а також інформатизації туристичних та культурних послуг (використання технологій віртуальної реальності) зумовлять до певного послаблення рівня індивідуалізації послуг. Використання машин та технологій зменшить рівень залежності якості послуг від особи виробника, адже машини надаватимуть послуги за передбаченою стандартизованою програмою, тобто автоматизація призведе до часткового посилення рівня стандартизації послуг.

Можливість уречевлення окремих видів послуг дозволяє відокремлювати процеси виробництва та споживання послуг. Прикладом подібного може бути реалізація аудиторських послуг: виробник, отримавши необхідні для своєї діяльності дані, реалізує послугу і формує аудиторський звіт (уречевлена форма результату виробництва послуги), який передає замовнику. Таким чином клієнт споживає послугу (отримує звіт та ознайомлюється з ним) вже після процесу її безпосереднього виробництва (здійснення аудиту та формування звіту).

К. Лавлок та Дж. Віртз вирізняють вісім загальних відмінностей між послугами та товарами з маркетингового погляду [20, с.36-39]:

- більшість послуг не можуть бути інвентаризовані (накопичені в запасах) – нематеріальний характер послуг унеможлиблює їх накопичення та зберігання. Разом з тим, частина послуг може бути інвентаризована;
- переважна роль нематеріального елементу при формуванні вартості послуг – вартість послуг більшою мірою залежить від кваліфікації виробника та уподобань споживача, ніж засобів праці;
- послуги досить часто складно відчутити чи досягнути;
- споживачі можуть бути залучені в процес виробництва послуги – в процесі виробництва послуги споживач може впливати на її характеристики та

специфіку (наприклад, споживач при використанні послуг перевезень може змінювати маршрут руху, швидкість перевезення тощо);

- люди можуть бути частиною досвіду надання послуги;
- операційні входи та виходи мають тенденцію варіюватися більш ширше – значна залежність кінцевої якості послуг від особистості покупця та кваліфікації виробника зумовлюють значний рівень індивідуалізації кожної послуг та варіювання кінцевого результату процесу реалізації;
- часовий фактор часто набирає високої важливості – більшість послуг мають цінність лише в конкретний момент або період часу через значний рівень залежності від особи споживача;
- дистрибуція може мати місце через не фізичні канали розподілу – з розвитком технологій для реалізації послуг можуть бути використанні цифрові та електронні канали реалізації.

Враховуючи традиційні характеристики послуг, а також зміни, що були зумовлені технологічним розвитком, пропонується визначити наступні особливості послуг як предмету торгівлі:

- нематеріальний характер послуги – послуга фактично не має матеріального вираження, її не можна побачити чи відчувати;
- результати виробництва послуг можуть мати матеріальну або нематеріальну форму – послуга є нематеріальною, її неможливо накопичувати чи зберігати. Однак, результат споживання окремих видів послуг може мати матеріальне вираження через вплив на фізичний об'єкт (результат послуги переробки можна побачити) або завдяки уречевленню нематеріального ефекту на матеріальному носії (результат надання консультаційних послуг може бути виражений у формі звіту);
- переважання нематеріального фактору у формуванні вартості та корисності послуги – цінність та корисність послуги більшою мірою залежить від нематеріальних факторів (кваліфікації виробника та уподобань споживача), а не якості засобів та предметів праці;

- пряма участь споживача в процесі виробництва послуг – споживач безпосередньо визначає вимоги до послуги та може їх корегувати в процесі реалізації послуг;
- часова та цільова обмеженість послуги – послуга виробляється для конкретного споживача, в конкретний цільовий період і має цінність лише в конкретних умовах, тобто кожна окрема послуга може повною мірою задовольнити індивідуальну потребу окремого конкретного споживача (рис. 1.1).

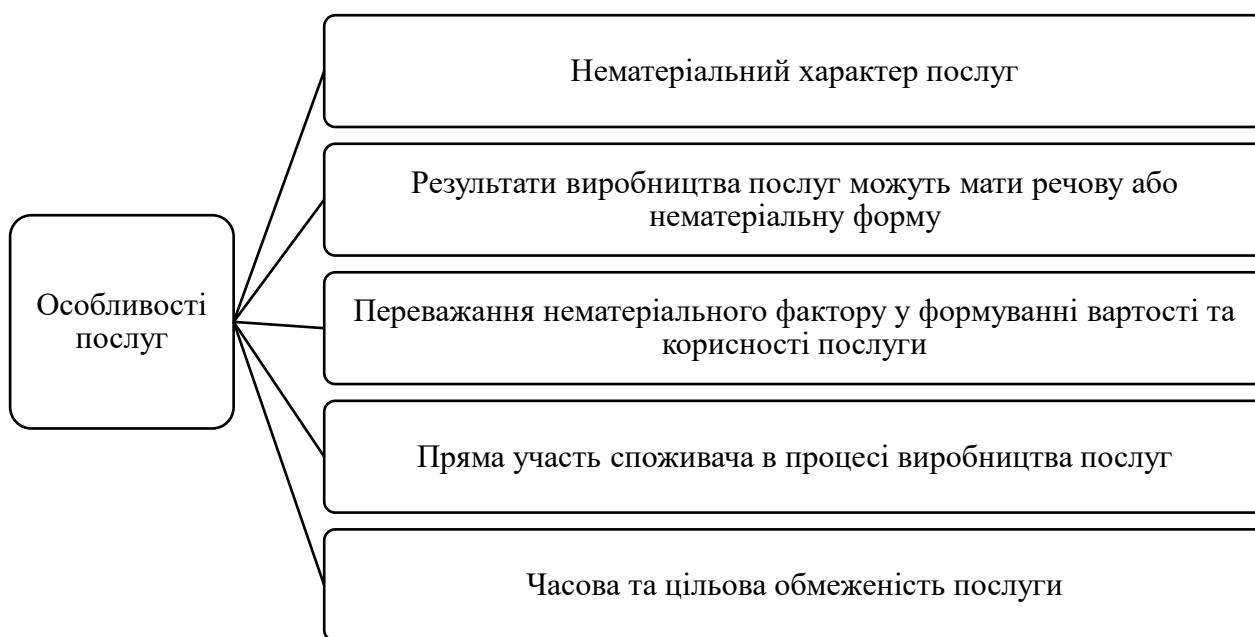


Рисунок 1.1 – Особливості послуг як предмету торгівлі

Джерело: розроблено автором на основі [40-42]

Узагальнюючи проаналізовані вище підходи до трактування економічної категорії “послуга” та встановлені особливості послуг як предмету торгівлі можна привести наступне авторське визначення послуг: послуга - це унікальний товар, що являє собою специфічну діяльність, результат якої може мати матеріальне чи нематеріальне вираження, котра здійснюється для задоволення конкретної потреби споживача у визначений часовий період та має певну вартість, яка формується залежно від використаних засобів праці, кваліфікаційних якостей виробника та рівня попиту на дану послугу. Послуга не має матеріальної форми, проте результат

виробництва послуг може бути нематеріальним (туризм, освіта), уречевленим на носії (аудиторський звіт є результатом надання аудиторської послуги) чи мати матеріальну сутність (внаслідок надання транспортної послуги відбувається фізичне переміщення особи чи вантажу, послуги ремонту зумовлюють зміну властивостей об'єкта обслуговування). Запропонована дефініція за своєю сутністю близька до четвертого інтегрального підходу, однак, на відміну від існуючих визначень, в авторському визначенні наголошується на визначальній ролі нематеріальних чинників в формуванні вартості послуг (потреб споживача та навичок виробника), можливості результату послуги мати матеріальне чи нематеріальне вираження, а також на часовій та цільовій обмеженості послуги (реалізація для конкретного споживача в конкретний часовий проміжок).

Отже, послуга є складною, багатогранною економічною категорією, що істотно відрізняється від поняття товару. В економічній літературі існує чотири основні підходи до визначення послуг: як товару, як діяльності, як результату діяльності та інтегральний підхід. Відсутність єдиного бачення зумовлено, зокрема, специфічними рисами послуги як предмету торгівлі, такими як нематеріальний характер послуг, невіддільність виробництва та споживання послуг, неможливість зберігання послуг та високий рівень індивідуалізації послуг залежно від кваліфікації виробника. Під впливом технічного прогресу та інформатизації економічних процесів послуги частково втратили окремі особливості (процеси виробництва та споживання деяких видів послуг можуть бути відокремлені, автоматизація виробництва окремих послуг зумовили зниження рівня їх індивідуалізації). Враховуючи існуючі підходи та особливості послуг, які сформувались від впливом науково-технічного прогресу, було запропоноване авторське визначення послуги.

1.2. Класифікація послуг в міжнародній торгівлі

Відсутність однозначного визначення економічної категорії “послуга” та специфічні риси послуг як предмету торгівлі зумовлюють існування широкої

класифікації послуг в економічній науці. Різні науковці, економісти, національні та міжнародні організації використовують різні підходи до класифікації послуг (табл. 1.2).

Таблиця 1.2 – Основні підходи до класифікації послуг

Автор	Особливості класифікації
1	2
К. Ловелок	- послуги класифікуються за направленістю; - чітке виокремлення відчутних (видимих) послуг, результат яких можна побачити, від невідчутних, які приносять нематеріальну вигоду; - низька деталізація.
М. Гомес Альбрехт, М. Грін, Л. Хоффман	- послуги класифікуються залежно від залучення до їх надання обладнання та людей; - розподіл послуг залежно від рівня кваліфікації надавачів та складності; - загальна класифікація з низьким рівнем деталізації.
Є. Сахно	- більш широка класифікація залежно від двох критеріїв; - відділення послуг, що можуть бути задіяні в зовнішній торгівлі, від послуг для внутрішнього споживання; - розподіл послуг залежно від їх ролі в виробничому процесі; - відсутність більш детальної класифікації споживчих послуг.
Я. Остафійчук	- широка класифікація, що включає 13 критеріїв класифікації; - врахування в розподілі критеріїв масовості, рівня контакту виробників та споживачів, матеріальності, сфери надання тощо; - відсутність більшої деталізації та розподілу видів послуг за категоріями; - складність практичного використання класифікації.
К. Антонюк	- виокремлення 8 критеріїв класифікації; - розподіл послуг за кінцевим споживанням, галуззю, відчутністю, законністю; - вищий рівень деталізації видів послуг за окремими критеріями; - низька доцільність використання класифікації в статистичному аналізі.
О. Моргулець	- найширша класифікація за 16 критеріями; - класифікація за місцем у суспільному виробництві, масовістю, призначенням, матеріальністю, рівнем комерціалізації; - складність застосування класифікації в практичній діяльності.
Міжнародний валютний фонд	- розподіл послуг на 12 секторів залежно від природи послуг та сфери застосування; - широта охоплення та однозначність віднесення послуг до окремих категорій; - зручність практичного застосування класифікації.
Світовий банк	- поділ послуг на факторні та нефакторні; - включення до послуг руху доходу (від інвестицій, заробітної плати тощо); - низький рівень деталізації; - фактично послуги поділяються на послуги, пов'язані з рухом фінансових ресурсів, та інші.
ОЕСР	- розподіл послуг на 4 групи за функціональним призначенням; - відносно нижчий рівень деталізації; - можливість включення деяких послуг до кількох груп одночасно.

Продовження таблиці 1.2

1	2
Світова організація торгівлі	- виокремлення 12 секторів та 155 підсекторів послуг; - найбільш повна за охопленням класифікація; - складність розподілу послуг по підсекторам при практичному використанні.
КЗЕП	- виділення 10 груп послуг; - високий рівень деталізації кожної категорії; - зручність практичного використання в статистичному аналізі.

Джерело: систематизовано автором за даними [20, 40, 43-52]

К. Ловелок пропонує класифікацію, основними класифікаційними критеріями якої є те на кого (на що) направлені послуги, чи є вони відчутними, чи ні:

1. Відчутні дії, спрямовані на тіло людини (послуги у сферах охорони здоров'я, пасажирського транспорту, салони краси і перукарні, спортивні заклади, ресторани і кафе тощо) – послуга виробляється та споживається одночасно, клієнт є прямим споживачем послуги.

2. Відчутні дії, спрямовані на товари та інші фізичні об'єкти (послуги вантажного транспорту, ремонт і утримання устаткування, охорона, підтримання чистоти і порядку, пральні, хімчистки, ветеринарні послуги тощо) – послуга спрямована на фізичне майно клієнта, що зумовлює роздільність процесів виробництва та споживання послуги.

3. Невідчутні дії, спрямовані на свідомість людини (сфера освіти, радіо-, телевізійного віщання, інформаційних послуг, театри, музеї) – послуги спрямовані на розум клієнта, потребують витрат часу та розумових зусиль з боку клієнта.

4. Невідчутні дії з невідчутними активами (банки, юридичні і консультаційні послуги) – найбільш нематеріальні послуги, результат якої можна уречевити в формі дисків, книг, звітів тощо [20].

Недоліком класифікації Ловелока є низький рівень деталізації в зв'язку з використанням лише однієї класифікаційної ознаки.

М. Гомес Альбрехт, М. Грін, Л. Хоффман та інші пропонують дещо іншу класифікацію послуг. В основі їх класифікації лежить поділ послуг залежно від того, за рахунок чого надається послуга:

1. Послуги, що ґрунтуються на людській праці - це послуги, в основі реалізації яких лежить використання персональних якостей людей, а не обладнання. Дані послуги реалізуються залежно від індивідуальних якостей людей, їх знань та навичок, і саме особистісні характеристики виробника послуг формують додану вартість. В межах даної категорії виділяється три підкатегорії:

1.1. Послуги, що надаються некваліфікованими працівниками – послуги паркування, послуги догляду за дітьми, послуги клінінгу;

1.2. Послуги, що надаються кваліфікованими працівниками – сантехнічні послуги, послуги громадського харчування, перукарські послуги;

1.3. Послуги, що надаються професіоналами – медичні послуги, юридичні послуги, освітні послуги, бухгалтерські послуги;

2. Послуги, що ґрунтуються на використанні обладнання – це послуги, в основі виробництва яких лежить використання необхідного обладнання та технологій. Ці послуги також розподіляються на 3 категорії:

2.1. Автоматизовані послуги – послуги автоматизованої мийки, послуги паркування з використанням паркоматів;

2.2. Послуги на основі обладнання, яким керують відносно некваліфіковані оператори – послуги хімчистки, послуги таксі;

2.3. Послуги на основі обладнання, яким керують кваліфіковані оператори – послуги медичних досліджень (рентген та ультразвукові дослідження), послуги авіаційного перевезення [43, с. 377-378].

Недоліком цієї класифікації також є використання лише однієї класифікаційної ознаки, що зумовлює низький рівень її деталізації.

З огляду на можливість використання у міжнародній торгівлі, Є. Сахно пропонує поділяти послуги на такі категорії:

а) за можливістю участі в міжнародному обміні: послуги, що можуть бути об'єктом зовнішньої торгівлі (зв'язок, міжнародні кредити, перевезення пасажирів

і вантажів), і послуги, які не можуть бути предметом експорту (всі види індивідуальних, соціальних, державних, інфраструктурних послуг);

б) залежно від засобів доставки послуг споживачу: послуги, пов'язані з інвестиціями (банківські, готельні і фахові послуги), послуги, пов'язані з торгівлею (транспорт, страхування), послуги, пов'язані одночасно з інвестиціями і торгівлею (зв'язок, комп'ютерні, інформаційні, особисті, рекреаційні послуги та ін.) [44, с. 208].

Наведена класифікація є досить обмеженою, оскільки використовує лише дві класифікаційні ознаки. Крім того, з розвитком технологій частина індивідуальних послуг може бути залучена в міжнародний обіг (такі як послуги найманих письменників), тому класифікація потребує вдосконалення та оновлення з урахуванням нових реалій технологічного розвитку світу.

Широку класифікацію послуг пропонує Я. Остафійчук, яку автор розробив на основі аналізу та узагальнення численних підходів до класифікації послуг. Він класифікував послуг за наступними критеріями:

- товарна форма / ступінь матеріальності (відчутності) результату (матеріальні; частково матеріальні; нематеріальні або "чисті" послуги);
- склад послуги (одиначні; складаються із декількох одиничних послуг; комплексні (багатокомпонентні) послуги);
- міра контакту виробника та споживача (потребують безпосередньої присутності споживача; можливе використання різної технології надання послуги; не потребують присутності споживача);
- об'єкт впливу обслуговуючої діяльності (направлені на свідомість; направлені на людину; направлені на фізичні об'єкти; пов'язані з обробкою інформації);
- характер вкладу у задоволення потреби споживача послуги (основні; допоміжні; підтримуючі (сервісні); інфраструктурні);
- рівень масовості обслуговування (індивідуальний клієнт; колективний клієнт; корпоративний клієнт);

- рівень стандартизації послуги (унікальні; нестандартизовані; частково стандартизовані; стандартизовані);
- рівень залучення споживача у процес виробництва (відчутні дії, що впливають безпосередньо на споживача; відчутні дії, що впливають на майно споживача; невідчутні дії, направлені безпосередньо на споживача; невідчутні дії, направлені безпосередньо на майно споживача);
- сфера надання послуг (ділові або бізнес-послуги; споживчі; соціальні);
- міра добровільності обслуговування (добровільні; меріторні; нав'язані);
- цільові настанови на прибутковість (мають за мету максимізацію прибутку; припускають одержання прибутку, однак націлені на вирішення соціальних проблем; націлені виключно на вирішення соціальних проблем);
- участь держави у фінансуванні (бюджетні; змішані; позабюджетне фінансування);
- ступінь соціальної значимості (з сильно вираженою соціальною значимістю; з середнім ступенем соціальної значимості; не значимі з точки зору суспільної корисності) [45].

Класифікація Я. Остафійчука включає значну кількість класифікаційних критеріїв, однак потребує подальшої деталізації з розподіленням існуючих видів послуг по виділеним підкатегоріям.

Досить широку класифікацію послуг розробив К. Антонюк, який виділив наступні класифікаційні критерії з відповідними їм видами послуг:

- за галузевими напрямками: фінансові; зв'язку; інжинірингові; науково-дослідні та дослідно-конструкторські розробки; транспортні; професійні та ділові (юридичні, медичні тощо); комерційні; туристичні; аудіовізуальні;
- за характером спрямування послуг: споживчі, соціальні, виробничі, розподільчі;
- за національними ознаками: послуги для внутрішнього споживання та міжнародні послуги;

- за зв'язком із торгівлею та рухом капіталів: послуги, пов'язані з торгівлею (транспортні, технічне обслуговування, страхування та ін.); послуги, пов'язані з інвестиціями та виробничою кооперацією (передавання технологій, готельні, професійні та ін.); послуги, пов'язані і з інвестиціями, і з виробничою кооперацією та торгівлею (зв'язок, обслуговування будівництва, обслуговування виробничого обладнання); послуги автономного характеру (інформаційні, особисті, культурні, рекреаційні та ін.);

- за пов'язаністю із виробничими факторами: факторні послуги (обслуговування будівництва, передача технологій), нефакторні послуги (транспортні, фінансові, туристичні, інші, не пов'язані із виробничим процесом);

- за природою дій послуг: відчутні (транспортні, інжинірингові), невідчутні (зв'язок, телекомунікації, освіта);

- за характером переміщення виробника й споживача: послуга пропонується на території її споживання; послуга споживається за кордоном, що визначає переміщення її споживача; послуга пропонується й на території її споживання, й за кордоном; послуга не переміщується з країни в країну;

- за законністю послуги: легальні, напівлегальні та нелегальні [46, с. 48].

Класифікація К. Антонюка характеризується високим рівнем деталізації, використанням значної кількості критеріїв, прив'язкою існуючих видів послуг до конкретних підкатегорій. Однак, деякі позиції в наведеній класифікації мають неоднозначний, спірний характер (наприклад, готельні послуги за ознакою зв'язку із торгівлею та рухом капіталів, можуть бути віднесені і до послуг автономного характеру).

Найширша, узагальнена класифікація послуг розроблена О. Моргулець, яка передбачає поділ послуг в залежності від 16 критеріїв:

- 1) специфіка поняття "послуга": товар як об'єкт комерційної діяльності (платні послуги); дія, спрямована на те, щоб принести користь споживачу (безоплатні послуги);

2) за складом послуги: прості (одиничні) послуги (транспортні, освітні); складні послуги, що складаються із комплексу одиничних послуг (туристичні послуги включають транспортні, готельні, екскурсійні тощо);

3) за місцем послуги у суспільному виробництві: послуги, скеровані на виробниче споживання (інжиніринг та ін.); послуги, скеровані на особисте споживання (туризм та ін.);

4) за роллю у суспільстві та в інфраструктурі економіки: послуги, які задовольняють споживчі потреби населення (побутові послуги та ін.); послуги, які мають інфраструктурний характер (фінансові, франчайзинг та ін.);

5) за масовістю клієнтури: індивідуальні послуги (індивідуальне пошиття одягу тощо); групові (інформаційно-консультативні послуги); масові послуги (послуги громадського харчування, зв'язку та ін.);

6) за матеріаломісткістю послуг: матеріальні послуги, які здебільшого мають речовинний характер (інженерно-технічні та ін.); нематеріальні послуги, які характеризуються виконанням інтелектуальних дій (інформаційно-консультаційні послуги, послуги освіти);

7) за характером витрат праці: послуги, що потребують праці висококваліфікованих фахівців (експертні послуги та ін.); послуги, що не потребують праці висококваліфікованих фахівців (хімчистка та ін.);

8) за комплексністю надання послуг: основні (стоматологічні послуги та ін.); супутні (доставка товарів за вказаною адресою покупця в процесі роздрібного продажу тощо); допоміжні (дегустація продовольчих товарів у магазині та ін.); комплексні (торговельні, побутові послуги);

9) залежно від зв'язку із процесом виробництва: послуги, які є продовженням процесу виробництва (ремонт і технічне обслуговування транспортних засобів тощо); послуги, що забезпечують нормальне функціонування процесу виробництва і реалізації (торговельні, страхові послуги та ін.); послуги, не пов'язані з процесом виробництва (послуги у сфері культури, санаторно-курортні послуги та ін.);

10) за призначенням послуг: виробничі послуги (лізинг, інжиніринг та ін.); розподільчі послуги (транспортні, послуги зв'язку та ін.); професійні послуги (банківські, фінансові та ін.); споживчі або масові послуги (послуги, пов'язані з домашнім господарством, дозвіллям, та ін.); суспільні послуги (телебачення, радіо, освіта, культура та ін.);

11) в залежності від соціального статусу клієнтури: послуги, адресовані мало захищеним верствам населення (послуги дошкільного виховання та ін.); послуги, скеровані на працююче населення (побутові, соціально-культурні та ін.); елітні види послуг (екзотичний міжнародний туризм та ін.);

12) залежно від виду обслуговування: повне обслуговування виробником послуг (медичне обслуговування); часткове самообслуговування (бібліотеки, освітні послуги); повне самообслуговування (автомобільні заправки, банкомати тощо);

13) за ступенем добровільності: добровільні послуги - ті, що купуються на конкурентному ринку; мериторні послуги - ті, що є корисними, але неусвідомлені споживачем, тому надаються державними структурами і є безкоштовними для кінцевого споживача (обов'язкова вакцинація дітей, середня освіта); нав'язані послуги - це послуги, що регламентуються нормами права, вказівками посадових осіб, традиційними соціальними інститутами (ліцензування господарської діяльності, нотаріальні послуги, обов'язкове страхування);

14) за віддаленістю виробника і споживача послуг: послуги, що припускають територіальне віддалення виробника і споживача (доставка їжі додому); послуги, що поєднують виробництво і споживання по місцю виробництва (послуги громадського харчування); послуги, що поєднують виробництво і споживання по місцю споживання (прибирання квартир, догляд за дітьми);

15) за періодичністю надання: послуги, що надаються один раз у житті (похоронні послуги, деякі медичні); послуги, що рідко надаються (вища освіта тощо); періодичні послуги (туристичні, оздоровчі та ін.); систематичні (флюорографічне обстеження, послуги стоматолога); регулярні (послуги

пасажирського транспорту, торгівлі); постійні послуги (водо-, електропостачання та ін.);

16) за рівнем комерціалізації послуг: платні послуги; безоплатні послуги [47, с. 37-38].

Наведена класифікація є найширшою з досліджених, охоплює різноманітні класифікаційні ознаки. Однак, розподіл послуг за критерієм матеріаломісткості є звуженим, що не дозволяє йому повною мірою охопити увесь спектр існуючих послуг (наприклад, результатом транспортних послуг є фізичне переміщення вантажу чи пасажирів, однак дані послуги неможливо уречевити, тому їх не можна віднести до матеріальних, і, водночас, дані послуги не обмежені лише інтелектуальною діяльністю, пов'язаною з плануванням маршруту).

Класифікацію та систематизацію послуг, які є предметом міжнародної торгівлі, також здійснювали міжнародні організації. Міжнародним валютним фондом розроблено посібник зі складання платіжного балансу (Balance of Payments and International Investment Position Manual, BIMP6), в якому представлений склад послуг, що входять у рахунок поточних операцій. Цим посібником користуються практично всі країни світу.

Розроблена та представлена в BIMP6 класифікації послуг показує платежі між резидентами та нерезидентами і містить 12 секторів [48, с. 161-182]:

- 1) послуги переробки матеріальних ресурсів, що належать іншим сторонам:
 - a) товари для переробки в країні;
 - b) товари для переробки за кордоном;
- 2) послуги з ремонту та технічного обслуговування, не віднесені до інших категорій;
- 3) транспортні послуги:
 - a) пасажирські перевезення - міжнародні перевезення пасажирів всіма видами транспорту і надання супутніх послуг;
 - b) вантажні перевезення - міжнародні перевезення вантажів всіма видами транспорту і надання супутніх послуг;

- 4) послуги, пов'язані з подорожами:
 - a) послуги пов'язані з діловими поїздками, тобто товари і послуги, придбані нерезидентами, які подорожують у справах (відрядження);
 - b) послуги пов'язані з особистими поїздками, тобто товари і послуги, придбані нерезидентами, які подорожують в особистих справах (туризм);
- 5) будівельництво, що передбачає споживання відповідних послуг у сфері будівництва (інжинірингові, управління будівельними проектами, екологічний нагляд тощо) під час створення, ремонту, реконструкції матеріальних об'єктів. При цьому розрізняють:
 - a) будівництво об'єктів за кордоном;
 - b) будівництво в межах національної економіки;
 - 6) послуги страхування та пенсійного забезпечення;
 - 7) фінансові послуги - фінансове посередництво між резидентами і нерезидентами (комісія за відкриття акредитивів, за обмін валюти, брокерські послуги тощо);
 - 8) роялті і ліцензійні платежі (користування правами власності (торговельна марка, патент, копірайт тощо) та використання оригіналів або прототипів (фільмів, рукописів) на основі ліцензії);
 - 9) телекомунікаційні, комп'ютерні та інформаційні послуги - послуги поштового, кур'єрського, телефонного та іншого зв'язку між резидентами і нерезидентами, консультації в галузі комп'ютерних програм, інформаційні послуги (обробка даних, користування базами даних, передплата на інформаційні лінії), обслуговування комп'ютерів;
 - 10) інші бізнес-послуги:
 - a) дослідницькі послуги;
 - b) професійні послуги та послуги консультування;
 - c) послуги, пов'язані з торгівлею, технічні, та інші бізнес-послуги – послуги переробки відходів і очищення від забруднення, сільськогосподарські та гірничодобувні послуги, торговельні послуги, послуги операційного лізингу, інші бізнес-послуги (правові, бухгалтерські, управлінські, рекламні та інші послуги, а

також послуги з проектування, картографії, нагляду за будівництвом, захисту врожаю);

11) особисті, культурні та рекреаційні послуги:

а) аудіовізуальні послуги - виробництво фільмів, радіо- та телевізійних програм, компакт-дисків, гонорари артистів;

б) інші послуги - показ виставок, проведення спортивних та інших заходів;

12) урядові послуги (поставка товарів до посольств, консульств, представництв міжнародних організацій, операції ООН по підтримці миру).

З 2021 року Комітетом зі статистики платіжного балансу МВФ створено Цільову групу (The Current Account Task Team, САТТ), на яку покладено задачу з перегляду та вдосконалення ВРМ6. Цільова група, в тому числі, розробила рекомендації до вдосконалення системи класифікації послуг в Платіжному балансі. Групою пропонується збільшити кількість категорій послуг до 17. Телекомунікаційні, комп'ютерні та інформаційні послуги Цільова група рекомендує розділити на 2 категорії: “Телекомунікаційні послуги” та “Комп'ютерні та інформаційні послуги”. Група також пропонує розбити категорію “Інші бізнес-послуги” на 5 окремих категорій: “Дослідницькі послуги”, “Професійні послуги та послуги консультування”, “Послуги, пов'язані з торгівлею”, “Послуги операційного лізингу” та “Технічні та інші бізнес-послуги” [49].

Видова класифікація МВФ активно використовується завдяки її повноті охоплення і простоті використання та постійно вдосконалюється, що дозволяє підтримувати її актуальність в умовах постійних змін.

Світовий банк надає більш укрупнену класифікацію послуг, при цьому до числа послуг включається рух доходу [40, с.112]. В даній класифікації послуги поділяються на дві групи:

1. Факторні послуги, до яких відносяться платежі, що виникають у зв'язку з міжнародним рухом факторів виробництва — капіталу, робочої сили

(наприклад, доходи на інвестиції, ліцензійні платежі, заробітна плата, виплачувана нерезидентом тощо).

2. Нефакторні послуги, до яких відносяться інші види послуг (транспорт, подорожі, інші нефінансові послуги), не пов'язані з факторами виробництва.

Класифікація Світового банку фактично розділяє послуги на фінансові та нефінансові. Даний розподіл є досить загальним та не дозволяє повною мірою охопити та характеризувати увесь наявний спектр існуючих послуг. Крім того, частина нефінансових послуг безпосередньо впливають на фактори виробництва (такі як, наприклад, транспортні та телекомунікаційні послуги), тому доречно буде віднести їх до категорії факторних.

Світовою організацією торгівлі в Генеральній угоді про торгівлю послугами запропонована класифікація послуг по 12 секторам і 155 підсекторам [50]. В класифікації СОТ виділяють наступні сектори міжнародної торгівлі послугами:

1. Комерційні послуги - професійні послуги, комп'ютерні та пов'язані з ними послуги, послуги у сфері досліджень та розробок, послуги, пов'язані з нерухомістю, послуги з лізингу та оренди машин та обладнання без операторів, інші комерційні послуги (загалом 46 підсекторів);

2. Послуги зв'язку - поштові послуги, кур'єрські послуги, послуги у сфері електронного зв'язку, аудіовізуальні послуги, інші (24 підсектори);

3. Послуги з будівництва та суміжні інженерні послуги - загальні будівельні роботи зі спорудження будівель, загальні будівельні роботи у сфері цивільного будівництва, збір та монтаж будівель та обладнання з готових конструкцій, завершення будівництва та оздоблювальні роботи, інші (загалом 5 підсекторів);

4. Послуги дистриб'юторів - послуги комісійних агентів, послуги з оптової торгівлі, послуги з роздрібною торгівлі, послуги франчайзингу, інші (5 підсекторів);

5. Послуги у сфері освіти - послуги у сфері початкової освіти, послуги у сфері середньої освіти, послуги у сфері вищої освіти, послуги у сфері освіти для дорослих, інші послуги у сфері освіти (5 підсекторів);

6. Послуги з охорони довкілля - послуги каналізації, послуги з прибирання відходів, послуги з санітарної обробки, інші (загалом 4 підсектори);

7. Фінансові послуги – послуги зі страхування та пов’язані з ними послуги, банківські та інші фінансові послуги (крім страхування), інші (17 підсекторів);

8. Послуги у сфері охорони здоров’я та соціальній сфері - послуги лікарень, інші послуги з охорони здоров’я людини, соціальні послуги, інші (загалом 4 підсектори);

9. Послуги, пов’язані з туризмом - послуги готелів і ресторанів, послуги бюро подорожей та туристичних агентів, послуги екскурсійних бюро, інші (4 підсектори);

10. Послуги з організації відпочинку, культурних та спортивних заходів - послуги з організації розваг (включаючи театр, концерти, цирк), послуги інформаційних агентств, послуги бібліотек, архівів, музеїв та інших культурно-освітніх закладів, послуги з організації занять спортом та інших видів відпочинку, інші (5 підсекторів);

11. Транспортні послуги - послуги морського транспорту, транспортні послуги на внутрішніх водних шляхах, послуги повітряного транспорту, космічний транспорт, послуги залізничного транспорту, послуги наземного транспорту, послуги з транспортування трубопроводами, допоміжні послуги для всіх видів транспорту, інші транспортні послуги (загалом 35 підсекторів);

12. Інші послуги, які не зазначені вище.

Класифікація COT подібна до класифікації МВФ і повною мірою охоплює та систематизує послуги, задіяні в міжнародній торгівлі.

Організація економічного співробітництва та розвитку класифікує послуги в залежності від їх функціонального призначення та виділяє наступні групи послуг:

– дистрибутивні послуги — характеризуються тим, що є пов’язаними з розповсюдженням товарів та інформації чи переміщенням осіб. Частина таких послуг призначена для безпосереднього споживання (індивідуального чи групового), однак більшість виконує посередницькі функції на шляху руху

продукції до споживача (роздрібна торгівля) та у виробничому процесі (транспортні послуги);

- особисті послуги — характеризуються тим, що спрямовані на задоволення індивідуальних потреб певної особи (послуги готелів і ресторанів, послуги у сфері відпочинку та розваг, перукарські й інші послуги);

- виробничі послуги — характеризуються тим, що пов'язані безпосередньо з процесом матеріального виробництва та призначені для відповідних суб'єктів господарювання, в тому числі домогосподарств (фінансове посередництво, операції з нерухомістю, найм машин і устаткування, консультаційні послуги у сфері інформатизації, технічний контроль, реклама тощо);

- соціальні послуги — характеризуються тим, що це безпосередньо неринкові послуги, які спрямовані на задоволення різноманітних особистих та суспільних потреб людей (послуги, пов'язані з державним управлінням і соціальним страхуванням, охороною здоров'я та соціальною допомогою, послуги у сфері освіти та культури) [51].

Недоліком даної класифікації можна вважати можливість віднесення окремих видів послуг до декількох категорій (наприклад, транспортні послуги можуть бути як дистрибутивними, так і особистими та соціальними).

Класифікації послуг також наводяться в законодавчих та нормативно-правових актах окремих країн. Так, Державною службою статистики України розроблена Класифікація зовнішньоекономічних послуг (КЗЕП), котра використовується службою при поданні та обробці статистичної інформації. В КЗЕП виділяються такі групи послуг:

- послуги з переробки матеріальних ресурсів — уключають обробку, складання, маркування й упаковку, що здійснюються підприємствами, які не є власниками товарів;

- послуги з ремонту та технічного обслуговування, що не віднесені до інших категорій — уключають роботи з технічного обслуговування і ремонту,

здійснювані резидентами стосовно до товарів, що перебувають у власності нерезидентів (і навпаки);

- транспортні послуги — охоплюють процес перевезення людей та предметів із одного місця в інше, а також суміжні супутні та допоміжні послуги та здавання в оренду (фрахт) транспортних засобів з екіпажем;

- послуги, пов'язані з подорожами — охоплюють товари і послуги, придбані в країні відвідування нерезидентами цієї країни для власного споживання або подальшої передачі третій особі;

- послуги з будівництва — охоплюють створення, відновлення, ремонт, продовження терміну експлуатації капітальних активів або управління такими капітальними активами у вигляді будівель, інженерно-технічного благоустрою земельних ділянок та інших будівельних об'єктів, як от: дороги, мости та греблі;

- послуги зі страхування — охоплюють здійснення страховими компаніями-резидентами різних видів страхування для нерезидентів і навпаки;

- послуги, пов'язані з фінансовою діяльністю — охоплюють послуги, які звичайно надаються банками та іншими фінансовими посередниками і допоміжними організаціями;

- роялті та інші послуги, пов'язані з використанням інтелектуальної власності — охоплюють продукти інтелектуальної власності, які уключають: збори за використання прав власності, наприклад патентів, товарних знаків, авторських прав, промислових процесів та конструкторських розробок, торгових секретів і франшиз, права на які виникають у результаті наукових досліджень і дослідно-конструкторських розробок, а також у результаті маркетингу; платежі за ліцензії та інше;

- послуги у сфері телекомунікації, комп'ютерні та інформаційні послуги — визначаються з точки зору характеру послуги, а не методу доставки;

- ділові послуги — уключають послуги у сфері наукових досліджень і розробок, професійні послуги та послуги консультування з питань управління та технічні послуги, пов'язані з торгівлею, та інші ділові послуги [52].

Класифікація за КЗЕП є подібною до класифікацій МВФ та СОТ, однак, на відміну від них, характеризується нижчим ступенем охоплення послуг, що можуть бути залучені до зовнішньоекономічної діяльності. В класифікації КЗЕП окремо не відокремлюються культурні та мистецькі послуги, а також послуги охорони здоров'я.

Найбільш поширені класифікації відносять до послуг будівництво, що є не зовсім коректно адже при здійсненні будівництва має місце незавершене виробництво, чого не мають послуги; результати будівництва мають матеріальну форму, відчутні, підлягають амортизації та можуть накопичуватися для подальшого продажу (наприклад, багатоквартирні будинки). Водночас, зовнішньоекономічна діяльність в галузі будівництва часто класифікується міжнародними організаціями саме як послуга, оскільки окремі будівельні контракти за своєю суттю можуть бути подібними до контрактів переробки матеріальних ресурсів чи робіт з давальницькою сировиною. Причиною цього є відсутність єдиної уніфікованої правової системи регулювання будівельних проектів та високий рівень індивідуалізації контрактів. За рахунок цього будівництво міжнародне будівництво може класифікуватися як послуга, в той час як на внутрішніх ринках до послуг можна віднести лише архітектурні та інші пов'язані з будівельними роботами послуги, а не безпосередньо будівництво.

Враховуючи недоліки та переваги досліджених класифікацій, а також рівень світового технологічного розвитку, пропонується додатково впровадити наступні класифікаційні ознаки:

1. матеріальність результату виробництва послуги – послугам притаманний нематеріальний характер, однак з розвитком технологій результат реалізації може отримати фізичне вираження або бути уречевлений на матеріальних носіях. За даною ознакою виділяється три підкатегорії:

- 1.1. виключно нематеріальні послуги – послуги, результат споживання яких є невидимим для споживача та не може бути уречевленим. До таких послуг відносяться туристичні послуги, послуги охорони, культурні послуги, освітні послуги тощо;

1.2. уречевлені послуги – послуги, результати реалізації яких можуть набувати фізичної форми за рахунок відображення їх на матеріальних носіях, таких як звітах, листах, електронних носіях інформації. Завдяки уречевленню результати виробництва даних послуги можуть бути використані через певний термін після безпосереднього процесу їх реалізації: консультаційні послуги, банківські, інформаційні, страхові тощо;

1.3. послуги з матеріальним результатом – послуги, результат реалізації яких можна побачити або відчутти. Зазвичай це послуги, які передбачають безпосередній вплив на фізичні об'єкти чи тіло клієнта: деякі особисті послуги (результат споживання перукарських послуг можна побачити та відчутти), транспортні послуги (результатом є фізичне переміщення об'єктів чи осіб, яке може бути оцінене шляхом візуального спостереження) тощо;

2. залежно від способу реалізації – реалізація послуг вимагає прямого контакту виробника та споживача, проте завдяки інформаційним технологіям, частина послуг може споживатися на відстані та не потребує людського контакту:

2.1. послуги, що вимагають фізичного контакту виробника та споживача – це послуги, що не можуть бути надані в дистанційному режимі навіть з використанням сучасних технологій та вимагають прямої взаємодії між сторонами: особисті послуги, частина медичних послуг, послуги з переробки, транспортні послуги тощо;

2.2. дистанційні послуги – послуги, що можуть надаватися в віддаленому режимі: туристичні послуги (розвиток та використання систем віртуальної реальності уможливить отримання даних послуг без необхідності фізичного переміщення споживача), освітні послуги (використання інформаційних технологій дозволяє проходити навчання в форматі онлайн без необхідності фізичного контакту), консультаційні, фінансові, ділові послуги (завдяки засобам зв'язку та інформаційним технологіям дані види послуг можуть споживатися на відстані) тощо;

3. рівень впливу на економіку країни – послуги пропонується розподіляти залежно від рівня їх безпосередньої необхідності для забезпечення функціонування

виробництва та обміну, створення умов для підвищення продуктивності праці та якості продукції, забезпечення конкурентоспроможності країни на світовому ринку:

3.1. послуги, що мають визначальний вплив на економіку країни – це послуги, які є необхідними для здійснення процесів виробництва та забезпечення функціонування національної економіки. До таких можна віднести послуги транспорту, електропостачання, зв'язку, фінансові послуги, комунального господарства тощо;

3.2. послуги, що мають важливе значення для економіки – це послуги, від яких функціонування економіки прямо не залежить, однак дані послуги є важливими для забезпечення подальшого розвитку країни: послуги вищої освіти (навчання та підвищення кваліфікації робочої сили), інформаційні послуги (інформатизація економіки), послуги переробки матеріальних ресурсів, послуги ремонту та технічного обслуговування, послуги роялті та захисту інтелектуальної власності, а також соціальні послуги, такі як послуги освіти, охорони здоров'я тощо;

3.3. послуги, що мають потенціал для розвитку економіки – це послуги, які можуть у майбутньому набути більш важливого значення: послуги туризму, культури, креативної економіки тощо (рис. 1.2).

За матеріальністю результату	• виключно нематеріальні послуги • уречевлені послуги • послуги з матеріальним результатом
За способом реалізації	• послуги, що вимагають фізичного контакту виробника та споживача • дистанційні послуги
За рівнем впливу на економіку країни	• послуги, що мають визначальний вплив на економіку • послуги, що мають важливе значення для економіки • послуги, що мають потенціал для розвитку економіки

Рисунок 1.2 – Запропоновані додаткові класифікації послуг

Джерело: розроблено автором

Отже, в економічній літературі існує велика кількість підходів до класифікації послуг, що пов'язано з багатогранністю послуги як економічної категорії та відсутністю єдиного всеохоплюючого та універсального визначення. Вченими-економістами, міжнародними організаціями та державними органами країн розроблено широкі загальні та спеціалізовані класифікації послуг. На основі аналізу існуючих класифікацій, а також стану світового науково-технічного розвитку, запропоновано додаткові ознаки для класифікації послуг, які пропонують розподіляти послуги за матеріальністю результату виробництва, за способом реалізації та за рівнем впливу на економіку країни.

1.3. Розвиток сфери послуг та специфіка здійснення міжнародної торгівлі послугами

Сукупність усіх галузей, підгалузей і видів діяльності, функціональне призначення яких у системі національної економіки виражається у виробництві й реалізації послуг і духовних благ для населення формує сферу послуг [53]. Концепція існування сфери послуг, як сектору економіки та економічної системи, що об'єднує всі сервісні галузі, була запропонована в гіпотезі трьох секторів економіки (Three-Sector Hypothesis), розробленій А. Фішером, К. Кларком та Ж. Фурастьє. За цією гіпотезою в ході економічного розвитку основна маса зайнятого населення спочатку переміститься з первинного сектору (видобуток сировини) до вторинного (виробництво), і згодом до третинного (сфера послуг, сектор обслуговування чи сервісний сектор) [54, с. 7]. Враховуючи дану концепцію, в межах даного дослідження поняття “сфера послуг”, “сектор обслуговування”, “сервісний сектор” та “третинний сектор економіки” будуть використовуватися як тотожні для позначення всіх галузей та економічних суб'єктів, залучених до виробництва та реалізації послуг.

Сфера послуг як економічна система має ряд особливостей, які значною мірою зумовлені її нематеріальним характером, таких як: видозмінена послідовність проходження стадій виробничого процесу через збігання в часі

процесів виробництва та споживання; неможливість здійснення реалізації послуги без взаємодії зі споживачем; високим рівень інституціонального контролю та наявністю численних контролюючих державних органів внаслідок охоплення сферою послуг численних галузей економіки [55, с. 581].

Сфера послуг як і будь яка економічна система еволюціонує під впливом факторів внутрішнього та зовнішнього середовища, тобто відбувається її поступовий розвиток. Доцільно дослідити теоретичні аспекти поняття “розвиток” та на їх основі визначити сутність розвитку сфери послуг.

Поняття “розвитку” в економічній науці пройшло еволюційний шлях від ототожнення з поняттям “економічного зростання” до визначення його як більш широкого поняття, що включає економічне зростання як одну з його компонентів. За твердженням Р. Абуїяда, тривалий час після закінчення Другої світової війни економісти визначали термін «розвиток» наступним чином: це економічне зростання, яке вимірюється виключно річним збільшенням доходу на душу населення або валового національного продукту, незалежно від його розподілу та ступеня участі людей у ефективному зростанні [56, с. 115]. В результаті трансформацій в світовій економіці та суспільствах країн світу, а також переоцінці пріоритетів та економічних цінностей, економісти прийшли до нового, більш відповідного сучасному етапу економічного прогресу трактування поняття “розвиток”. Н. Чау та Р. Канбур стверджують, що розвиток, в тому числі і економічний – це зміна, яка полягає не лише у зростанні доходу та вдосконаленні його розподілу, а й передбачає позитивні зміни неекономічних факторів та вимірів (такі як рівень гендерної рівності, освіти, охорони здоров’я тощо) [57, с. 312]. Дж. Аленда-Демутє пропонує визначати розвиток як шлях від певного стану до бажаного [58, с. 1038-1039]. А. Крюгер та М. Хла наголошують, що економічний розвиток – зміни в економіці країни, що включають як якісні, так і кількісні покращення [59].

Н. Литвиненко стверджує, що розвиток – це складний і багатогранний процес цілеспрямованих змін будь-якої соціальної системи на основі власних механізмів саморозвитку та постійної взаємодії із зовнішнім середовищем [60, с. 32].

А. Філіпенко визначає розвиток як процес удосконалення тих або інших елементів суспільних відносин, матеріально-речових складових суспільства або соціально-економічних і матеріальних систем у цілому, досягнення ними принципово нових якісних характеристик [61, с. 70]. Л. Дончак та І. Мартусенко наводять наступне визначення розвитку: це процес удосконалення системи через її модернізацію та трансформацію [62, с. 27]. На думку І. Червякова, розвитком є зміна системи взагалі, перехід від одного якісного стану до іншого [63, с. 100]. В. Смісова ототожнює поняття “розвиток” та “зміна”, наводячи наступне визначення: перетворення – кількісні (якісні), екстенсивні (інтенсивні), прогресивні (регресивні), що можуть мати своїм результатом рух і розвиток системи та її елементів, зовнішнього по відношенню до системи середовища, інших систем, з якими вона взаємодіє [64]. В. Сіденко пропонує трактувати економічний розвиток як незворотні, направлені та закономірні зміни економічної системи, внаслідок яких зростає диференціація складу елементів, що утворюють економічну систему, ускладнюється структура та підвищується рівень самоорганізації, зростають її продуктивність, рівень доходів і задоволення потреб у благах [65].

Підсумовуючи існуючі трактування поняття “розвиток”, можна зробити висновок, що розвитком є зміна стану системи за рахунок покращення кількісних та якісних показників її функціонування. На основі узагальненого визначення поняття “розвиток”, специфіки світового економічного дискурсу на сучасному етапі та особливостей сфери послуг як економічної системи, пропонується визначити розвиток сфери послуг як закономірні зміни економічної системи, що полягають в кількісних та якісних покращеннях і передбачають позитивний вплив на економічні та неекономічні фактори зовнішнього середовища і системи, з якими взаємодіє сфера послуг.

Однією з необхідних умов забезпечення розвитку третинного сектору економіки на сучасному етапі є активізація його залучення до зовнішньоекономічної діяльності, в першу чергу до міжнародних торговельних відносин. Характерні особливості послуги як предмету торгівлі істотно впливають на специфіку та способи, якими здійснюються міжнародні операції в сфері торгівлі

послугами. Крім загальних особливостей послуг як товару, різним видам послуг притаманні унікальні специфічні риси, що чинять істотний вплив на процес міжнародної торгівлі ними.

Загальні особливості послуг як предмету торгівлі та специфічні риси сфери послуг як економічної системи зумовлюють існування наступних специфічних рис міжнародної торгівлі послугами, що відрізняють її від торгівлі товарами:

- послуги, як правило, виробляються і споживаються одночасно тому торгівля послугами здебільшого ґрунтується на прямих контактах виробників і споживачів, на відміну від міжнародної торгівлі товарами, яка у більшості здійснюється за рахунок торговельного посередництва та можливості зберігання товарів. Міжнародна торгівля послугами зазвичай вимагає переміщення виробника послуги або іноземних споживачів, проте розвиток інформаційних технологій дозволяє здійснювати реалізацію окремих видів послуг на відстані;

- регулювання торгівлі послугами здійснюється не на кордоні, а всередині країни відповідними положеннями внутрішнього законодавства – оскільки послуга не має матеріальної форми, торгівля послугами регулюється внутрішніми законодавчими нормами країни, на території якої дана послуга була вироблена;

- існує стійкий зв'язок між міжнародною торгівлею послугами і міжнародною торгівлею товарами - торгівля послугами чинить істотний вплив на торгівлю товарами. Для здійснення міжнародної торгівлі товарами використовується цілий ряд послуг, таких як аналіз ринків, послуги транспортування товарів тощо. Торгівля наукомісткими товарами вимагає значних обсягів технологічного, інформаційного та консультаційного обслуговування. Успішність реалізації товару на зовнішніх ринках в більшості залежить від якості і кількості послуг, що використовувались при виробництві, продажі та реалізації даного товару, а також від гарантійного та сервісного обслуговування;

- на відміну від сфери матеріального виробництва, сфера послуг є більш захищена державами від іноземної конкуренції. У багатьох країнах такі галузі сфери послуг як транспорт, зв'язок, фінансові та страхові послуги, наука, освіта,

охорона здоров'я перебувають у цілковитій або частковій державній власності чи суворо контролюються нею. Це спричинено тим, що існує думка, що значний імпорт послуг може становити загрозу для суверенітету, добробуту і безпеки держави [41]. Тому при здійсненні міжнародної торгівлі послугами виробникам і споживачам послуг доводиться долати більше бар'єрів, ніж при торгівлі товарами;

- міжнародна торгівля послугами впливає та взаємодіє з міжнародним рухом капіталу та міжнародним переміщенням робочої сили. Це пов'язано з тим, що рух капіталу та переміщення робочої сили неможливе без банківських, інформаційних, транспортних та інших послуг. Водночас розвиток світових ринків товарів, капіталів, робочої сили стимулює розширення міжнародного ринку послуг, інтенсифікацію (посилення) процесів на ньому;

- на відміну від товарів, деякі види послуг не можуть бути залучені в міжнародний господарський обіг. Так, наприклад, не підлягають залученню до міжнародної торгівлі комунальні послуги та побутові послуги для населення. Однак успіхи окремих країн у сфері охорони здоров'я, освіти приваблюють іноземців (лікування, навчання); у сфері культури та мистецтва - збільшують її доходи від гастролей артистів і прокату фільмів за кордоном; у туризмі - залучає до обслуговування іноземців роздрібну торгівлю, громадське харчування, музеї та інші заклади культури;

- у міжнародній торгівлі послугами домінують і домінуватимуть послуги, пов'язані з обслуговуванням трудової діяльності.

Враховуючи специфічність послуг як предмету торгівлі та сучасні тенденції розвитку світової економіки, пропонується доповнити встановлені раніше особливості міжнародної торгівлі послугами наступними:

- міжнародна торгівля послугами значною мірою залежить від фактору близькості країн – суб'єкти господарювання більш охоче здійснюють торгівлю послугами з країнами, які знаходяться географічно ближче до них. Подібні особливості пояснюються необхідністю фізичного переміщення виробника чи споживача в процесі реалізації більшості видів послуг. З розвитком технологій все більше послуг можуть бути реалізовані в віддаленому режимі, що призвело до

появи поняття віртуальної близькості. Дослідження С. Крімерс та Л. Франссена показали, що віртуально близькі країни торгують відносно більше одна з одною, тобто споживачі частіше купують послуги у постачальників з країн, про які вони мають більше інформації та з якими відчують більший зв'язок [66]. Це дозволяє зробити висновок про значну залежність міжнародної торгівлі послугами від фактору географічної чи віртуальної близькості;

– істотний вплив “природних” торгівельних бар’єрів на здійснення міжнародної торгівлі послугами – під “природними” бар’єрами пропонується розуміти перешкоди, пов’язані з кліматичними та культурними умовами. Природні умови та етнокультурні фактори значною мірою впливають на особливості взаємодії між виробником та споживачем послуг, а також на формування попиту на окремі види послуг (рис. 1.3).



Рисунок 1.3 – Особливості міжнародної торгівлі послугами

Джерело: удосконалено автором за [41, 66]

Особливості міжнародної торгівлі послугами та специфічні риси послуг істотно впливають на способи, якими здійснюються міжнародні операції в сфері торгівлі послугами. На відміну від міжнародної торгівлі товарами, яка передбачає

фізичне переміщення товарів з однієї країни до іншої, у міжнародній торгівлі послугами лише деякі операції передбачають рух через кордон. Однак для більшості операцій у сфері послуг час і місце споживання не можна відокремити, що вимагає наближення постачальника послуг до споживача [41, с.113]. Тому, виокремлення способів торгівлі послугами здійснюється залежно від того, чи потребує здійснення операції в сфері торгівлі послугами фізичного переміщення, а також від того, хто перетинає кордон.

Способи здійснення торгівлі послугами були виокремлені в класифікації послуг, запропонованій Р. Стерном з Б. Хоекманом та Г. Семпсоном і Р. Снейпом. Автори запропонували дещо подібну до класифікації К. Лавлока класифікацію послуг в залежності від способу здійснення торгівлі, за якою послуги поділялися на чотири групи:

- відокремлені послуги, які не потребують руху виробників та споживачів (наприклад, послуги, утілені в товарах: книги, диски тощо або послуги, якими торгують в електронний спосіб);
- переміщення виробника до споживача (певні види консультування);
- переміщення споживача до виробника (наприклад туризм);
- невідокремлені послуги, де постачальники та споживачі послуг переміщуються до третьої країни (наприклад, надання послуг із проведення світових спортивних чемпіонатів) [5, с. 106].

Основні способи здійснення міжнародної торгівлі послугами передбачені в Генеральній угоді про торгівлю послугами. Запропоновані в ГАТС способи (Trade in services modes of supply, TiSMoS) подібні до способів, окреслених в класифікації Стерна та Семпсона. Згідно з ГАТС передбачено наступні способи поставки послуг на міжнародний ринок (рис. 1.4):

1. Транскордонна поставка (поставка послуг з однієї країни до іншої), тобто надання послуг через кордон. Постачальник і споживач послуги не переміщаються через кордон, його перетинає тільки послуга. До цієї категорії належать поставки послуг фізичним і юридичним особам однієї країни з іншої. З цією метою можуть бути використані міжнародний транспорт, телекомунікації,

пошта. Нерідко певні послуги можуть міститися в експортованих виробах (комп'ютерних дискетах, дисках, інженерних кресленнях тощо);

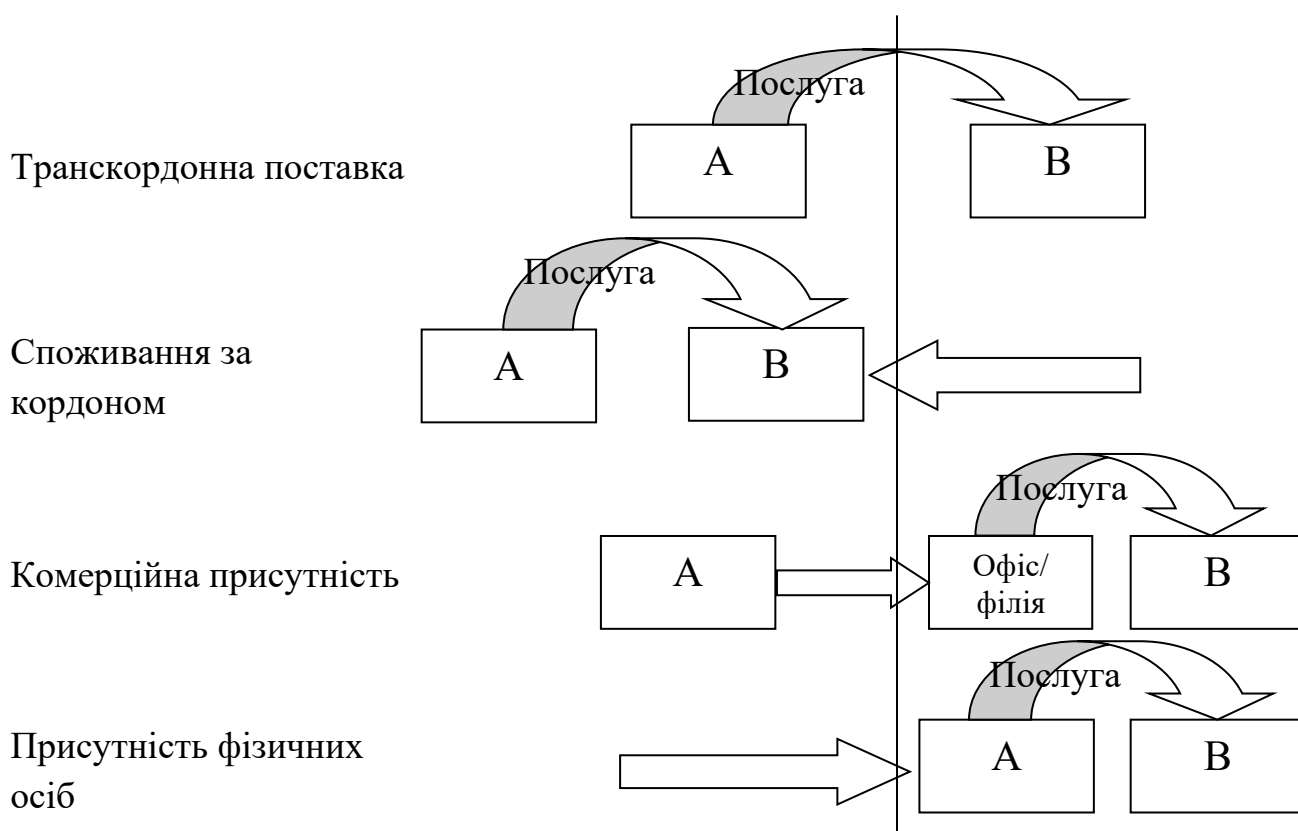


Рисунок 1.4 – Моделі надання послуг за ГАТС

Джерело: розроблено автором за [69, с. 7-9]

2. Споживання за кордоном (поставка послуги на території однієї країни споживачеві з іншої країни) тобто переміщення споживачів до країни експорту. Постачальник не переміщується. Йдеться, наприклад, про послуги з ремонту суден однієї країни на території іншої або надання медичної допомоги громадянину однієї країни у лікарні іншої;

3. Комерційна присутність (поставка послуг з однієї країни завдяки комерційній присутності на території будь-якої іншої країни), тобто створення комерційної присутності в країні, у якій повинні надаватися послуги (відкриття філії чи дочірньої компанії). Постачальник послуг переміщується, а споживач не переміщується. За такого способу поставки послуга надається на території країни

через представництво або відділення іноземної фірми-постачальника. Наприклад, банківська послуга може бути надана через відділення або філію іноземного банку;

4. Присутність фізичних осіб (поставка послуги завдяки присутності фізичних осіб країни-постачальника на території будь-якої іншої країни), тобто тимчасовий переїзд фізичних осіб до іншої країни заради надання там послуг. Цей спосіб передбачає фактичне пересування осіб через державний кордон. Наприклад, іноземний консультант може приїздити до країни для надання консультаційних послуг або деякі службовці фірми можуть бути відряджені до іншої країни для надання послуги, яка входить до сфери її діяльності (консультування щодо встановлення, техогляду, ремонту придбаних на фірмі техніки, устаткування) [67].

В останні роки значна кількість вчених наголошують на необхідності виділення 5 моделі надання послуг, яка виникла в результаті еволюції світової економічної системи. Значна кількість послуг використовується для додавання вартості під час процесу виробництва товару (наприклад, науково-дослідні та дослідно-конструкторські роботи, інженерія, проектування, енергія), і вартість цих вхідних ресурсів у кінцевому підсумку розглядається як товар відповідно до ГАТТ і стягується мито. Якщо корисність послуг включена та продається на міжнародному рівні як частина експортованого товару, такий експорт послуг не охоплюється чотирма традиційними способами ГАТС, згаданими вище. Експорт послуг за 5 моделлю можна визначити як вміст послуг, втілений в експорті товарів (рис. 1.5). Типові послуги режиму 5 включають, серед іншого, проектування, розробку та програмне забезпечення, які включені та продаються як частина виробленої продукції [68, с. 2].

Крім того, в ГАТС на відміну від класифікацій Стерна та Семпсона окремо не виокремлюється модель постачання, при якій споживач та постачальник одночасно переміщуються до третьої країни для здійснення операцій з торгівлі послугами [71, с. 3]. Цим способом надається частина послуг культури та спорту, тому при подальшому збільшенні обсягу реалізації послуг таким чином, доцільно буде розглянути можливість виокремити цей спосіб в окрему модель.

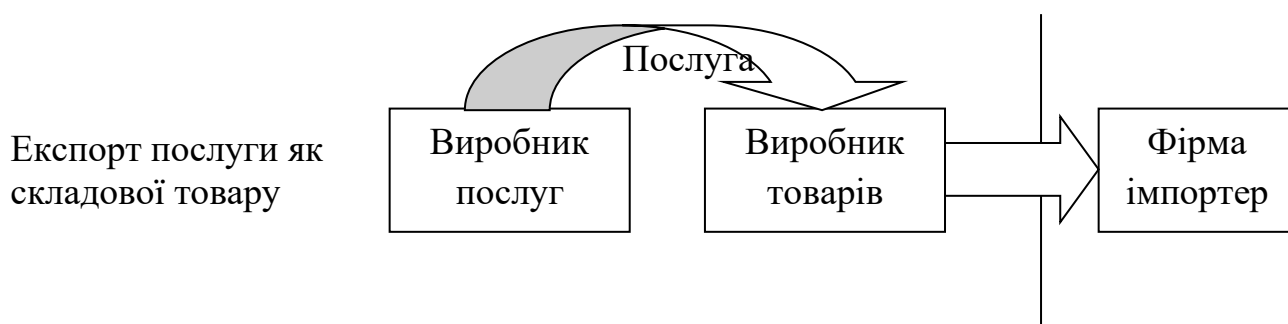


Рисунок 1.5 – П'ята модель міжнародної торгівлі послугами

Джерело: [70]

Відповідно до даних Світової організації торгівлі, найбільше послуг реалізовується третім способом, оскільки цим способом реалізується значна частина послуг, пов'язаних з торгівлею; телекомунікаційних та комп'ютерних послуг; фінансових послуг та послуг страхування; послуг будівництва; ділових послуг, не пов'язаних з торгівлею. Також за цією моделлю реалізується значна частина транспортних послуг, послуг туризму, рекреаційних послуг та послуг з охорони здоров'я. Другою за обсягом реалізованих послуг є перша модель, за якою реалізується більшість транспортних послуг та послуг, пов'язаних з інтелектуальною власністю. Перший спосіб також активно використовується для реалізації ділових послуг; послуг, пов'язаних з торгівлею; фінансових послуг та послуг страхування; телекомунікаційних, комп'ютерних та інформаційних послуг. Другий спосіб найбільше використовується в послугах туризму та освіти. Цей спосіб також використовується при торгівлі транспортними послугами та діловими послугами. Найменше використовується в міжнародній торгівлі четвертий спосіб (рис. 1.6). Четверта модель в незначному обсязі використовується для надання ділових послуг, комп'ютерних послуг та послуг будівництва [62, с 22].

Для надання деяких видів послуг може використовуватись не лише один спосіб постачання. Наприклад, консультаційні, фінансові, ділові та страхові послуги можуть бути надані як безпосередньо присутніми фізичними особами, так і за допомогою засобів телекомунікації та зв'язку.

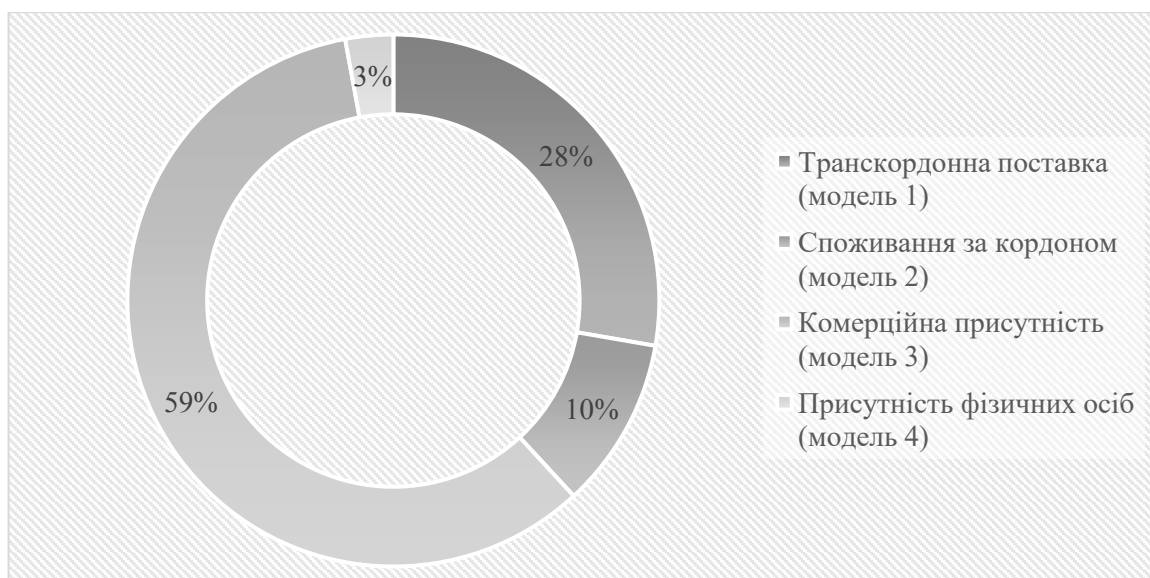


Рисунок 1.6 – Розподіл світової торгівлі послугами за моделями постачання за даними Світової організації торгівлі

Джерело: [73]

Переважання третьої моделі зумовлено об'єктивними особливостями певних видів послуг, перевагами використання даної моделі та створення дочірньої фірми. Однак новітні досягнення комунікаційних технологій і розвиток електронної торгівлі створюють дедалі більше можливостей для компаній надавати послуги в режимі транскордонного переміщення, не створюючи комерційної присутності в країні-імпортері.

Пандемія коронавірусу COVID-19 істотно вплинула на використання вказаних способів здійснення торгівлі послугами. Внаслідок впровадження карантинних заходів відбулось загальне зменшення міжнародної торгівлі послугами. Необхідність мінімізації людського контакту, тимчасове закриття підприємств та обмеження переміщення громадян призвели до скорочення обсягів послуг, які надавались за другою, третьою та четвертою моделлю. Карантинні обмеження та економічні втрати внаслідок пандемії змусили підприємства шукати альтернативні способи реалізації послуг з використанням новітніх технологій, які дозволять знизити ризик розповсюдження вірусу. В подібній ситуації навіть такі галузі послуг як туризм та транспортні послуги, які традиційно потребують фізичного переміщення споживача чи постачальника, почали розвивати технології,

що дозволили їм перейти на режим транскордонного постачання (наприклад, в туристичному секторі активно розвивається віртуальний туризм, технологія безпілотного керування транспортними засобами може дозволити уникнути фактичного переміщення фізичних осіб при наданні транспортних послуг, в освіті активно застосовуються технології дистанційного навчання та online освіти) [71, с. 3].

Отже сукупність всіх галузей, підгалузей та інституцій, що задіяні в створенні та реалізації послуг, формують сферу послуг. Сектор обслуговування є економічною системою, яка поступово еволюціонує та змінюється. Дослідження еволюції підходів до розуміння розвитку дозволило визначити мету розвитку сфери послуг як закономірні зміни економічної системи, що полягатимуть в кількісних та якісних покращеннях і передбачатимуть позитивний вплив на економічні та неекономічні фактори зовнішнього середовища і системи, з якими взаємодіє сфера послуг. Однією з умов економічного розвитку є активне залучення третинного сектору до зовнішньоекономічної діяльності, в першу чергу до міжнародної торгівлі. Міжнародна торгівля послугами має ряд особливостей її здійснення, серед яких вищий у порівнянні з торгівлею товарами рівень залежності від суб'єктивних та особистісних факторів. Міжнародна торгівля послугами, зазвичай, потребує або переміщення носія послуги до країни покупця, або переміщення покупця до постачальника, або і покупця, і постачальника до третьої країни. І продавець, і покупець можуть або одночасно спільно використовувати послугу (міжнародна телефонна розмова), або збиратися в третій країні (міжнародна конференція), або продавець може надати покупцю послугу через представництво в третій країні (відрядження іноземних фахівців для надання технічної допомоги). Також, можливі випадки, коли кордон перетинає лише послуга, без необхідності переміщення покупця чи продавця (так здійснюється, наприклад, консультаційні послуги, передача інформації тощо). Розвиток технологій та комунікацій створюють передумови для інтенсифікації використання компаніями останнього способу (транскордонного переміщення).

1.4. Теоретичні аспекти впливу сфери послуг на формування глобальної конкурентоспроможності національної економіки

Поняття конкурентоспроможності національної економіки є складною, багатозначною економічною категорією, яка не має єдиного загальноприйнятого визначення в світовій економічній науці. Першим поняття “конкурентоспроможність національної економіки” в загальне використання ввів М. Портер, який запропонував трактувати її як постійну підтримку продуктивності праці на більш високому, ніж у конкурентів, рівні, за рахунок використання безперервного процесу винаходів і впровадження інновацій [74, с. 26]. Дж. Сакс у своїх економічних працях зазначає, що конкурентоспроможність національної економіки характеризується наявністю в країні здорового ринку, чинників виробництва та інших макроекономічних характеристик, які визначають стабільне економічне середовище [75]. В. Снеска і А. Дракшайте визначили національну конкурентоспроможність країни як її здатність забезпечувати високий рівень добробуту для громадян [76, с. 36]. М. Дельгадо та К. Кетельс стверджують, що конкурентоспроможність - це очікуваний рівень виробництва на людину працездатного віку з огляду на загальну якість країни як місця для ведення бізнесу [77, с. 2]. Г. Шатц трактує конкурентоспроможність національної економіки як здатність стимулювати підвищення продуктивності та рівня життя, з акцентом на внутрішню економічну політику [78, с. 6].

Серед українських економістів також не існує єдиного підходу до визначення поняття конкурентоспроможності національної економіки. На думку М. Синюченко, конкурентоспроможність – це спроможність країни створювати правові, інфраструктурні, наукові, фінансові й у цілому весь спектр інституційних умов, які дають змогу економіці розвиватися динамічно, використовуючи інноваційні технології на всіх рівнях, і на цьому фундаменті створювати умови для збільшення добробуту громадян країни та підвищення соціально-економічної результативності, яка виявляється у високому суспільному ефекті [79, с. 16–17]. На думку Я. Базилюк, конкурентоспроможність як економічна категорія характеризує

стан суспільних відносин у державі щодо забезпечення умов стабільного підвищення ефективності національного виробництва, адаптованого до змін світової кон'юнктури та внутрішнього попиту на основі розкриття національних конкурентних переваг і досягнення кращих, ніж у конкурентів, соціально-економічних параметрів [80, с. 6]. Г. Філюк, І. Гончар та В. Колоша підтримують наступне тлумачення національної конкурентоспроможності: здатність керувати компетенціями для досягнення довгострокового зростання та підвищення добробуту [81, с. 55]. Е. Цибульська наводить наступне визначення: конкурентоспроможність – це здатність країни забезпечити високу соціальну спрямованість національної економіки, підвищення її рівня соціально-економічної результативності та збільшення добробуту громадян країни відносно зовнішніх аналогів на базі сталого економічного зростання шляхом використання інноваційних технологій, розвитку людського капіталу та інтелекту нації [82, с. 149]. На думку І. Севрук та А. Тропиніної конкурентоспроможність національної економіки є комплексною категорією, яка передбачає здатність країни конкурувати з іншими за допомогою ефективного використання наявних ресурсів і постійного стимулювання науково-технічного прогресу і впровадження його досягнень для встановлення або підтримки стійких позицій на світовій арені і забезпечення національного суверенітету у поєднанні з сукупною економічною безпекою країни [83, с. 22]. Т. Хворост визначає національну конкурентоспроможність як здатність країни до створення умов, у яких підприємства можуть генерувати стійке зростання економіки, забезпечувати довгострокову прибутковість та створення робочих місць [84, с. 146]. Відповідно до трактування С. Войтко конкурентоспроможність країни є здатністю її до досягнення певного рівня розвитку та наявністю певного потенціалу до утримання даних позицій [85]. В. Хаустова, Є. Крячко та Т. Колодяжна наводять наступне визначення конкурентоспроможності: це здатність її науково-технічних можливостей і впроваджуваної економічної політики забезпечувати виробництво товарів і послуг, які затребувані міжнародним ринком, що, своєю чергою, створює умови для стійкого економічного зростання і підвищення рівня життя її населення [86, с. 50]. Д. Вір'ян, А. Маноле та інші

стверджують, що на формування конкурентоспроможності, крім економічних факторів, впливають такі фактори, як розподіл економічних результатів, екологічна стійкість і справедливість між поколіннями, тобто показники сталого розвитку [87].

Всесвітній економічний форум (WEF) визначає конкурентоспроможність як набір інститутів, політики та факторів, які визначають рівень продуктивності країни. Міжнародний інститут розвитку менеджменту (IMD) визначає конкурентоспроможність як здатність нації створювати та підтримувати середовище, яке сприяє створенню більшої вартості для її підприємств і більшому процвітанню для її людей [88].

На думку автора, під час визначення конкурентоспроможності необхідно враховувати національні конкурентні переваги, під якими пропонується розуміти фактори, які дають економічній системі країни перевагу над економічними системами інших країн у конкурентній боротьбі на світових ринках. Дані фактори можуть бути природними (наявність природних ресурсів, географічне положення) або створеними (високий рівень освіти, кваліфікації робочої сили, науково-технічний потенціал, інноваційність економіки тощо).

Виходячи з проведеного аналізу та бачення автора, пропонується розглядати конкурентоспроможність національної економіки як здатність економічної системи забезпечувати стаке підвищення результативності її функціонування та високий рівень соціальної спрямованості, шляхом ефективного використання національних конкурентних переваг, в тому числі інноваційних, в ході конкурентної боротьби на світових ринках.

Проаналізовані та запропоноване авторське визначення акцентують увагу на необхідності ефективної діяльності в сфері міжнародних економічних відносин. В основі міжнародних економічних відносин на сучасному етапі розвитку світу лежить міжнародний поділ праці (МПП). МПП зародився в XVII-XVIII ст. - в мануфактурний період розвитку капіталізму і вбачався у виробництві окремих товарів окремими країнами (таке трактування, зокрема, пропонував А. Сміт) [89, с. 196]. З моменту створення міжнародний поділ праці ототожнювався з поняттям міжнародної спеціалізації країн світу. Подібний підхід підтримувався і

українськими економістами. А. Голікова та О. Довгаль визначали МПП як найвищий ступінь розвитку суспільного територіального поділу праці між країнами, що передбачає стійку концентрацію виробництва певної продукції в окремих країнах [90, с. 47]. В. В. Козик, Л. А. Панкова, Н. Б. Даниленко дають таке визначення МПП – це найвищий ступінь розвитку суспільно-територіального поділу праці між країнами, основою якого є економічно вигідна спеціалізація окремих країн і обмін випущеною продукцією визначеної кількості та якості [89, с. 196]. Дещо інший підхід до визначення МПП використовував український економіст Ю. М. Пахомов, який стверджував, що МПП являє собою обмін між країнами факторами і результатами виробництва у певних якісних та кількісних співвідношеннях [91, с. 30]. Підхід Пахомова є більш широким, оскільки, на відміну від попередніх визначень, він включив до МПП обмін факторами виробництва.

Процеси глобалізації призвели до суттєвих змін в функціонуванні світової економічної системи. Зростання взаємозв'язку та взаємозалежності національних економік, збільшення рівня інтегрованості окремих економік в загальносвітову економічну систему та тенденції до переміщення виробничих галузей із економічно розвинених капіталістичних країн у країни, що розвиваються, спричинили трансформацію існуючого МПП та перетворення його в якісно новий міжнародний поділ праці – глобальний поділ праці (ГПП). ГПП акцентує увагу на переході від системи «обмежених національних економік» до системи «глибоко інтегрованих глобальних взаємозалежностей» [92, с.3]. Іншими словами ГПП передбачає вихід процесів виробництва за межі національних економік. Таким чином можна визначити ГПП як вищий ступінь територіального поділу праці, основою якого є спеціалізація виробництва в умовах розосередження стадій виробництва по підприємствах в різних країнах світу, а також активізація обміну факторами виробництва між національними економіками.

Архітектуру ГПП формують чотири головні групи суб'єктів міжнародних економічних відносин: виробники високої вартості, що використовують переважно інтелектуальну працю; виробники великих обсягів продукції, яка виготовляється

низькооплачуваною працею; виробники сировини, прив'язані до природних ресурсів; маргінальні (зайві) виробники, праця яких знецінена [93, с. 52]. На виробництві високотехнологічної або нематеріальної продукції, тобто послуг, фокусуються в першу чергу індустріально розвинуті країни. Виходячи з існування подібного розподілу можна зробити висновок, що спеціалізація на виробництві послуг є однією із ознак високого рівня економічного розвитку та ефективної участі країни в ГПП, а також конкурентною перевагою розвинутих країн.

Перетворення системи МПП в ГПП призвели до формування нових підходів до оцінки конкурентоспроможності національної економіки. Одним з перших модель оцінки конкурентоспроможності країни в глобалізаційних умовах запропонував М. Портер. Він розробив модель діаманта або конкурентного ромба (Diamond Model). В рамках своєї моделі, Портер виділив чотири детермінанти конкурентоспроможності національної економіки:

- факторні умови (людські ресурси, природні ресурси, науковий потенціал, капітал, інфраструктура);
- умови попиту (вибагливість покупців щодо якості товарів та послуг, еластичність попиту, рівень доходів населення);
- стратегія фірм, структура та конкуренція (цей елемент пов'язаний із теоріями інтернаціоналізації, що базуються на фірмах, національний контекст і національні обставини сильно впливають на те, як компанії створюються, організовуються та управляються, а також на характер внутрішнього суперництва);
- пов'язані та підтримуючі галузі (наявність пов'язаних та обслуговуючих фірм) [94].

Окремо в межах даної моделі Портер виділяє вплив випадку та уряду. Уряд може впливати на всі фактори та конкурентоспроможність, наприклад, шляхом створення нових факторів виробництва, впливу на характер місцевої конкуренції, попит на внутрішньому ринку або об'єднання фірм тощо. Портер також наголошує на можливості позитивного чи негативного впливу випадкових подій на формування конкурентоспроможності національної економіки.

Основним недоліком моделі Портера є неврахування впливу та ролі зовнішньоекономічної діяльності на формування конкурентоспроможності, що призвело до розширення моделі діаманта до моделі подвійного діаманта, яка враховувала роль зовнішньої активності. Модель подвійного діаманта (Double diamond model) була розроблена А. Рагменом та включала ті ж чотири детермінанти. Однак, в моделі подвійного діаманта передбачається побудова національного та міжнародного діаманту (який представляє конкурентоспроможність країни, яка визначається як внутрішніми, так і міжнародними параметрами) [95]. Недоліком даної моделі є зосередження на традиційних факторах виробництва та неврахування ролі людського фактору у формуванні конкурентоспроможності.

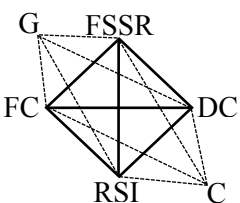
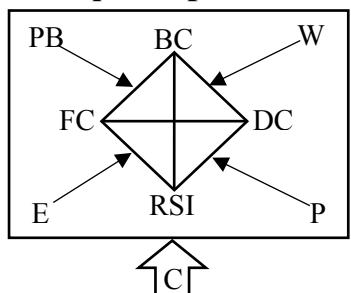
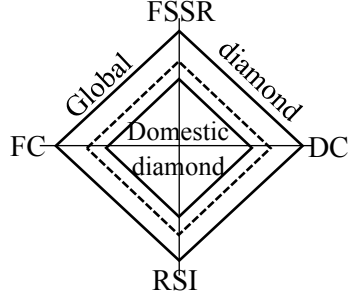
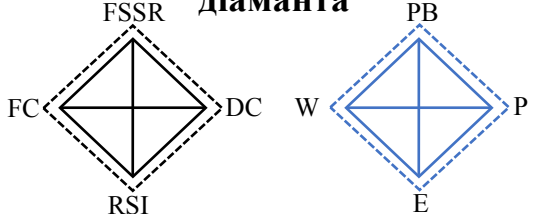
В 1994 році корейськими вченими на чолі з Донг Сангом Чо було запропоновано розширений варіант моделі Портера, яка отримала назву дев'ятифакторної моделі. Дана модель включає 2 групи факторів: фізичні – факторні умови, умови попиту, бізнес контекст, пов'язані та підтримуючі галузі; людські - політики і бюрократи (наприклад, показник рівня корупції), професійні управлінці та інженери (кількість ІТ-спеціалістів), підприємці (кількість підприємств), робітники (ВВП на робітника тощо). Д. С. Чо також окремо окреслює дев'ятий фактор – випадок, яким описує вплив зовнішнього середовища на економічну систему [96]. Недоліком даної моделі є відносно невисокий рівень врахування впливу зовнішнього середовища на формування конкурентних переваг.

В 2008 році Д. С. Чо та Х. Ч. Мун розробили модель двоїстого подвійного діаманта (Dual double diamond model). Дана модель була створена шляхом поєднання моделі DD та дев'ятифакторної моделі. Сутність моделі полягає у побудові двох ромбів для двох факторів конкурентоспроможності (фізичних та людських), які мають внутрішню (національну) та зовнішню (міжнародну) складові. Модель DDD пояснює чотири фізичні фактори (факторні умови, стратегію фірми, структуру та конкуренцію, суміжні та допоміжні галузі та умови попиту) як у внутрішньому, так і в міжнародному контекстах, а також аналізує

внутрішні та міжнародні складові людських факторів (робітників, політиків і бюрократів, підприємців і професіоналів) [97, с. 29-30].

Оцінка за даними моделями здійснюється шляхом відбору певної кількості критеріїв за кожним фактором та прямого порівняння показників за заданими критеріями для кількох країн світу. В зв'язку з цим оцінці конкурентоспроможності за даними методами буде характеризуватися значним рівнем фрагментарності та суб'єктивності (табл. 1.3).

Таблиця 1.3 – Наукові моделі оцінки конкурентоспроможності

	Фізичні фактори	Фізичні та людські фактори
Внутрішній контекст	Модель діаманта 	Дев'ятифакторна модель 
Міжнародний контекст	Модель подвійного діаманта 	Модель двоїстого подвійного діаманта 
де FSSR - стратегія фірм, структура та конкуренція, DC – умови попиту, RSI -пов'язані та підтримуючі галузі, FC- факторні умови, G – уряд, C – випадок, BC – бізнес контекст, PB – політики та бюрократи, W – робітники, P – професіонали, E - підприємці		
Недоліки моделей Значний рівень фрагментарності та суб'єктивності оцінки, низький рівень врахування зовнішнього впливу на формування конкурентоспроможності національної економіки		

Джерело: розроблено автором на основі [94-97]

Дещо відмінні методики для оцінки конкурентоспроможності використовуються міжнародними дослідними організаціями. Оцінки міжнародних

інституцій ґрунтуються на формуванні рейтингу конкурентоспроможності на основі дослідження визначеної кількості критеріїв.

Оцінка конкурентоспроможності за методикою Інститут політики та стратегії національної конкурентоспроможності Південної Кореї (IPSNC) здійснюється шляхом використання вдосконаленої дев'ятифакторної моделі на основі подвійного діаманта (моделі IPS). Модель IPS включає 8 факторів в національному та міжнародному аспектах, які в моделі складаються з 23 субфакторів. Зазначені 23 субфактори включають 207 критеріїв: 107 критерії – це статистичні та розрахункові дані, 100 – експертні оцінки [98].

Методика IPSNC використовує ґрунтовну теоретичну базу та велику кількість показників при дослідженні, що зумовлює досить високий рівень якості загальної оцінки. Аналіз здійснюється після попереднього розподілу країн на групи, що дозволяє отримати більш реалістичну оцінку окремої національної економіки та збільшує корисність оцінки у розробці політики підвищення конкурентоспроможності. Разом з тим, значна кількість оцінок є експертними, що істотно підвищують рівень суб'єктивізму оцінки.

WEF використовує для оцінки конкурентоспроможності Глобальний індекс конкурентоспроможності (ГІК), який включає 103 показники, розподілені по 12 ключових критеріях (Додаток А). Глобальний індекс конкурентоспроможності в цілому визначається як середнє арифметичне дванадцяти ключових критеріїв [99]:

$$I_k = \frac{I_t + I_s + I_a + M_{st} + H + S + P_m + L_m + F_s + M_s + B_d + I_c}{12}; \quad (1.1)$$

де I_k – Глобальний індекс конкурентоспроможності, I_t – оцінка за критерієм “Інституції” (“Institution”), I_s – оцінка за критерієм “Інфраструктура” (“Infrastructure”), I_a – оцінка за критерієм “Рівень впровадження та використання інформаційно-комунікаційних технологій” (“ICT adoption”), M_{st} – оцінка за критерієм “Макроекономічна стабільність” (“Macroeconomic stability”), H – оцінка за критерієм “Охорона здоров'я” (“Health”), S – оцінка за критерієм “Навичка”

(“Skills”), P_m - оцінка за критерієм “Ринок товарів та послуг” (“Product market”), L_m - оцінка за критерієм “Ринок праці” (“Labour market”), F_s - оцінка за критерієм “Фінансова система” (“Financial system”), M_s - оцінка за критерієм “Розмір ринку” (“Market size”), B_d - оцінка за критерієм “Динамічність бізнесу” (“Business dynamism”), I_c - оцінка за критерієм “Здатність до інновацій” (“Innovation capability”).

Методика та використовувані для формування індексу показники регулярно переглядаються та коригуються відповідно до нових викликів та реалій. Використання значної кількості показників забезпечує високий рівень достовірності оцінки, однак половина з використовуваних критеріїв будується на експертній оцінці, тому кінцевому рейтингу притаманний високий рівень суб’єктивності. Істотним недоліком методики оцінки WEF є низький рівень врахування зовнішньоекономічної діяльності при формуванні ГІК.

Світовий рейтинг конкурентоспроможності (СРК) щороку складається IMD. Рейтинг базується на прямому порівнянні показників конкурентоспроможності досліджуваних країн. Метод IMD застосовує 334 критерії оцінки, які розподілені на 20 груп (додаток Б). IMD використовує найбільшу кількість критеріїв, що дозволяє зробити висновок про найвищий рівень якості оцінки серед досліджених методик. Крім того, більше половини критеріїв є статистичними та довідковими даними, завдяки чому забезпечується високий рівень об’єктивності оцінки [100].

Варто зазначити, що використання значної кількості критеріїв істотно ускладнює процес оцінки конкурентоспроможності за методикою IMD. Велика кількість статистичних критеріїв також зумовлюють наявність очевидних переваг у країн з великими обсягами ВВП, площею та чисельністю населення. Крім того, суттєва кількість експертних оцінок серед критеріїв зумовлюють наявність певного рівня суб’єктивізму.

Методики міжнародних дослідних організацій є більш досконалішими, порівняно з похідними від діамантової моделі методами, адже вони більшою мірою враховують фактор зовнішньоекономічної діяльності та зовнішній вплив на формування конкурентоспроможності національної економіки. Методики

інституцій також постійно вдосконалюються, оновлюються критерії оцінки відповідно до змін тенденцій світового економічного розвитку.

Зазначені методики не акцентують увагу на окремих секторах національної економіки чи галузях міжнародної спеціалізації країн, оцінюючи економіку в цілому. Це свідчить про відсутність у науковців та дослідників бачення практичної ролі сфери послуг у формуванні національної конкурентоспроможності в системі ГПП. Разом з тим, існуюча та загальноприйнята архітектура ГПП свідчить про вирішальну роль третинного сектору у структурі економіки індустріально розвинутих країн світу, а отже і у посиленні позицій національної економіки в системі ГПП.

Отже, конкурентоспроможність національної економіки, під якою пропонується розуміти здатність економічної системи забезпечувати стале підвищення результативності її функціонування та високий рівень соціальної спрямованості, шляхом ефективного використання національних конкурентних переваг, в тому числі інноваційних, в ході конкурентної боротьби на світових ринках, залежить від особливостей і глибини залучення країни до ГПП. Однією з ключових складових участі країни у ГПП є її міжнародна спеціалізації на виробництві товарів чи послуг. Однак, найбільш поширені методики визначення конкурентоспроможності не приділяють достатнього уваги зовнішньоекономічним аспектам, враховуючи їх як лише один із факторів формування конкурентних переваг країни. Разом з тим, в економічній науці домінує уявлення про переважання високотехнологічного та нематеріального виробництва в структурі експорту індустріально розвинутих країн, що свідчить про визначальне значення сфери обслуговування для забезпечення високого рівня економічного розвитку країни та її конкурентоспроможності в ГПП.

Висновки до розділу 1

1. Дослідження теоретичних та методичних засад сфери послуг показало, що в економічній літературі не вироблено остаточного трактування самого поняття

послуга. Існує чотири основних підходи до визначення послуги: як товару, як процесу, як результату діяльності та інтегральне визначення. Відсутність єдиної дефініції послуги не в останню чергу пов'язана з специфічними ознаками послуг, як предмета торгівлі, такими як: нематеріальна природа послуг, нерозривність процесу виробництва та реалізації послуг, неможливість накопичення послуг, високий ступінь індивідуалізації залежно від вимог споживача тощо. Під впливом науково-технічного прогресу послуги частково втратили окремі особливості.

2. На основі аналізу наукових тверджень в сучасній економічній літературі та особливостей послуг як предмету торгівлі, запропоновано авторське визначення послуги, яке за своєю сутністю є близьким до інтегрального підходу. Послугу пропонується визначати як унікальний товар, що являє собою специфічну діяльність, результат якої може мати матеріальне чи нематеріальне вираження, котра здійснюється для задоволення конкретної потреби споживача в визначений часовий період та має певну вартість, яка формується залежно від використаних засобів праці, кваліфікаційних якостей виробника та рівня попиту на дану послугу.

3. Наявність різних підходів до визначення послуг зумовило існування класифікацій послуг, в залежності від різних класифікаційних ознак. Серед існуючих класифікацій найбільш повними та універсальними є класифікації Світової організації торгівлі представлена в ГАТС та класифікація Міжнародного валютного фонду. Враховуючи тенденції світового економічного розвитку та існуючі підходи до класифікації, запропоновано додаткові класифікаційні ознаки: матеріальність результату (виключно нематеріальні послуги; уречевлені послуги; послуги з матеріальним результатом); спосіб реалізації (що вимагають фізичного контакту виробника та споживача; дистанційні послуги); рівень впливу на економіку країни (послуги, що мають визначальний вплив на економіку; послуги, що мають важливе значення для економіки; послуги, що мають потенціал для розвитку економіки).

4. Сукупність всіх суб'єктів господарювання, що здійснюють виробництво та торгівлю послугами, формує сектор обслуговування. Третинний сектор, як економічна система, прагне до розвитку, тобто до закономірних змін, що

призведуть до кількісних та якісних покращень і позитивно вплинуть на економічні та неекономічні фактори зовнішнього середовища і системи, з якими взаємодіє сфера послуг. Важливою умовою забезпечення розвитку є її залучення до зовнішньоекономічної діяльності. Особливості послуг як предмету торгівлі безпосередньо впливають на специфіку та обумовлюють способи, якими здійснюється торгівля ними. Виділяють чотири традиційні способи здійснення торгівлі послугами за ГАТС, залежно від необхідності переміщення споживача та виробника. Враховуючи особливості розвитку світової економіки, підтримується пропозиція економістів щодо необхідності доповнення ГАТС моделлю «Експорту послуг, втіленому в експорті товарів», а також пропонується додати шосту модель переміщення постачальника та споживача до третьої країни для надання послуг.

5. Розвиток сфери послуг має визначальне значення для забезпечення конкурентоспроможності країни в ГПП. Узагальнюючи підходи в науковій літературі, конкурентоспроможність національної економіки можна визначити як здатність економічної системи забезпечувати стає підвищення результативності її функціонування та високий рівень соціальної спрямованості, шляхом ефективного використання національних конкурентних переваг, в тому числі інноваційних, в ході конкурентної боротьби на світових ринках. Основні методи оцінки конкурентоспроможності були розроблені та використовуються провідними економістами та міжнародними організаціями, однак дані методики слабо враховують вплив послуг та зовнішньоекономічної діяльності на формування конкурентних переваг країни.

РОЗДІЛ 2

СУЧАСНИЙ СТАН СФЕРИ ПОСЛУГ В УКРАЇНІ ТА ЙОГО ВПЛИВ НА МІСЦЕ КРАЇНИ В СИСТЕМІ ГЛОБАЛЬНОГО ПОДІЛУ ПРАЦІ

2.1. Динаміка та особливості розвитку сфери послуг в Україні

На постіндустріальному етапі розвитку суспільства сфера послуг демонструє найбільш динамічний розвиток, а її роль в економіці країн невідмінно зростає. Сфера послуг створює більше половини ВВП найрозвинутіших країн світу та низки успішних країн, що розвиваються, і є одним із вирішальних чинників, який безпосередньо впливає на конкурентні позиції країн на світових ринках. В Україні сфера послуг також демонструє активний та динамічний розвиток. Як і в розвинутих країнах, сфера послуг України є важливим сектором національної економіки, в якому створюється суттєва частина ВВП та в якому задіяна значна частка трудових ресурсів країни.

Сфера послуг є перспективною галуззю економіки України, котра динамічно розвивається. За період 2017-2021 років спостерігалось стабільне збільшення обсягів вироблених та реалізованих в Україні послуг (рис. 2.1). За досліджуваний період відбувалося збільшення обсягу вироблених послуг в середньому майже на 16,5% щороку. Найшвидше обсяг вироблених послуг збільшувався в 2017-2018 роках – за даний період обсяг реалізованих послуг зріс на 20,98%. В 2019 році темпи зростання дещо сповільнились порівняно з попереднім роком – обсяг реалізованих послуг зріс на 17,99%. В 2020 році відбулось суттєве сповільнення темпів зростання обсягів вироблених послуг: темп приросту в даному році був на рівні 7,05%. Причиною подібного уповільнення були введені на фоні пандемії коронавірусу карантинні обмеження, що призвели до скорочення виробництва окремих видів послуг (в першу чергу, послуг, що потребували безпосереднього людського контакту та які пов'язані з масовим скупченням людей, таких як пасажирські перевезення, громадське харчування тощо). В 2021 році спостерігалось пришвидшення зростання виробництва послуг (ріст на 20,39%

порівняно з 2020 роком). Загалом, у 2021 році обсяг вироблених послуг сягнув 5027687 млн грн., тобто зріс на 2294458 млн грн. або в 1,84 рази у порівнянні з показником 2017 року [101]. В 2022 році відбулось скорочення обсягів вироблених та реалізованих послуг, що пов'язано з частковою зупинкою економіки на фоні повномасштабної війни на території України.

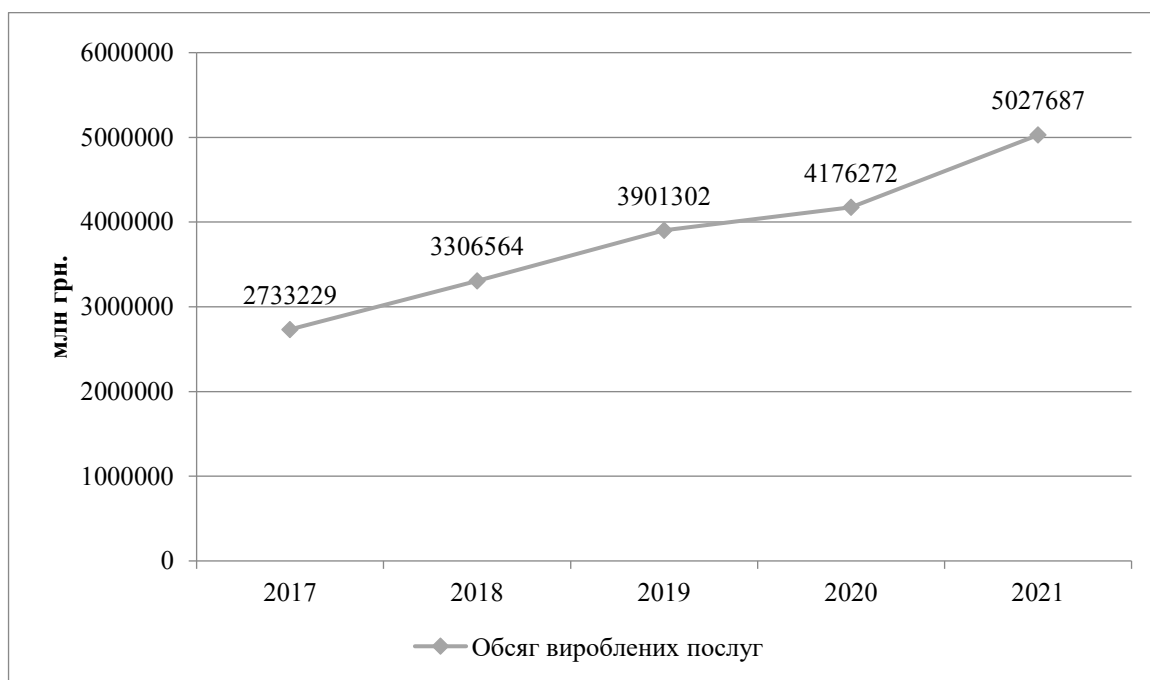


Рисунок 2.1 – Обсяг вироблених в Україні послуг за період 2017-2021 років

Джерело: складено автором за даними [101]

Варто зазначити, що в українських статистичних даних по відсутня конкретизація даних по видах діяльності, а в категорії «Будівництво» відображається все будівництво в цілому, включаючи види діяльності, що не можна упевнено віднести до послуг. Тому, через обмеженість статистичних даних, в межах дослідження внутрішнього ринку послуг України будівництво буде розглядатися як окрема категорія та не відноситиметься до послуг.

В період 2017-2021 років на сектор обслуговування припадало більше 50% ВВП України [101]. Разом з тим за досліджуваний період доля послуг в українському ВВП не демонструвала стабільної тенденції. В період 2017-2020 років спостерігалось стійке зростання частки сфери послуг (за даний період вона

збільшилась на 4,83%). В 2021 році відбулось скорочення долі послуг у структурі ВВП (зменшення майже на 4%), що було зумовлено активним відновленням і нарощенням обсягів виробництва промисловості та сільського господарства після введених в 2020 карантинних обмежень [101]. Загалом, за період 2017-2021 років частка сфери послуг в структурі ВВП зросла майже до 52% (рис. 2.2). Висока частка сфери послуг в структурі ВВП свідчить про її вирішальну роль у формуванні національного продукту країни.

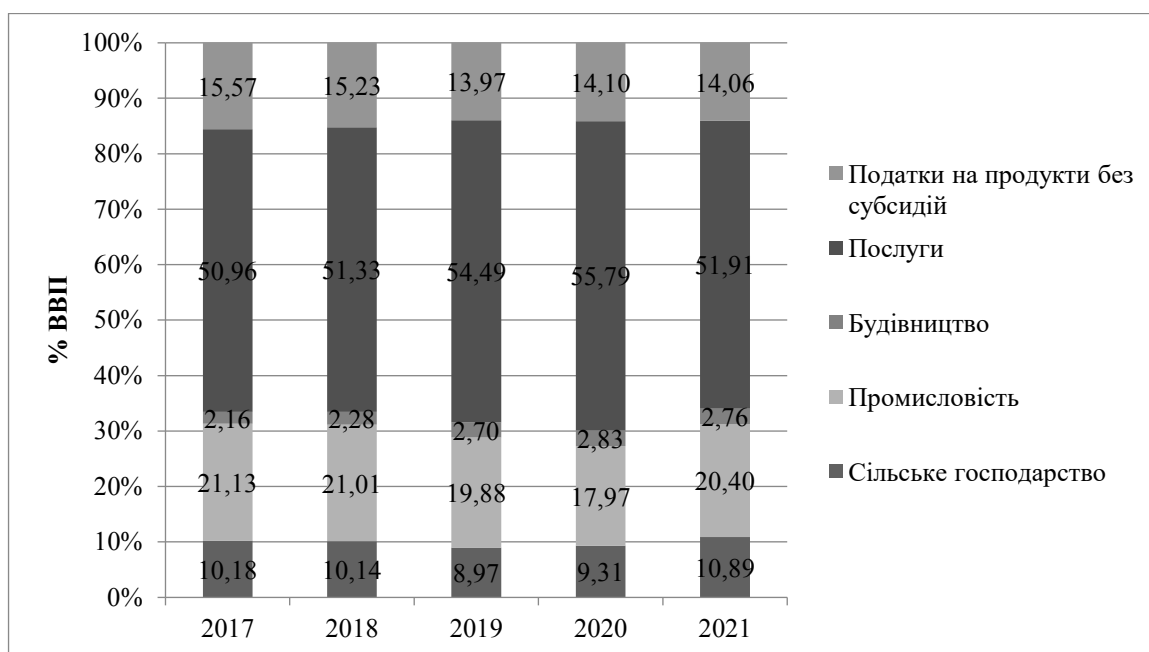


Рисунок 2.2 – Структура ВВП України в 2017-2021 роках

Джерело: складено автором за даними [101]

Крім того, на структуру ВВП і частку послуг в ньому значно вплинули об'єктивні умови розвитку і функціонування української економіки. Зокрема як агросектор так і промисловість для забезпечення ефективності власної діяльності використовують послуги різних видів, в першу чергу транспортні. Взаємодія сфери послуг з іншими сферами господарської діяльності створює синергетичний ефект та забезпечує зростання частки послуг у структурі ВВП. Тому ефективний розвиток і функціонування даної сфери є необхідним для забезпечення сталого економічного розвитку.

Згідно даних Державної служби статистики, за період 2017-2021 років істотних змін у структурі послуг, вироблених суб'єктами господарювання, не спостерігалось (додаток В) [101]. Найбільше в даному періоді було надано послуг пов'язаних з торгівлею та ремонтом. Частка даних послуг в структурі вироблених за даний період послуг коливалася в межах 27,1-30,4% (в 2021 році було вироблено даних послуг на 1512304 млн грн., що становило 30,08% від усього обсягу вироблених та реалізованих послуг). За даний період виробництво послуг торгівлі та ремонту збільшилось на 679954 млн грн. або в 1,82 раз у порівнянні з 2017 роком [101]. Домінування в структурі даного виду послуг пов'язано з значною кількістю суб'єктів господарювання, які надають дані послуги, а також зі значним попитом на ці послуги.

Значними в досліджуваному періоді були частки транспортних послуг (коливалась в межах 13-16%), а також інформаційних послуг, операцій з нерухомим майном та послуг державного управління – долі цих послуг були на рівні 8-10% кожна. В 2021 році було надано транспортних послуг на суму 669354 млн грн., що складало 13,31% від загального обсягу вироблених послуг. За даний період виробництво транспортних послуг зросло в 1,59 разів у порівнянні з 2017 роком (або на 248870 млн грн.) [101]. Значна частка даних послуг пояснюється необхідністю їх використання більшістю суб'єктів господарювання (юридичних осіб та фізичних осіб-підприємців) для кооперації виробництва та реалізації виробленої продукції, в тому числі і на міжнародних ринках в системі ГПП.

За досліджуваний період частка послуг державного управління не демонструвала стійкої тенденції: вона зростає з 8,67% (236970 млн грн.) у 2017 році до 9,41% (393136 млн грн.) у 2020 році, після чого скоротилась до 8,61% (432772 млн грн.) в 2021 році. Обсяг реалізованих послуг пов'язаних з державним управлінням зріс в 1,83 рази (або на 195802 млн грн.) [101].

Дещо зростає за досліджуваний період доля інформаційних послуг – з 8,26% (225659 млн грн.) в 2017 році до 9,56% (480697 млн грн) в 2021 році. Крім того, значний ріст обсягів реалізованих послуг показали інформаційні послуги – кількість наданих ІТ-послуг збільшилась за 5 років в 2,13 рази [101]. Подібне

зростання пов'язане з активним розвитком ІТ-сектору в Україні та зростанням попиту на українські інформаційні послуги як на внутрішньому, так і на міжнародному ринках.

Частка операцій з нерухомим майном дещо скоротилась протягом досліджуваного періоду: з 8,71% (238141 млн грн.) в 2017 році до 8,39% (421629 млн грн.) в 2021 році. Обсяги реалізації даних послуг в 2021 році збільшились на 183488 млн грн. (або на 77,05%) порівняно з 2017 роком [101].

Частки інших видів послуг не демонстрували істотних змін і становили менше 7% кожна. Обсяги реалізації інших послуг також активно зростали в досліджуваному періоді [101].

В 2022 відбулось зниження загального обсягу реалізованих послуг через повномасштабну війну в Україні та викликані нею часткову зупинку економічної діяльності в прифронтових регіонах, переміщення бізнесу та загальне зниження попиту. Разом з тим, темпи спаду в західних регіонах були дещо нижчі, а скорочення обсягів виробництва інформаційних послуг було меншим, порівняно з іншими видами послуг. Причиною цього є значно менші масштаби закриття бізнесу на заході України, переміщення в західні регіони виробництв з півдня та сходу, внутрішня міграція робочої сили, а також швидке відновлення діяльності ІТ-підприємств після переїзду в відносно безпечні регіони.

Географічна структура реалізованих послуг в Україні в 2021 році наведена на рис. 2.3.

Згідно даних рис. 2.3 найбільше в 2021 році послуг було вироблено та реалізовано в м. Київ. На столицю припадало більше 40% всіх вироблених і реалізованих послуг. Другою за обсягом є частка інших, під якими розуміються підприємства, що надали до статистичних органів звіти без розподілу за регіонами. На них припадало більше 14% всіх вироблених послуг. Значними також були частки Одеської (майже 7%), Дніпропетровської (майже 6,5%), Львівської (майже 5%), Харківської (більше 4%) та Київської областей (більше 3%). Частки решти областей становлять менше 3% кожна [102-105]. Подібне домінування в структурі даних областей пов'язано з тим, що саме в цих областях концентрується значна

частина населення та розташована велика кількість малих підприємств надавачів послуг.

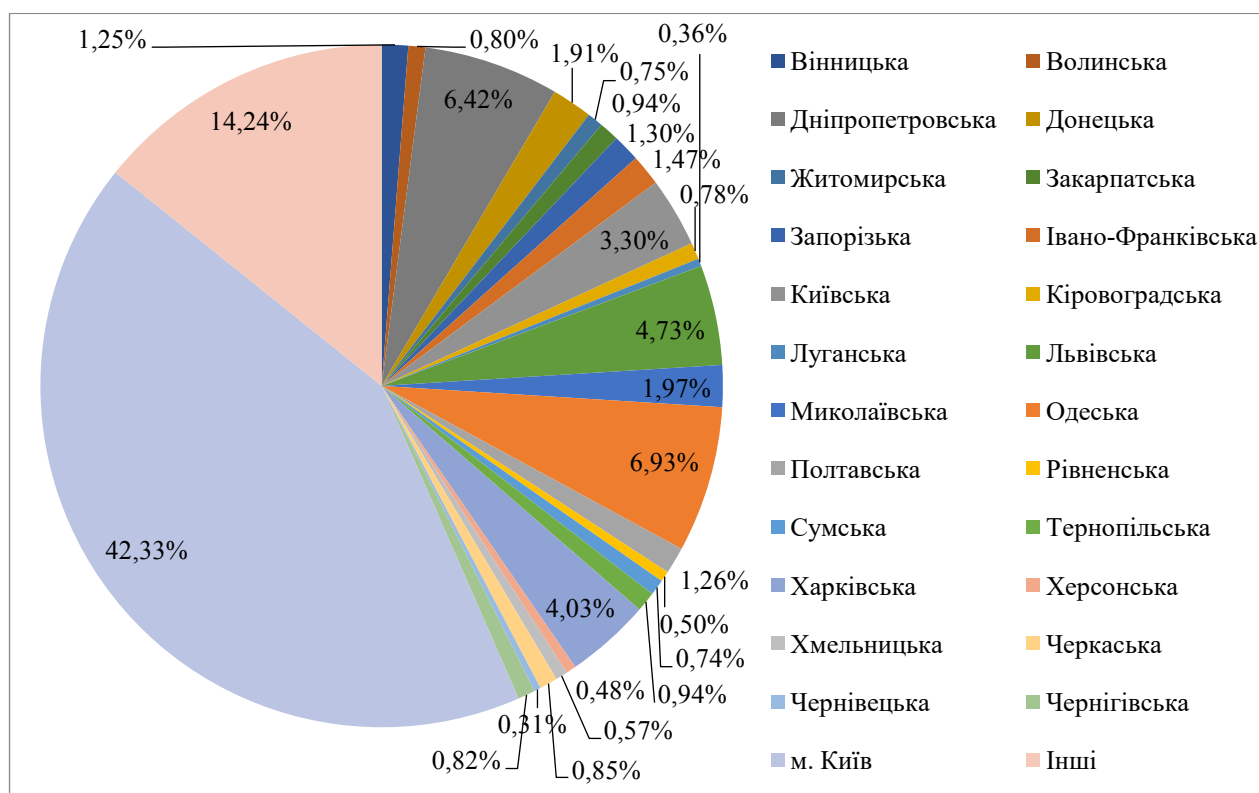


Рисунок 2.3 – Структура реалізованих в Україні послуг в 2021 році за регіонами
Джерело: складено автором за даними [102-105]

За даними Державної служби статистики в Україні в сфері послуг задіяна більшість суб'єктів господарювання [106]. За досліджуваний період 2017-2021 років близько 90% всіх суб'єктів господарювання в Україні здійснювали реалізацію фінансових та нефінансових послуг. Варто відмітити, що за період 2017-2020 років спостерігалось стійке збільшення кількості суб'єктів, залучених до сфери послуг: за даний період загальна кількість суб'єктів господарювання, які реалізують послуги, зросла на 162607 одиниці або на 10,46% (табл. 2.1). Подібний стійкий ріст кількості надавачів послуг пов'язаний зі збільшенням кількості фізичних осіб-підприємців та відкриттям великої кількості малих та середніх підприємств, яке зумовлено стійким розвитком окремих галузей сектору обслуговування, таких як сфери торгівлі та ІТ-послуг. В 2020-2021 роках відбулось незначне скорочення

кількості підприємств, що функціонують в сфері послуг (зменшення на 9918 підприємств чи 0,58%) [106]. Основною причиною цього було згорання діяльності частини підприємств торгівлі, транспорту, охорони здоров'я та тимчасового розміщення в результаті зниження попиту на їх послуги на фоні триваючої пандемії коронавірусу.

Таблиця 2.1 - Кількість суб'єктів господарювання за видами економічної діяльності в Україні у 2017-2021 роках

		Всього	Сільське господарство	Промисловість	Будівництво	Послуги
2017	од.	1805144	76593	123876	50261	1554414
	% від Σ	100	4,24	6,86	2,78	86,11
	% попер. періоду	96,76	102,64	97,49	100,11	96,32
2018	од.	1839672	76328	125859	52531	1584954
	% від Σ	100	4,15	6,84	2,86	86,15
	% попер. періоду	101,91	99,65	101,60	104,52	101,96
2019	од.	1941701	75450	130324	56855	1679072
	% від Σ	100	3,89	6,71	2,93	86,47
	% попер. періоду	105,55	98,85	103,55	108,23	105,94
2020	од.	1973652	73368	126337	56926	1717021
	% від Σ	100	3,72	6,40	2,88	87,00
	% попер. періоду	101,65	97,24	96,94	100,12	102,26
2021	од.	1956320	70803	121787	56627	1707103
	% від Σ	100	3,62	6,23	2,89	87,26
	% попер. періоду	99,12	96,50	96,40	99,47	99,42
Середній	Абсолютний приріст, од.	37794	-1447,5	-522,25	1591,50	38172,25
	Темп росту, %	102,03	98,05	99,58	103,03	102,37
	Темп приросту, %	2,03	-1,95	-0,42	3,03	2,37

Джерело: складено автором за даними [106]

В 2021 році майже половина підприємств надавачів послуг займалося реалізацією послуг, пов'язаних з торгівлею та ремонтом (777419 підприємств або 45,54% від усіх підприємств, що реалізували послуги) [106]. Це можна пояснити тим, що даний вид послуг в основному надають фізичні особи-підприємці та малі підприємства, велика кількість яких діє на ринку.

Значною в 2021 році також була частка підприємств, які надавали послуги інформації та телекомунікації (284141 підприємств або 16,64% від усіх підприємств, що реалізували послуги) [106]. Причиною цього може бути існування в Україні значної кількості малих компаній та агентів на фрілансі, які надають ІТ-послуги. Істотними були частки послуг професійної, наукової та технічної діяльності (143210 підприємств чи 8,39%); інших видів послуг (110457 суб'єктів або 6,47%); транспортних, складських, поштових і кур'єрських послуг (94633 чи 5,54% від усіх підприємств-надавачів послуг) та послуг, пов'язаних з операціями з нерухомим майном (94342 підприємств чи 5,53%). Значна кількість підприємств також здійснювало реалізацію послуг з тимчасового розміщення й організації харчування (69775 підприємств чи 4,09% усіх підприємств, що реалізували послуги) та послуг адміністративного і допоміжного обслуговування (54153 підприємств чи 3,17% усіх підприємств-надавачів послуг). Найменше підприємств займалося реалізацією фінансових послуг, послуг освіти, мистецтва, спорту та розваг, а також охорони здоров'я. Сукупна частка підприємств, що надавали дані види послуг становила менше 5% (рис. 2.4) [106].



Рисунок 2.4 – Розподіл підприємств, які реалізували послуги, за видами послуг в Україні в 2021 році

Джерело: складено автором за даними [106]

В 2022 році, незважаючи на військові дії на території України, кількість підприємств, що здійснюють реалізацію послуг, суттєво не зменшилась. Крім безпосереднього знищення підприємств сфери обслуговування та необхідної для їх функціонування інфраструктури, військові дії призвели до масового переміщення населення, в тому числі надавачів послуг, що, враховуючи нерозривність процесів виробництва та реалізації послуг, призвело до зупинки діяльності галузей сфери послуг в окремих регіонах країни. Початок війни та її продовження зумовили припинення функціонування малих підприємств виробників послуг навіть у регіонах, на території яких військові дії не відбувались (в першу чергу в західних областях України). Однак, саме малі підприємства сервісного сектору найшвидше відновлюють свою діяльність в тилкових та звільнених областях завдяки високому попиту на послуги та відносній легкості повторного відкриття. Крім того, деякі підприємства сфери послуг продовжували свою діяльність навіть під час воєнних дій, працювали на безоплатній основі або переорієнтувались на волонтерську діяльність [107, с. 14].

Наведені вище дані свідчать про наявність тенденції до стабільного збільшення обсягу наданих послуг, а також скорочення кількості підприємств-виробників послуг в 2021 році після стабільного зростання в 2017-2021 роках. Крім того, ці дані свідчать і про нерівномірність розвитку сфери послуг. Більше 23% вироблених послуг припадало на послуги торгівлі та ремонту [101]. До виробництва даного виду послуг також було залучено близько 50% всіх підприємств-виробників послуг, що свідчить про високий рівень їх розвиненості та поширення [106]. Активно зростала в досліджуваному періоді частка інформаційних послуг, яка збільшилась майже до 9% в 2021 році [101]. В ІТ-сфері було задіяно більше 16% всіх надавачів послуг [106]. Досить значними також були частки послуг транспорту та послуг, пов'язаних з операціями з нерухомістю. Однак, в даних секторах переважають середні та великі компанії зі значним товарооборотом, тому кількість підприємств, що надають дані послуги є значно меншою у порівнянні зі сферою торгівлі. Одночасно спостерігався недостатній рівень розвитку послуг освіти, охорони здоров'я, мистецтва, спорту, розваг та

відпочинку, частки яких у структурі вироблених послуг були менше 5%. Слід також відмітити досить низьку частку фінансових та страхових послуг у структурі вироблених послуг (5,54% у 2021 році), що говорить про недостатній рівень розвитку даного сектору послуг в Україні [106].

Отже, сфера послуг є значним сектором економіки України. В ній виробляється більше половини ВВП країни, а також задіяна значна кількість підприємств та працівників. В 2017-2021 роках спостерігалось стійке зростання обсягу вироблених та реалізованих в країні послуг. Однак, в структурі послуг України спостерігається нерівномірність розвитку. На послуги торгівлі, транспорту та пов'язані з нерухомістю послуги припадає майже половина усіх вироблених в країні послуг. Разом з тим в Україні надається незначна кількість фінансових послуг; послуг, пов'язаних з охороною здоров'я та спортом. В зв'язку з цим необхідно вжити заходів для подолання негативних тенденцій у сфері послуг, стимулювання її подальшого розвитку, зокрема через створення необхідних економічних умов, та забезпечення подальшого стабільного зростання цього перспективного сектору національної та світової економіки.

2.2. Загальна характеристика зовнішньоекономічної діяльності сфери послуг України

Як зазначалось в розділі 1, основою глобального поділу праці є міжнародна спеціалізація країни та обмін факторами виробництва. В зв'язку з цим для визначення ролі сфери послуг в формуванні позицій України в ГПП доцільно дослідити стан зовнішньої торгівлі послугами, наявність конкурентних переваг країни в торгівлі окремими видами послуг та потоки міжнародних інвестицій в секторі обслуговування.

На сучасному етапі розвитку світової економіки в міжнародній торгівлі більшості країн світу спостерігається зростання ролі торгівлі послугами. В загальному зовнішньоторговельному обороті більшості розвинутих країн світу питома вага торгівлі послугами збільшується, оскільки значна частка економічно

активного населення країн зайнята саме в цій сфері. Розвиток сфери обслуговування також є наслідком науково-технічного прогресу у сфері матеріального виробництва та збільшення соціально-економічних потреб переважної більшості країн. Подібні тенденції спостерігаються і в Україні, значення послуг в структурі зовнішньої торгівлі якої зростає.

Одним із ключових факторів, які створюють передумови для розвитку зовнішньої торгівлі послугами України є її вигідне економіко-географічне положення: Україна розташована на перетині осей Північ-Південь та Захід-Схід, тобто межує з країнами Східної Європи, розташована поблизу економічно високорозвинутих країн Західної Європи, пов'язана морськими шляхами з країнами Середземномор'я та річковими шляхами із країнами Балтії. Територією країни проходять транзитні магістралі з держав Азії до країн Європи. Географічне положення України сприяє активному розвитку та росту обсягів реалізації послуг, в першу чергу транспортних.

Згідно даних Платіжних балансів України за період 2017-2022 років доля торгівлі послугами у структурі зовнішньої торгівлі України суттєво коливалась (табл. 2.2) [108]. Експорт послуг та його частка зростали в період 2017-2019 років – за даний період обсяги експорту збільшились більше ніж на 3 млрд дол., а доля послуг в загальному експорті зросла на 1%. В 2019-2021 роках спостерігалось падіння частки послуг в структурі експорту – за даний період вона скоротилась майже на 4%. Варто зазначити, що фактичні обсяги експорту послуг зменшувались в 2020 році, що було викликано негативним впливом пандемії на зовнішньоекономічну діяльність країни. В 2021 році експорт послуг почав зростати однак меншими темпами, ніж експорт товарів, що і обумовило подальше зменшення долі послуг в структурі загального експорту. В 2022 році експорт послуг скоротився більше ніж на 12%, однак частка послуг в структурі загального експорту зросла майже на 6%, що було зумовлене значним скороченням експорту товарів через військові дії на території України [108].

Таблиця 2.2 – Основні показники зовнішньої торгівлі послугами України за період 2017-2022 років

Рік	Експорт			Імпорт			Сальдо	ЗТО	Коефіцієнт покриття імпорту експортом
	млн дол.	% сукупного експорту	% поперед. періоду	млн дол.	% сукупного імпорту	% поперед. періоду			
2017	14243	26,40	114,42	13324	21,25	111,41	919	27567	1,07
2018	15836	26,76	111,18	14500	20,55	108,83	1336	30336	1,09
2019	17465	27,48	110,29	15715	20,66	108,38	1750	33180	1,11
2020	15564	25,64	89,12	11164	17,70	71,04	4400	26728	1,39
2021	18391	22,56	118,16	14420	17,13	129,17	3971	32811	1,28
2022	16106	28,25	87,58	26772	32,27	185,66	-10666	42878	0,60

Джерело: складено автором за даними [108]

Динаміка розвитку імпорту послуг до 2021 року була аналогічною експорту: в 2017-2019 роках імпорт демонстрував зростання (за даний період імпорт послуг зріс на 17,9%), падіння в 2020 році (більше ніж на 28%), яке змінилось ростом в 2021 році (на 29,17%). Частка імпорту послуг в структурі сукупного імпорту демонструвала здебільшого скорочення протягом 2017-2021 років (за даний період вона скоротилась на 4%), винятком був 2019 рік, коли частка імпорту продемонструвала незначне зростання. В 2022 році, на відміну від експорту послуг, імпорт продемонстрував значний ріст – обсяги імпорту послуг збільшились майже на 86%. Причиною подібного росту стала часткова зупинка або уповільнення функціонування окремих секторів сфери послуг в умовах воєнних дій, що створило потребу замішувати українські послуги імпортованими. Частка імпорту послуг в структурі загального імпорту також зросла (на 15%), що зумовлено як збільшенням обсягів імпорту послуг, так і скороченням імпорту товарів [108].

Сальдо торгівлі послугами за період 2017-2021 років демонструвало позитивне значення, що свідчить про стабільне переважання експорту над імпортом. Однак, в 2022 році зовнішня торгівля послугами показала суттєве від’ємне сальдо. Зовнішньоторговельний оборот (ЗТО) в сфері послуг протягом досліджуваного періоду зростав – порівняно з 2017 роком в 2022 році ЗТО зріс на

55,54%. Винятком був лише 2020 рік, коли на фоні пандемії коронавірусу ЗТО послуг показав скорочення майже на 20% [108].

Враховуючи отримані дані можна зробити висновок, що на сферу послуг припадає близько третини зовнішньоторговельного обороту України. До 2022 року сфера торгівлі послугами була одним з основних джерел формування доходів суб'єктів економічної діяльності та національного доходу України в цілому завдяки позитивному сальдо [108]. Після стабілізації ситуації в країні та закінчення військових дій можна очікувати активізації зростання експорту послуг та відновлення позитивного сальдо зовнішньої торгівлі послугами України. Проте роль даної галузі в міжнародній торгівлі та її вплив на платіжний баланс країни на даному етапі розвитку української держави все ще залишаються відносно незначними.

Географія торгівлі послугами України за останні роки змінювалась, реагуючи на нові реалії та виклики (рис. 2.5). Згідно даних Платіжного балансу протягом досліджуваного періоду основним ринком збуту українських послуг були країни Європи [109]. Обсяги експорту послуг до країн Європи демонстрували зростання в 2017-2019 роках: експорт до даних країн в 2019 році зріс на 1837 млн дол. США або на 33,48% порівняно з 2017 роком. Середній абсолютний приріст в даному періоді був на рівні 919 млн дол., а середній темп росту – 115,53%. В 2020 році на фоні впроваджених карантинних обмежень експорт послуг до Європи скоротився на 0,53 млрд дол. США (або на 7,25%). В 2021 році відбулось відновлення зростання експорту послуг до даних країн - фактичні обсяги експорту послуг до країн Європи зросли на 1,77 млрд дол. або на 26%. У порівнянні з 2017 роком експорт до європейських країн в 2021 році зріс на 56%. Середній темп приросту експорту послуг до країн Європи в 2017-2021 роках був на рівні 11,76%. Частка даних країн в структурі експорту за досліджуваний період зросла на 8,1%: з 38,5% в 2017 році до 46,6% в 2021 році [109].

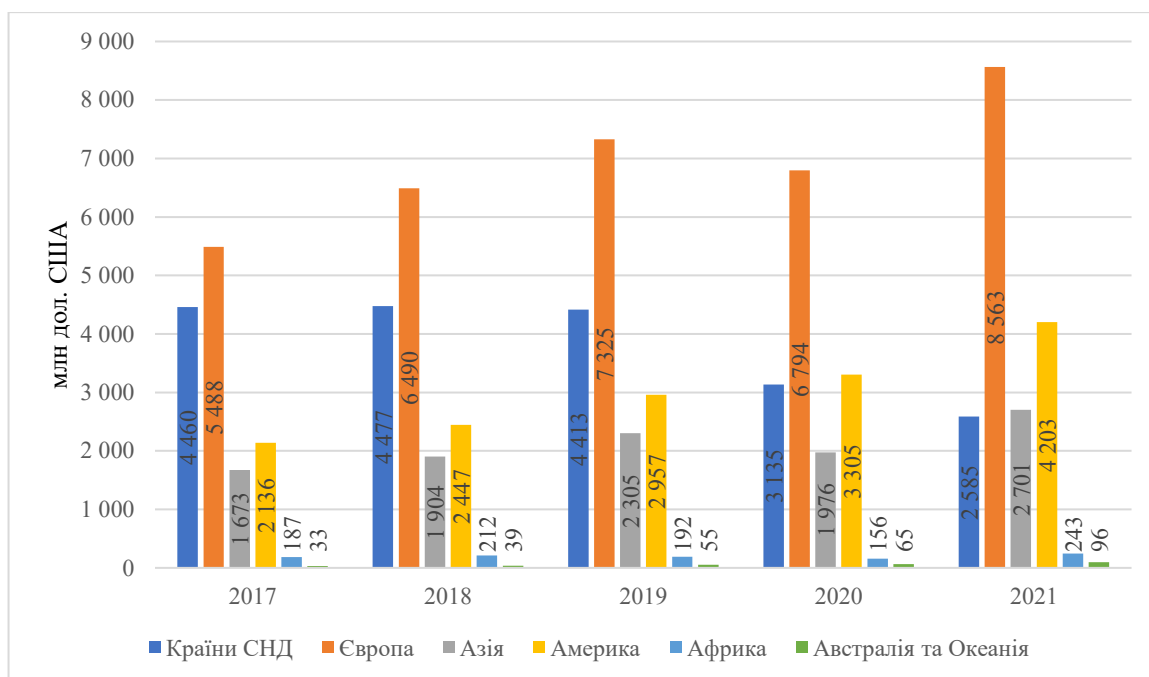


Рисунок 2.5 – Динаміка географічної структури експорту послуг України в 2017-2021 роках

Джерело: розроблено автором за даними [109]

Експорт послуг до країн СНД здебільшого демонстрував скорочення. Лише в 2018 році відбулось незначне зростання експорту послуг до даних країн (на 0,38%). В 2021 році порівняно з 2017 роком експорт послуг до країн СНД скоротився майже вдвічі (на 1875 млн дол. чи на 42,04%). Середній абсолютний приріст експорту до цих країн був від'ємним і становив -468,75 млн дол., середній темп росту теж був від'ємний і знаходився на рівні -12,75%. Частка даних країн в структурі експорту послуг за період 2017-2021 років демонструвала стабільне скорочення: з 31,3% в 2017 році частка країн СНД зменшилась до 14,1% в 2021 році [109].

Обсяги експорту послуг до країн Америки стабільно зростали за досліджуваний період: за 2017-2021 роки експорт збільшився майже вдвічі - на 2067 млн дол. (на 96,77%), середній абсолютний приріст був на рівні 517 млн дол. на рік, середній темп приросту – 18,44% на рік. Доля американських країн в структурі експорту зростає з 15% у 2017 році до 22,9% у 2021 році. Країни Америки

з 2020 року є другим за обсягами ринком збуту українських послуг після країн Європи [109].

Динаміка експорту до країн Азії була аналогічна експорту до країн Європи: в 2017-2019 роках відбувалось зростання (на 38%, середній приріст 19% на рік), яке змінилось суттєвим скороченням в 2020 році (на 14,27%). В 2021 році відновилось зростання обсягів експорту послуг до азійських країн – експорт зріс на 725 млн дол. (36,69%). Порівняно з 2017 роком в 2022 році експорт до даних країн збільшився на 61,45%, середній темп приросту в даний період був на рівні 12,72% на рік [109].

Експорт послуг до країн Африки в досліджуваному періоді не демонстрував стабільної тенденції: зростання спостерігалось в періоди 2017-2018 років (на 13,37%) та 2020-2021 років (на 55,77%), скорочення – в 2018-2020 роках (на 26,42%). Частка країн Африки в структурі експорту є незначною та суттєво не змінювалась за досліджуваний період – коливалась в межах 1,01-1,36% (в 2021 році була на рівні 1,32%) [109].

Експорт до Австралії та Океанії стабільно зростав у досліджуваному періоді – в 2021 році експорт зріс майже втричі порівняно з 2017 роком, середній темп приросту був на рівні 30,6%. Доля даних країн в загальному експорті є мізерною і складає менше 1% [109].

Найбільше в 2017-2021 роках Україна імпортувала послуг з країн Європи (рис. 2.6). Імпорт послуг з даних країн зростав в 2017-2019 роках (на 1786 млн дол. чи 21,43%): середній темп приросту був на рівні 10,2% на рік. В 2020 році імпорт з країн Європи скоротився на 3,07 млрд дол. (на 30,36%) через введені в світі коронавірусні обмеження. Імпорт послуг почав відновлення в 2021 році і зріс на 27,71% порівняно з 2020 роком. Порівняно з 2017 роком, імпорт послуг в 2021 році зріс на 667 млн дол. (на 8%). Середній абсолютний приріст за даний період становив 166,75 млн дол., середній темп приросту – 1,94%. Частка країн Європи в структурі імпорту зростала в 2017-2018 роках (з 62,5% до 65,2%) та скорочувалась в 2018-2021 роках (до 62,4%) [109].

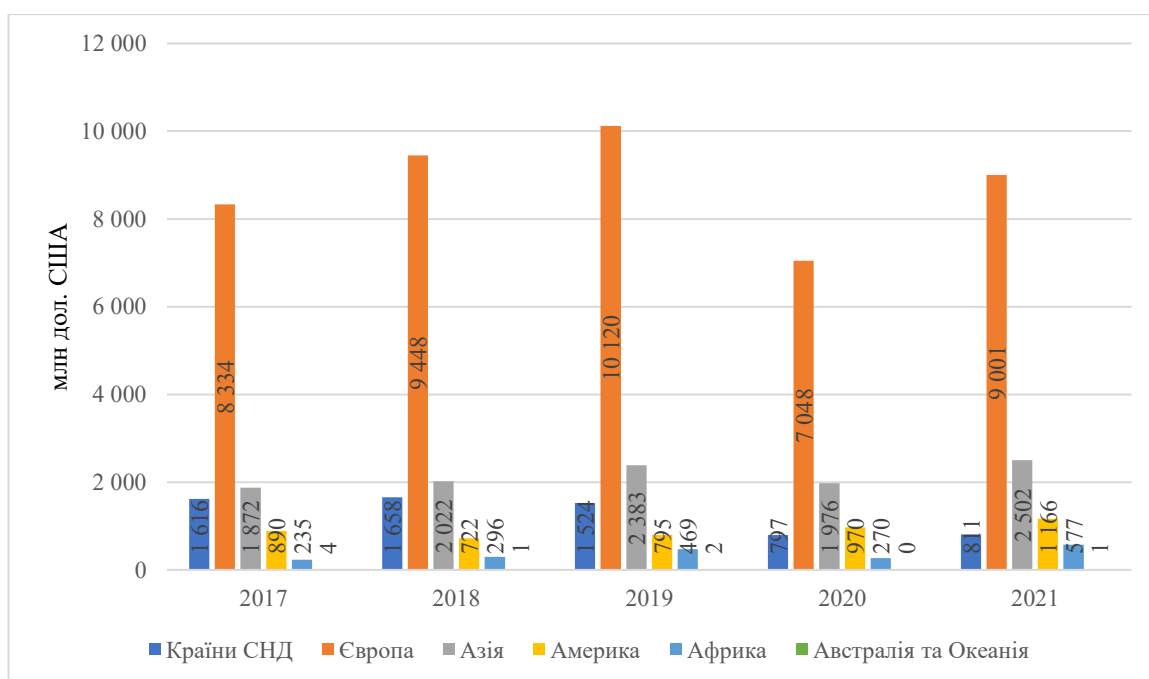


Рисунок 2.6 – Динаміка географічної структури імпорту послуг України в 2017-2021 роках

Джерело: розроблено автором за даними [109]

Країни Азії є другим за обсягами регіоном в структурі імпорту послуг України. Обсяги імпорту з даних країн здебільшого зростали, падіння спостерігалось лише в 2020 році (на 17,08% порівняно з попереднім роком). За досліджуваний період імпорт з країн Азії зріс на 33,65%, середній темп приросту був на рівні 7,52%. Доля даних послуг збільшилась з 14% в 2017 році до 17,4% в 2021 році [109].

Імпорт послуг з країн СНД також не демонстрував стабільної тенденції в 2017-2021 роках. В 2017-2018 роках відбувалось незначне зростання (на 2,6%), яке змінилось скороченням в 2018-2020 роках (зменшення на 51,93%). В 2021 році імпорт продемонстрував деяке зростання – на 1,76%. Порівняно з 2017 роком імпорт в 2021 році скоротився майже вдвічі (на 49,81%). Середній темп приросту був від’ємний і становив -15,83%. Частка імпорту послуг з даних країн зменшилась з 12,1% в 2017 році до 5,6% в 2021 році [109].

Обсяги імпорту послуг з країн Америки зменшувались в 2017-2018 роках (на 18,88%). Починаючи з 2018 року спостерігалось стійке зростання імпорту послуг з

даних країн: в 2021 році імпорт послуг зріс на 61,5% порівняно з 2018 роком. Порівняно з 2017 роком імпорт послуг в 2021 році зріс на 31,01%, середній темп приросту в 2017-2021 роках був на рівні 6,99%. В 2017 році в структурі імпорту послуг на країни Америки припадало 6,7%, в 2021 році – 8,1%. Починаючи з 2020 року країни Америки є третім за обсягами регіоном в географічній структурі імпорту послуг [109].

Імпорт послуг з країн Африки зростав в 2017-2019 роках (на 234 млн дол. чи на 99,57%) та в 2021 році (збільшення було більше ніж в 2 рази порівняно з 2020 роком). В 2020 році спостерігалось суттєве скорочення імпорту даних країн – на 42,43% порівняно з 2019 роком. Загалом, за період 2017-2021 років імпорт з країн Африки зріс майже в 2,5 рази, а частка даних країн в структурі імпорту послуг зросла з 1,8% в 2017 році до 4% в 2021 році [109].

Імпорт з Австралії та Океанії був незначним і здебільшого скорочувався. Порівняно з 2017 роком імпорт послуг в 2021 році скоротився в 4 рази (до 1 млн дол.). В 2020 році імпорт з країн даного регіону не здійснювався взагалі. Доля країн Австралії та Океанії в структурі імпорту послуг України була близька до 0 і складала менше 0,01 [109].

Переважання в географічній структурі експорту та імпорту послуг України країн Європи пояснюється поступовим поглибленням економічних відносин внаслідок послідовної імплементації положень Угоди про асоціацію між Україною та Європейським Союзом. Питанням торгівлі, зокрема і торгівлі послугами, присвячений IV розділ Угоди про асоціацію, який вміщує основні положення Угоди про зону вільної торгівлі України з ЄС (набула чинності з 1 січня 2016 року) [110]. Українська влада поступово впроваджує основні заходи, передбачені Угодою, ліквідуючи технічні бар'єри у торгівлі більшістю видів послуг (зокрема, шляхом скасування національних стандартів, які суперечать європейським, та приведення стандартів до міжнародних норм), що дозволило досягти стабільного зростання обсягів торгівлі послугами з країнами ЄС. Імплементація положень Угоди також зумовила підвищення репутації українських виробників та зростання якості послуг, що збільшило попит на українські послуги та товарообіг України з

країнами, які є партнерами ЄС (в першу чергу з країнами Америки та Океанії). Крім того, збереження відносно невисокої вартості українських послуг, порівняно з послугами передових країн, дозволила забезпечити деяке зростання обсягів експорту послуг до країн Азії та Африки. Скорочення міжнародної торгівлі послугами з країнами СНД обумовлено здебільшого політичними причинами: скороченням та розривом відносин з східним сусідом, на якого припадало більше половини торгівлі послугами з країнами СНД. Торгівля послугами з іншими новими незалежними країнами істотно не змінювалась або скорочувалась внаслідок застосування тиску з боку Росії на дані країни.

Дані тенденції в географічній структурі торгівлі послугами матимуть позитивний вплив на позиції України в системі ГПП в середньостроковій та довгостроковій перспективі, оскільки дозволять переорієнтувати основні експортні потоки на більш розвинуті європейські та американські ринки, при збереженні попиту на українські послуги з боку перспективних азійського та африканського ринків. Наростання експорту українських послуг також дозволить країні набути статусу одного з найбільших постачальників на світові ринки та створить передумови для міжнародної спеціалізації України на виробництві окремих видів послуг.

Експорт послуг зазнав суттєвих структурних змін за період 2017-2022 років (рис. 2.7). До 2020 року найбільшою статтею експорту послуг України були послуги транспорту – на них в 2017-2019 роках припадало 36-42% (35,8% в 2019 році). В 2020-2022 роках частка транспортних послуг продовжила скорочення та зменшилась до 21,18% у 2022 році. За досліджуваний період 2017-2022 років середній абсолютний приріст був від'ємним і становив -502 млн дол. США, обсяги експорту за весь період скоротилися на 42,38%, середній темп росту був на рівні 89,56%, середній темп приросту був від'ємним: в середньому за даний період обсяги експорту транспортних послуг зменшувались на 10,44% на рік [108].

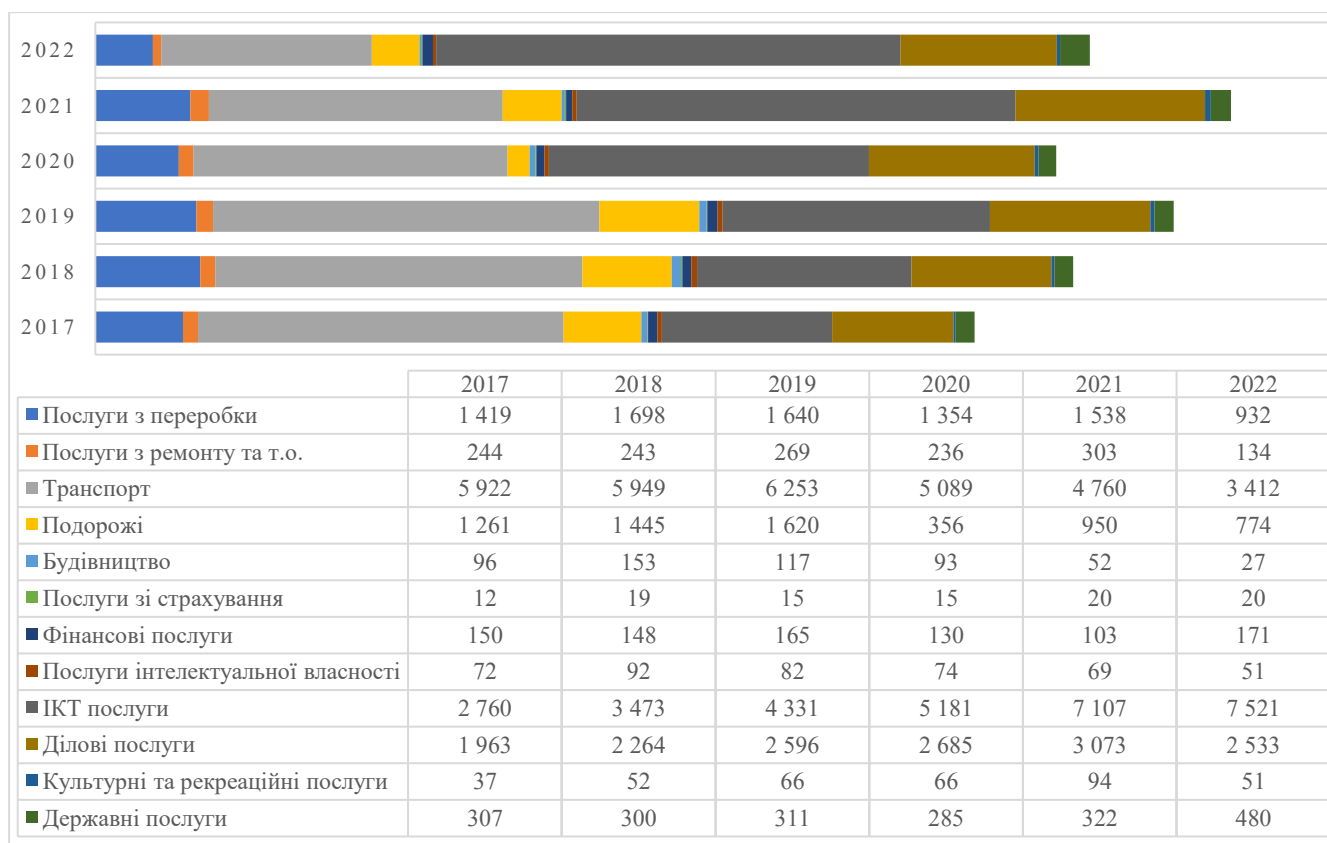


Рисунок 2.7 - Структура експорту за видами послуг за 2017-2022 рік, млн дол.

США

Джерело: розроблено автором за даними [108]

Значну частку в структурі експорту послуг займали інформаційні, комп'ютерні та телекомунікаційні (ІКТ) послуги. Дані послуги були другими за обсягами в структурі експорту, а їх доля стабільно зростала протягом всього досліджуваного періоду. Загалом за 2017-2022 рік частка ІКТ послуг збільшилась з 19,38% до 46,7%. Починаючи з 2020 року ІКТ послуги є найбільшою статтею експорту послуг України. Обсяги експорту даних послуг за досліджуваний період також демонстрували стабільне зростання: експорт збільшився на 4761 млн дол. (більше ніж в 2,7 рази), середній абсолютний приріст був на рівні 952,2 млн дол., середній темп приросту – 22,2% [108].

Ділові послуги були третіми за обсягами в структурі експорту послуг України. Доля даних послуг зростала до 2020 року (за цей період вона зросла з 13,78% в 2017 році до 17,25% в 2020 році) і почала скорочуватися в наступні роки

(до 15,73% в 2022 році). Обсяги експорту ділових послуг зросли в період 2017-2021 років на 56,55% (середній темп приросту був на рівні 11,86%). В 2022 році відбулось істотне падіння (на 540 млн дол. чи 17,57%). Порівняно з 2017 роком експорт ділових послуг в 2022 році збільшився на 29,04%, середній темп приросту становив 5,23% [108].

Значними в структурі експорту також були частки послуг переробки та подорожей (9,96 та 8,85% в 2017 році відповідно), однак вони скоротились майже вдвічі до 2022 року (до 5,79 та 4,81% відповідно в 2022 році). Долі інших послуг були незначними (менше 3% кожна) та не демонстрували істотного зростання [108].

Основу імпорту послуг України складали послуги подорожей (рис. 2.8). На дані послуги в структурі імпорту послуг в 2017 році припадало 53,44%, в 2020 році вона скоротилась до 42,02%, а в 2022 році збільшилась до 74,09%. Обсяги імпорту послуг подорожей збільшувалися в 2017-2019 роках (за цей період імпорт збільшився на 1396 млн дол. чи на 19,6%, темп приросту був на рівні 9,36% на рік). В 2020 році відбулось різке зменшення імпорту цих послуг (скорочення майже вдвічі, порівняно з 2019 роком), що було зумовлено обмеженнями переміщення населення внаслідок пандемії коронавірусу. В 2021 році почалось зростання імпорту даних послуг (зростання на 33,26%), яке суттєво пришвидшилось в 2022 році (імпорт зріс більше ніж втричі порівняно з попереднім роком). Подібний ріст в 2022 році був зумовлений масовим виїздом населення з країни внаслідок воєнних дій. Загалом, за період 2017-2022 років імпорт послуг подорожей збільшився майже в 2,8 рази (середній темп приросту був на рівні 22,74%) [108].

Досить значною протягом досліджуваного періоду в структурі імпорту була доля транспортних послуг. До 2021 року вона демонструвала стабільне зростання (з 15,83% в 2017 році до 19,65% в 2022 році). В 2022 році відбулось суттєве скорочення частки транспортних послуг в структурі імпорту (до 7,38%). Середній абсолютний приріст за період 2017-2022 років був від'ємним і становив -26,6 млн дол. США, за досліджуваний період загальний імпорт скоротився на 133 млн дол. США, середній темп росту був на рівні 98,71%, середній темп приросту був

від'ємний і спостерігався на рівні 1,23%, тобто в середньому за даний період обсяги імпорту транспортних послуг зменшувались на 1,23% на рік [108].

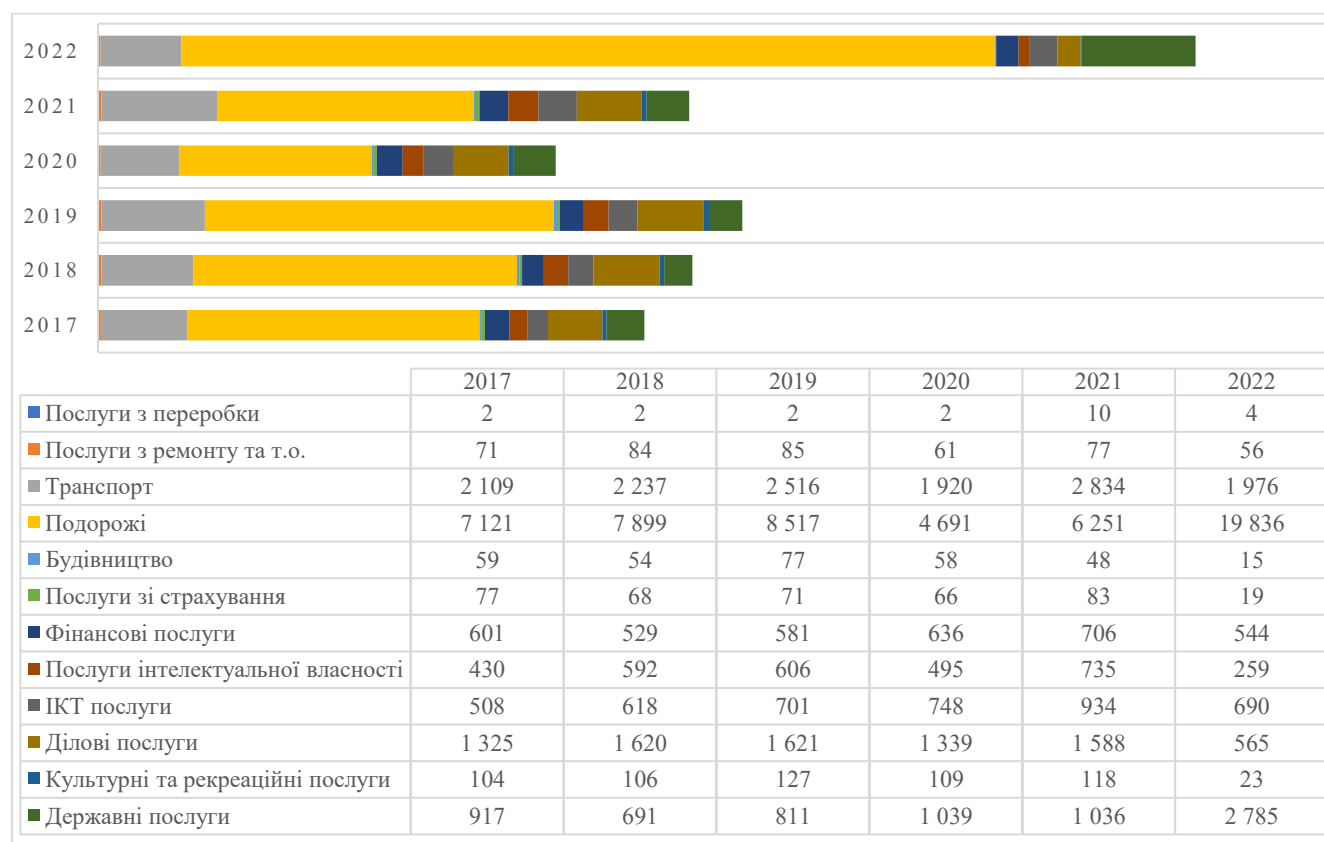


Рисунок 2.8 - Структура імпорту за видами послуг за 2017-2022 рік, млн дол.

США

Джерело: розроблено автором за даними [108]

Істотною в структурі імпорту була частка державних послуг. Доля цих послуг скорочувалась в 2017-2018 роках (з 6,88% в 2017 році до 4,77% в 2018 році), зростала в 2018-2020 роках (до 9,31%), зменшувалась в 2021 році (до 7,18%) та продемонструвала збільшення в 2022 році (до 10,4%). Обсяги імпорту державних послуг зменшувались в 2018 році (на 24,65%), збільшувались в 2018-2020 роках (на 50,36%), характеризувались незначним скороченням в 2021 році (на 0,29%), яке змінилось різким ростом в 2022 році (майже в 2,7 рази). Порівняно з 2017 роком імпорт державних послуг в 2022 році збільшився більше ніж в 3 рази, середній темп приросту протягом досліджуваного періоду був на рівні 24,88% щороку [108].

Значними до 2022 року в структурі імпорту були частки ділових послуг (в 2017-2021 роках частка даних послуг була в межах 9,9-12%), фінансових (3,6-5,7%), послуг, пов'язаних з інтелектуальною власністю (3,2-5,1%) та ІКТ послуг (3,8-6,7%). Однак в 2022 році долі даних послуг значно скоротились і становили менше 3% кожна. На інші види послуг в структурі імпорту припадало менше 1% [108].

Отримані внаслідок аналізу зміни структури експорту та імпорту послуг в 2017-2022 роках дані свідчать, що на міжнародну торгівлю послугами значно вплинули пандемія та військовий стан в Україні. Особливо постраждали послуги, надання яких вимагає фізичного перетину кордону та безпосередньої взаємодії між людьми. Однак, варто зазначити, що торгівля послугами, які так чи інакше постачаються через Інтернет, зростала навіть за умов карантину та військових дій: в досліджуваному періоді спостерігався ріст комп'ютерних та інформаційних послуг. Наряду з об'єктивними причинами, такими як загальний науково-технічний, технологічний та інформаційний прогрес, автоматизація усіх сфер людської діяльності, одним з основних чинників цього стало значне використання даних послуг для забезпечення соціального дистанціювання та обмеження прямих контактів між людьми під час пандемії [111, с. 20]. Відносна простота релокації та можливість працювати на аутсорсі сприяли зростанню експорту ІКТ послуг в умовах воєнного стану.

Переважаання у структурі експорту транспортних послуг до 2020 році було зумовлене транзитним положенням України, значним використанням трубопровідного транспорту для перевезення енергоносіїв, суттєвим використанням повітряного транспорту для вантажних перевезень на далекі відстані. Втрата Україною транзитних потужностей, а також активний розвиток ІТ-сектору призвели до суттєвого зростання обсягів наданих інформаційних послуг та істотного збільшення частки цих послуг в сукупному експорті. Для перевезення товарів українськими підприємствами активно використовувався іноземний транспорт, що пояснює значну долю транспортних послуг в структурі імпорту послуг. В структурі імпорту найбільша частка належала послугам, пов'язаним з подорожами, що зумовлено значними обсягами імпорту послуг для здійснення

ділових та особистих подорожей. Значними також в структурі експорту та імпорту були частки ділових послуг, що пов'язано зі значним наданням вітчизняних та використанням закордонних технічних послуг і послуг торгівлі.

Для оцінки можливості спеціалізації країни на реалізації окремих видів послуг та наявних конкурентних переваг доцільно розрахувати індекс виявлених порівняльних переваг (RCA чи В-індекс). Індекс було запропоновано Баласса в 1965 році. Щоб виміряти порівняльну перевагу, Баласса припустила, що порівняльна перевага може бути «виявлена» шляхом спостереження за моделями торгівлі, які відображають відмінності в забезпеченості факторами виробництва між країнами. У загальному вигляді В-індекс має наступний вигляд [112, с. 360]:

$$B = \frac{\frac{x_{ij}^k}{X_{ij}}}{\left(\frac{x^k}{X}\right)}, \quad (2.1)$$

де x_{ij}^k – експорт продукту k з країни i до країни/регіону j ; X_{ij} – сукупний експорт з країни i до групи країн j ; x^k – експорт продукту k групою країн j ; X – сукупний експорт групи країн j . Якщо значення індексу більше 1 для продукту k , вважається, що країна має порівняльну перевагу в експорті даного продукту.

Проте індекс Баласса має значні недоліки, такі як зміщення розміру (країна може демонструвати високе значення індексу для продукту, на який припадає незначна доля в експорті), асиметричність (інтервали, які визначають наявність у країни переваги чи недоліку не є однаковими за розмірами), відсутність адаптивності (вимірювання залежить від класифікації продукту/країни) [113, с. 130].

Для забезпечення більшої точності дослідження доцільно розрахувати також 3 вдосконаленні індекси RCA:

1. Адитивний індекс RCA (AB), запропонований Хоеном і Остерхафеном [114, с. 684]:

$$AB = \frac{x_{ij}^k}{X_{ij}} - \frac{x^k}{X}, \quad (2.2)$$

Значення індексу знаходитиметься в межах $[-1, 1]$, якщо значення індексу буде $[-1, 0)$ то країна має порівняльні недоліки в експорті продукту, якщо $(0, 1]$ – країна має конкурентну перевагу в експорті продукту, якщо значення індексу буде 0, то країна не має ні переваг ні недоліків в експорті продукту.

2. Логарифмічна апроксимація індексу В (SB), розроблена Лаурсеном, Далумом та іншими [115, с. 106; 116]:

$$SB = \frac{B-1}{B+1}, \quad (2.3)$$

де В – індекс, розрахований за формулою (2.1).

Значення індексу також знаходитиметься в межах $[-1, 1]$ і умови наявності конкурентних переваг аналогічні AB.

3. “Нормований” індекс RCA (NB) створений Р. Ю та іншими [117]:

$$NB = \frac{x_{ij}^k}{X} - \frac{X_{ij} * x^k}{X^2}, \quad (2.4)$$

Значення індексу NB знаходиться в межах $[-0,25; 0,25]$, якщо NB буде $[-0,25; 0)$ то країна має порівняльні недоліки в експорті продукту, якщо NB буде $(0; 0,25]$ – країна має конкурентну перевагу в експорті.

Для розрахунку індексів RCA використовуються дані Платіжного балансу України про обсяги експорту окремих категорій послуг (x_{ij}^k) та сукупний експорт за 2017-2021 роки в млрд дол. (X_{ij}) [108], а також дані звітів СОТ про обсяги світового експорту послуг за видами (x^k) та загальносвітовий експорт товарів та послуг (X) [118-122]. В аналітичних документах СОТ послуги з переробки та послуги ремонту формують категорію “Супутні послуги” (“Послуги, пов’язані з товарами”), для спрощення розрахунків доцільно розрахувати обсяги експорту

сукупних послуг України шляхом сумування статей “Послуги з переробки” та “Послуги з ремонту та технічного обслуговування” (додаток Г). Результати розрахунку індексів RCA для секторів сфери послуг України за період 2017-2021 роки представлені в додатку Д.

Наведені індекси RCA не є досконалими, адже вони не враховують роль імпорту та його вплив на формування конкурентних переваг. Тому, для забезпечення більшої точності оцінки наявних переваг України в торгівлі окремими видами послуг доцільно розрахувати індекси внеску у торговельний баланс (СТВ). В межах роботи буде розраховано 2 індекси СВТ [113, с. 131]:

1. Адитивний індекс СТВ:

$$AW_{ikt} = \frac{TB_{ikt} - E(TB_{ikt})}{X_{JKt} + M_{JKt}}, \quad (2.5)$$

де TB_{ikt} – торговельний баланс торгівлі продуктом k країною i , $E(TB_{ikt})$ - очікуване значення торговельного балансу, яке розраховується за формулою:

$$E(TB_{ikt}) = \frac{X_{JKt} + M_{JKt}}{X_{JKt} + M_{JKt}} * TB_{iKt}, \quad (2.6)$$

де X_{JKt} – експорт продукту k в межах групи країн J (аналог показника x^k з формули індексу RCA), X_{JKt} – сукупний експорт продуктів групою країн J (аналог показника X), M_{JKt} - імпорт продукту k в межах групи країн J , M_{JKt} - сукупний імпорт продуктів групою країн J , TB_{iKt} – сукупний торговельний баланс торгівлі країни i .

Якщо значення індексу AW_{ikt} додатне, то країна має порівняльну перевагу в міжнародній торгівлі продуктом, якщо від’ємне – то наявний порівняльний недолік.

2. Нормалізований індекс СТВ:

$$AY_{ikt} = \frac{TB_{ikt} - E(TB_{ikt})}{Y_{it}}, \quad (2.7)$$

де Y_{it} – ВВП країни i в році t .

Аналогічно попередньому індексу, позитивне значення індексу свідчить про наявність порівняльних переваг в торгівлі продуктом, в той час як від'ємне говорить про порівняльні недоліки.

Для здійснення розрахунків використовувались дані джерел [108, 118-123] щодо світового експорту послуг за видами (X_{Jkt}), сукупного світового експорту (X_{JKt}), світового імпорту послуг за видами (M_{Jkt}), сукупного світового імпорту (M_{JKt}), торговельного балансу торгівлі послугами України за видами (TB_{ikt}), загального торговельного балансу України (TB_{iKt}), ВВП України в млрд дол. (Y_{it}). Враховуючи обмеженість деталізації даних щодо імпорту окремих видів послуг в статистичних документах СОТ, для здійснення оцінки показники експорту та імпорту послуг будівництва, страхування, фінансових, ділових, ІКТ, культурних, державних та послуг, пов'язаних з інтелектуальною власністю були об'єднані в групу “Інші комерційні послуги”. Результати розрахунків приведені в додатку Е.

Враховуючи середнє значення визначених індексів виявлених порівняльних переваг та внесків у торговельний баланс, існуючі сектори сфери послуг були розподілені залежно від наявності в Україні порівняльних переваг в торгівлі ними (табл. 2.3).

Індекси RCA показали, що Україна протягом досліджуваного періоду мала порівняльні переваги у експорті транспортних, супутніх, ІКТ та державних послуг. Водночас, спостерігались порівняльні недоліки у експорті послуг подорожей, будівництва, страхування, інтелектуальної власності, фінансових, ділових, культурних та рекреаційних послуг. Дослідження індексів СТВ показало наявність порівняльних переваг в торгівлі супутніми послугами, транспортними послугами та іншими комерційними (в першу чергу інформаційними та державними) послугами, а також недоліків в торгівлі послугами, пов'язаними з подорожами.

Таблиця 2.3 – Розподіл секторів сфери послуг України за наявністю порівняльних переваг на основі індексів RCA та СТВ

	Індекси RCA	Індекси СТВ
Порівняльні переваги	– Транспорт – Супутні послуги – ІКТ послуги – Державні послуги	– Супутні послуги – Транспорт – Інші комерційні послуги
Порівняльні недоліки	– Подорожі – Будівництво – Послуги зі страхування – Фінансові послуги – Послуги інтелект. власності – Ділові послуги – Культурні та рекреаційні послуги	– Подорожі

Джерело: розроблено автором

Окрім безпосередньо міжнародної торгівлі та спеціалізації, на позиції країни в системі ГПП впливає обмін факторами виробництва. Тому доцільно дослідити залучення інвестицій в сектори сфери послуг України (рис. 2.9). Відповідно до даних Національного банку України [124], в період 2017-2021 років на сферу послуг приходилось близько половини інвестицій в економіку України. Найбільшою частка третинного сектору була в 2017 році (55,59% від загального обсягу інвестицій в Україну), найменшою – в 2021 році (47,12%). Обсяги інвестицій в сферу послуг не демонстрували стабільної тенденції. Інвестиції скорочувались в 2017-2018 роках (на 6,18%), зростали в 2019 році (на 12,31%), знову зменшувались в 2020 році (на 3,12%) та демонстрували збільшення в 2021 році (на 14,28%). В середньому за період 2017-2021 років інвестиції в сектор обслуговування зростали на 3,93% на рік [124].

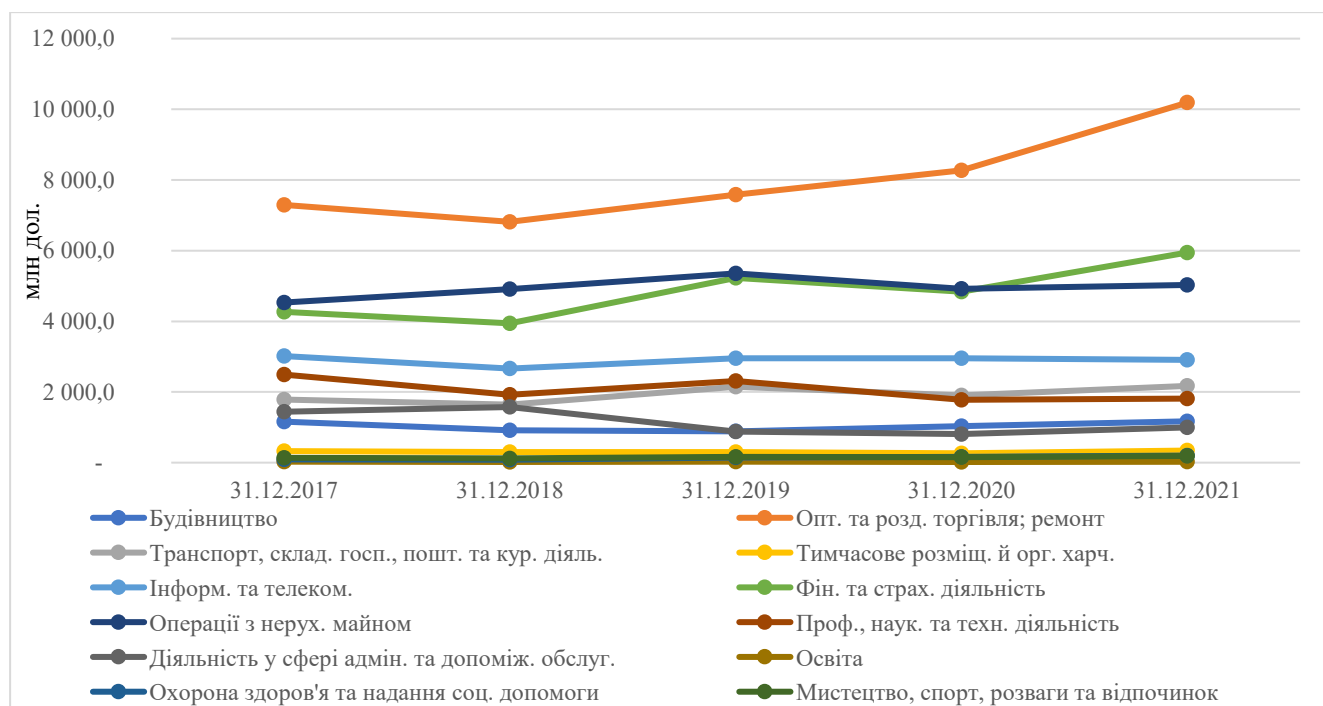


Рисунок 2.9 - Динаміка прямих іноземних інвестицій (залишків) в секторі сфери послуг України в 2017-2021 роках

Джерело: розроблено автором на основі [124]

Варто відмітити, що інвестиції в сектор інформацій та телекомунікацій, який створює значну частину українського експорту послуг та є конкурентною галуззю економіки країни, мали тенденцію до скорочення (середній темп приросту в 2017-2021 роках був на рівні -0,01%). Водночас інвестиції в транспортний сектор, на який також припадає суттєва частка експорту, в середньому зростали на 5,07% [124].

Отже, сфера послуг є значною складовою залучення України в систему ГПП. Торговля послугами займає суттєве місце в міжнародній торгівлі України: майже чверть зовнішньої торгівлі припадає саме на послуги. Торговля послугами України до 2021 року демонструвала позитивне сальдо, що свідчить про її значну роль у формуванні доходів держави. В географічній структурі основним торговим партнером України є країни Європи, наша держава також активно торгує послугами з рештою країн світу. Аналіз “товарної” структури торгівлі послугами виявив, що основу українського експорту послуг складають ІКТ послуги, транспортні послуги, послуги з переробки матеріальних ресурсів, ділові послуги.

Розрахунок індексів порівняльних конкурентних переваг показав, що Україна має відносну перевагу в експорті транспортних, інформаційних, супровідних (переробних та послуг ремонту) та державних послуг. Отримані значення індексів свідчать про необхідність підтримки високих обсягів експорту зазначених видів послуг для забезпечення посилення конкурентних позицій країни в системі ГПП. Дослідження руху капіталів показало, що найбільше інвестицій надходило в сферу торгівельних послуг, фінансових та страхових послуг, а також послуг, пов'язаних з нерухомістю. Однак, інвестиції в сектори транспортних та ІКТ послуг залишаються на відносно незначному рівні. Враховуючи значні обсяги експорту та наявність в Україні порівняльних переваг на ринках даних послуг, доцільно стимулювати залучення інвестицій в дані сектори.

2.3. Місце транспортних послуг в економіці України та їх значення для формуванні її конкурентоспроможності

Наведене вище дослідження продемонструвало, що істотне місце в економіці України займають транспортні послуги. Транспортні послуги є другим за обсягами реалізації сектором сфери послуг України, міжнародна торгівля транспортними послугами протягом досліджуваного періоду становила значну частину загального обсягу експорту та імпорту послуг, Україна в 2017-2021 роках мала порівняльні переваги в міжнародній торгівлі транспортними послугами. Зазначені факти викликають об'єктивну необхідність детального аналізу ринку транспортних послуг України та торгівлі даним видом послуг.

Транспортний сектор України є значним сегментом національної економіки. В ньому створюється істотна частина валового внутрішнього продукту України, в цій галузі задіяна значна частина зайнятого населення країни. Україна володіє 19,9 тис. км залізничних колій (з яких понад 47,2% електрифіковано), 169,6 тис. км автомобільних доріг (з яких 52 тис. км державного значення, 117,6 тис. км – місцевого значення), 2241 км внутрішніх водних шляхів, 18 морськими і 16

річковими портами та терміналами, 30 аеропортами, 19 нафтопроводами загальною довжиною 3506,6 км та магістральні газопроводи протяжністю 33079 км [125].

Основні показники функціонування транспортного сектору України наведені в табл. 2.4.

Таблиця 2.4 – Основні показники роботи сфери транспортних послуг України в 2017-2021 роках

	2017	2018	2019	2020	2021
Кількість суб'єктів, од. з них:	95815	90591	96235	98307	94633
<i>великі підпр.</i>	19	24	29	28	27
<i>середні підпр.</i>	1144	1176	1219	1162	1117
<i>малі підпр.</i>	94652	89391	94987	97117	93489
Фінансові результати, млрд грн.					
<i>великі підпр.</i>	-16,49	-28,34	-6,83	6,32	13,13
<i>середні підпр.</i>	3,69	2,16	12,48	3,63	7,48
<i>малі підпр.</i>	-4,002	1,92	2,77	-0,9	2,21
Співвідношення прибуткових та збиткових підпр.:					
<i>великі підпр.</i>	68,4/31,6	54,2/45,8	79,3/20,7	57,1/42,9	70,4/29,6
<i>середні підпр.</i>	63,6/36,4	67,7/32,3	71,2/28,8	60,3/39,7	68,7/31,3
<i>малі підпр.</i>	71,7/28,3	74,1/25,9	73,6/26,4	72,2/27,8	72,2/27,8
Капітальні інвестиції, млрд грн.	38,86	51,46	44,85	34,81	43,46
Кількість зайнятих працівників, осіб	764165	762295	758057	729388	709985
Вантажообіг, млн ткм	364192,1	361355	355009	313239,3	289635,4
Пасажирообіг, млн пас. км	83960,4	89162,4	92561	39899,3	53208

Джерело: розроблено автором на основі даних [126-133]

Найбільше в транспортному секторі України задіяно малих підприємств – вони складають майже 99% усіх суб'єктів господарювання сектору [126]. В українській сфері транспортних послуг функціонує менше 30 великих і близько 1200 середніх підприємств. Однак саме великі підприємства реалізували найбільше послуг та найсильніше впливали на результат діяльності транспортної галузі в цілому. Вплив малих підприємств, незважаючи на їх велику кількість, залишався

незначним – дані підприємства формували лише близько 10% загальних прибутків транспортного сектору. Більше 70% малих підприємств були прибутковими, від 60 до 70% середніх підприємств демонстрували позитивний фінансовий результат. Частка прибуткових великих підприємств за досліджуваний період коливалась в межах 54-80%, однак навіть при переважанні прибуткових підприємств загальний результат діяльності великих підприємств галузі був негативний в 2017-2019 роках [127].

Кількість зайнятих в транспортному секторі працівників стабільно скорочувалась протягом всього досліджуваного періоду – порівняно з 2017 роком в 2021 році кількість працівників в галузі зменшилась на 7,09% [128]. Загальний обсяг капітальних інвестицій в галузь зростали в 2017-2018 роках (на 32,42%), зменшувались до 2020 року (на 32,35% порівняно з 2018 роком) та продемонстрували збільшення в 2021 році (на 24,85% порівняно з попереднім роком) [129]. Вантажообіг в досліджуваному періоді демонстрував стабільне скорочення: загалом за досліджуваний період вантажообіг в цілому зменшився на 74556,7 млн ткм чи 20,47%. В середньому, вантажообіг за досліджуваний період скорочувався на 5,57% щороку [130, 131]. Пасажирообіг демонстрував стабільне зростання до 2019 року (за цей період загальний пасажирообіг зріс на 10,24%). В 2020 році на фоні пандемії коронавірусу та впроваджених карантинних обмежень відбулося різке скорочення пасажирообігу – сукупний пасажирообіг скоротився більше ніж в 2 рази у порівнянні з 2019 роком (на 56,9%). В результаті певного пом'якшення карантинних обмежень та початку вакцинації населення, в 2021 році відбулось збільшення пасажирообігу на 33,36% порівняно з минулим роком. Порівняно з 2017 роком, пасажирообіг в 2021 році скоротився на 36,6% [132, 133].

Найбільше в транспортному секторі України працювало автомобільних підприємств, які здійснювали вантажні перевезення – майже 60% всіх діючих в транспортній сфері суб'єктів (табл. 2.5) [134]. Значною була частка підприємств, що надавали допоміжні послуги в галузі транспорту (включаючи експедиторські послуги) – від 17,79% в 2017 році до 19,23% в 2021 році. Доля підприємств, які надавали послуги пасажирських перевезень іншим, крім залізничного, наземним

транспорт (таксі, автобусні перевезення тощо) за досліджуваний період стабільно скорочувалась (з 24,07% в 2019 році до 14,52% в 2021 році), що пов'язано з наявністю тенденції до зменшення кількості діючих в цьому сегменті суб'єктів господарювання. Значна кількість підприємств працювала також в галузі складського господарства (1925 фірм в 2021 році) та поштової і кур'єрської діяльності (3194 фірми в 2021 році). Найменше суб'єктів господарювання діяли в сфері трубопровідних перевезень – менше 20 підприємств. На підприємства, що здійснювали пасажирські та вантажні перевезення залізничним, морським, річковим та авіаційним транспортом припадало менше 1% на кожну [134].

Таблиця 2.5 - Кількість діючих суб'єктів господарювання транспортного сектору України за видами економічної діяльності у 2017-2021 роках

Вид діяльності	2017		2018		2019		2020		2021	
	од.	% Σ	од.	% Σ	од.	% Σ	од.	% Σ	од.	% Σ
Залізничний транспорт	163	0,17	188	0,21	220	0,23	216	0,22	210	0,22
Інший пасажирський наземний транспорт	23061	24,07	18137	20,02	18252	18,97	16444	16,73	13741	14,52
Вантажний автомобільний транспорт	52488	54,78	51969	57,37	56158	58,36	57738	58,73	56939	60,17
Трубопровідний транспорт	20	0,02	19	0,02	17	0,02	18	0,02	15	0,02
Морський транспорт	138	0,14	134	0,15	147	0,15	147	0,15	169	0,18
Річковий транспорт	110	0,11	101	0,11	108	0,11	108	0,11	113	0,12
Авіаційний та космічний транспорт	121	0,13	115	0,13	122	0,13	117	0,12	132	0,14
Складське господарство	1792	1,87	1832	2,02	1887	1,96	1936	1,97	1925	2,03
Допоміжна діяльність в сфері транспорту	17043	17,79	17199	18,99	18311	19,03	18270	18,58	18195	19,23
Поштова і кур'єрська діяльність	879	0,92	897	0,99	1013	1,05	3313	3,37	3194	3,38

Джерело: розроблено автором за даними [134]

Проведений в п.2.2 аналіз динаміки експорту та імпорту транспортних послуг України показав, що в періоді 2017-2022 років спостерігалось, здебільшого, скорочення обсягів торгівлі транспортними послугами України. Найбільше

торгівля транспортними послугами скорочувалась в 2020 році, що було пов'язано з суттєвим зменшенням перевезень внаслідок коронавірусних обмежень, та в 2022 році, внаслідок повномасштабних воєнних дій в Україні. Варто також зазначити, що сальдо торгівлі транспортними послугами за даний період було додатнім, що свідчить про стійке переважання експорту над імпортом. Сальдо скорочувалось у 2017-2018 роках (воно зменшилось за даний період на 2,65%). У 2019 році спостерігалось незначне зростання на 0,67%, яке змінилось суттєвим падінням в 2020-2022 роках (в 2022 році сальдо скоротилось на 61,57% порівняно з 2019 роком). Загалом з 2017 до 2022 року значення сальдо зменшилось на 62,34% [108]. Оскільки середній темп росту імпорту за досліджуваний період був вищим ніж середній темп росту експорту, це свідчить про менші темпи скорочення обсягів імпорту у порівнянні з експортом. За умови збереження даних тенденцій у майбутньому можна очікувати подальшого зменшення позитивного сальдо та отримання негативного балансу торгівлі транспортними послугами.

Оскільки основу транспортних послуг становлять послуги з перевезення вантажів та пасажирів, для виявлення причин подібної динаміки доцільно проаналізувати експорт послуг вантажних та пасажирських перевезень за період 2017-2022 років (рис. 2.10).



Рисунок 2.10 - Динаміка експорту послуг вантажних та пасажирських перевезень за період 2017-2022 років, млн дол. США

Джерело: розроблено автором за даними [108]

Згідно рис. 2.10 експорт послуг вантажних перевезень не демонстрував стійкої тенденції. У 2017-2018 роках спостерігалось зменшення обсягів експорту (за даний період обсяги експорту перевезень вантажів скоротились на 49 млн дол. США або на 1,36%). У період 2018-2019 років спостерігалось незначне зростання (обсяги збільшились на 0,53%), яке змінилось стійким падінням в 2019-2022 роках (скорочення на 22,26%). Зменшення в цей період було викликане обмеженням перевезень внаслідок впроваджених на фоні пандемії обмежень та військових дій в Україні. В середньому обсяги експорту послуг перевезення вантажів скорочувались на 8,11% на рік [108].

Експорт послуг пасажирських перевезень, згідно не демонстрував стійкої тенденції за досліджуваний період. В 2017-2019 роках відбувалося зростання обсягів реалізованих послуг на 28,63%. В наступному році відбулось скорочення імпорту послуг пасажирського перевезення більше ніж втричі, яке змінилось зростанням на 39,62% в 2021 році. В 2022 році спостерігалось різке зменшення пасажирських перевезень (на 83,98%). Загалом, до 2022 року обсяги імпорту послуг перевезень пасажирів скоротилися на 688 млн дол. США, тобто більше ніж у 7 разів у порівнянні з 2017 роком. В середньому щороку обсяги пасажирських перевезень скорочувались на 37,9%. Причиною подібної ситуації було суттєве зменшення кількості перевезених залізничним та автомобільним транспортом пасажирів на фоні коливання обсягів пасажироперевезень авіаційним транспортом [108].

Динаміка структури експорту транспортних послуг України за період 2017-2022 років наведена на рис. 2.11.

Виходячи із даних рис. 2.11 за досліджуваний період в структурі експорту транспортних послуг домінував трубопровідний транспорт [108]. На даний вид транспорту припадало від 35 до 51% сукупного експорту транспортних послуг протягом досліджуваного періоду. Частка трубопровідного транспорту в структурі експорту зменшувалась в 2017-2019 роках (за даний період доля даного транспорту скоротилась з 50,62% в 2017 до 47,74% в 2019 році). В 2020 року частка трубопровідного транспорту показала незначний ріст (до 48%), яке змінилось істотним падінням в 2021 році (до 34,96%). В 2022 році в зв'язку зі значним

скороченням експорту інших видів послуг, частка трубопровідного транспорту збільшилась до 43,52%. Обсяги експорту послуг трубопровідного транспорту демонстрували зменшення в 2017-2018 роках (за цей період експорт даних послуг скоротився на 1,27%), ріст в 2019 році (експорт збільшився на 0,84%), який змінився суттєвим падінням в 2020-2022 роках (експорт зменшився на 39,21%) [108]. Переважання в структурі транспортних послуг трубопровідного транспорту зумовлене тим, що основна частина вантажних перевезень України здійснюється саме трубопровідним транспортом. Спад обсягу трубопровідних послуг з 2020 року викликаний скороченням обсягів транспортування газу.



Рисунок 2.11 - Динаміка структури експорту транспортних послуг України за період 2017-2022 років, млн дол. США

Джерело: розроблено автором за даними [108]

Значними були також надходження від експорту послуг повітряного транспорту (частка даного транспорту зросла з 18,44% у 2017 році до 22% у 2021 році та скоротилась до 12,34% в 2022 році), морського транспорту (частка цього транспорту збільшилась з 10,32% у 2017 році до 12,94% у 2021 році та зменшилась до 10,76% в 2022 році) і залізничного транспорту (частка даного транспорту скоротилась з 9,81% у 2017 році до 7,27% у 2022 році) [108]. Це зумовлено значними обсягами пасажирських перевезень, що здійснюються авіатранспортом

та залізничним транспортом, а також істотними обсягами перевезення вантажів морським транспортом.

Загалом обсяги експорту послуг усіх видів транспорту, крім автомобільного, не демонстрували стійкої тенденції. Морський транспорт демонстрував скорочення в 2017-2018 роках (за цей період обсяги перевезень даним транспортом зменшились на 14,57%), збільшення в 2018-2021 роках (на 18,01%) та суттєве скорочення в 2022 році (на 40,42%). Повітряний транспорт демонстрував зростання до 2020 року (обсяги наданих послуг цього виду транспорту зросли на 328 млн дол. США чи на 30,04%), значне падіння в 2020 році (на 43,45%), ріст в 2021 році (на 30,39%) та обвал в 2022 році (на 59,79%). Обсяги експорту послуг залізничного транспорту демонстрували скорочення в 2017-2020 роках (експорт скоротився на 30,12%), деяке зростання в 2021 році (на 13,79%) та значне падіння в 2022 році (46,21%). Експорт послуг автомобільного транспорту збільшувався протягом всього досліджуваного періоду - за 2017-2022 роки експорт зріс на 110,22%. Експорт інших послуг демонстрував незначне зменшення в 2017-2018 роках (він зменшився на 1,82%), збільшення в 2018-2021 роках (на 43,87%) та суттєве скорочення в 2022 році (на 34,11%). Експорт поштових послуг зростав в 2017-2018 роках (на 45,65%), скорочувався в 2019 році (на 9,7%), знову зростав в 2019-2021 роках (на 40,5%) та обвалився в 2022 році (скорочення майже в 3 рази). Причинами спадів обсягів експорту була складна соціальна та економічна ситуація, пандемія коронавірусу COVID-19 в 2020 році та воєнний стан в 2022 році [108].

Динаміка структури імпорту транспортних послуг в Україні за період 2017-2022 років наведена на рис. 2.12.

Згідно даних рисунку 2.12 найбільше Україною імпортувалися послуги морського транспорту (його частка зросла з 21% у 2017 році до 47,98% в 2022 році), повітряного транспорту (частка зменшилась з 35,23% в 2017 році до 11,44% в 2022 році), залізничного транспорту (частка скоротилась з 23,47% в 2017 році до 11,94% в 2022 році) та автомобільного транспорту (частка за досліджуваний період збільшилась з 12,14% в 2017 році до 21,31% в 2022 році). Досить незначною в структурі імпорту була частка трубопровідного транспорту, яка за досліджуваний

період зменшилась до 0 (з 3,79% в 2017 році). Частки інших транспортних послуг та послуг поштової служби залишалися на невисокому рівні (5,87% та 1,47% відповідно станом на 2022 рік) [108].

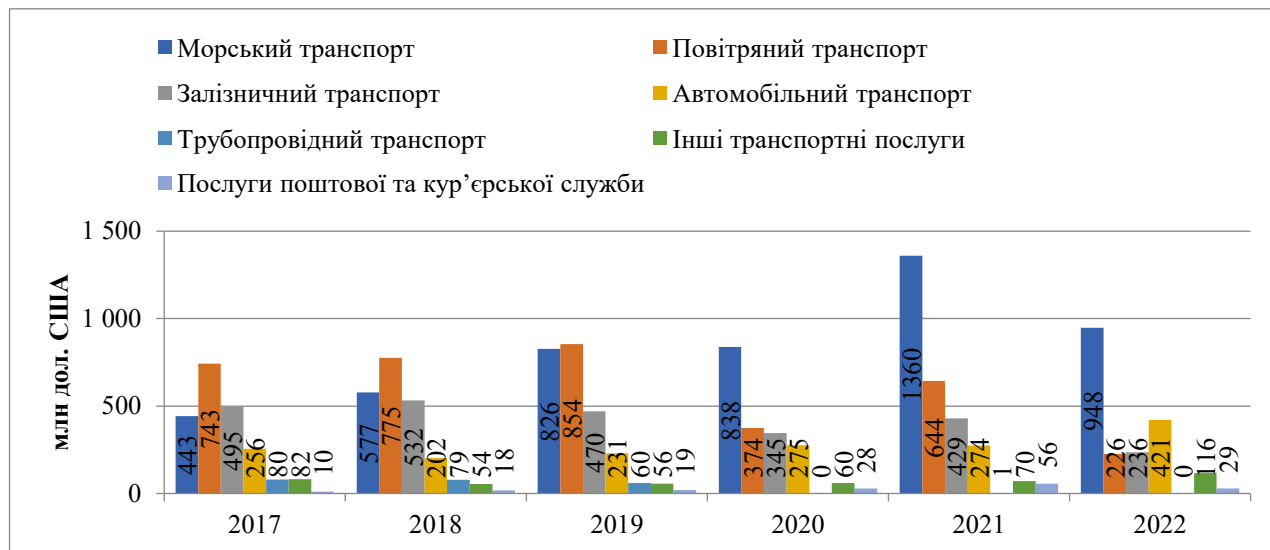


Рисунок 2.12 - Динаміка структури імпорту транспортних послуг в Україні за період 2017-2022 років, млн дол. США

Джерело: розроблено автором за даними [108]

Причиною подібної структури імпорту було те, що для вантажоперевезень Україна активно використовує морський зарубіжний транспорт. Скорочення частки послуг повітряного транспорту було пов'язано з істотним зменшенням обсягів пасажирських перевезень даним транспортом в останні роки, а також закриттям повітряного простору над Україною в 2022 році через військові дії. Збільшення частки послуг морського транспорту зумовлене збільшенням обсягів поставок вантажів до України з країн Азії з використанням саме морського транспорту. Незважаючи на скорочення обсягів імпорту послуг морського транспорту в 2022 році через часткове блокування українських морських портів, частка даних послуг не змінилась. Оскільки українські колії не адаптовані до європейських стандартів, а торгівля країн ЄС з країнами Центральної Азії зменшується, скорочення імпорту залізничних послуг є об'єктивно обумовленим. Зростання частки послуг автомобільного транспорту в 2022 році пояснюється

збільшенням обсягів імпорту даних послуг на фоні скорочення імпорту послуг більшості інших видів транспорту. Зміни часток інших видів транспорту виникли внаслідок перерозподілу потоків вантажів та пасажирів.

Протягом досліджуваного періоду морський транспорт демонстрував активне зростання до 2021 року (обсяги перевезень даним транспортом збільшились втричі в 2021 році у порівнянні з 2017 роком), яке змінилось суттєвим падінням в 2022 році (на 30,29%). Повітряний транспорт демонстрував зростання в 2017-2019 роках (на 14,94%), скорочення більше ніж вдвічі в 2020 році, збільшення в 2021 році (на 72,19%) та зменшення на 64,91% в 2022 році. Імпорт послуг залізничного транспорту демонстрував зростання в 2017-2018 роках (імпорт збільшився на 7,47%), який змінився скороченням в 2019-2020 роках (зменшення становило 35,15%). В 2021 році відновилось зростання обсягів імпорту послуг залізничного транспорту (імпорт збільшився на 24,35%), після якого відбулось суттєве падіння в 2022 році (на 44,99%). Обсяги імпорту послуг автомобільного транспорту скорочувалися в 2017-2018 роках (загалом, за даний період імпорт зменшився на 21,09%) та збільшувалися в 2019-2020 роках (імпорт збільшився на 36,14%). В 2021 році імпорт послуг даного транспорту зменшився на 0,36%, а в 2022 році зріс на 53,65%. Імпорт послуг трубопровідного транспорту протягом всього досліджуваного періоду демонстрував здебільшого падіння (за цей період імпорт зменшився до 0). Обсяги імпорту інших послуг демонстрували зменшення в 2017-2018 роках (за цей період він скоротився на 34,15%) та збільшення в 2018-2022 роках (на 114,81%). Обсяги імпорту поштових послуг зростали до 2021 року (у порівнянні з 2017 роком імпорт цих послуг в 2021 році збільшився більше ніж в 5 разів) та скорочувались в 2022 році (зменшення майже в 2 рази) [108]. Причиною подібних тенденцій до 2022 року було подальше поглиблення співпраці та торгівлі України з країнами ЄС та третіми країнами з одночасним скороченням торговельного обміну з країнами СНД. Спад в 2022 році імпорту послуг всіх, крім автомобільного, видів транспорту пов'язаний з військовими діями на території України та неможливістю їх повноцінного використання для здійснення перевезень.

На основі отриманих вище даних можна стверджувати, що міжнародна торгівля транспортними послугами України в останні роки увійшла в кризовий стан. Суттєве скорочення обсягів реалізації послуг транспорту починаючи з 2020 року було зумовлене зменшенням обсягів вантажоперевезень та пасажироперевезень більшістю видів транспорту. Причиною подібних скорочень було закриття кордонів та обмеження переміщення населення [135, с. 63]. У 2021 році транспортна система країни почала відновлюватися, однак втрата експорту послуг трубопровідного транспорту не дозволила відновити зростання експорту транспортних послуг України.

Враховуючи суттєву роль трубопровідного транспорту в секторі транспортних послуг України виникає об'єктивна необхідність дослідження транзиту як основної статті перевезень трубопровідним транспортом. Традиційно, основу транзиту України складає транзит енергоносіїв (в першу чергу – природного газу та нафти). В структурі транзиту частка транзиту енергоносіїв становить близько 75%. Тому для виявлення причин наявних тенденцій розвитку транзиту необхідно дослідити динаміку транзиту газу та нафти через територію України.

Динаміка обсягів транзиту газу за період 2017-2021 років через територію України наведена на рис. 2.13.

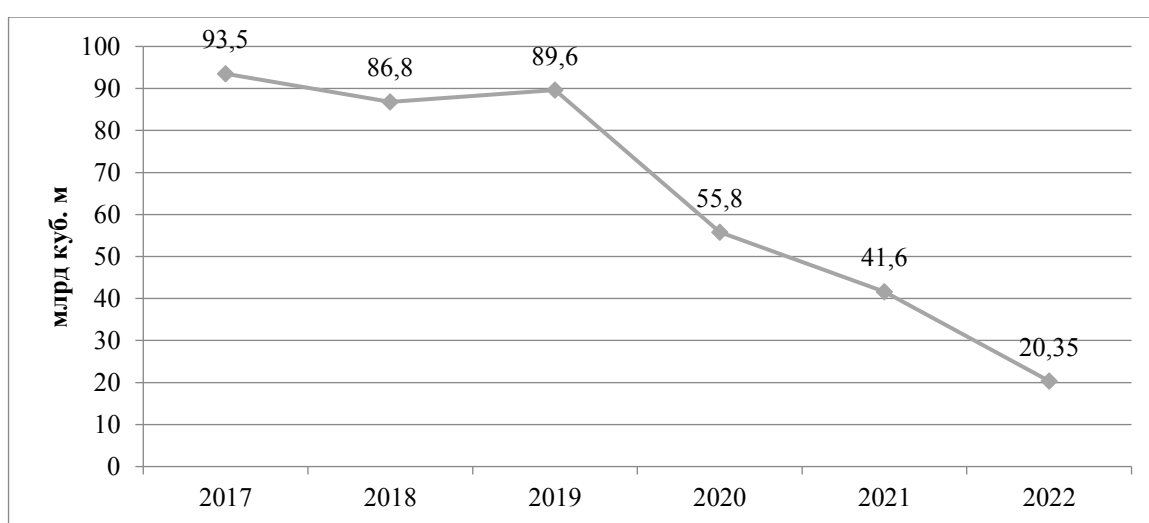


Рисунок 2.13 - Динаміка транзиту газу через територію України за період 2017-2021 років, млрд куб. м

Джерело: складено автором за даними [136-138]

Згідно з рис. 2.13 транзит енергоносіїв за досліджуваний період не демонстрував стабільної тенденції. В 2017-2018 роках спостерігалось зменшення обсягів транзиту на 7,17% у зв'язку з деяким зниженням попиту на газ в країнах ЄС [136]. В період 2018-2019 років відбулось деяке збільшення (на 3,22%), яке змінилось стійким падіння обсягів транзиту газу в 2020, 2021 та 2022 роках (транзит скоротився за даний період на 77,29%), що пов'язано з запуском нових газопроводів в обхід України, а також істотним зменшенням обсягів закупівлі країнами ЄС російського газу в 2022 році [137-138]. Наведені дані свідчать про суттєве погіршення ситуації з транзитом газу через територію України та загрозу повної втрати нашою країною транзиту енергоносіїв. В майбутньому очікується подальше зниження обсягів транзиту газу, на фоні курсу країн ЄС на відмову від російського газу.

Динаміка обсягів транзиту нафти за період 2017-2021 років через територію України наведена на рис. 2.14.

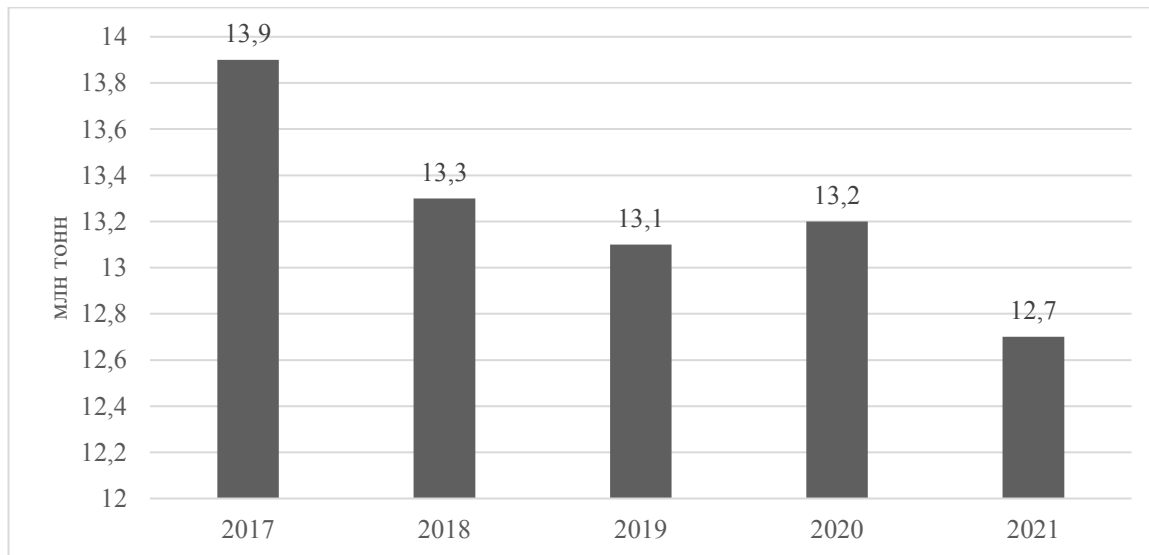


Рисунок 2.14 - Динаміка транзиту нафти через територію України за період 2017-2021 років, млн т

Джерело: складено автором за даними [139, с. 160]

Відповідно до даних рис. 2.14 транзит нафти також не мав стабільної тенденції. В 2017-2019 роках відбулось скорочення обсягів транзиту нафти

територією України на 5,75%. В 2020 році спостерігалось незначне зростання транзиту (на 0,76%), яке змінилось зменшенням в 2021 році (транзит скоротився на 3,79%) [139, с. 160]. Причиною подібних нестабільних тенденцій було використання трубопроводів в обхід території України, а також певні коливання попиту на російську нафту серед європейських покупців. В 2022 році продовжилось скорочення транспортування нафти через територію України, що було пов'язано з військовими діями на території України та знищенням інфраструктури нафтопереробних підприємств. Враховуючи курс країн Європи на відмову від російських нафти та газу, а також впровадження ембарго на російські енергоносії, в майбутньому очікується подальше скорочення обсягів транзиту нафти, газу та аміаку.

Повномасштабна війна на території України, яка почалась 24 лютого 2022 року, призвела до пошкодження, руйнування або захоплення десятків тисяч кілометрів доріг та колій; сотень мостів та мостових переходів, численних аеропортів та портів. Внаслідок бойових дій було знищено частину рухомого складу транспортних підприємств автомобільного, залізничного, морського та повітряного транспорту. Різних ушкоджень зазнали ділянки трубопроводів на території України. Внаслідок воєнних дій під загрозою опинився статус України як транзитера. Руйнування та мінування територій і територіальних вод унеможливають здійснення будь-яких транзитних перевезень Україною [140, с. 12-13].

В зв'язку з цим у 2022 році відбулося скорочення обсягу міжнародної торгівлі транспортними послугами України. Найбільше постраждали перевезення морським та повітряним транспортом внаслідок блокади українських морських портів та закриття повітряного простору України. Автомобільний та залізничний транспорт також зазнають суттєвого скорочення внаслідок руйнування транспортної та енергетичної інфраструктури. Зменшення обсягу реалізації послуг трубопровідного транспорту в 2022 році було зумовлене скороченням обсягів постачання російських газу та нафти до ЄС.

В 2023 році досить значною загрозою є можлива спроба руйнування транспортної інфраструктури, що може ускладнити реалізацію важливих та термінових гуманітарних та економічних завдань. Значна диверсифікованість транспортної системи України дозволить частково пом'якшити загальний негативний ефект від ворожих атак на неї, проте втрати залежатимуть від ступеня вичерпаності технічних можливостей відновлення. Похідним наслідком для економіки може стати подальше ускладнення та здорожчання логістики, зокрема – для експортних поставок [141].

Отже, транспортні послуги є суттєвою частиною сфери послуг України. В транспортному секторі зайнята значна частка трудових ресурсів, в ньому функціонує майже 10 тис. суб'єктів господарювання, більшість з яких є прибутковими. На транспортні послуги припадає істотна доля міжнародної торгівлі послугами України. За досліджуваний період сальдо торгівлі транспортними послугами зберігало позитивне значення, однак демонструвало скорочення. Найбільшою статтею експорту транспортних послуг України є послуги трубопровідного транспорту, що пов'язано з роллю країни як основного транзитера російських енергоносіїв до країн Європи.

2.4. Світовий досвід розвитку сфери транспортних послуг та можливості його використання в українських реаліях

Розробка ефективного комплексу заходів вдосконалення функціонування сфери транспортних послуг України вимагає дослідження найкращих світових підходів та практик розвитку сервісного сектору. Тому доцільним є дослідження особливостей розвитку транспортних секторів провідних світових країн-експортерів. Особливо цінним буде досвід розбудови сфери транспортних послуг в Литві (яка теж є постсоціалістичною країною з європейським вектором розвитку), в Азербайджані (основу в структурі торгівлі транспортними послугами якого становить трубопровідний транспорт) та в Японії (яка є одним з найбільших експортерів транспортних послуг в світі) [142] (рис. 2.15).

Литва	• відбудова та оновлення існуючої транспортної інфраструктури, її інтеграція в транспортну мережу ЄС • створення нових доріг та колій в рамках програм ЄС • збереження державної монополії в залізничному транспорті та портів і аеропортів в державній власності • створення вільних економічних зон біля великих транспортних вузлів • розбудова логістичних центрів біля основних транспортних коридорів, залізничних шляхів та портів • державна підтримка та податкові пільги для транспортних підприємств • заохочення інноваційної активності, шляхом надання пільг • стратегічна орієнтація на забезпечення екологічності транспорту
Азербайджан	• модернізація існуючої інфраструктури та створення нових доріг за рахунок держави • інфраструктурні об'єкти переважно знаходяться в державній власності • активна участь у розбудові транспортних коридорів • реалізація масштабних інфраструктурних проєктів державою, але з залученням іноземних інвестицій • особлива увага до створення диверсифікованої системи трубопровідного транспорту • створення вільних економічних зон біля найбільших портів • надання податкових пільг та приференцій інвесторам
Японія	• активне використання ДПП в розвитку транспортної інфраструктури • поєднання державної власності на порти та аеропорти та приватного управління терміналами • створення морських кластерів для розбудови морських перевезень та супровідних галузей • фінансування аеропортів за рахунок сплати податків та зборів пасажирями; • приватизація доріг та залізничного транспорту • активне використання інновацій та новітніх технологій на транспорті • співробітництво державного та приватного сектору в розвитку нових видів транспорту

Рисунок 2.15 – Особливості розбудови транспортного сектору Литви, Азербайджану та Японії

Джерело: розроблено автором на основі [143-153]

Міжнародна конкурентоспроможність Литви у сфері транспорту та логістики значною мірою визначається її географічним положенням. Країна стала найважливішим транспортним центром Європейського Союзу, який з'єднує ЄС зі Сходом: приблизно 80% вантажів, які транспортуються через міжнародні транспортні коридори, проходять через Литву. Шосе Північ-Південь, залізничний маршрут, що з'єднує Скандинавію з Центральною Європою, і маршрут Схід-Захід, який з'єднує східні ринки з рештою Європи, входять до 10 основних вантажних маршрутів у Європі. Розгалужена мережа центральних автострад і європейських залізниць разом із незамерзаючим портом Клайпеда та 4 міжнародними аеропортами складають ключову інфраструктуру транспортної мережі Литви [143].

У Литві транспортна політика зосереджена на оновленні існуючих доріг і будівництві нових. Основна функція доріг в Литві – з'єднати Балтію та ЄС. Одним з основних транспортних коридорів, що проходить через Литву, є європейська автомагістраль «Via Baltica», що з'єднує Гельсінкі з Прагою через Литву [143].

Головним пріоритетом на залізниці є розширення мережі, з одночасною модернізацією чи заміною рухомого складу. Залізничний транспорт є головною дійовою особою у торгівлі з країнами Азії, що пов'язано з діяльністю порту. Прямі залізничні маршрути з'єднують Литву з Росією, Латвією, Польщею, Україною, Німеччиною та рештою Європи. Національна державна залізнична компанія «Lietuvos geležinkeliai» має монополію на ринку. Литва залучена до реалізації в межах ЄС проекту «Rail Baltica», що має на меті зв'язати Варшаву з Таллінном та стане основною віссю розвитку литовської мережі у найближчі роки [144, с. 3].

Литва має єдиний порт Клайпеда - найпівнічніший незамерзаючий порт на східному узбережжі Балтійського моря, потужністю 40-45 млн тонн на рік. Порт також обробляє вантажі до та з Казахстану, Німеччини, Нідерландів, США, Південної Америки, Азії та інших напрямків [143]. Основними товарами, що перевозяться, є нафтопродукти та добрива. Щоб мати можливість впоратися з очікуваним збільшенням трафіку, а також для розміщення суден типу *baltimax* порт було перетворено на глибоководний [143, с. 4].

Усі 4 міжнародні аеропорти Литви включені до Трансєвропейської транспортної мережі (TEN-T). Авіап перевезення зосереджені у Вільнюському аеропорту, який регулярно оновлюється та вдосконалюється [144, с. 4].

З 2005 року транспортна система Литви розвивається відповідно до Довгострокової (до 2025 року) стратегії розвитку транспортної системи Литви. Вказана стратегія передбачає модернізацію та розвиток транспортної інфраструктури для забезпечення якості, прийняття та виконання екологічних стандартів і правил безпеки в ЄС. У середньостроковій перспективі планується краще організувати та контролювати транспортні потоки для зменшення забруднення повітря та рівня шуму. Довгостроковими цілями стратегії є: координований розвиток усіх видів транспорту, надаючи пріоритет транспорту з

меншим негативним впливом на навколишнє середовище; підвищення енергоефективності транспорту, для зменшення забруднення та впливу на зміну клімату, а також підвищення безпеки руху [144, с. 6].

Уряд Литви розвиває державні логістичні центри нового покоління, які інтегровані в міжнародні транспортні коридори, розташовані поблизу основних залізничних ліній, автомагістралей і Клайпедського порту. Вони добре інтегровані в спільну мережу європейських логістичних центрів і забезпечують взаємодію різних видів транспорту в транс'європейських транспортних коридорах [143].

Розвитку транспортного сектору в Литві сприяла значна державна підтримка, включаючи податкові пільги, такі як: податкові пільги для інвестицій у нові технології; податкові «канікули» у 2 вільних економічних зонах; 0% оподаткування дивідендів, якщо інвестор контролює не менше 10% голосуючих акцій підприємства протягом не менше 12 місяців; пільги щодо податку на землю та нерухомість, запропоновані окремими муніципалітетами. Компанії, що здійснюють інвестиції в нові технології, можуть зменшити свій оподатковуваний прибуток до 50%. Інвестиційні витрати, що перевищують цю суму, можуть бути відкладені на наступні податкові періоди (до п'яти років). Податкові пільги у 2 вільних економічних зонах Литви включають: 0% корпоративного податку протягом перших 6 років і лише 50% корпоративного податку протягом наступних 10 років; 0% податок на дивіденди; 0% податок на нерухомість [143].

Отже розвитку транспортної інфраструктури та сектору транспортних послуг Литви сприяла її взаємодія в межах ЄС, включаючи розбудову транс'європейських транспортних коридорів; створення необхідних економічних умов для активізації інвестицій в сектор; модернізація існуючої інфраструктури за сприянням ЄС тощо.

Азербайджан позиціонує себе як логістичний центр для торгівлі у регіоні завдяки великим інвестиціям в інфраструктуру. З моменту здобуття незалежності і донині основним експортом Азербайджану залишаються вуглеводні. У перші роки незалежності Азербайджан зосереджувався на створенні необхідної інфраструктури для експорту своєї нафти і природного газу. Він створив трубопровідні системи, які забезпечать доступ до світових ринків. Важливим

аспектом розвитку цієї інфраструктури було уникнення залежності від одного шляху, щоб зменшити політичні та економічні ризики. Існуюча мережа трубопроводів дозволяє Азербайджану транспортувати не тільки власні енергетичні ресурси, а й нафту з Центральної Азії, стаючи транзитною державою. Азербайджан також бере активну участь у будівництві транспортних шляхів у сусідніх країнах для експорту власного газу на європейські ринки [145, с. 102-103].

Особлива увага приділяється системному та комплексному розвитку дорожньої галузі. За останні роки країна завершила понад 50 великих проєктів будівництва та реконструкції доріг: було створено або відремонтовано тисячі кілометрів доріг. Країна також відремонтувала або побудувала понад 300 мостів і відновила всі основні транскордонні дороги [146]. В Азербайджані реалізуються інфраструктурні проєкти зі створення міжнародних транспортних коридорів Північ-Південь і Схід-Захід для перетворення країни на транспортний вузол [147].

Залізнична система в Азербайджані є найбільшою і найбільш завантаженою в регіоні Південного Кавказу [146]. В останні роки проводиться інтенсивна робота з удосконалення системи залізничного транспорту в частині її розширення та модернізації за міжнародними стандартами. Азербайджан приймає активну участь у розбудові міжнародних транспортних коридорів, таких як Баку-Тбілісі-Карс, що з'єднує залізничні системи радянських часів Азербайджану та Грузії з системою Туреччини та, зрештою, з Європою [147].

Основу морського транспорту складає Бакинський міжнародний морський порт, новий термінал якого в Алятї почав свою роботу в 2018 році. Порт включає поромний термінал, причал генеральних вантажів, причал для ролкерів, сервісний причал, адміністративні будівлі, митну зону, відкритий складський майданчик, склади, контейнерний майданчик, залізничний та автомобільний під'їзди до причалів, майданчик для важких ліфтів і зону зручностей для вантажівок [146]. Транспортний флот налічує 51 судно: 20 танкерів, 13 поромів, 15 універсальних суховантажів, 2 ролкерні судна, а також 1 технічне судно і 1 плавмайстерню [148].

Однією з важливих сфер транспортної системи Азербайджану є повітряний транспорт. За останні роки в країні побудовано або реконструйовано 7 аеропортів,

планується будівництво ще 3 аеропортів [148]. На додаток до основного перевізника «Азербайджанські авіалінії» (AZAL) і його дочірньої лоукост-компанії (Buta Airways), такі великі перевізники, як Turkish Airlines, Lufthansa, Qatar Airways,, S7, flyDubai та низка інших перевізників працюють в країні [146].

В липні 2021 року відбулася церемонія закладення основи вільної економічної зони «Алят» (AFEZ), розташованої в 40 милях на південь від Баку, поруч з міжнародним торговим морським портом. Зона, площею 850 гектарів, буде служити розвитку експорту нафтового сектору Азербайджану шляхом залучення іноземних інвесторів та нових технологій. AFEZ є центром зусиль уряду щодо залучення та розвитку виробничої діяльності з доданою вартістю. AFEZ має унікальне законодавство, яке дозволяє йому пропонувати низку стимулів і переваг, які недоступні в жодному іншому місці в країні, включаючи звільнення від податків і митних зборів, а також саморегульований арбітражний процес. Уряд також заснував нове Управління вільної економічної зони, яке відповідає за всі аспекти просування, підтримки клієнтів, схвалення та ліцензування. Зона вільної торгівлі, що прилягає до порту, надасть компаніям податкові та митні пільги, заохочуючи переробку з доданою вартістю та транзит через Азербайджан [147].

Подібно до Литви, Азербайджан зосереджений переважно на відновленні та модернізації існуючої транспортної інфраструктури, створюючи нову в межах розбудови транспортних коридорів. Нові масштабні інфраструктурні проекти реалізуються державою, однак для фінансування залучаються іноземні інвестори. Для залучення вкладників уряд надає особливі пільгові умови та преференції, а також створює вільні економічні зони. В галузі трубопровідного транспорту Азербайджан прагне до диверсифікованості мережі та постачальників.

За даними СОТ станом на 2021 рік Японія була 7 країною світу за обсягами експорту послуг транспорту [122]. Оскільки Японія є острівною державою, основу її експорту транспортних послуг складає авіаційний та морський транспорт. Однак, в Японії суттєво розвинутий внутрішній автомобільний та залізничний транспорт.

Японія має широку мережу авіаліній із 204 внутрішніми маршрутами та 97 комерційними аеропортами, що належать уряду, муніципалітетам і приватному

сектору [149]. Авіаперевізники в Японії є переважно організаціями приватного сектору, аеропортами керують насамперед національні та місцеві органи влади (декілька великих аеропортових вузлів працюють на умовах концесії), термінали та стоянки літаків належать обом секторам, а авіаційна політика розробляється Міністерством землі, інфраструктури, транспорту та туризму [150, с. 189].

Уряд Японії відіграє домінуючу роль у плануванні аеропортів, фінансуванні та будівництві авіаційних об'єктів. З 2009 року в Японії діє законодавство про приватні фінансові ініціативи (PFI), що дозволяє приватному сектору формувати консорціуми, які можуть претендувати на концесії для експлуатації великих аеропортів. Основні аеропорти фінансуються через Спеціальний рахунок розвитку аеропортів, головна особливість якого полягає в тому, що більша частина коштів на будівництво аеропортів накопичується за рахунок тарифів пасажирів. Даний рахунок отримує пошти завдяки сплаті пасажирями включених в вартість квитка податків та зборів, таких як: збір за посадку, спеціальний збір за посадку, навігаційний збір, податок на авіаційне паливо, а також за рахунок субсидій із рахунку національного уряду та запозичень від державної інвестиційної та кредитної програми. Кошти, взяті в борг від уряду, у майбутньому також повернуть пасажирів. Іншою характеристикою механізму фінансування є об'єднання доходів: доходи, отримані в аеропортах, зводяться на спеціальний рахунок і розподіляються згідно з плануванням уряду. Унікальним аспектом є те, що японські термінали аеропорту та автостоянки побудовані, належать та управляються приватною організацією або суб'єктом «третього сектору», тоді як більшість аеропортів створені та управляються Міністерством транспорту [150, с. 197].

Японія активно впроваджує новітні технології в галузі. Уряд та приватний сектор працюють над розвитком нового ринку послуг розширеної повітряної мобільності (ААМ). У 2018 році було створено Державно-приватний комітет із вдосконаленої повітряної мобільності для обговорення розвитку різноманітних послуг, таких як пасажирські перевезення та послуги санітарної авіації. За планами комітету послуги пасажирських перевезень з допомогою ААМ будуть запуснені в

2025 році, до 2030 планується повноцінно запустити пасажирські перевезення та послуги санітарної авіації в приміських і міських зонах [151].

Розвиток морського транспорту в Японії на сучасному етапі пов'язаний з функціонуванням з 1980 року на базі кожного порту приватної Корпорації з управління портами (РМС). Контейнерні термінали керувались міською владою, а РМС перебували під наглядом центрального уряду. Після 2000 року уряд проводить політику централізації портових інвестицій та контейнерних вантажних перевезень, згідно з якою уряд сприяє приватизації РМС, щоб «зробити їх більш економічно ефективними та відповідати потребам клієнтів» [150, с. 87-88].

Як і в більшості країн, функції японського порту, такі як адміністрування, днопоглиблення та розвиток інфраструктури надаються спільно державним та приватним секторами. Державні порти здебільшого управляються урядом, за винятком того, що певні функції, наприклад днопоглиблювальні роботи, можуть виконуватися приватними компаніями. Урядова корпорація керує портом і «володіє» навколишньою водою (каналами підходу та відправлення); інші функції розподіляються або є відповідальністю приватного сектора. В приватизованих портах більшістю функцій керує приватний сектор, за винятком лоцманської проводки або екологічного схвалення для днопоглиблювальних робіт [150, с. 88].

Одним із чинників, що стимулювали розвиток морського транспорту в Японії є створення відповідних морських кластерів. Основна діяльність в межах кластеру: судноплавство, суднобудування, розвиток морського обладнання, порт тощо. Допоміжна діяльність, пов'язана з морем: освіта (на базі кластерів діють коледжі та технологічні інститути), фінансування, брокерство тощо [152].

Уряд Японії активно здійснює заходи, спрямовані на забезпечення вуглецевої нейтральності, цифрової трансформації та автономності морського транспорту. Зокрема, Міністерство землі, інфраструктури, транспорту та туризму в своїх звітах описувало проекти розробки суден з нульовими викидами з конкретними планами щодо досягнення цілей. Ці плани підпадають під більш масштабну стратегію щодо досягнення вуглецевої нейтральності до 2050 року, розроблену Міністерством економіки, торгівлі та промисловості. У рамках свого проекту «Мобільність

наступного покоління» Міністерство проводить пілотні проекти з дослідження використання автономного підводного та надводного транспорту в різних сферах застосування, включаючи рибальство, аквакультуру та інспекцію портової інфраструктури. Крім того, Міністерство займається розробкою автоматизованих суден: як керованих з землі, так і керованих з використанням штучного інтелекту. Найближчою метою є практичне використання «автоматизованих суден для підтримки операторів суден» до 2025 року [153].

Розвитку доріг та автомобільного транспорту в Японії сприяло прийняття законопроекту про приватизацію доріг, який був заснований на принципі вертикального відокремлення, згідно з яким компанії, що обслуговують автомобільні дороги, надають послуги інфраструктурним холдингам. Було створено шість акціонерних корпорацій автомобільних доріг (одна третина яких належить державі) і створено незалежне адміністративне агентство (Japan Expressway Holding and Debt Repayment Agency), яке функціонує як утримувач активів і громадська організація, що обслуговує борги. Урядова політика визначає послуги, які ці органи надають, включаючи бюджетні асигнування на планування, будівництво та обслуговування доріг [150, с. 148].

Розвиток японських залізниць також пов'язаний з приватизацією. В 1987 році державна компанія «Японські національні залізниці» була приватизована та розділена на регіональні підрозділи. П'ятнадцять найважливіших компаній, що обслуговують найбільші мегаполіси та промислові регіони, класифікуються як великі приватні залізниці. Частина залізниць, що працюють у великих префектурних центрах, класифікуються як квазівеликі приватні залізниці, але чітких відмінностей між ними та великими залізницями немає. В Японії залізничні компанії розбудовують рухомий склад, будівлі, колії, електрику та сигналізацію, керують операціями та здійснюють технічне обслуговування [150, с. 166-167].

Досвід розвитку авіаційного та морського транспорту в Японії свідчить про значну роль приватного сектору та ДПП на основі концесії у забезпеченні розбудови портів та аеропортів, забезпечення конкурентоспроможності транспортної галузі та її зростання. Розвиток залізничного та автомобільного

транспорту був пов'язаний з приватизацією доріг, колій та інфраструктурних об'єктів. Водночас навіть після приватизації, уряд Японії активно залучений до розвитку інфраструктури, особливо проектів з використанням новітніх технологій.

Іноземний досвід розбудови транспортного сектору та розвитку сфери транспортних послуг може бути використаний Україною. Україна може скористатися досвідом Литви та Азербайджану в розбудові та оновленні існуючої з радянських часів інфраструктури за рахунок прямого державного фінансування та залучення іноземних інвесторів, завдяки наданню податкових пільг, створенню вільних економічних зон та долученню до ініціатив зі створення міжнародних транспортних коридорів. Крім того, доцільним видається використання досвіду Японії в управлінні морським та повітряним транспортом. Створення підприємств «третього сектору» для адміністрування та управління даними об'єктами, а також передача терміналів приватним компаніям для експлуатації на умовах концесії, при збереженні державної власності, дозволить вдосконалити систему управління об'єктами, збільшити їх інвестиційну привабливість та забезпечити перспективи для подальшої розбудови нових терміналів за рахунок залучення зацікавленого в високій прибутковості приватного сектору. Також перспективним може бути створення спільних державно-приватних дослідних установ та ініціатив розвитку новітніх технологій на транспорті за моделлю японських комітетів.

Крім транспортних послуг, доцільно дослідити світові практики розвитку секторів сфери послуг, в торгівлі якими Україна має порівняльні переваги – інформаційні, ділові та переробні. Окремі методи, пов'язані з вдосконаленням законодавства та бізнес середовища можуть бути використані для розвитку сфери транспортних послуг або матимуть позитивний ефект для її функціонування.

Світовий ринок інформаційних та комп'ютерних послуг динамічно розвивається, а обсяги торгівлі даними послугами стабільно зростають. Одним з провідних експортерів даного виду послуг у світі є Ізраїль. В 2021 році більше 54% експорту Ізраїлю припадало на послуги, з яких 55,9% - на сферу ІКТ послуг [122]. Розвиток ІКТ послуг Ізраїлю спочатку підживлювався геополітичними потребами. Дослідження та розробки, пов'язані з обороною, мали значний вплив на

зародження промислового сектору Ізраїлю, системи вищої освіти, галузі науки та техніки, наукового співтовариства та структури робочої сили в галузі ІКТ. Уряд інвестував значні кошти в розробку оборонного обладнання. Попит на висококваліфікованих робітників, науковців та інженерів вплинув на обсяги державних ресурсів, що виділялися на університети та дослідницькі установи. В Ізраїлі функціонує понад 300 науково-дослідних центрів. Такі корпорації як Intel, IBM, Google, Philips, Apple, Microsoft та інші інвестували та створили дослідницькі центри в Ізраїлі, щоб скористатися перевагами місцевих талантів. В економіці Ізраїлю налічується понад 6000 стартапів, що в 5 разів перевищує концентрацію стартапів на душу населення в ЄС. Існує 80 ізраїльських єдинорогів (компаній, вартість яких становить 1 млрд дол. або більше), з них 42 компанії приєдналися до клубу Єдинорогів у 2021 році. Помітним зрушенням 2021 року було збільшення кількості стартапів, пов'язаних зі штучним інтелектом. Хоча в Ізраїлі проживає лише 0,1% населення світу, ця країна залучає 13% світових інвестицій у кібербезпеку, займає перше місце у світі за співвідношенням витрат на дослідження та розробки до ВВП і займає друге місце у світі за рівнем фінансування венчурного капіталу на душу населення після Сінгапуру [154].

Серед факторів, які сприяли розвитку ІКТ сектору Ізраїлю та формуванню конкурентних переваг країни на світових ринках можна виділити:

1. Індивідуальна творчість, технологічні інновації та розвиток, керований бізнесом - Ізраїль є світовим лідером за кількістю стартапів на душу населення та другою в світі країною за кількістю виданих патентів. Подібні результати пов'язані з простотою ведення бізнесу і активним застосуванням знань і технологій в бізнесі.
2. Зосередженість уряду на досягненні ефективного домінування в ІКТ - урядова політика, підтримана спеціальними схемами фінансування, спрямована на залучення науково-дослідного потенціалу приватного сектору, зменшення ризиків підприємців, переважно на ранній стадії, і перетворення дослідницьких ініціатив на передові технологічні рішення. Ця державна політика включає розвиток технологічних інкубаторів і програм венчурного капіталу, а також надання інвестиційних стимулів для залучення провідних іноземних транснаціональних

корпорацій і розширення міжнародного співробітництва в галузі досліджень і розробок через європейські рамкові програми та двосторонні угоди.

3. Першокласні науково-дослідні установи країни та масштабність освіти - Ізраїль займає друге місце в світі за кількістю громадян з вищою освітою: приблизно 50% ізраїльтян мають вищу освіту. Більшість працівників наукомістких галузей, таких як ІКТ, зазвичай мають ступінь бакалавра або вище. Відповідно до зростання ізраїльської системи вищої освіти, менш ніж за три десятиліття кількість працівників у сфері ІКТ зросла майже на 700%. Наявність висококваліфікованих працівників в Ізраїлі більша, ніж в інших розвинених країнах.

4. Зростаюча дослідницька співпраця між академічними колами та промисловістю.

5. Активне залучення жінок як робочої сили до сектору [155, с. 127-128].

Ділові послуги є значною частиною світового ринку послуг. Серед передових гравців даного ринку можна виділити Індію, в якій зростання сектору було пов'язане з ІТ-сферою, а також досвід Сінгапуру, якому притаманний більший рівень диверсифікації пропозиції бізнес послуг.

Станом на 2021 рік Індія входила в топ-5 країн світу за обсягами експорту ділових послуг [122]. Причиною цього був активний паралельний розвиток супутніх до сфери ІТ ділових послуг під час активного зростання інформаційного та телекомунікаційного сектору (в Індії значно розвинуті послуги з підтримки інформаційних технологій і аутсорсингу бізнес-процесів). Суттєвому розвитку бізнес послуг сприяли наступні чинники: переваги в вартості (дешева робоча сила робить Індію привабливим напрямком для аутсорсингу бізнес-процесів), кваліфікована робоча сила (в країні наявна значна частина фахівців в галузі технологій та бізнесу), англомовна робоча сила (значна частка індійських фахівців відносно вільно володіє англійською мовою), сприятливе регуляторне середовище (спрямоване на підтримку розвитку сфери), сильний внутрішній ринок, можливості до інновацій та досліджень (наявність дослідних інституцій стимулює розвиток нових технологій, а також активному впровадженню інновацій) [156, с. 165-166].

Дещо інший шлях розвитку сфери бізнес послуг притаманний Сінгапуру, котрий станом на 2021 рік входив в топ-10 найбільших експортерів ділових послуг у світі [122]. Однією з найбільш розвинених індустрій Сінгапуру є сфера професійних бізнес послуг, завдяки якій країна стає сервісним центром в Азії та світі. Сінгапур експортує в значній кількості бухгалтерські, юридичні, маркетингові, рекрутингові (HR), консультаційні (в галузі бізнесу та менеджменту), архітектурні та інженерні послуги, послуги технічного тестування та аналізу, а також інші бізнес послуги [157]. Наявні високі показники розвитку сектору ділових послуг пов'язані з наступними чинниками формування конкурентних переваг: стратегічним розташуванням; стабільним політичним середовищем; висококваліфікованою, багатомовною та багатокультурною робочою силою; ефективною інфраструктурою; різноманітною бізнес-екосистемою; використанням інноваційних технологій; відкритістю економіки; значною державною підтримкою. Специфічною конкурентною ознакою, що виділила Сінгапур порівняно з конкурентами в регіоні є вищий рівень захисту інтелектуальної власності та конфіденційності обслуговування - Сінгапур має надійну законодавчу базу та передові закони про інтелектуальну власність, а також систему збереження конфіденційності, завдяки чому клієнти можуть безпечно передавати свої розробки для послуг тестування та отримувати консультаційні послуги не турбуючись про витік даних [158].

Значний рівень розвитку послуг переробки зазвичай притаманний країнам, які розвиваються, однак даний ринок є досить містким, що дозволяє перетворити його на значне джерело валютних надходжень до бюджету держави. Одним з провідних експортерів толінгових послуг в світі є Філіппіни [122]. Філіппіни є привабливим варіантом для підприємств, що хочуть передати своє виробництво на аутсорсинг, завдяки стратегічному розташуванню, розвиненій інфраструктурі, кваліфікованій робочій силі, а також добре розвиненому ланцюгу постачання (який дозволяє швидко та за конкурентними цінами доправляти сировину для переробки), сильній технологічній інфраструктурі (включаючи сучасні заводи, відомі своєю автоматизацією та високоефективними виробничими процесами) та

передовим телекомунікаційним мережам. Крім того, Філіппіни мають перевагу за вартістю, адже ціна виробництва та вартість робочої сили в країні є досить низькими, порівняно з конкурентами в регіоні [159].

На основі проведеного аналізу іноземного досвіду можна стверджувати, що розвиток секторів сфери послуг в провідних країнах світу стимулювався державою за рахунок створення сприятливого бізнес-середовища, вдосконалення людського потенціалу, розбудови необхідної інфраструктури. Крім того, провідні експортери використовували географічні умови та наявний потенціал для створення унікальних конкурентних переваг. Україні доцільно використати загальні методи розвитку сфери послуг, пов'язані з вдосконаленням державної політики (рис. 2.16).



Рис. 2.16 – Ключові заходи стимулювання розвитку сфери послуг в країнах світу, що можуть бути використані Україною

Джерело: розроблено автором на основі [154-159]

Отже більшість провідних країн світу для забезпечення зростання окремих секторів сфери послуг здійснювали законодавчі реформи, стимулювали розвиток людського капіталу та технологій, залучали інвестиції в галузі за рахунок пільг та гарантій. Україна може використати досвід цих країн щодо створення програм

фінансування розвитку, розбудови науково-дослідного сектора та стимулювання використання нових технологій, вдосконалення законодавства, використання наявних конкурентних переваг. Значний інтерес для України представляють практики розвитку сфери транспортних послуг, які впроваджувались в досліджених країнах, зокрема активне використання державно-приватного партнерства, залучення інвестицій в сектор за рахунок створення вільних економічних зон, активізація міжнародної співпраці тощо.

2.5. Вплив сфери послуг на конкурентні позиції України в системі глобального поділу праці

Як зазначалось в розділі 1, найбільш точними та ефективними для оцінки конкурентоспроможності національної економіки вважаються методики, розроблені IMD (Лозанна, Швейцарія) та WEF (Давос, Швейцарія). В основі даних методів дослідження лежить визначення рівня конкурентоспроможності економіки на основі комплексної оцінки ключових показників функціонування економічного, соціального, правового та державного секторів. Методика IPSNC (Сеул, Південна Корея) [98] є менш поширеною, включає значно меншу кількість країн; оцінка за даною методикою не є періодичною (рейтинги складались за 2012, 2014, 2020 роки); відсутній вільний доступ до інформації про використані критерії оцінки. В зв'язку з обмеженістю даних щодо оцінки за методом IPSNC здійснення дослідження впливу сфери послуг на позиції України в рейтингу IPSNC є недоцільним. Тому в межах даної роботи досліджуватиметься лише вплив сфери послуг на місце України в рейтингах IMD та WEF.

Глобальний індекс конкурентоспроможності (ГІК) країн світу WEF з 2004 року щороку публікується в Global Competitiveness Report (Звіті про глобальну конкурентоспроможність) в вигляді Рейтингу конкурентоспроможності країн світу, який формується на основі 12 критеріїв [99]. Кожен із дванадцяти критеріїв включає значну кількість статистичних та сформованих на базі експертної оцінки показників. Стан розвитку сфери послуг чинить прямий або опосередкований

вплив на переважну більшість показників і, як наслідок, суттєво впливає на значення ГІК та рівень конкурентоспроможності держави. Для виявлення глибини впливу розвитку сфери послуг на конкурентоспроможність, доцільно розглянути всі показники і встановити наявність залежності окремих критеріїв від стану сектору обслуговування (додаток А).

Критерій “Інституції” включає показники, пов’язані з безпекою, соціальним капіталом, регуляційними механізмами, роботою державного сектору, прозорістю, правами власності, корпоративним управлінням, орієнтацією урядів на майбутнє. Даний критерій, в цілому, опосередковано залежить від стану сервісного сектору і його значення більшою мірою залежить від розвитку основних державних інституцій та гілок влади, рівня зрілості соціуму. Однак, окремі показники знаходяться в безпосередній залежності від сервісного сектору: показник інформатизації діяльності державного сектору визначається рівнем розвитку інформаційних та державних послуг; показник захисту інтелектуальної власності – рівнем розвитку послуг, пов’язаних з роялті та ліцензійними платежами.

Критерій “Інфраструктура” формується на основі показників рівня розвитку транспортної та комунальної інфраструктури. Даний критерій фактично повністю залежить від рівня розвитку сфери послуг, адже всі його показники формуються під впливом діяльності сфери транспортних, комунальних та будівельних послуг.

До критерію “Рівень впровадження та використання інформаційно-комунікаційних технологій” входять показники покриття мережі стільникового зв’язку та доступу до мережі Інтернет. Рівень розвитку інформаційних та комунікаційних послуг обумовлюють значення даного критерію в ГІК.

Критерій “Макроекономічна стабільність” включає два показники – рівень інфляції та динаміка державного боргу. Сфера послуг частково впливає на рівень інфляції, за рахунок цінової політики підприємств галузі. Наприклад, на сучасному етапі за рахунок відновлення світових транспортних перевезень після пандемії та зниження безпеки перевезень відбувається зростання цін на транспортні послуги. Це, в свою чергу, призвело до зростання цін на імпортовані товари та посилення інфляції в більшості країн світу. В зв’язку з цим рівень впливу сервісного сектору

на показник інфляції можна оцінити в 30%. На динаміку державного боргу сфера послуг безпосередньо не впливає, однак результат зовнішньоекономічної діяльності суб'єктів господарювання цього сектору національної економіки, заходи уряду та економічна політика державних інституцій у цій сфері створюють передумови для збільшення чи зменшення державного боргу.

Критерії “Охорона здоров'я” та “Навички” прямо залежать від рівня розвитку медичних та освітніх послуг. Стан сектору охорони здоров'я безпосередньо впливає на тривалість життя (єдиний показник критерію “Охорони здоров'я”), а якість освітніх послуг – на рівень навичок сучасної та майбутньої робочої сили.

Сьомий критерій “Ринок товарів та послуг” включає показники конкуренції на внутрішньому ринку та відкритості торгівлі. Показник “Конкуренції в сервісному секторі” прямо обумовлюється рівнем розвитку сектору обслуговування. Показники відкритості торгівлі впливають на діяльність сфери послуг, однак не залежать від нього.

Критерій “Ринок праці” складається з показників гнучкості, меритократії та стимулювання. Залежність від сфери послуг в даному критерії мінімальна, однак сам критерій значною мірою обумовлює функціонування третинного сектору і зумовлює існування частини наявних в його діяльності проблем.

Вплив сектору обслуговування на критерій “Фінансова система” є доволі значним, але не визначальним. Глибина фінансової системи істотно залежить від рівня розвитку ринку фінансових послуг. Разом з тим вплив сфери фінансових послуг на стабільність фінансової системи є досить незначним.

Критерій “Розмір ринку” формується на основі двох показників: ВВП та імпорт товарів та послуг, які в різній ступені залежать від рівня розвитку сервісного сектору. В розвинутих країнах близько 60% ВВП формується саме в сервісному секторі. На імпорт послуг станом на 2021 рік, згідно даних Світової організації торгівлі, припадало близько 19,69% загального світового імпорту [122].

Критерій “Динамічність бізнесу” визначається наявними адміністративними вимогами до бізнесу та культурою підприємництва, які впливають на функціонування сфери послуг та водночас не залежать від рівня її розвитку.

Останній критерій “Інноваційний потенціал” включає показники взаємодії та диверсифікації, дослідження та впровадження, а також комерціалізації. Тому значення даного критерію залежить від рівня розвитку інформаційних послуг, наукових послуг та послуг, пов’язаних з інтелектуальною власністю.

Відповідно до проведеного аналізу, значення Глобального індексу конкурентоспроможності WEF більше ніж на 50% залежить від розвиненості та ефективності функціонування сфери послуг. Крім того, ГІК формується під впливом показників розвиненості політичного, економічного, правового та соціального середовища, рівня розвитку бізнес-культури держави, якості державного управління та специфіки державної політики.

Для визначення статистичної залежності Глобального індексу конкурентоспроможності WEF від стану розвитку сфери послуг доцільно розрахувати коефіцієнт кореляції Фехнера. Результативною ознакою (y) в оцінці є значення ГІК WEF України, факторними ознаками обрано частку послуг в структурі ВВП України (x_1) та експорт послуг України (x_2).

Розрахунок коефіцієнту Фехнера здійснювався за формулою [160, с. 3002]:

$$K_F = \frac{n_1 - n_0}{n_1 + n_0}, \quad (2.8)$$

де n_1 – число співпадінь знаків відхилення факторної та результативної ознаки від середнього значення; n_0 – число не співпадінь знаків відхилення.

Значення коефіцієнта Фехнера знаходиться в межах $[-1; 1]$, якщо значення додатне то можна зробити висновок про можливість наявності прямого зв’язку, якщо значення від’ємне – наявний зворотній зв’язок. Якщо коефіцієнт Фехнера рівний 0, то можна зробити висновок про відсутність зв’язку між факторною та результативною ознаками. Чим ближче значення до $|1|$ тим сильніше зв’язок.

Вхідні параметри та результати розрахунку наведені в табл. 2.6. Оцінка здійснювалась за період 2010-2019 років в зв’язку з відсутністю даних WEF щодо ГІК в 2020-2022 роках.

Таблиця 2.6 – Розрахунок коефіцієнту рангової кореляції Фехнера між показниками розвитку сфери послуг та ГІК WEF України

	Частка послуг в структурі ВВП, % (x_1)	Експорт послуг, млн грн. (x_2)	Індекс ГІК WEF (y)	Знак відхилення від середнього значення			Співпадіння (1) та не співпадіння (0) знаків		Коефіцієнт Фехнера	
				x_1	x_2	y	x_1 та y	x_2 та y	x_1 та y	x_2 та y
2010	58,36	18 327	3,9	+	+	-	0	0	0,2	0
2011	56,09	21 269	4	+	+	-	0	0		
2012	56,78	22 089	4,14	+	+	+	1	1		
2013	58,68	22 613	4,05	+	+	+	1	1		
2014	56,48	14 884	4,14	+	-	+	1	0		
2015	53,13	12 442	4,03	-	-	-	1	1		
2016	51,90	12 448	4	-	-	-	1	1		
2017	53,12	14 243	4,11	-	-	+	0	0		
2018 ¹	53,61	15 836	3,99	-	-	-	1	1		
2019 ¹	57,19	17 465	3,99	+	+	-	0	0		
Сума	555,35	171616	40,35							
Середнє	55,53	17161,6	4,04							

Джерело: розраховано автором на основі даних [99, 101, 161-170]

Виходячи з отриманих даних між часткою послуг в структурі ВВП та Глобальним індексом конкурентоспроможності України, розрахованим за методикою WEF, існує слабкий прямий зв'язок. Слабкість зв'язку пов'язана з переважанням опосередкованого впливу сфери послуг на якісні критерії індексу, а також відносно незначним впливом на числові статистичні критерії. Водночас аналіз показав відсутність зв'язку між експортом послуг та ГІК WEF (коефіцієнт Фехнера рівний 0). Причиною цього є мінімальна кількість показників, що характеризують зовнішньоекономічну діяльність в структурі ГІК WEF.

Враховуючи поглиблення процесів інтернаціоналізації та глобалізації, а також недостатній рівень врахування показників зовнішньоекономічної діяльності при розрахунку ГІК, пропонується додати тринадцятий критерій “Залучення до ГПП”. Даний критерій включає показники міжнародної спеціалізації (обсяги експорту, структура експорту, частка на світовому ринку тощо) та показники міжнародного переміщення факторів виробництва (потоки прямих інвестицій,

¹ В 2018 та 2019 роках для розрахунку ГІК використовувалась нова методика, що передбачала значення індексу від 0 до 100. Для проведення дослідження автором було конвертовано нові значення індексу до формату від 0 до 7, який застосовувався в минулі роки.

портфельні інвестиції, структура інвестиційних потоків, трудова міграція до країни та з країни, “витік мізків” тощо). Запропонований критерій враховуватиме глобалізаційні тенденції, а також повною мірою відображатиме роль зовнішньоекономічної діяльності, в тому числі в сфері послуг, у формуванні конкурентних позицій країни в системі ГПП (табл. 2.7).

Таблиця 2.7 – Структура запропонованого критерію “Залучення до ГПП” для Глобального індексу конкурентоспроможності

Код	Показник	Вимірювання
13 критерій: Залучення до ГПП		
Міжнародна спеціалізація		
13.01	Зовнішньоторговельна квота	(Зовнішньоторговельний оборот/ВВП)*100%
13.02	Торгівельний баланс	Млрд дол. США
13.03	Експорт товарів та послуг	Млрд дол. США
13.04	Ріст експорту	Зміна у %
13.05	Частка у світовому експорті	% від загальносвітового експорту
13.06	Експортна спеціалізація країни	% найбільших 2 статей експорту від сукупного експорту
13.07	Відношення експорту галузей спеціалізації до ВВП	експорт галузі/ВВП
13.08	Динаміка галузей спеціалізації	Середня % зміна найбільших статей експорту за останні 5 років
13.09	Частка галузей спеціалізації на світовому ринку	% експорту країни від загальносвітового експорту товарної позиції
13.10	Концентрація експорту за партнерами	% від сукупного експорту найбільших 2 експортерів
13.11	Кількість національних учасників ЗЕД	Одиниць
Міжнародне переміщення факторів виробництва		
13.12	Потоки прямих інвестицій в країну	Млрд дол. США
13.13	Потоки портфельних інвестицій	Млрд дол. США
13.14	Концентрація інвестицій за галузями спеціалізації	% інвестицій в 2 найбільші експортні сектори від сукупних прямих інвестицій
13.15	Валютні перекази з закордону	Млн дол. США
13.16	Трудова міграція до країни	Млн осіб
13.17	Міграція кваліфікованих кадрів	% від числа іммігрантів
13.18	Міграція за секторами	% від числа переміщених осіб
13.19	“Відтік мізків”	Число емігрантів з вищою освітою

Джерело: розроблено автором

Щоб зробити можливим агрегування показників різного характеру та величини, запропоновані показники необхідно перетворити на безодиничні оцінки

у діапазоні від 0 до 100, шляхом використання запропонованого WEF методу [99, с. 614]. Кожен показник перераховуватиметься за такою формулою:

$$score_{i,c} = \left(\frac{value_{i,c} - wp_i}{frontier_i - wp_i} \right) * 100, \quad (2.9)$$

де $value_{i,c}$ – значення показника для країни в досліджуваному році, wp_i – найнижче допустиме значення досліджуваного показника, $frontier_i$ – найвище можливе значення даного показника. Для спрощення проведення розрахунків в якості wp_i пропонується брати найнижче значення показника серед досліджуваних країн, в якості $frontier_i$ – найвище серед досліджуваних країн значення досліджуваного показника. Якщо значення $value_{i,c}$ для країни нижче wp_i , його оцінка дорівнює 0; якщо вище $frontier_i$, його оцінка буде на рівні 100 [99, с. 614].

Глобальний індекс конкурентоспроможності після додавання запропонованого критерію розраховуватиметься за формулою:

$$I_k = \frac{I_t + I_s + I_a + M_{st} + H + S + P_m + L_m + F_s + M_s + B_d + I_c + I_{gdl}}{13}, \quad (2.10)$$

де I_{gdl} – оцінка за критерієм “Залучення до ГПП” (“Involvement in the global division of labor”).

IMD щороку складає Світовий рейтинг конкурентоспроможності (СРК), який включає 63 економіки світу. На відміну від методики WEF, методика IMD не передбачає розрахунок єдиного узагальненого індексу конкурентоспроможності. Кожна країна оцінюється за 4 категоріями, кожна з яких включає по 5 груп показників, після чого здійснюється ранжування країн за кожною з 20 груп і виведення кінцевого рейтингу країни на основі прямого порівняння. В цілому, оцінювання здійснюється на основі порівняння 334 критеріїв, з яких 163 – статистичні, 92 – отримані внаслідок опитування, 79 – довідкові [100].

Рівень розвитку сфери послуг прямо впливає на оціночне значення істотної частини критеріїв і таким чином в значній мірі обумовлює конкурентні позиції

національних економік в рейтингу. Доцільно більш детально розглянути існуючі критерії оцінки для виявлення рівня залежності рейтингу країни від стану сервісного сектору (додаток Б).

Категорія “Економічні показники” включає 82 критерії оцінки, які згруповані в 5 груп: “Національна економіка” (“Domestic Economy”), “Міжнародна торгівля” (“International Trade”), “Міжнародні інвестиції” (“International Investment”), “Зайнятість” (“Employment”), “Ціни” (“Prices”) [100].

Група критеріїв “Національна економіка” включає показники діяльності економіки держави, такі як ВВП, курс національної валюти, споживчі витрати домогосподарств та держави, рівень збережень домогосподарств, ріст ВВП, стійкість економіки, а також прогностні значення інфляції, росту ВВП, рівень безробіття, платіжний баланс. Із 25 критеріїв даної групи рівень розвитку сервісного сектору в певній мірі впливає на показники, пов’язані з ВВП, ростом ВВП (наявним та майбутнім), структурою економіки, ВВП на душу населення, структурою платіжного балансу (наявного та майбутнього).

Група “Міжнародна торгівля” включає 25 критеріїв пов’язаних зі здійсненням операцій в галузі торгівлі товарами та послугами: торгівельний баланс, баланс торгівлі послугами, експорт товарів та послуг, імпорт товарів та послуг, відношення торгівлі до ВВП, індекс умов торгівлі, надходження від міжнародного туризму тощо. Сфера послуг в тій чи іншій мірі впливає на значення критеріїв структури експорту та імпорту, експорт та імпорт послуг (в вартісному виразі і в відсотках від ВВП) тощо.

Критерії групи “Міжнародні інвестиції” характеризують грошовий потік інвестицій до країни, портфоліо інвестиційних активів та пасивів, баланс інвестиційних потоків тощо. Рівень розвитку сектору обслуговування опосередковано впливає на частину цих показників.

Групи “Зайнятість” та “Ціни” включають критерії, пов’язані з рівнем зайнятості та споживчими цінами відповідно. З 10 критеріїв групи “Зайнятість” сфера послуг впливає опосередковано на показники, які пов’язані з безробіттям, зайнятістю по секторах економіки, зайнятістю молоді тощо. В групі “Ціни” лише

1 показник (рівень інфляції споживчих цін) частково залежить від розвитку сервісного сектору.

Загалом, близько половини критеріїв категорії “Економічні показники” в тій чи іншій мірі залежать від рівня розвитку та функціонування сервісного сектору, а отже вплив сфери послуг на загальну оцінку національної економіки за даним критерієм є значним.

Категорія “Ефективність уряду” включає 72 критерії оцінки, розділені на 5 груп: “Державні фінанси” (“Public Finance”), “Податкова політика” (“Tax Policy”), “Інституційна основа” (“Institutional Framework”), “Підприємницьке законодавство” (“Business Legislation”), “Соціальна структура” (“Societal Framework”). Більшість критеріїв даної категорії характеризують ефективність функціонування різних елементів державного апарату (фінансових органів, податкових органів, правоохоронних органів тощо), а також особливості соціальної політики, економічної політики та бізнес культури. Рівень розвитку сфери послуг частково впливає на окремі показники даної категорії, такі як рівень профіциту чи дефіциту державного бюджету (у вартісному та відсотковому вираженні), рівень податкових надходжень, щільність нового бізнесу та відкриття фірм. Загалом, сфера послуг чинить мінімальний вплив на критерії даної групи та майже не впливає на формування рейтингу національної економіки за даною категорією.

До категорії “Ефективність бізнесу” входять 74 критерії, віднесені до 5 груп: “Продуктивність і ефективність” (“Productivity & Efficiency”), “Ринок праці” (“Labor Market”), “Фінанси” (“Finance”), “Практики менеджменту” (“Management Practices”), “Ставлення та цінності” (“Attitudes and Values”).

Група “Продуктивність і ефективність” включає 10 показників, які відображають рівень продуктивності економіки країни: ріст продуктивності; продуктивність за секторами економіки; кількість корпорацій, малих і середніх підприємств; використання електронних технологій та інструментів. Продуктивність сфери послуг цілком залежить від рівня розвитку третинного сектору економіки. Сектор обслуговування також частково впливає майже на всі

критерії окрім специфічних, таких як продуктивність промисловості та продуктивність сільського господарства.

Група критеріїв “Ринок праці” складається з 24 показників, які характеризують ефективність та специфіку функціонування ринку праці. Критерії даної групи слабо залежать від рівня розвитку сектору обслуговування. Сфера послуг впливає лише на показники рівня виплат та оплати праці у сфері послуг.

Група “Фінанси” включає 19 показників, які відображають стан діяльності фінансового ринку: рівень доступу до фінансових послуг, активи банківського сектору, ринок цінних паперів, кількість Initial public offerings (IPO), кредити та венчурний капітал тощо. Від діяльності сфери послуг безпосередньо залежить майже половина критеріїв, ще третина - частково (показники діяльності фондового ринку). Не залежать від стану сервісного сектору показники рівня розвитку банківського законодавства, прав акціонерів та корпоративної заборгованості.

Група критеріїв “Практики менеджменту” включає критерії, що характеризують системи управління вітчизняних підприємств. Це показники гнучкості (жвавості) компаній, соціальної відповідальності, структури менеджменту, уміння використовувати можливості та ліквідовувати загрози тощо. Сервісний сектор фактично не впливає на формування даних критеріїв.

Група “Ставлення та цінності” включає оцінки, здобуті внаслідок проведення опитувань, які стосуються корпоративної культури підприємств. Вплив сектору обслуговування на дану групу мінімальний.

В цілому, близько 40% всіх показників категорії “Ефективність бізнесу” перебувають в залежності від рівня розвитку третинного сектору національної економіки. Отже вплив сфери послуг на оцінку національної економіки за даною категорією є значним, але не визначальним.

Останньою категорією є “Інфраструктура” – найбільша з 4, яка включає 106 показників та 5 груп: “Базова інфраструктура” (“Basic Infrastructure”), “Технологічна інфраструктура” (“Technological Infrastructure”), “Інфраструктура науки” (“Scientific Infrastructure”), “Охорона здоров’я та навколишнє середовище” (“Health and Environment”), “Освіта” (“Education”).

Група критеріїв “Базова інфраструктура” включає 20 показників, які характеризують площу країни, водні ресурси, розмір ринку (населення), щільність доріг та колій, повітряні перевезення, енергетична інфраструктура тощо. Сфера послуг впливає на показники, пов’язані з діяльністю сектору транспортних послуг – кількість пасажирських повітряних перевезень, якість повітряних перевезень, щільність доріг та щільність колій.

Група “Технологічна інфраструктура” налічує 17 показників. Критерії даної групи характеризують рівень технологічного розвитку, застосування новітніх технологій, покриття та забезпечення населення зв’язком та Інтернетом, рівень експорту інформаційних послуг. Більшість показників пов’язана з функціонуванням ринку інформаційних послуг в тій чи іншій мірі.

Критерії групи “Інфраструктура науки” характеризують діяльність дослідних установ, рівень патентувань та трансферу технологій. З 22 показників майже половина частково залежать від діяльності сфери послуг в цілому (критерії витрат на дослідження та кількість дослідного персоналу), 4 – від діяльності сектору освітніх послуг (кількість випускників з освітою в відповідній галузі, кількість публікацій авторів, наявність Нобелівських премій та кількість премій на мільйон населення), 5 – від рівня розвитку послуг, пов’язаних з інтелектуальною власністю.

Група критеріїв “Охорона здоров’я та навколишнє середовище” включає 28 показників, які характеризують стан та ефективність функціонування системи охорони здоров’я та рівень захисту навколишнього середовища (витрати на охорону здоров’я, рівень шкідливих викидів, відновлювальна енергетика тощо). З усіх критеріїв з функціонуванням ринку медичних послуг пов’язані лише показники розвитку інфраструктури системи охорони здоров’я, витрат на медичні послуги та рівня медичної допомоги.

Група “Освіта” містить 19 критеріїв, частина з яких пов’язана з ефективністю функціонування сфери освітніх послуг. Це показники витрат на освіту, рівня загальної та спеціалізованої освіти, рівень розвитку вищої освіти, рівень досягнень в вищій школі, мобільність студентів тощо.

Загалом, зі 106 показників категорії “Інфраструктура” близько половини з них в тій чи іншій мірі залежать від рівня розвитку сервісного сектору. Таким чином можна стверджувати, що вплив сектору обслуговування на оцінку конкурентоспроможності національної економіки за даною категорією та формування позиції країни в рейтингу є значним та визначальним.

Для оцінки залежності впливу розвитку сфери послуг на позицію України в рейтингу IMD розрахуємо коефіцієнти рангової кореляції Спірмена та Кендалла. Враховуючи наявність однакових значень (а отже і однакових рангів), коефіцієнт Спірмена розраховуватиметься за формулою [171, с. 163]:

$$\rho = 1 - \frac{6 \cdot (\sum d^2 + T_x + T_y)}{n \cdot (n^2 - 1)}, \quad (2.11)$$

де n – кількість ознак, d – різниця рангів факторної та результативної ознаки, T_x та T_y – поправки на однакові ранги, що розраховуються за формулами:

$$T_x = \frac{\sum (t_x^3 - t_x)}{12}, \quad (2.12)$$

$$T_y = \frac{\sum (t_y^3 - t_y)}{12}, \quad (2.13)$$

де t_x та t_y – кількість однакових рангів у розподілі x та y відповідно.

Коефіцієнт Кендалла, враховуючи наявність однакових рангів розраховуватиметься за формулою [171, с. 163]:

$$\tau = \frac{S}{\sqrt{[0,5 \cdot n \cdot (n-1) - T_x] \cdot [0,5 \cdot n \cdot (n-1) - T_y]}}, \quad (2.14)$$

де $S = \sum R_i - \sum R'_i$, R_i – числа рангу R_y , які нижче даного рядка але вищого рангу; R'_i – числа рангу R_y , які нижче даного рядка але нижчого рангу; T_x та T_y – поправки на однакові ранги, що розраховуються за формулами:

$$T_x = 0,5 * \sum x * (x - 1), \quad (2.15)$$

$$T_y = 0,5 * \sum y * (y - 1), \quad (2.16)$$

де x та y – число однакових рангів у групах змінних x та y .

Обидва коефіцієнти знаходяться в межах $[-1;1]$, від'ємне значення свідчить про наявність оберненого зв'язку, додатне значення вказуватиме на прямий зв'язок між факторною та результативною ознакою. Чим ближче значення коефіцієнтів до $|1|$ тим сильнішим вважається зв'язок між ознаками.

В якості факторних ознак для розрахунків коефіцієнтів використано частку послуг в структурі ВВП України (x_1) та експорт послуг України (x_2), результативна ознака: позиція України в рейтингу СРК IMD (y).

Вхідні дані та розрахунки залежності частки послуг в структурі ВВП України (x_1) та позиції України в рейтингу СРК IMD наведені в табл. 2.8.

Таблиця 2.8 - Вхідні дані та результати оцінки рівня впливу частки послуг в структурі ВВП України (x_1) на позиції України в рейтингу СРК IMD (y)

Рік	Частка послуг в структурі ВВП, % (x_1)	Позиція в рейтингу СРК (y)	Ранг ознаки		d^2	Впорядковані ранги		Підрахунок балів	
			x_1	y		x_1	y	R_i	R'_i
2010	58,36	57	3	5,5	6,25	1	11,5	0	10
2011	56,09	57	7	5,5	2,25	2	8	3	7
2012	56,78	56	5	7	4	3	5,5	4	4
2013	58,68	49	1	11,5	110,25	4	9,5	1	6
2014	56,48	49	6	11,5	30,25	5	7	2	5
2015	53,13	60	10	1,5	72,25	6	11,5	0	6
2016	51,90	59	12	3,5	72,25	7	5,5	1	4
2017	53,12	60	11	1,5	90,25	8	9,5	0	4
2018	53,61	59	9	3,5	30,25	9	3,5	0	2
2019	57,19	54	4	9,5	30,25	10	1,5	1	0
2020	58,62	55	2	8	36	11	1,5	1	0
2021	54,66	54	8	9,5	2,25	12	3,5		
Сума	668,63	669			486,5			13	48
ρ	-0,71								
τ	-0,55								

Джерело: розраховано автором на основі [100, 101, 170]

Аналогічно розраховуємо коефіцієнти для оцінки залежності позиції України в рейтингу СРК IMD (y) від експорту послуг України (x_2) (табл. 2.9). Оскільки результативна ознака для розрахунків одна, то розраховані раніше значення поправок правдиві для даної оцінки.

Таблиця 2.9 - Вхідні дані та результати оцінки рівня впливу обсягів експорту послуг України (x_2) на позиції України в рейтингу СРК IMD (y)

Рік	Експорт послуг, млн грн. (x_2)	Позиція в рейтингу СРК (y)	Ранг ознаки		d^2	Впорядковані ранги		Підрахунок балів	
			x_2	y		x_2	y	R_i	R'_i
2010	18 327	57	5	5,5	0,25	1	11,5	0	10
2011	21 269	57	3	5,5	6,25	2	7	4	6
2012	22 089	56	2	7	25	3	5,5	4	4
2013	22 613	49	1	11,5	110,25	4	9,5	1	6
2014	14 884	49	9	11,5	6,25	5	5,5	3	4
2015	12 442	60	12	1,5	110,25	6	9,5	1	5
2016	12 448	59	11	3,5	56,25	7	3,5	2	2
2017	14 243	60	10	1,5	72,25	8	8	1	3
2018	15 836	59	7	3,5	12,25	9	11,5	0	3
2019	17 465	54	6	9,5	12,25	10	1,5	0	2
2020	15 564	55	8	8	0	11	3,5	0	1
2021	18 391	54	4	9,5	30,25	12	1,5		
Сума	205571	669			441,5			16	46
ρ	-0,55								
τ	-0,47								

Джерело: розраховано автором на основі [100, 108]

Отримані коефіцієнти Спірмена та Кендалла свідчать про наявність сильного оберненого зв'язку між часткою послуг в структурі ВВП України та позицією країни в СРК IMD (чим вище частка, тим ближче місце України до першого в рейтингу), а також про існування середнього оберненого зв'язку між обсягами експорту послуг та місцем країни в рейтингу (чим більше обсяги експорту, тим позиція України ближче в рейтингу до 1-го місця).

Таким чином, виходячи із наведених вище даних, можна стверджувати, що рівень конкурентоспроможності та місце в рейтингу конкурентоспроможності національної економіки розрахованому за методикою IMD в значній мірі визначається рівнем розвитку сфери послуг.

Отже рівень розвитку сфери послуг безпосередньо впливає на оцінку конкурентоспроможності за найпоширенішими методиками Всесвітнього економічного форуму та Міжнародного інституту розвитку менеджменту. Близько половини використовуваних критеріїв оцінки за даними методами в тій чи іншій мірі залежать від рівня розвитку третинного сектору національної економіки. Встановлені факти вказують на необхідність забезпечення стабільного розвитку сервісного сектора як фактору посилення конкурентних позицій національної економіки в сучасній міжнародній економічній системі, основою якої є ГПП.

Висновки до розділу 2

1. Сфера послуг є значним сектором економіки України, в якому виробляється більше половини ВВП країни. Обсяги виробництва та реалізації послуг демонструють зростання, що свідчить про можливість подальшого зростання частки послуг в структурі ВВП. Сфері послуг України притаманна певна нерівномірність розвитку, де половина всіх вироблених послуг припадає на послуги торгівлі, послуги транспорту та послуги, пов'язані з операціями з нерухомістю. Також спостерігались низькі обсяги виробництва та реалізації послуг охорони здоров'я, мистецтва та спорту, фінансових послуг. Основна маса послуг виробляється в найбільших містах країни. Дані тенденції свідчать про необхідність стимулювання розвитку недостатньо розвинутих галузей сфери послуг при підтримці розвинутих послуг торгівлі, транспорту та операцій з нерухомістю.

2. Сфера послуг сприяє поглибленню залучення України до системи ГПП. В структурі міжнародної торгівлі України торгівля послугами займає близько 30%. Обсяги експорту та імпорту послуг за досліджуваний період демонстрували здебільшого зростання, однак в 2020 та 2022 роках відбувалось істотне падіння обсягів міжнародної торгівлі послугами. Сальдо торгівлі послугами було позитивним до 2022 року, коли Україна мала пасивний торгівельний баланс. Основним торговим партнером України в торгівлі послугами є країни Європи. Значні обсяги експорту послуг також припадали на країни Азії та Америки. Наявні

тенденції географічної структури свідчать про поглиблену співпрацю між Україною та ЄС в сфері торгівлі послугами, що значною мірою зумовлено переорієнтацією торгівельних потоків України. В майбутньому очікується збереження тенденції до подальшого поглиблення торгівлі послугами з країнами Європи, Америки та Азії на фоні подальшого скорочення торгівлі з країнами СНД.

3. В структурі експорту послуг України більше 80% припадало на транспортні, інформаційні, ділові послуги та послуги з переробки матеріальних ресурсів. Разом з тим для України характерні низькі обсяги експорту фінансових, страхових, державних, рекреаційних послуг та послуг, пов'язаних з роялті. В 2017-2021 роках Україна мала порівняльні переваги в торгівлі транспортними, ІКТ та переробними послугами, що і зумовлює значні обсяги торгівлі ними.

4. Найбільше інвестицій надходило до сфери торгівлі, ремонту та технічного обслуговування. Істотні інвестиції були направлені в сектори фінансових та страхових послуг, а також послуг, пов'язаних з нерухомим майном. Найменше коштів вкладалось в сфери освіти, культури та охорони здоров'я. Капітальні вкладення в транспортні послуги були на рівні 4% від загальної суми інвестицій, чого, однак, було недостатньо для стимулювання активного розвитку даної сфери. Інвестиції в ІКТ послуги складали близько 6% всіх прямих інвестицій та в середньому демонстрували скорочення за досліджуваний період.

5. Транспортні послуги займають значну частку в структурі сфери послуг України. В ній задіяна значна частка трудових ресурсів, виробляється суттєва частина ВВП країни. Основна маса підприємств сектору здійснювали перевезення автомобільним транспортом та надавали допоміжні транспортні послуги, включаючи експедиторські послуги. В експорті транспортних послуг України переважають послуги трубопровідного транспорту, що пов'язано з транзитним положенням країни та використанням української ГТС та НТС для транспортування енергоносіїв з країн Азії до країн Європи. Однак, перевезення трубопровідним транспортом суттєво скоротились в останні роки через запуск нових газопроводів в обхід України та курс країн ЄС на відмову від російських енергоносіїв. В 2017-2021 роках активно зростали обсяги експорту послуг

повітряного та морського транспорту, які істотно скоротились в 2022 році внаслідок воєнних дій. Торгівля послугами автомобільного транспорту зростала протягом всього досліджуваного періоду, автомобільні послуги можуть стати основою експорту транспортних послуг України за умови подальшого скорочення транзиту енергоносіїв та блокування повітряного і морського транспорту.

6. Дослідження іноземного досвіду розвитку сфери транспортних послуг показав, що провідні країни світу стимулювали зростання галузі завдяки створенню необхідного бізнес-середовища, надання пільг та фінансової підтримки, стимулювання інновацій та розвитку людського потенціалу. Розвиток сфери транспортних послуг Литви та Азербайджану був зумовлений відновленням та розбудовою існуючої інфраструктури, долученням до міжнародних транспортних коридорів, створенням передумов для залучення інвестицій. Перспективною для запозичення є практика використання кооперації державного і приватного секторів для розбудови та управління транспортним сектором в Японії.

7. Встановлено, що конкурентні позиції країни в Рейтингах глобальної конкурентоспроможності, які щороку складаються WEF та IMD, формуються під впливом сервісного сектору. Незважаючи на це значення індексу WEF слабо залежить від частки послуг в ВВП, що пояснюється переважно непрямим впливом сфери послуг на формування оціночних показників. Експорт послуг не впливає на значення індексу, що пов'язано з мінімальним врахуванням зовнішньоекономічної діяльності при формуванні індексу. В зв'язку з цим запропоновано додати до індексу WEF додатковий 13 критерій, що відображатиме рівень розвитку зовнішньоекономічної діяльності та залучення країни до ГПП. Встановлено, що існує сильна залежність між місцем країни в рейтингу конкурентоспроможності IMD та станом розвитку сектору обслуговування, а також середня залежність між рейтингом країни та станом міжнародної торгівлі послугами. Наведені факти свідчать про суттєвий рівень залежності конкурентоспроможності національної економіки на сучасному етапі від рівня розвитку третинного сектору економіки.

РОЗДІЛ 3

МЕТОДИЧНІ ЗАСАДИ РОЗВИТКУ СФЕРИ ПОСЛУГ ЯК ФАКТОРУ ПОКРАЩЕННЯ КОНКУРЕНТНИХ ПОЗИЦІЙ УКРАЇНИ В СИСТЕМІ ГЛОБАЛЬНОГО ПОДІЛУ ПРАЦІ

3.1. Фактори впливу на функціонування сфери послуг України

Сфера послуг є значним сектором економіки України, в якому створюється більше 50% українського ВВП. На сектор обслуговування також припадає істотна частина зовнішньої торгівлі України. Розвитку сфери послуг сприяла наявність кваліфікованих людських ресурсів в Україні, а зростання міжнародної торгівлі послугами значною мірою обумовлюється специфічним та вигідним геоекономічним положення України між країнами Азії та Європи. Однак потенціал сфери послуг та міжнародної торгівлі послугами не використовується в повному обсязі, що пов'язано з негативним впливом низки факторів на функціонування сектору.

Фактори, які впливають на функціонування сервісного сфери України, можна розділити на 6 груп (рис. 3.1):

1. Економічні – фактори, пов'язані безпосередньо з економічною активністю та станом розвитку національної економіки;
2. Соціальні – фактори, які виникають внаслідок функціонування соціального середовища та стану природного середовища;
3. Політико-правові – фактори, пов'язані з особливостями політичної системи та існуючою законодавчою базою;
4. Технологічні та інноваційні – фактори, обумовлені впливом науково-технічного прогресу та інноваційної активності;
5. Зовнішньоекономічні – фактори, зумовлені особливостями залучення країни в світову економіку та глобалізаційними процесами. Враховуючи зростаючий вплив глобалізації на національну економіку, дані фактори було виділено в окрему групу;

6. Непередбачувані фактори – фактори, які важко передбачити та які чинять суттєвий негативний вплив на функціонування національної економіки держави в цілому.

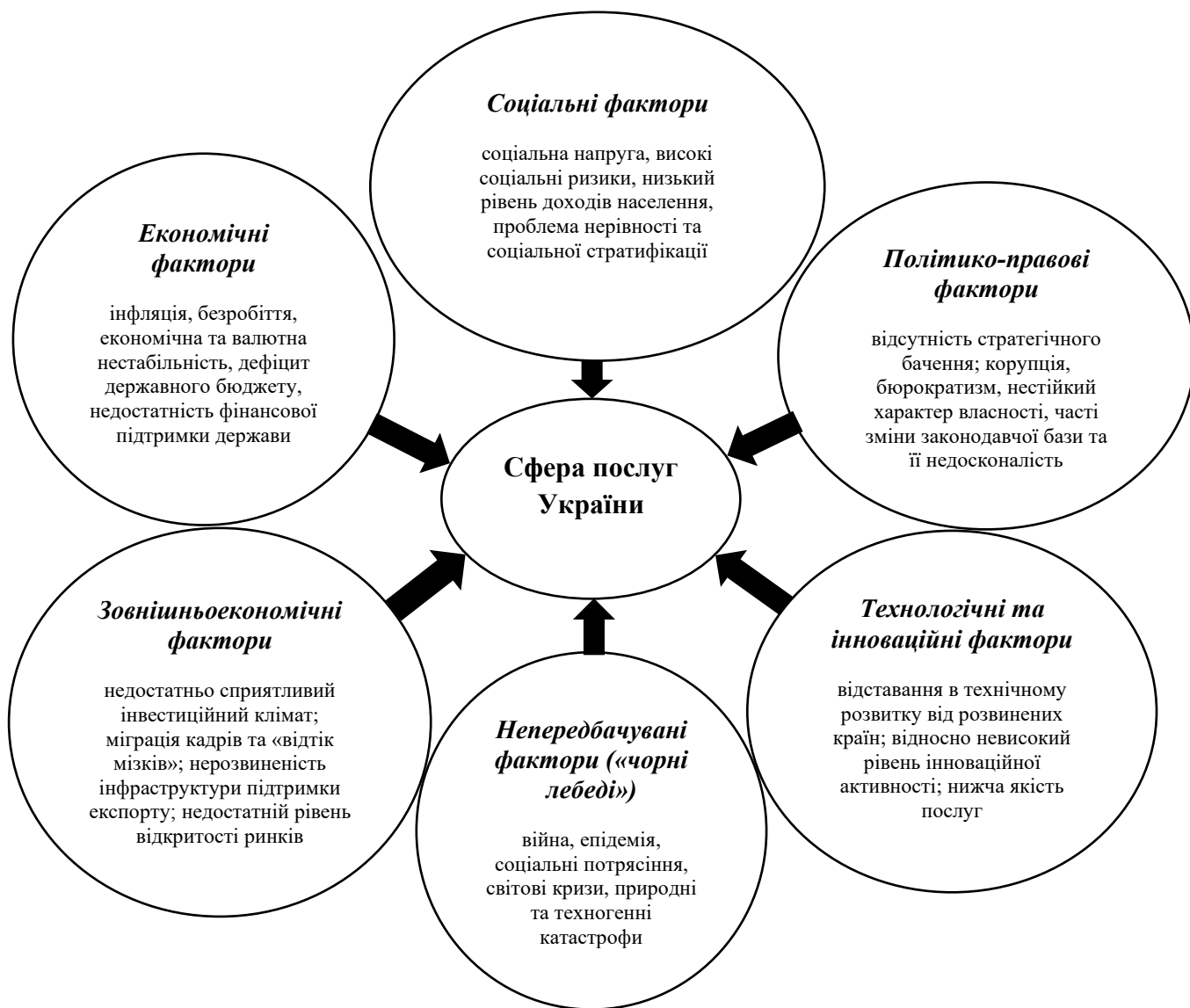


Рисунок 3.1 – Основні фактори негативного впливу на функціонування сфери послуг України

Джерело: розроблено автором

Для емпіричного підтвердження існування прямого двостороннього зв'язку між окремими групами факторів та станом розвитку сфери послуг, а також визначення сили впливу факторів на сферу побудовано багатофакторні регресійні моделі для кожної групи факторів. В якості результативної ознаки для рівняння

обрано ВВП, вироблене в сфері послуг, на 1 робітника сервісного сектору України, розраховане в цінах 2016 року, оскільки даний показник значною мірою характеризує результативність функціонування сфери обслуговування та відображає його роль в формуванні національного доходу.

До економічних факторів входять ті, що характеризують стан та особливості функціонування національної економіки країни, внутрішніх ринків та фінансової системи. Для репрезентації даної групи факторів в оцінці було відібрано 6 показників, що найбільш повно характеризують економічне середовище країни: індекс споживчих цін (інфляції), кількість діючих суб'єктів господарювання, обсяги виробництва продукції агропромисловим та промисловим секторами, рівень безробіття в країні, сальдо державного бюджету країни. Основні показники, що характеризують економічне середовище в Україні наведено в табл. Є.1.

Кореляційна матриця зв'язку обраних економічних показників та результативної ознаки наведено в табл.Ж.1. Розрахунки проводилися за допомогою функціоналу табличного процесору Microsoft Excel. Дані розрахунки показали наявність сильної прямої кореляції між виробленим ВВП на 1 робітника в сфері послуг та обсягами виробництва продукції в сільському господарстві та промисловості, а також достатньо сильної кореляції між результативною ознакою та кількістю діючих суб'єктів господарювання. Встановлено також наявність середньої прямої залежності між виробленим ВВП 1 працівником сфери послуг та рівнем безробіття, середньої негативної залежності від індексу споживчих цін та слабкий вплив сальдо державного бюджету на результативну ознаку.

Враховуючи відносно невисоку силу зв'язку результативної ознаки з індексом споживчих цін, рівнем безробіття та сальдо державного бюджету, дані показники не враховуватимуться при здійсненні регресійного аналізу. Кореляційна матриця також дозволила встановити наявність сильної кореляції між випуском сільськогосподарської продукції та випуском промислової продукції, тому, для усунення мультиколінеарності при розробці моделі показник випуску сільськогосподарської продукції не буде враховуватися.

За допомогою табличного редактору Excel було складено наступне рівняння регресії:

$$GDPE = 74,849 + 0,013AE + 0,01IP \quad (3.1)$$

де GDPE - ВВП, вироблене в сфері послуг, на 1 робітника сервісного сектору України, тис. грн.; AE – кількість діючих суб'єктів господарювання, тис. одиниць; IP - випуск промислових товарів, млрд грн.

Адекватність та достовірність моделі підтверджується коефіцієнтом множинної кореляції ($R=0,874$), стандартною похибкою регресії ($S=6,93$), коефіцієнтом детермінації ($R^2=0,765$), скоригованим коефіцієнтом детермінації ($R^2_{adj}=0,697$), р-критерію ($p=0,006$), F-критерію Фішера ($F=11,38 > F_{кр}=4,7374$). Отриманні дані свідчать, що обсяги зміни виробленого ВВП на 1 працівника в сфері послуг на 87% можна пояснити зміною економічних факторів.

Економічні фактори істотно впливають на ефективність функціонування сфери послуг. Основними факторами економічного характеру, які негативно впливають на третинний сектор економіки, є фактор інфляції, фактор безробіття, фактор економічної та валютної нестабільності в країні. Значний негативний вплив на сферу послуг чинить також фактор фінансової підтримки держави – державна підтримка малого бізнесу, котрий є основним виробником послуг, є недостатньою, що не дозволяє забезпечити стійке довготривале зростання сектору. Згідно даних Міністерства фінансів України, в 2022 році було видано кредитів за пільговою програмою “Доступні кредити 5-7-9%” на суму 72,24 млрд. гривень (в 2022 році програму було розширено також на середні та великі підприємства) [176]. Відповідно даних Міністерства економіки, у 2022 році загалом було видано мікрогрантів на 777 млн гривень [177]. Однак дані суми не в змозі повністю покрити фінансові потреби суб'єктів малого підприємництва.

Соціальні фактори включають показники, що характеризують стан доходів та соціального забезпечення населення, а також особливості змін природного середовища в країні. Оскільки стан навколишнього середовища істотно впливає на

якість життя населення і чинить безпосередній вплив на соціальну сферу, в межах даного дослідження екологічні фактори були об'єднані з соціальними в одну групу. Соціальні фактори в даній роботі репрезентовані 6 показниками: доходами населення, мінімальною заробітною платою, прожитковим мінімумом, часткою витрат держави на освіту в структурі сукупних витрат, скоригованим на нерівність індексом людського розвитку та індексом ефективності зміни клімату. Скоригований на нерівність індекс людського розвитку (IHDI) формується на основі даних про очікувану тривалість життя, очікувану та середню тривалість шкільного навчання, валовий національний дохід на душу населення, коефіцієнт нерівності, розподіл доходу між 40% найбіднішого та 10% найбагатшого населення [181]. Даний індекс було обрано через охоплення ним характеристик соціального середовища, які не відображаються іншими обраними для аналізу показниками. Індекс ефективності зміни клімату (CCPI) розроблений та розраховується щороку німецькою екологічною організацією Germanwatch. Індекс формується на основі показників викиду парникових газів, використання відновлювальної енергетики, кліматичної політики [184]. Даний Індекс було обрано через охоплення ним основних показників оцінки екологічної ситуації та діяльності держави в сфері захисту навколишнього середовища і відповідального природокористування.

Основні показники, що характеризують соціальне та екологічне середовище в Україні наведено в табл. Є.2. Показники рівня мінімальної заробітної плати та прожиткового мінімуму змінювались декілька разів на рік, тому для здійснення кореляційно-регресійного аналізу були розраховані середньорічні значення.

Кореляційна матриця зв'язку соціальних факторів з показником ВВП, виробленого на 1 робітника в сервісному секторі України наведена в табл. Ж.2. Відповідно до отриманих результатів, існує сильна пряма кореляція між виробленим ВВП на 1 працівника в сфері послуг та доходами населення, розміром мінімальної заробітної плати та прожитковим мінімумом. Водночас було встановлено наявність досить сильної прямої кореляції між результативною ознакою та індексом людського розвитку, а також середньої кореляції з часткою державних витрат на освіту та індексом ефективності зміни клімату. Отримані дані

дозволяють зробити висновок про наявність сильного впливу соціальних факторів на розвиток сфери послуг України.

Враховуючи недостатньо сильний кореляційний зв'язок, з подальших розрахунків виключаються показники державних витрат на освіту та індексу ефективності зміни клімату. Для уникнення мультиколінеарності, з подальших розрахунків виключається показник прожиткового мінімуму.

Розрахунки, здійснені на основі наведених вхідних даних дозволили отримати наступне рівняння регресії:

$$GDPE = -33,527 + 0,017IoP - 0,005MS + 172,24IHDI \quad (3.2)$$

де GDPE - ВВП, вироблене в сфері послуг, на 1 робітника сервісного сектору України, тис. грн.; IoP – доходи населення, млрд грн.; MS – мінімальна заробітна плата, грн.; IHDI – індекс людського розвитку, скоригований на нерівність.

Про адекватність моделі свідчать коефіцієнт множинної кореляції $R=0,946$, стандартна похибка регресії $S=4,99$, коефіцієнт детермінації $R^2=0,895$, скоригований коефіцієнт детермінації $R^2_{adj}=0,843$, р-критерій $p=0,002$, F-критерій Фішера $F=17,128 > F_{кр}=4,7571$).

Соціальні фактори, такі як соціальна нестабільність в країні, наявність соціальних ризиків та низький рівень доходів населення чинять негативний вплив на третинний сектор економіки України в цілому. Крім того, погіршення стану навколишнього природного середовища, проблеми з відходами та відповідальним природокористуванням погіршують умови життя населення, їх продуктивність, а отже негативно відображаються на ефективності діяльності сфери обслуговування.

Політико-правові фактори пов'язані з особливостями функціонування політичної системи держави та специфікою національної правової системи. Для оцінки політико-правового середовища використовуються індекси, які розраховуються на основі кількісних показників та експертної оцінки. Сукупність політико-правових факторів репрезентовано наступними показниками: індекс сприйняття корупції, індекс верховенства права, індекс політичної стабільності,

індекс демократії, індекс податкового тягаря та індекс ефективності уряду. Індeksi верховенства права, політичної стабільності та ефективності уряду розраховуються фахівцями Світового банку щорічно та характеризують різні аспекти функціонування правової системи та політичного режиму в країні [185-187]. Індекс сприйняття корупції розроблений міжнародною антикорупційною організацією Transparency International і розраховується виходячи з кількості зафіксованих випадків хабарництва, нецільового використання державних коштів, кумівства, надмірної бюрократизації в державному секторі, а також здатності держави забезпечувати доступ громадськості до інформації про діяльність уряду, здатності держави стримувати корупцію в державному секторі тощо [188]. Індекс демократії розроблений нефінансовою міжнародною правозахисною організацією Freedom House і формується для 29 країн від Центральної Європи до Центральної Азії шляхом дослідження національного та місцевого управління, виборчого процесу, незалежності ЗМІ, громадянського суспільства, незалежності судової системи [189]. Індекс податкового навантаження створений стратегічним дослідницьким інститутом The Heritage Foundation і є складовою частиною загального індексу економічної свободи, яка характеризує ефективність податкової системи держави та податкове навантаження [190]. Обрані показники досить повно характеризують особливості політико-правового середовища в країні.

Основні показники, що характеризують політико-правове середовище в Україні наведено в табл. Є.3.

Складена за результатами розрахунків кореляційна матриця наведена в табл. Ж.3. Кореляційний аналіз дозволив встановити наявність мінімального прямого кореляційного зв'язку між виробленим ВВП на 1 працівника в сфері послуг та індексом політичної стабільності, що дозволяє виключити його з подальших розрахунків. Водночас, зв'язок з іншими обраними для дослідження показниками, які характеризують вплив політико-правових факторів, є сильним або досить сильним, що свідчить про значний вплив зміни індексів на сферу послуг.

Кореляційна матриця дозволила встановити наявність кореляційного зв'язку між змінними, тому для уникнення мультиколінеарності в подальших розрахунках

не будуть використовуватися індекс сприйняття корупції, індекс демократії та індекс податкового тягаря.

В результаті проведених розрахунків було отримано наступне рівняння регресії:

$$GDPE = 245,58 + 137,787RoL + 36,408GEI \quad (3.3)$$

де GDPE - ВВП, вироблене в сфері послуг, на 1 робітника сервісного сектору України, тис. грн.; RoL – індекс верховенства права, GEI – індекс ефективності уряду.

Адекватність моделі підтверджують коефіцієнт множинної кореляції $R=0,931$, стандартна похибка регресії $S=5,2$, коефіцієнт детермінації $R^2=0,868$, скоригований коефіцієнт детермінації $R^2_{adj}=0,83$, р-критерій $p=0,001$, F-критерій Фішера $F=22,91 > F_{кр}=4,7374$.

Основним політико-правовим фактором, що негативно впливає на функціонування сфери послуг, є відсутність стратегічного бачення ролі сектору обслуговування в розвитку України, який проявляється в тому, що майбутнє України вбачається передусім в розвитку матеріальних сфер, частково або повністю ігнорується зростаюче значення третинного сектору економіки. Через це частково не використовуються наявні перспективи та потенціал розвитку різних секторів сфери послуг і, як наслідок, країна втрачає фінансові ресурси, а її позиції в системі ГПП залишаються низькими [191, с. 48]. Іншими значними політико-правовими факторами, що негативно впливають на сервісний сектор є корупція, бюрократизм, нестійкий характер власності, часті зміни законодавчої бази.

Технологічні та інноваційні фактори характеризують рівень технологічного розвитку та матеріального забезпечення сфери послуг. Дані фактори в межах даного дослідження репрезентовані наступними показниками: індекс інноваційності, витрати на дослідження та розробки, обсяги високотехнологічного експорту, частка інформаційних технологій в експорті, кількість поданих патентних заявок. Індекс інноваційності (GII) розроблений Всесвітньою

організацією інтелектуальної власності, формується на основі оцінки показників інституційного забезпечення інноваційної діяльності, людського капіталу та досліджень, технологічної інфраструктури, досвідченості ринку та бізнесу, творчих результатів, а також результатів використання знань і технологій [192].

Основні показники, що характеризують технологічне та інноваційне середовище наведено в табл. Є.4.

Кореляційна матриця зв'язку виробленого ВВП на 1 робітника в сфері послуг та технологічних показників наведена в табл. Ж.4. Кореляційний аналіз показав наявність слабого прямого зв'язку між виробленим ВВП на 1 працівника в сфері послуг та індексом інноваційності. З іншими показниками наявні сильна чи досить сильна зворотна кореляція.

Для уникнення мультиколінеарності, в подальших розрахунках не враховуватимуться показники обсягів високотехнологічного експорту та кількості поданих патентних заявок резидентів.

Отримані результати розрахунків дозволяють сформулювати рівняння регресії:

$$GDPE = 180,341 - 50,569R\&DE - 34,864ITE \quad (3.4)$$

де GDPE - ВВП, вироблене в сфері послуг, на 1 робітника сервісного сектору України, тис. грн.; R&DE – витрати на дослідження та розробки, % від ВВП; ITE – частка інформаційних технологій в експорті, % сукупного експорту.

Достовірність моделі підтверджується наступними показниками: коефіцієнт множинної кореляції $R=0,855$, стандартна похибка регресії $S=7,4$, коефіцієнт детермінації $R^2=0,732$, скоригований коефіцієнт детермінації $R^2_{adj}=0,655$, р-критерій $p=0,01$, F-критерій Фішера $F=9,557 > F_{кр}=4,7374$.

Україна перебуває між третім та четвертим технологічним укладами, що свідчить про значне відставання країни в технічному розвитку від розвинених країн та зумовлює меншу конкурентоспроможність українських послуг. Технологічна відсталість та відносно невисокий рівень інноваційної активності зумовлюють нижчу у порівнянні з конкурентами якість частини українських послуг. Крім того,

серед частини іноземних та вітчизняних споживачів існує упередження, що українські послуги мають гіршу якість ніж аналоги. Однією з основних причин цього є низькі темпи переходу на європейські та міжнародні стандарти якості. Згідно даних Моніторингової програми «Пульс угоди» Євроінтеграційного порталу, станом на 2022 рік Україна частково прийняла європейські стандарти (EN) як національні зі скасуванням конфліктних національних стандартів, привела у відповідність з нормами та вимоги ЄС телекомунікаційне обладнання, медичні вироби, вимоги до безпеки машин тощо. Водночас, Україна досі не адаптувала до європейських норм стандарти побудови інфраструктури, вимоги до споруд та будівництва тощо [197]. В грудні 2022 року Національним органом стандартизації України (ДП «УкрНДНЦ») було прийнято 20268 європейських нормативних документів CEN/CENELEC як національні нормативні документи методом підтвердження з набуттям чинності з 31 грудня 2023 року [198].

В умовах посилення глобалізації та поглиблення економічних взаємозв'язків, виникає необхідність виокремлення зовнішньоекономічних факторів впливу на сферу послуг в окрему групу. Показниками, що характеризують вплив даних факторів є: сукупний експорт, сукупний імпорт, сальдо прямих та портфельних інвестицій, сальдо трудової міграції, а також рівень міжнародних резервів країни.

Основні показники, що характеризують зовнішньоекономічне середовище в Україні наведено в табл. Є.5.

На основі вхідних даних було складено кореляційну матрицю (таблиця Ж.5). Встановлено наявність сильної прямої кореляції між виробництвом ВВП на 1 працівника в сфері послуг та обсягами міжнародних резервів країни. Слабким та позитивним є вплив експорту, сальдо портфельних інвестицій та трудової міграції. Кореляція між виробництвом ВВП на 1 працівника в сфері послуг та імпортом, а також сальдо прямих інвестицій є негативною та низькою. Показники зі слабкою кореляцією в регресійному аналізі враховуватися не будуть.

Проведені розрахунки дозволяють сформулювати наступне регресійне рівняння:

$$GDPE = 95,526 + 1,318IR \quad (3.5)$$

де $GDPE$ - ВВП, вироблене в сфері послуг, на 1 робітника сервісного сектору України, тис. грн.; IR – міжнародні резерви країни, млрд дол.

Модель є адекватною, адже коефіцієнт множинної кореляції $R=0,756$, стандартна похибка регресії $S=8,751$, коефіцієнт детермінації $R^2=0,572$, скоригований коефіцієнт детермінації $R^2_{adj}=0,518$, p -критерій $p=0,011$, F -критерій Фішера $F=10,673 > F_{кр}=5,3177$.

Експортна орієнтація сфери послуг України залишається доволі низькою. Українському ринку послуг притаманний недостатній рівень залучення іноземних інвестицій, через економічну та політичну нестабільність та низький рівень довіри іноземних інвесторів. В Україні нерозвинена ринкова інфраструктура підтримки експорту: відсутні надійні та ефективні системи фінансування та страхування експорту. Ще однією значною проблемою є міграція висококваліфікованих спеціалістів та «відтік мізків». Ринки послуг характеризуються недостатнім рівнем лібералізації та відкритості – частина ринків послуг обмежені в доступі для іноземців. Крім того, значною проблемою є неспроможність сфери послуг швидко адаптуватися до змін кон'юнктури міжнародних ринків та тенденцій в ГПП.

Узагальнені результати регресійного аналізу наведені в табл. 3.1.

Додатково варто виділити непередбачувані фактори або так звані «чорні лебеді», як їх визначив Нассім Ніколас Талеб (війни, епідемії, соціальні потрясіння тощо) [201]. Вплив даних факторів зумовлює виникнення значних негативних наслідків для третинного сектору економіки України. Як показав проведений в розділі 2 аналіз, саме в роки, коли відбувалися непередбачувані події, відбувалось істотне скорочення ефективності функціонування сервісного сектору. Водночас варто зазначити, що вплив даних факторів здебільшого має короткотривалий ефект завдяки здатності національної економіки адаптуватися до змін. Передбачити виникнення даних факторів досить важко тому при розвитку сфери послуг доцільно прагнути до забезпечення її стійкості і водночас гнучкості.

Таблиця 3.1 – Результати регресійного аналізу впливу груп факторів на показник ВВП виробленого на 1 працівника в сфері послуг

Група факторів	Рівняння регресії	R	R ²	Перевірка істотності зв'язку (критерій Фішера), $F > F_{кр}$
Економічні	$GDPE = 74,849 + 0,013AE + 0,01IP$	0,874	0,765	$F=11,38$ $F_{кр}=4,7374$
Соціальні	$GDPE = -33,527 + 0,017IoP - 0,005MS + 172,24IHDI$	0,946	0,895	$F=17,128$ $F_{кр}=4,7571$
Політико-правові	$GDPE = 245,58 + 137,787RoL + 36,408GEI$	0,931	0,868	$F=22,91$ $F_{кр}=4,7374$
Технологічні та інноваційні	$GDPE = 180,341 - 50,569R\&DE - 34,864ITE$	0,855	0,732	$F=9,557$ $F_{кр}=4,7374$
Зовнішньо-економічні	$GDPE = 95,526 + 1,318IR$	0,756	0,572	$F=10,673$ $F_{кр}=5,3177$

Джерело: розраховано автором

Негативний вплив всіх зазначених груп факторів проявляється також в окремих секторах сфери послуг. Дані прояви є специфічними для кожного сектору, однак деяким видам послуг притаманні однакові недоліки (табл. 3.2).

Таблиця 3.2 – Прояви негативного впливу факторів на сектори сфери послуг України

Сектор	Негативні прояви
1	2
Транспортні послуги	зношення рухомого складу та інфраструктури; відсутність реконструкції та ремонту; низький рівень застосування ДПП; відсутність системи безпеки та контролю роботи транспорту; неспроможність адаптуватися до зміни кон'юнктури світового ринку; низький рівень розвитку інфраструктури кордону; недостатньо гнучка тарифна політика; низький рівень впровадження технологій та реалізації інноваційної політики
Інформаційні послуги	низький рівень підготовки фахівців; проблемне впровадження е-урядування; відсутність електронної бази даних суб'єктів та проектів на ринку ІТ; слабка державна підтримка інвестиційних проектів; низький рівень використання ІТ населенням та бізнесом; міграція кваліфікованих спеціалістів за кордон та перенесення бізнесу
Фінансові послуги	відсутність стратегій розвитку; недостатня ефективність державного регулювання; нерозвиненість інфраструктури ринку; низький рівень професійної підготовки працівників небанківських фінансових установ; великий ризик для інвесторів та позичальників; недовіра до небанківських фінансових установ; низький рівень поінформованості щодо надійності фінансових посередників; низький рівень капіталізації ринку небанківських послуг

Продовження таблиці 3.2

1	2
Туристичні та рекреаційні послуги	відсутність розгалуженої системи інформаційного забезпечення; застаріла матеріально-технічна база і інфраструктура ринку; продаж або передача в оренду туристичних земель та забудова прибережної території; зниження якості готельних та лікувально-оздоровчих послуг; підвищення вартості готельних та рекреаційних послуг
Освітні послуги	значна кількість ВНЗ; зростанням чисельності випускників незатребуваних професій; зниження якісних чинників роботи ВНЗ; комерціалізація освітньої діяльності; масовість освіти поряд з погіршенням структури зайнятості; відтік кадрів з навчальних закладів; старіння матеріально-технічної бази; зростаюча конкуренція ВНЗ; недосконалість цінової політики
Медичні послуги	високі вхідні бар'єри; високий рівень початкових інвестицій; низька купівельна спроможність населення; дефіцит кваліфікованих медичних кадрів; високий рівень державного регулювання та централізовані механізми ціноутворення; недостатня кількість єдиних стандартів медичних процедур; дискримінація по відношенню до хворих окремих соціальних груп
Послуги переробки	втрата виробничих потужностей через військові дії; відсутність стратегії розвитку комплексу та слабка державна підтримка; недосконалість державного регулювання толінгових операцій та відсутність заходів знешкодження негативних наслідків від їх застосування; технологічна відсталість наявних переробних потужностей та відсутність технічного оновлення обладнання
Ділові послуги	відносно низький рівень якості обслуговування клієнтів; побоювання щодо порушення конфіденційності; відсутність культури роботи з експертами та низька платоспроможність українських клієнтів; складність отримання об'єктивної інформації про українські фірми
Страхові послуги	низька конкурентоспроможність українських страхових компаній; низький рівень страхової культури; низька якість виконання обов'язків страховиків; значна інформаційна закритість діяльності страхових компаній; недостатній розвиток нагромаджувального страхування; низький рівень капіталізації, платоспроможності та ліквідності страхових компаній
Послуги захисту інтелект. власності	мінімальний попит на дані послуги; епізодичність комерціалізації об'єктів інтелектуальної власності; наявність фактів порушення прав інтелектуальної власності та невикористання можливостей для захисту; відсутність стратегічних документів розвитку

Джерело: розроблено та систематизовано автором за даними [202-218]

Отже, функціонування сфери послуг України перебуває під негативним впливом ряду економічних, соціальних, екологічних, політико-правових, технологічних, інноваційних та зовнішньоекономічних факторів, а також “чорних лебедів”, що не дозволяє реалізувати увесь наявний в секторі обслуговування потенціал. Однак, враховуючи умови в яких опинилась українська держава, саме розвиток сервісного сектору вбачається найбільш перспективним напрямком посилення конкурентних позицій країни на світових ринках та в міжнародній економічній системі. Тому подолання негативного впливу вказаних вище факторів є критичним для підвищення результативності функціонування сфери торгівлі послугами України і забезпечення покращення позицій країни в системі ГПП.

3.2. Перспективні напрямки розвитку сфери послуг України та світовий досвід формування конкурентних переваг в сфері

Поновлення позитивної динаміки участі України в міжнародній торгівлі та покращення позицій країни в системі ГПП вимагає активного розвитку сектору послуг, підвищення ефективності функціонування й конкурентоспроможності сервісного сектору. Для розробки комплексу заходів розвитку сфери послуг в цілому та окремих секторів доцільно дослідити чинники, що сприяли формуванню конкурентних переваг у провідних виробників та експортерів послуг. Відповідно до даних СОТ, серед найбільших експортерів послуг виділяються промислово розвинуті країни (країни G7, країни ЄС), нові індустріальні країни, а також провідні країни, що розвиваються (Індія, Китай) [12]. Дані Світового банку [154] вказують, що спеціалізація на торгівлі окремими видами послуг притаманна розвинутим країнам світу (Велика Британія, наприклад, є центром фінансових та страхових послуг, а Ізраїль – центром ІКТ послуг) та країнам, що розвиваються (Макао та ОАЕ є значними експортерами послуг, пов'язаних з подорожами та туризмом).

Слід погодитися з думкою В. Г. Горника, що на формування конкурентних переваг у країні впливає ряд груп факторів: рівень політичної стабільності в країні; соціально-економічні параметри країни, рівень відповідності (відставання чи випередження) параметрів інфраструктури країни міжнародним і національним нормативам; тип соціально-економічної системи і модель державної економічної політики; природно-кліматичні, географічні, екологічні параметри країни; внутрішня забезпеченість факторами виробництва; оптимальний технологічний простір, підприємницька й інноваційна активність у країні; рівень міжнародної інтеграції і кооперування країни [219, с. 65]. Однак подальший розвиток економіки та глобалізація зумовлюють появу додаткових факторів впливу на формування конкурентних переваг національної економіки. Зокрема, Сіміонеску, Пелінеску та інші наголошують на вирішальній ролі людського капіталу в економічному розвитку та формуванні конкурентоспроможності завдяки здатності працівників до інноваційної діяльності та використання зовнішніх технологій та ідей [220, с. 141].

На основі дослідження існуючих в економічній літературі [94, 219-223] підходів до визначення конкурентних переваг національної економіки, а також наявних конкурентних переваг сфери послуг країн світу [143-159], можна виокремити наступні типові чинники формування конкурентних переваг сектору:

1. Стратегічне розташування та охоплення ринків – найбільші експортери послуг мають вигідне економіко-географічне розташування, завдяки якому вони мають доступ до численних ринків різних регіонів світу.

2. Сприятливе бізнес-середовище та державна підтримка – більшості країн, що є значними експортерами послуг, притаманна розвинена бізнес екосистема, сприятливе регуляторне середовище, стабільний політичний та економічний клімат, фінансування, гранти та податкові пільги в сервісній сфері.

3. Оптимальне співвідношення ціни та якості робочої сили – конкурентна перевага формується під впливом доступності та кваліфікації робочої сили. Якісні характеристики при формуванні конкурентної переваги мають більше значення ніж кількісні. Наприклад, Індії та Ізраїль входять в топ-10 світових експортерів ІКТ послуг [122], незважаючи на суттєву різницю в доступності робочої сили. Причиною цього є вищий рівень кваліфікації ізраїльських спеціалістів, що дозволяє підтримувати високий рівень попиту на послуги навіть за умови вищої вартості.

4. Розвинена інфраструктура – наявність розвинутої інфраструктури ринків послуг, систем управління, супроводжуючих до сфери послуг галузей є необхідною умовою забезпечення конкурентоспроможності сектору.

5. Диверсифікованість та якість послуг – провідні експортери надають широку пропозицію різноманітних послуг для різних груп клієнтів залежно від вимог до якісних та вартісних характеристик.

6. Безпека та конфіденційність – фактор безпеки, конфіденційності та захисту даних є одним із ключових в забезпеченні високого попиту.

7. Використання інновацій та новітніх технологій – використання досягнень науки та техніки в сфері послуг дозволяє забезпечити вищу конкурентоздатність порівняно з конкурентами.

8. Орієнтація на сталий розвиток – культура рівності, соціальної відповідальності та екологічності бізнесу робить сферу послуг окремої країни більш привабливою для клієнтів з розвинутих країн.

9. Репутація – однією з ключових конкурентних переваг є наявність відповідної репутації, а також тривалої історії розвитку секторів послуг. Наприклад, Велика Британія та Люксембург мають тривалу історію та репутацію провідних центрів надання фінансових та страхових послуг, завдяки чому вони є більш привабливими для клієнтів порівняно з конкурентами.

Визначені чинники, враховуючи реалії функціонування третинного сектору та негативний вплив факторів на його розвиток, різною мірою впливають на конкурентоспроможність сфери послуг України (табл. 3.3).

Таблиця 3.3 – Вплив основних чинників формування конкурентних переваг на конкурентоспроможність сектору обслуговування України

Чинник формування конкурентної переваги	Вплив на сферу послуг України
Стратегічне розташування та доступ до ринків	Географічне розташування позитивно впливає на охоплення ринків та сприяє підвищенню конкурентоспроможності сектору обслуговування.
Сприятливе бізнес-середовище та державна підтримка	Недостатня державна підтримка та недосконалість бізнес-середовища негативно впливають на конкурентні позиції сектору.
Оптимальне співвідношення ціни та якості робочої сили	Наявність відносно дешевої робочої сили зумовлює нижчу вартість українських послуг порівняно з конкурентами, однак кваліфікація персоналу недостатня для формування повноцінної переваги.
Розвинена інфраструктура	Рівень розвитку інфраструктури ринків послуг, а також супутніх галузей та систем не відповідає вимогам сучасності та не сприяє розвитку сектору обслуговування.
Диверсифікованість та якість послуг	Рівень диверсифікації послуг в Україні не є достатнім для задоволення попиту потенційних клієнтів різних соціальних груп. Якість послуг також є нижчою, порівняно з конкурентами.
Безпека та конфіденційність	Україна не може повною мірою забезпечити безпеку клієнтів та захист їх персональних даних, що негативно впливає на конкурентоспроможність.
Використання інновацій та новітніх технологій	Використання технологій та інновацій сектором послуг України є недостатнім, що зумовлює технологічне відставання від конкурентів та нижчий рівень конкурентоспроможності.
Зосередженість на сталому розвитку	Соціальна відповідальність бізнесу в Україні знаходиться на етапі становлення, а екологічним аспектам приділяється недостатньо уваги, що не сприяє підвищенню конкурентоспроможності сектору.
Репутація	Україна не має необхідної репутації на ринках послуг, тому є менш конкурентоспроможною порівняно з відомими країнами-експортерами.

Джерело: розроблено автором на основі [140, 202-218, 224]

Враховуючи фактори впливу на сервісний сектор та наявні в Україні чинники формування конкурентних переваг, забезпечення розвитку сфери послуг в Україні потребує, в першу чергу, створення ефективної стратегії, а також активізації залучення до цієї сфери інвестицій. Залучення іноземного капіталу в українську економіку сприятиме надходженню необхідних фінансових ресурсів, відкриттю доступу українським підприємствам до сучасних технологій та технічно ефективних методів реалізації послуг, що дозволить підвищити якість й доступність послуг, покращити культуру обслуговування та, в загальному підсумку, підвищити конкурентоспроможність вітчизняних виробників і значно зміцнити позиції України в міжнародному поділі праці. Для досягнення збільшення припливу інвестицій до України потрібно здійснити суттєві зміни в законодавчій базі. Зокрема, необхідно зменшити податковий тягар на інвестора, спростити вхід капіталу до України, на законодавчому рівні надати гарантії інвесторам тощо. Досягнення цих цілей потребує, в тому числі, і подолання наявних в країні політичних, економічних і соціальних проблем.

Розвиток експорту послуг потребує державної підтримки. Насамперед це стосується поліпшення якості підприємницького середовища: підвищення швидкості надання державних послуг, покращення правоохоронної системи та регулюючого законодавства, підвищення доступності фінансових послуг, вдосконалення ринку праці тощо [225, с. 542]. У сфері зовнішньоекономічної діяльності необхідно впровадити наступні заходи: надання експортерам організаційної, правової та інформаційної підтримки для стимулювання нарощування обсягів експорту; проведення активної торгівельної політики закріплення на традиційних та освоєння нових перспективних ринків збуту [226, с. 25]. Іншим пріоритетним напрямком нарощування вітчизняного зовнішньоекономічного потенціалу має стати вживання заходів з підвищення якості надаваних послуг і збільшення обсягів зовнішньоекономічної діяльності, які, в підсумку, повинні бути орієнтовані на вирішення основних системних проблем, формування нового економічного потенціалу країни відповідно до пріоритетів

постіндустріальної економіки та суспільства знань, розвитку інноваційних технологій, підвищення якості життя різних соціальних верств населення.

Покращення функціонування сфери послуг України в цілому, а також створення передумов для посилення ролі цього сектору в зовнішньоекономічній діяльності вимагає реалізації комплексу заходів, який буде направлений на подолання проблем, характерних сервісному сектору в цілому (рис. 3.2.)



Рисунок 3.2 – Комплекс заходів вдосконалення сфери послуг України

Джерело: розроблено автором

Комплекс передбачає реалізацію наступних заходів за зазначеними трьома основними блоками:

1. Ґрунтовне реформування та вдосконалення законодавчої бази:

1.1. ревізія та внесення змін до Закону України “Про розвиток та державну підтримку малого і середнього підприємництва в Україні” та до Закону України “Про зовнішньоекономічну діяльність”, з метою покращення механізмів підтримки малого підприємництва та забезпечення зрозумілості, відкритості, однозначності, прозорості та легкості ведення зовнішньоекономічної діяльності;

1.2. приведення у відповідність з нормами ЄС українських стандартів;

1.3. закріплення в законодавстві державних гарантій іноземним інвесторам, що здійснюють вклад в розвиток сфери послуг, розробка та впровадження ефективного механізму контролю дотримання наданих гарантій;

1.4. зменшення податкового навантаження на експортерів, малий та середній бізнес, як основних виробників послуг, шляхом внесення змін до податкового законодавства;

1.5. адаптація патентного законодавства до європейських стандартів та створення механізму контролю за дотриманням законодавства в сфері інтелектуальної власності;

1.6. удосконалення процесу проходження митних процедур та вдосконалення процесу формування митних тарифів.

2. Розвиток нових та недостатньо розвинутих видів послуг:

2.1. створення відповідних інвестиційних програм з метою залучення інвестицій в сфери фінансових, ділових, банківських, консультаційних, ділових та інших наукоємних видів послуг;

2.2. стимулювання розвитку в Україні новітніх видів та форм послуг шляхом надання державної підтримки підприємствам, введення пільгових податкових умов та надання державних гарантій;

2.3. розвиток людського капіталу та новітніх технологій, за рахунок реформування і вдосконалення системи освіти, збільшення фінансування вищих навчальних закладів, залучення іноземних фахівців та педагогів;

2.4. надання консультацій, податкових пільг, канікул та державної допомоги малому бізнесу для стимулювання розвитку сфери послуг в Україні;

2.5. сприяння в організації матеріально-технічного забезпечення та інформаційного обслуговування діяльності підприємств, підготовці кадрів.

3. Підтримка розвинутих секторів сфери послуг:

3.1. сприяння оновленню інфраструктури ринку послуг з боку держави;

3.2. стимулювання модернізації технології та провадження інноваційної діяльності на підприємствах сервісного сектору шляхом створення державою необхідних умов та надання достатнього рівня підтримки;

3.3. створення нових, ефективних та відповідних сучасному стану суспільного розвитку освітніх програм з метою підвищення якості підготовки фахівців в розвинених галузях сфери послуг;

3.4. розміщення державних замовлень на надання окремих видів послуг для вітчизняних виробників послуг (транспортний, інформаційний сектори);

3.5. стимулювання експорту українських транспортних, інформаційних та інших розвинутих послуг, шляхом надання виробникам підтримки та пільг;

3.6. державний захист підприємств від загрози злиття та поглинання;

3.7. надання підприємцям земельних ділянок, передача державного майна, необхідного, для здійснення підприємницької діяльності в сфері послуг;

3.8. здійснення первісного облаштування неосвоєних територій об'єктами виробничої і соціальної інфраструктури з продажом або передачею їх підприємцям у визначеному законом порядку.

Перспективним напрямом забезпечення розвитку сфери послуг може бути активізація використання ДПП. Проекти ДПП можуть активно застосовуватися в секторі транспортних послуг, туристичних послуг, послуг охорони здоров'я, послуг освіти та інших. Використовуючи ресурси та досвід як державного, так і приватного секторів, ДПП можуть допомогти прискорити економічне зростання та покращити якість життя громадян. Крім того, ДПП також сприяє інноваціям і передачі технологій у секторі послуг, що призводить до підвищення якості послуг і появи більших можливостей для розвитку [227, с. 67].

Крім зазначених загальних заходів, існує низка спеціальних, котрі необхідно впровадити для забезпечення стабільного та ефективного розвитку окремих

галузей сфери послуг (табл. 3.4). Дані заходи розроблені з урахуванням наявних негативних тенденцій функціонування ринків послуг, існуючих в Україні чинників формування конкурентних переваг, дослідженого в розділі 2 іноземного досвіду розвитку та формування конкурентних переваг тих секторів сфери послуг, в експорті яких Україна має порівняльні переваги, а також перспективних напрямків формування конкурентних переваг в менш розвинутих сервісних галузях України.

Таблиця 3.4 – Заходи підвищення ефективності функціонування окремих секторів сфери послуг

Вид послуг	Основні заходи
1	2
ІТ послуги	формування національної стратегії розвитку ІТ; посилення інвестиційного та інформаційного співробітництва; створення програми розвитку інноваційних кластерів; активізація роботи зі створення технопарків із залучення венчурного капіталу; урядова підтримка офшорного програмування; збільшення підготовки ІТ-фахівців; створення науково-навчально-виробничих комплексів; введення соціальних та податкових пільг ІТ-компаніям; зменшення вартості ІТ-послуг для українських підприємств; розвиток інформаційної інфраструктури; створення загальнодоступних електронних ресурсів.
Фінансові послуги	сприяння симетричному розвитку фінансового ринку; вдосконалення механізмів державного регулювання; розвиток інфраструктури ринку; вдосконалення освітніх програм та організація курсів підвищення кваліфікації; надання державних гарантій при використанні послуг та підвищення рівня інформованості щодо надійності фінансових посередників; підвищення рівня капіталізації ринку; створення єдиної фондової системи; розвиток технологій блокчейн.
Туристичні та рекреаційні послуги	вдосконалення законодавства про охорону курортно-рекреаційних територій; громадський контроль за експлуатацією курортних місцевостей; створення філій популярних міжнародних асоціацій та фондів; розвиток та реконструкція лікувально-оздоровчих закладів; відновлення пошкоджених туристичних атракцій та природних заповідників; підвищення рівня сервісу; створення вільних економічних зон рекреаційного профілю; підвищення рівня оснащеності підприємств; розвиток інформаційно-рекламної діяльності; розвиток військового туризму.
Освітні послуги	об'єднання закладів освіти в освітні кластери; скорочення обсягів студентів, що навчаються для отримання незатребуваних професій; перегляд і вдосконалення освітніх програм; надання закладам освіти фінансової підтримки; підвищення рівня оплати праці освітян; збільшення державного замовлення для спеціалістів затребуваних професій; стимулювання підготовки вузькопрофільних спеціалістів "під ключ"; забезпечення студентів місцем проходження практики відповідно до фаху; відкриття додаткових професійно-технічних закладів освіти; регіональна спеціалізація частини закладів освіти; розробка вузькоспеціалізованих та новітніх навчальних програм.
Медичні послуги	зниження бар'єрів входу на ринок; фінансування відкриття медичних закладів; впровадження системи страхової медицини; удосконалення системи фінансування державних закладів; підвищення кваліфікації спеціалістів; створення нових стандартів медичних процедур, підкріплених фундаментальними дослідженнями; вдосконалення механізму проведення медичних досліджень; розвиток протезувальної та реабілітаційної медицини.
Послуги переробки	активне відновлення зруйнованої інфраструктури та заводів, зруйнованих чи пошкоджених внаслідок воєнних дій; стимулювання підвищення технологічного рівня, реконструкції, модернізації та нарощення потужностей українських підприємств, що призведе до підвищення якості та екологічних норм виробництва; розробка державної програми підтримки розвитку сектору виробничих послуг України; вдосконалення системи державного управління для нейтралізації негативного впливу толінгових операцій на економіку України
Ділові послуги	вдосконалення системи освіти; забезпечення вільного доступу до новітньої літератури та баз даних галузі; залучення фахівців до підвищення якості послуг; проведення інформаційної кампанії для популяризації ділових послуг; створення об'єднань підприємств-надавачів ділових послуг; впровадження інновацій в галузі.

Продовження таблиці 3.4

1	2
Страхові послуги	впровадження державних гарантій виплати страхових коштів та захисту заощаджень громадян за довгостроковим страхування; посилення контролю за діяльністю страховиків; впровадження системи інформування населення про стан страхового ринку; удосконалення організаційної структури та інфраструктури ринку; вдосконалення механізму формування і системи розміщення страхових резервів; розширення ринку перестраховування; розвиток технологій smart-контрактів.
Послуги пов'язані з інтелект. власністю	затвердження стратегії розвитку; створення інструментів для комерціалізації окремих об'єктів права інтелектуальної власності; фінансування науково-технічних розробок; створення ефективної системи підтримки стартапів; розбудова інститутів трансферу технологій; розвиток інноваційного підприємництва, бізнес-інкубаторів, кластерів; формування моделі захисту прав інтелектуальної власності.

Джерело: розроблено автором

Сектор транспортних послуг України має значний потенціал розвитку. Географічне положення та наявність необхідної інфраструктури, створюють об'єктивні передумови для забезпечення зростання даної сфери та її перетворення на галузь міжнародної спеціалізації країни. Крім того, як було встановлено в розділі 2, Україна має порівняльні переваги в міжнародній торгівлі транспортними послугами. Однак в останні роки даний сектор переживає скорочення, а існуючі проблеми не дозволяють в повній мірі реалізувати увесь наявний в галузі потенціал. Крім того, повномасштабна війна призвела до ще більшого поглиблення кризових явищ в сфері. В зв'язку з цим існує необхідність розроблення повноцінного комплексу заходів підтримки та забезпечення розвитку транспортного сектору, які будуть більш детально розглянуті в наступних пунктах розділу.

Сфера інформаційних та комп'ютерних послуг є однією з найперспективніших галузей сервісного сектору. Україна має істотний потенціал розвитку ІТ-послуг, а також порівняльні переваги в торгівлі даними послугами, в тому числі завдяки значному людському потенціалу. Враховуючи визначений в попередньому пункті негативний вплив факторів на функціонування сектору, а також досвід Ізраїлю в розбудові сфери ІТ послуг, для забезпечення стабільного розвитку та зростання ІКТ послуг України необхідно здійснити наступні заходи:

1. формування національної стратегії, міжнародної і внутрішньої політики розвитку та використання інформаційних технологій;
2. активізація відносин з іноземними партнерами для посилення інвестиційного та інформаційного співробітництва;

3. створення програми розвитку інноваційних кластерів та їх введення у проекти регіонального розвитку, розроблення правових і законодавчих баз для створення науково-освітніх кластерів;
4. створення технопарків із залученням венчурного капіталу та забезпечення умов для ефективної діяльності науково-дослідницьких комплексів;
5. урядова підтримка офшорного програмування;
6. збільшення підготовки ІТ-фахівців шляхом розвитку системи прискореного перенавчання на основі раніше отриманої вищої освіти для отримання нової кваліфікації в ІТ;
7. створення науково-виробничих комплексів, навчально-виробничих лабораторій на базі закладів вищої освіти під патронатом ІТ-компаній, проведення майстер-класів та науково-виробничих семінарів фахівцями ІТ-компанії, залучення ІТ-фахівців до розроблення навчальних робочих програм дисциплін, залучення студентів до проходження виробничих та переддипломних практик в ІТ-компаніях;
8. уведення соціальних та податкових пільг українським ІТ-компаніям та користувачам ІТ-послуг для підтримки розвитку ринку;
9. зменшення вартості ІТ-послуг для українських підприємств та стимулювання збільшення пропозиції ІТ-продуктів;
10. заохочення використання інформаційних послуг населенням шляхом забезпечення можливості технологічного доступу до технологій за рахунок розвитку інформаційної інфраструктури;
11. створення загальнодоступних електронних ресурсів на підставі врахування національних, політичних, економічних, культурних та релігійних аспектів розвитку України.

Україна станом на 2021 рік мала конкурентні переваги в експорті ділових послуг, хоча дана сфера недостатньо розвинута в нашій країні. Послуги частини вітчизняних підприємств не користуються значним попитом на зовнішніх ринках через низький рівень довіри з боку іноземних клієнтів, в той час як на внутрішньому ринку низький попит пояснюється відсутністю в українських підприємств розуміння корисності даних послуг та культури їх застосування. Разом

з тим, існує попит на українські бізнес-послуги, які пов'язані з сектором ІКТ послуг, такі як послуги аутсорсингу бізнес процесів. На основі виявлених негативних тенденцій та іноземного досвіду розвитку сектору ділових послуг, для забезпечення зростання даної сфери пропонується:

1. вдосконалити систему освіти з підготовки фахівців в галузі;
2. забезпечити професіоналів галузі вільним доступом до новітньої літератури та баз даних, заохочувати використання зарубіжного досвіду та напрацювань;
3. підвищувати якість ділових послуг шляхом залучення наукових фахівців відповідних галузей;
4. стимулювати попит на ділові послуги за рахунок проведення інформаційної кампанії з метою підвищення усвідомленості вигоди від використання ділових послуг для вирішення існуючих проблем і отримання нової інформації, ідей, пропозицій;
5. створити в країні об'єднання підприємств-надавачів ділових послуг, які задовольнятимуть попит на дані послуги в Україні та просуватимуть вітчизняні послуги за кордоном;
6. впроваджувати інновації в галузі, зокрема проводити діджиталізацію та цифровізацію сектору;
7. стимулювати розвиток супутніх до ІКТ галузей сфери послуг, таких як послуги тестування, аутсорсингу бізнес-процесів, підтримки інноваційних технологій тощо, шляхом фінансування, надання грантів та податкових пільг.

Сфера послуг з переробки матеріальних ресурсів України є ще однією галуззю, в якій Україна має порівняльні переваги. Станом на 2021 рік Україна входила в топ-10 експортерів послуг переробки в світі [122]. Однак, даний сектор має низку недоліків функціонування, найбільшим з яких залишається значний фізичний знос та моральна застарілість обладнання підприємств галузі.

Враховуючи іноземний досвід формування конкурентних позицій сфери послуг переробки, подолання всіх існуючих в переробній галузі України негативних тенденцій вимагає вжиття наступних заходів:

- відновлення інфраструктури та заводів, зруйнованих чи пошкоджених внаслідок військових дій;
- стимулювання підвищення технологічного рівня, реконструкції, модернізації та нарощення потужностей українських підприємств, що призведе до підвищення якості та екологічних норм виробництва;
- розробка державної програми підтримки розвитку сектору виробничих послуг України;
- вдосконалення системи державного управління для нейтралізації негативного впливу толінгових операцій на економіку України.

Сектор фінансових послуг України демонструє поступове зростання. Разом з тим, конкурентоспроможність українських фінансових послуг на світовому ринку залишається низькою. Подібні тенденції значною мірою обумовлені зазначеними в попередньому пункті розділу недоліками функціонування фінансового сектору. Для забезпечення зростання сфери фінансових послуг необхідно нейтралізувати негативний вплив різних факторів на сферу, а також забезпечити формування конкурентних переваг. Досягнення цих цілей і формування ефективного українського фінансового ринку, який буде конкурентним учасником світового ринку, пропонується здійснити завдяки реалізації наступних заходів:

1. Сприяти стабільному симетричному розвитку фінансового ринку з посиленням конкуренції та регіональній збалансованості ринку фінансових послуг шляхом надання необхідної державної підтримки;
2. Вдосконалити механізми державного регулювання та нагляду за діяльністю банківських і небанківських фінансових посередників для забезпечення відкритості і доступності ринку фінансових послуг;
3. Розвивати та вдосконалювати інфраструктури ринку;
4. Стимулювати підвищення професійного рівня працівників фінансових установ за рахунок вдосконалення освітніх програм в закладах вищої освіти та організації курсів підвищення кваліфікації;
5. Створювати позитивний імідж банківської системи та сприяти підвищенню рівня довіри з боку населення до фінансових установ шляхом

проведення відповідної роботи з громадськістю, надання державних гарантій при використанні фінансових послуг та підвищення рівня поінформованості споживачів щодо надійності фінансових посередників;

6. Сприяти підвищенню рівня капіталізації ринку фінансових послуг, з метою покращення платоспроможності фінансових установ;

7. Розширювати технологічні можливості фондових бірж шляхом об'єднання в єдину фондову систему.

Найперспективнішим напрямком формування конкурентних переваг фінансового сектору є використання технологій блокчейн. Українська влада вже вжила заходів для легалізації криптовалют на блокчейн платформі [228]. Крім того, активно реалізуються українські старт-ап проекти в галузі фінансових технологій. Водночас, найбільші банки країни досить повільно та неохоче використовують блокчейн технології. В зв'язку з цим доцільно заохочувати використання подібних технологій в банкінгу та іншій фінансовій діяльності, а також створити передумови для розвитку та капіталізації фінтех проектів в Україні.

Досить близькими за особливостями та характером розвитку до фінансових послуг є страхові послуги. Сектор страхових послуг України демонструє низьку ефективність і результативність, що пов'язано з наявністю низки недоліків функціонування. Враховуючи встановлені негативні тенденції, для розвитку сектору страхових послуг України пропонується реалізувати наступні заходи:

- підвищення довіри населення до страховиків шляхом впровадження державних гарантій виплати страхових коштів та законодавче врегулювання питань захисту заощаджень громадян за довгостроковим страхуванням життя, здоров'я та пенсійним страхуванням;

- посилення контролю за діяльністю страховиків з боку державних органів нагляду та застосування своєчасних заходів попередження неплатоспроможності страхових фірм;

- впровадження системи інформування населення через ЗМІ про стан страхового ринку і рівень державного контролю за його діяльністю;

- удосконалення організаційної структури та інфраструктури страхового ринку України;
- вдосконалення механізму формування страхових резервів, системи розміщення страхових резервів;
- розширення ринку перестраховування, активізації роботи з нерезидентами щодо взаємного перестраховування.

Активізація використання блокчейн технологій, особливо технології розумних контрактів (Smart contract), є перспективним напрямком формування конкурентних переваг сфери страхових послуг України. Страхові поліси можуть бути написані як закодовані децентралізовані смарт-контракти, у яких особа погоджується заплатити страховій компанії гроші в обмін на обіцянку компанії допомогти покрити майбутні медичні витрати цієї особи. Розумні контракти на блокчейні створюють незмінні дані на основі записів власника страхового поліса, які можуть негайно прийняти або спростувати будь-які страхові претензії. Якщо власник поліса висуває неправдиві або шахрайські претензії (або якщо страхова компанія більше не погоджується покривати умови, про які було домовлено раніше), смарт-контракт буде негайно розірвано, а платежі премії будуть перераховані назад особі. Цей процес створить відчуття взаємної довіри між двома сторонами з двох причин: усі дані відображаються прозоро, а найменше відхилення від договору призводить до відшкодування потерпілій стороні. Таким чином використання блокчейн технології дозволить не лише подолати наявні проблеми довіри до українських страховиків, а й підвищити якість і надійність українських послуг, що зробить їх більш привабливими порівняно з конкурентами.

Значний туристичний потенціал України на сучасному етапі не використовується в повному обсязі, незважаючи на наявність великої кількості туристичних об'єктів, широкої системи готелів та численних рекреаційних об'єктів. Причинами цього є негативний вплив факторів, визначених в попередньому пункті роботи. Військові дії на території України звели туризм до мінімуму. Для забезпечення швидкого відновлення сектору та створення передумов для розвитку туризму доцільною є реалізація наступних заходів:

- вдосконалення законодавства про охорону природних лікувальних ресурсів, навколишнього середовища, курортно-рекреаційних територій і створення ефективних механізмів їх реалізації;
- активізації співробітництва громад та держави для забезпечення громадського контролю за експлуатацією курортних місцевостей і ресурсів;
- вдосконалення системи інформування про можливості санаторно-курортної галузі країни;
- створення відділень або філій популярних міжнародних асоціацій, фондів, клубів, які традиційно функціонують у даній сфері;
- створення, розвиток, розширення, реконструкція, перепрофілювання лікувально-оздоровчих закладів;
- реставрація пошкоджених туристичних атракцій та відновлення природних заповідників;
- впровадження нових форм лікувально-оздоровчого обслуговування, розширення спектру рекреаційних та супутніх послуг, підвищення рівня сервісу і комфортності;
- створення спільних підприємств, а також вільних економічних зон рекреаційного профілю;
- підвищення рівня матеріально-технічної оснащеності підприємств; забезпечення рекреаційних закладів кваліфікованими фахівцями;
- розвиток інформаційно-рекламної та маркетингової діяльності для популяризації туризму в Україні.

В зв'язку з воєнними діями на території України, спостерігається значне збільшення інтересу до нашої країни, що створює можливості для розвитку туристичного сектору країни, в першу чергу воєнного туризму. Реалізувати дані можливості пропонується за рахунок розробки програми розвитку воєнного туризму під егідою держави, яка передбачатиме формування військових турів, працевлаштування колишніх військових в якості екскурсоводів та супроводжуючих в турах, відновлення військових та історичних пам'яток,

розбудову супроводжувальної інфраструктури, створення системи забезпечення безпеки туристів тощо. Розвинутий воєнний туризм може стати унікальною особливістю українського туристичного ринку, яка дозволить диверсифікувати українську туристичну пропозицію на світовому ринку, привабити туристів та забезпечити збільшення фінансових надходжень від експорту туристичних послуг.

Освітні послуги є досить слабо розвинутими в Україні. Незважаючи на значну кількість закладів вищої освіти, якість освітніх послуг залишається на відносно низькому рівні, через що в структурі вироблених послуг освітні послуги займають менше 10% і майже не експортуються [101]. Підвищення якості системи освіти України та конкурентоспроможності освітніх послуг на світових ринках пропонується досягнути завдяки реалізації наступних заходів:

- об'єднання закладів вищої освіти в освітні кластери, що дозволить зменшити кількість закладів та підвищити якість навчання без необхідності закриття освітніх закладів;
- проведення інформаційної кампанії направленої на скорочення обсягів студентів, що навчаються для отримання незатребуваних професій, та збільшення кількості випускників з професіями, на які існує попит на ринку праці;
- здійснення моніторингу освітнього процесу та регулярних переглядів освітніх програм для підвищення якісних чинників роботи закладів вищої освіти;
- надання закладам вищої освіти фінансової підтримки для оновлення матеріальної бази, підвищення кваліфікації викладачів та залучення провідних спеціалістів;
- підвищення рівня оплати праці у закладах вищої освіти, надання надбавок та премій в залежності від кваліфікації викладачів, застосування нематеріальних заходів мотивації персоналу;
- збільшення державного замовлення для спеціалістів затребуваних професій, а також надання замовлення для окремих спеціальностей з подальшим їх працевлаштуванням в державних органах;

- стимулювання підготовки вузькопрофільних спеціалістів “під ключ” шляхом законодавчого закріплення пільгових умов та зниження оподаткування для підприємств, які оплачують навчання співробітників або майбутніх працівників;
- забезпечення студентів місцем проходження практики відповідно до фаху, завдяки укладанню договорів з підприємствами;
- відкриття додаткових професійно-технічних закладів освіти та їх популяризація шляхом проведення інформаційної кампанії серед молоді;
- регіональна спеціалізація частини закладів вищої освіти залежно від попиту та рівня розвитку виробництва в областях та містах.

Україна не виділяється на світовому та регіональному ринку освітніх послуг, через численні недоліки та проблеми функціонування. Реалізація запропонованих заходів не гарантує швидкого ефекту, адже конкуренція на світовому ринку є досить сильною. В зв'язку з цим, посилення конкурентоспроможності освітнього сектору пропонується досягти за рахунок формування унікальної конкурентної переваги, яка може бути набута за рахунок створення експериментальних та вузькоспеціалізованих навчальних курсів або забезпечення практичного спрямування навчання, пов'язаного з відповідними галузями промисловості.

Сфера послуг охорони здоров'я України майже не представлена на міжнародних ринках. Однією з головних причин цього є незадовільний стан матеріального забезпечення значної частини медичних закладів і наявність певних упереджень стосовно кваліфікації фахівців та методів лікування. Крім того, існує низка негативних тенденцій функціонування ринку медичних послуг, що не дозволяє сектору медичних послуг реалізувати весь закладений в ньому потенціал. Для нейтралізації недоліків функціонування ринку медичних послуг необхідно:

1. Знизити бар'єри входу на ринок медичних послуг зі збереженням необхідних процедур для забезпечення безпеки пацієнтів та якості надання послуг;
2. Надавати державну підтримку та фінансувати відкриття медичних закладів, в першу чергу спеціалізованих;
3. Впровадити систему страхової медицини в Україні для забезпечення платоспроможності споживачів медичних послуг;

4. Удосконалити систему фінансування державних медичних закладів для підвищення рівня фінансового забезпечення цих закладів та забезпечення належного рівня оплати праці медичних працівників;
5. Забезпечити підвищення кваліфікації спеціалістів шляхом здійснення регулярного контролю якості освіти, відкриття курсів підвищення кваліфікації, проведення симпозіумів та конференцій, залучення іноземних фахівців;
6. Провести інформаційну кампанію з метою підвищення привабливості українських медичних послуг та заохочення медичного туризму;
7. Створити нові стандарти медичних процедур, підкріплені фундаментальними дослідженнями;
8. Вдосконалити механізми проведення медичних досліджень та процедури впровадження медичних новацій.

В Україні активно розвивається протезувальна та реабілітаційна медицина, що пов'язано з воєнними діями на території країни. Громадянське суспільство, в особі волонтерських та громадських організацій, іноземні інвестори та донори активно вкладають кошти в розвиток реабілітаційних клінік, завдяки чому в країні вже відкрилось декілька центрів протезування та реабілітації. Після завершення військових дій доцільним є створення за сприяння держави приватних клінік, які надаватимуть медичні послуги іноземним клієнтам. Завдяки отриманому досвіду, використанню нових технологій і відносно нижчій вартості, протезувальні та реабілітаційні послуги в Україні матимуть високу конкурентоспроможність.

Рівень розвитку ринку інтелектуальної власності та пов'язаних з ним послуг в Україні залишається низьким. Стимулювання розвитку сектору послуг захисту інтелектуальної власності вимагає, в першу чергу, затвердження стратегічних документів, які дали б імпульс для розвитку сфери інтелектуальної власності та інновацій. Крім того, необхідно побудувати інфраструктуру, яка з допомогою якісного та доступного сервісу задовольняла б потреби новаторів; створити інструменти для підтримки та розвитку інноваційних проектів та комерціалізації окремих об'єктів права інтелектуальної власності; активізувати фінансування науково-технічних розробок; застосовувати в Україні прогресивні юридичні

норми та стандарти законодавства у сфері правового регулювання відносин інтелектуальної власності; сприяти впровадженню механізму кредитування та надання державних гарантій; створити ефективну систему підтримки стартапів; розбудовувати інститути трансферу технологій і мережеві структури; сприяти розвитку інноваційного підприємництва, технологічних парків і технополісів, бізнес-інкубаторів, кластерів. Для України також важливо сформувати модель захисту прав інтелектуальної власності, яка гарантуватиме захист правовласників від контрафакції, фальсифікації, піратства, плагіату.

Крім названих заходів, перспективним напрямком є діджиталізація сфери послуг та цифровізація міжнародної торгівлі послугами. Тому доцільно популяризувати діджиталізацію секторів сфери послуг, де дані процеси проходять повільно, з одночасною підтримкою швидких темпів цифровізації в інших секторах [229, с. 35].

Отже потенціал сфери послуг України не використовується в повному обсязі. Причиною цього є наявність ряду проблем в більшості секторів сфери, які значно знижують результативність їх функціонування та конкурентоспроможність українських послуг на світових ринках. На основі дослідження світового досвіду розвитку сфери послуг та реалій функціонування українського сектору обслуговування, було розроблено комплекс заходів розвитку сфери послуг України, який включає три основні блоки заходів вдосконалення функціонування сектору в цілому, а також напрямки забезпечення зростання окремих галузей сфери. Впровадження запропонованих заходів дасть змогу подолати негативні тенденції функціонування сфери послуг та перетворити її на передову галузь міжнародної спеціалізації України в системі ГПП.

3.3. Методичні положення щодо визначення рівня міжнародної конкурентоспроможності сфери транспортних послуг

Особливої уваги заслуговують транспортні послуги України. Наявність в України сухопутних кордонів з п'ятьма країнами (без врахування закритих

російського та білоруського напрямків) та виходу до чорноморського басейну створюють перспективи для перетворення України на великий транспортний хаб Східної Європи. Однак сфера транспортних послуг функціонує неефективно. Крім того, військові дії на території України призводять до знищення парку транспортних засобів та інфраструктури, відлякують перевізників та змушують їх використовувати транспортні коридори в обхід нашої країни, що призводить до втрати транзитних потоків та послаблення позицій України як транзитної держави на світовій арені.

Поняття «міжнародна конкурентоспроможність» сфери транспортних послуг може розглядатися як відносна характеристика поточного стану національної сфери транспортних послуг порівняно із показниками стану сфери транспортних послуг інших країн. Крім того міжнародна конкурентоспроможність сфери транспортних послуг визначається чинниками, які формуються на трьох рівнях: галузевому (транспортний сектор); суміжних галузей, що використовують транспортні послуги в своїй діяльності, та міжнародному рівні (які характеризуються стан економічного розвитку країни в цілому, рівень розвитку транспортної інфраструктури).

Наведене вище зумовлює доцільність розроблення концептуального підходу щодо визначення та зміцнення рівня міжнародної конкурентоспроможності, який передбачає не тільки порівняння з іншими країнами показників розвитку, досягнутих національною сферою транспортних послуг, а й встановлення чинників, які зумовили досягнення даних результатів, і сформувалися на рівні галузі, суміжних галузей та держави.

Для визначення рівня конкурентоспроможності сфери транспортних послуг в дисертації запропоновано методичний підхід до оцінювання міжнародної конкурентоспроможності шляхом здійснення компаративного аналізу розвитку сектору в обраних країнах. Дана методика передбачає проведення кластерного аналізу, що базується на використанні даних щодо розвитку галузі, суміжних галузей та макрочинників порівнюваних країн (рис. 3.3). Використання даної методики дозволить: визначити групу країни за рівнем конкурентоспроможності

транспортних послуг; встановити чинники, які впливають на конкурентоспроможність транспортних послуг і формуються на різних рівнях; визначити напрямки державної політики, спрямованої на подолання негативної ситуації щодо розвитку галузей, що споживають транспортні послуги; обґрунтовувати програми розвитку транспортної інфраструктури, що орієнтуються на забезпечення міжнародних перевезень; спрогнозувати очікувані показники продуктивності праці у сфері транспортних послуг.

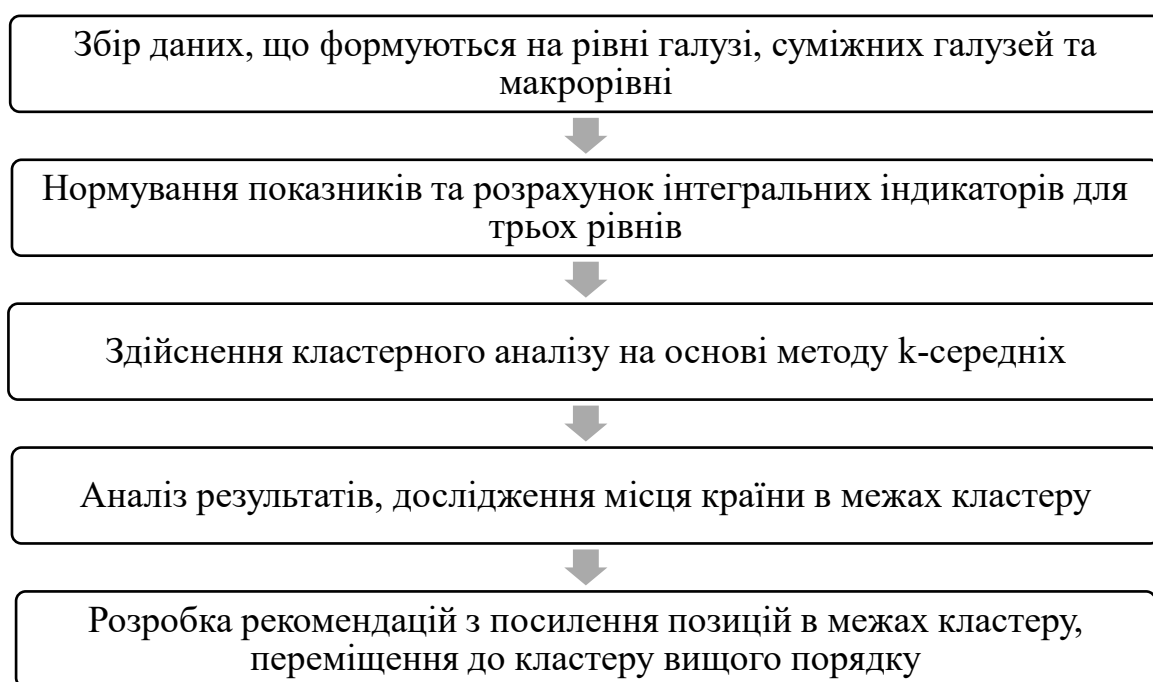


Рисунок 3.3 – Методика визначення рівня міжнародної конкурентоспроможності сектору транспортних послуг

Джерело: розроблено автором

Для практичної апробації запропонованого методичного підходу щодо оцінки рівня міжнародної конкурентоспроможності сфери транспортних послуг та визначення чинників впливу на її зміцнення, враховуючи курс України на інтеграцію до Європейського Союзу, його було застосовано для оцінювання рівня конкурентоспроможності сфери України порівняно з країнами ЄС. Оцінка здійснюватиметься на основі показників за 2019 рік через відсутність повноти інформації щодо показників в наступні періоди (додаток 3).

На першому етапі застосування методики проводиться збір даних, що формуються на трьох рівнях:

1. Галузевий рівень – включає показники, що характеризують ефективність та особливості функціонування транспортного сектору: зайнятість в галузі, кількість діючих в секторі суб'єктів господарювання, товарообіг, пасажирообіг, обсяги експорту та імпорту транспортних послуг, середня заробітна плата в галузі, інвестиції в основний капітал сфери транспортних послуг;

2. Рівень суміжних галузей – включає показники, що описують стан та тенденції галузей, які є споживачами транспортних послуг: темпи зростання промислового та сільськогосподарського виробництва, обсяги експорту сільськогосподарської та промислової продукції, зайнятість в первинному та вторинному секторах економіки;

3. Міжнародний рівень (макрорівень) - основні макроекономічні показники, які характеризують стан розвитку національних економік порівнюваних країн в цілому: обсяги ВВП на душу населення, темпи росту національного доходу, рівень безробіття та інфляції, щільність доріг на 1 км² та щільність колій на 1000 км² території, податки на прибуток, доходи та виведений капітал, сальдо торгівельного балансу, середня заробітна плата в країні.

Враховуючи значну кількість обраних показників, проведення кластерного аналізу потребує формування інтегральних індикаторів для трьох визначених рівнів. Інтегральні індикатори пропонується визначати як середнє арифметичне суми нормованих показників для кожного з трьох рівнів. Нормування показників здійснюватиметься за формулою (3.6), якщо збільшення окремого показника призводитиме до зростання значення інтегрального індексу; за формулою (3.7), якщо збільшення окремого показника призводитиме до зменшення значення інтегрального індексу:

$$x_{norm} = \frac{x_i - x_{min}}{x_{max} - x_{min}} * 100; \quad (3.6)$$

$$x_{norm} = \frac{x_{max} - x_i}{x_{max} - x_{min}} * 100; \quad (3.7)$$

де, x_{max} — максимальне значення показника серед сукупності досліджуваних країн, x_{min} - мінімальне значення показника серед сукупності досліджуваних країн.

Вхідні дані, нормовані показники та інтегральні індекси для трьох рівнів України та країн ЄС наведені в додатку 3. При нормуванні показників безробіття та рівня інфляції використовувалась формула (3.7), для решти показників – (3.6).

Наступним етапом реалізації методики є здійснення кластерного аналізу на основі k-середніх. Метод базується на мінімізації суми квадратів відстаней між кожним спостереженням та центром його кластера, тобто функції:

$$\sum_{i=1}^N d(x_i, m_j(x_i))^2; \quad (3.8)$$

де d — метрика, x_i — i -ий об'єкт даних, а $m_j(x_i)$ — центр кластера, якому на j -ій ітерації приписаний елемент x_i .

Кластерний аналіз даним методом здійснюється за наступним алгоритмом:

1. Проведення нульової розбивки експертним методом – визначення кількості кластерів та розподіл об'єктів за запропонованим кластерам.
2. Розрахунок центрів ваг (точки еталону) для груп по дослідженим ознакам як середні значення даної ознаки в окремих кластерах.
3. Знаходження відстаней від точок еталону до об'єкта, розподіл досліджуваних країн за кластерами на основі розрахованих відстаней.
4. Розрахунок центрів ваг для нової розбивки, повторення кроків 2 та 3 поки розбивка за результатами розрахованих відстаней не співпадатиме з вхідною.

Результати кластерного аналізу методом k-середніх для України та країн ЄС наведені в таблиці 3.6.

Результати кластерного аналізу дозволили виокремити 3 кластери (табл. 3.5).

За результатами кластерного аналізу Україна увійшла до 2 кластеру, який характеризується досить високими показниками розвитку агропромислового та

промислового секторів, а також національної економіки в цілому. Водночас, для країн даного кластеру, здебільшого, притаманне відставання за показниками функціонування транспортного сектору. Винятками є Польща, Греція та Литва, для яких характерне високе значення галузевого індексу, завдяки чому дані країни досить близькі до переходу в 1 кластер.

Таблиця 3.5 – Інтерпретація результатів кластерного аналізу

Кластер	Країни	Особливості
1	Німеччина, Франція, Італія, Іспанія, Данія	Значний рівень розвитку транспортної галузі, суміжних галузей та економіки в цілому, деяке відставання за показниками розвитку суміжних галузей порівняно з іншими двома індексами
2	Греція, Польща, Литва, Болгарія, Хорватія, Румунія, Угорщина, Фінляндія, Португалія, Чехія, Латвія, Словаччина, Естонія, Словенія, Україна	Середнє чи вище середнього значення індексу розвитку суміжних галузей та національної економіки, суттєве відставання в темпах розвитку транспортної галузі (за винятком Греції, України та Польщі)
3	Нідерланди, Австрія, Бельгія, Швеція, Кіпр, Ірландія, Люксембург, Мальта	Високий рівень розвитку національної економіки за рахунок розвиненості інших секторів сфери обслуговування, істотне відставання в темпах розвитку транспортного сектору та суміжних до нього галузей

Джерело: розраховано автором

В межах другого кластеру Україна має досить високий індекс розвитку транспортного сектору завдяки високому рівні зайнятості в галузі, великій кількості діючих господарюючих суб'єктів, істотним обсягам товарообігу, пасажирообігу та експорту послуг, однак спостерігається відставання від провідних країн кластеру за рівнем заробітної плати та обсягами інвестицій в галузі. Водночас наша країна відстає від майже всіх країн кластеру за індексом розвитку суміжних галузей (причиною цього є значне відставання за темпами росту, обсягами експорту та рівнем зайнятості у виробничому секторі) та є останньою країною кластеру за показниками міжнародного рівня (через низькі показники ВВП на душу населення та середньої заробітної плати, високі показники безробіття та інфляції). Враховуючи отримані дані, для посилення позицій України

в межах кластеру доцільно активізувати зусилля для розвитку галузей, що використовують транспортні послуги, в першу чергу промислового виробництва, а також покращувати показники функціонування національної економіки (вживати заходи, спрямовані на зниження інфляції, зростання виробництва ВВП, розбудову шляхів сполучення). Для переходу України до кластеру вищого рівня необхідно додатково паралельно продовжувати вдосконалення функціонування транспортної галузі та забезпечувати підвищення галузевих показників (в першу чергу стимулювати збільшення середньої заробітної плати в галузі та зростання обсягу інвестицій в основні засоби).

На основі результатів оцінки міжнародної конкурентоспроможності транспортного сектору України, було здійснено SWOT-аналіз даного сектору (табл. 3.6).

Таблиця 3.6 – SWOT-аналіз транспортного сектору України

Сильні сторони	Слабкі сторони
1. Стратегічне розташування України між Європою та Азією. 2. Високий попит на транспортні послуги. 3. Розвинена інфраструктура з дорогами, залізницею, аеропортами та портами. 4. Низька вартість робочої сили порівняно з іншими європейськими країнами. 5. Досить високий рівень кваліфікації робочої сили. 6. Спрямованість уряду на розвиток транспортного сектору.	1. Застаріла та недостатньо фінансована транспортна інфраструктура. 2. Застарілий парк транспортних засобів. 3. Високий рівень бюрократії та корупції в секторі, що призводить до неефективності та підвищення витрат. 4. Недостатні інвестиції в модернізацію та відновлення транспортної інфраструктури. 5. Нерівномірність розвитку та модернізації інфраструктури. 6. Обмежена інтеграція видів транспорту. 7. Обмежені логістичні можливості.
Можливості	Загрози
1. Модернізація та відновлення транспортної інфраструктури за рахунок іноземних інвестицій та ДПП. 2. Розвиток нових і інноваційних методів перевезень за рахунок розвитку е-комерції. 3. Розробка та вдосконалення засобів інтермодального транспорту. 4. Розвиток логістичних центрів. 5. Посилення участі в управлінні глобальним ланцюгом поставок. 6. Активізація співпраці з сусідніми країнами. 7. Збільшення перевезень за рахунок зростання туризму в світі.	1. Політична нестабільність та військові дії на території України. 2. Економічний спад. 3. Жорстка конкуренція з боку інших країн. 4. Регуляторні зміни, зміна політики та правові перешкоди. 5. Відставання країни в темпах адаптації нових технологій в сфері транспортних послуг. 6. Часткова втрата транспортних можливостей через військові дії. 7. Скорочення транзитних потоків через Україну.

Джерело: розроблено автором

Враховуючи потенціал розвитку транспортної галузі України, наявні негативні тенденції функціонування сфери, а також іноземний досвід розбудови транспортного сектору, доцільно розробити комплекс заходів, які будуть сприяти розвитку транспортних послуг та будуть спрямовані на перетворення даного сектору на галузь міжнародної спеціалізації країни в системі ГПП (рис. 3.4).

Вдосконалення транспортного законодавства	•Вдосконалення законодавчих норм щодо діяльності сектору та здійснення перевезень; покращення митного законодавства та активізація участі країни в проектах транспортного співробітництва.
Захист українських перевізників	•Створення механізму реагування на випадки дискримінації українських перевізників; вдосконалення механізмів національного регулювання сегментів ринку міжнародних перевезень та провадження злагодженої транспортної політики у міжнародних організаціях.
Розбудова транспортної інфраструктури	•Активне застосування ДПП для розбудови системи доріг, колій; створення транспортно-логістичних центрів; модернізація інфраструктури річкового, морського, повітряного транспорту; розвиток інфраструктури кордону та припортової інфраструктури.
Оновлення рухомого складу	•Надання підприємствам підтримки при закупівлі транспортних засобів за кордоном; підтримка національних виробників транспортних засобів; здійснення реконструкції та ремонту рухомого складу, де це є економічно доцільним.
Впровадження новітніх технологій в транспортному секторі	•Впровадження результатів наукових досліджень відчизняних та іноземних наукових шкіл; використання новітніх систем та технологій супроводу перевезень; обробки вантажів; автоматизованих систем перевантажування тощо.
Цифровізація ринку транспортних перевезень	•Створення системи безперервного контролю за проходженням вантажів, баз даних, інфраструктури зв'язку, навігації та спостереження; впровадження системи електронного документообігу; стимулювання використання "хмарних" технологій зберігання даних тощо, створення спільних державно-приватних дослідних установ розвитку транспорту.
Розвиток сумжних до транспорту галузей	•Надання пільг та кредитів для розвитку нових технологій; формування системи підготовки фахівців шляхом розроблення схем співпраці закладів освіти з підприємствами; часткове відшкодування витрат на імпорт технологій для проведення розробок і виробництва аналогічних товарів; вдосконалення функціонування Експортно-кредитного агентства; впровадження ефективного механізму відшкодування витрат на капітальні інвестиції в переробну промисловість.

Рисунок 3.4 – Основні напрямки державної політики розвитку транспортного сектору України

Джерело: розроблено автором

Перетворення сфери транспортних послуг на галузь спеціалізації України та забезпечення її стабільного розвитку і зростання вимагає вжиття наступних комплексних заходів:

1. Внесення необхідних змін та доповнень до транспортного законодавства:

1.1. Вдосконалення тарифної політики держави для забезпечення гнучкості тарифного регулювання;

1.2. Послаблення регуляторного тиску на перевізників, гарантування відсутності дискримінації перевізників;

1.3. Вдосконалення процесу проходження митних процедур, з метою підвищення пропускної спроможності прикордонних пунктів пропуску, полегшення та пришвидшення проходження кордону, ліквідації простоїв на кордоні та здешевлення вартості послуг, що надаються при перетині кордону;

1.4. Законодавче закріплення надання перевізникам державних гарантій на збереження вантажу при здійсненні міжнародних перевезень;

1.5. Активізація участі України в регіональному транспортному співробітництві та в регіональних проектах;

1.6. Забезпечення створення позитивного іміджу функціонування транспорту в Україні шляхом проведення відповідної інформаційної кампанії;

1.7. Спрощення ведення судноплавного бізнесу в Україні та надання гарантій виконання норм з безпеки на морському транспорті;

1.8. Сприяння підприємцям в організації матеріально-технічного забезпечення і інформаційного обслуговування їх діяльності та підготовці кадрів;

1.9. Розроблення та реалізація заходів стимулювання діяльності вітчизняних вантажовідправників;

1.10. Створення механізму спрощеного вилучення та викупу земельних ділянок для розвитку транспортної інфраструктури, передачі земель в концесію для будівництва автомобільних доріг, оформлення підприємствам і організаціям транспорту земельних ділянок у користування;

1.11. Надання підприємцям в оренду та користування державного майна, необхідного для здійснення підприємницької діяльності в сфері.

2. Забезпечення захисту українських перевізників при здійсненні міжнародних перевезень:

2.1. Створення механізму оперативного реагування на випадки дискримінації українських перевізників за кордоном;

2.2. Підвищення ефективності механізмів національного регулювання сегментів ринку міжнародних перевезень;

2.3. Проведення злагодженої, активної транспортної політики у міжнародних організаціях, які регламентують входження у міжнародні ринки транспортних послуг.

3. Сприяння відбудові та розбудові транспортної інфраструктури та інфраструктури кордону:

3.1. Розбудова та відновлення системи доріг державного значення за кошти державного бюджету, через залучення приватних інвесторів, коштом міжнародної технічної допомоги та використовуючи інструменти ДПП;

3.2. Створення мережі пунктів дорожнього сервісу для перевірки транспортних засобів, а також дотримання режимів праці та відпочинку водіїв;

3.3. Заохочення розвитку експедиторського бізнесу та підвищення якості експедиторських послуг;

3.4. Створення нових та розбудова існуючих транспортно-логістичних центрів, в тому числі у прикордонних областях та поблизу найбільших портів; створення ефективно функціонуючої транспортно-логістичної мережі;

3.5. Сприяння розбудові в Україні колійної системи, а також гармонізації української та європейської колійних систем;

3.6. Вдосконалення та розбудова інфраструктури державного кордону, транспортних вузлів та митних переходів України з метою пришвидшення процедури проходження митного контролю;

3.7. Модернізація інфраструктури річкового транспорту та інфраструктури глибоководних морських портів, зокрема шляхом залучення приватного сектору;

3.8. Гармонізація розвитку припортової інфраструктури (залізничних підходів, автомобільних доріг) та збільшення пропускної спроможності портів;

3.9. Розбудова термінальних пасажирських та вантажних комплексів із забезпеченням міжнародних стандартів якості обслуговування пасажирів, вантажів та пошти;

3.10. Реконструкція злітно-посадкових смуг в регіональних аеропортах для можливості експлуатації середньомагістральних та широкофюзеляжних літаків.

4. Оновлення рухомого складу усіх видів транспорту:

4.1. Створення умов та надання державної фінансової підтримки для придбання українськими перевізниками сучасної техніки;

4.2. Надання транспортним підприємствам консультацій, податкових пільг та канікул при закупівлі транспортних засобів;

4.3. Заохочення використання транспортними організаціями лізингових послуг для оновлення рухомого складу;

4.4. Залучення національних виробників для створення новітнього парку вантажних автомобілів, з метою їх подальшої реалізації чи надання в оренду транспортним компаніям;

4.5. Стимулювання довгострокового інвестування в оновлення та будівництво річкових суден;

4.6. Здійснення реконструкції та ремонту частини суден торгового флоту України, відновлення яких є економічно обґрунтованим;

4.7. Розроблення та забезпечення виконання програми (плану заходів) оновлення залізничного рухомого складу;

4.8. Залучення приватного капіталу для стимулювання оновлення тягового та іншого рухомого складу;

4.9. Залучення національних авіа-конструкторських бюро до виробництва новітніх видів літаків шляхом державного замовлення для подальшого надання їх приватним компаніям на умовах лізингу чи використання державними компаніями;

4.10. Надання фінансової та юридичної підтримки авіаційним підприємствам при закупівлі транспорту закордоном.

5. Сприяння впровадженню новітніх технологій в транспортному секторі та модернізації рухомого складу:

5.1. Впровадження результатів досліджень вітчизняних та зарубіжних наукових шкіл у транспортній галузі;

5.2. Розвиток науково-дослідного та інноваційного партнерства з провідними країнами світу;

5.3. Забезпечення формування професійного потенціалу та створення ефективної системи професійної підготовки та науково-технічного супроводу інноваційного розвитку транспортної галузі;

5.4. Впровадження новітніх систем та технологій супроводу перевезень;

5.5. Удосконалення технології обробки вантажів в логістичних терміналах, аеропортах та портах України;

5.6. Забезпечення використання високотехнологічного рухомого складу на залізницях, автомобільних дорогах та водних шляхах;

5.7. Створення умов для впровадження на залізницях високошвидкісного пасажирського руху, експрес-доставки цінних вантажів, прискореної доставки контейнерів;

5.8. Впровадження автоматизованих систем перевантажування на морських терміналах та в морських портах;

5.9. Модернізація аеропортової інфраструктури із використанням стандартів ІКАО та інновацій, зокрема новітніх технологій в галузі регулювання повітряних перевезень та новітніх засобів для диспетчерських веж;

5.10. Проведення досліджень в галузі безпілотного керування транспортними засобами;

5.11. Створення, за моделлю японських комітетів, з залученням провідних науковців та спеціалістів, спільних державно-приватних дослідних установ та ініціатив розвитку новітніх технологій на транспорті.

6. Цифровізація ринку транспортних перевезень:

6.1. Створення системи безперервного контролю за проходженням вантажів за елементами транспортного технологічного ланцюга;

6.2. Формування баз даних для єдиного інформаційного забезпечення міждержавних перевезень вантажів і пасажирів;

6.3. Створення сучасної інфраструктури зв'язку, навігації та спостереження для організації повітряного руху;

6.4. Впровадження системи електронного документообігу під час здійснення авіаційних вантажних перевезень;

6.5. Запровадження технології електронного керування всіма етапами логістичного ланцюга для авіаційних вантажних перевезень та пошти;

6.6. Стимулювання використання “хмарних” технологій зберігання даних, віртуалізації, центрів обробки даних тощо;

6.7. Впровадження інтелектуальних транспортних систем та систем управління рухом на наземному та водному транспорті.

7. Створення передумов для розвитку галузей, які є основними споживачами транспортних послуг:

7.1. Заохочення впровадження нових перспективних технологій, що сприяють зростанню доданої вартості та обсягів виробництва, за рахунок надання державою суб'єктам господарювання, які використовують подібні технології, податкових пільг та кредитів на розвиток під низьку ставку;

7.2. Формування ефективної системи підготовки фахівців у сфері технологічного менеджменту, які володіють сучасними навичками та знаннями, шляхом розроблення державою на основі іноземного досвіду схем співпраці закладів вищої освіти з підприємствами та промисловими групами, стимулювання науково-дослідного співробітництва між університетами та бізнесом;

7.3. Стимулювання імпорту високих технологій та наукоємної продукції за рахунок часткової компенсації державою витрат на імпорт при проведенні розробок і виробництві аналогічних чи удосконалених товарів;

7.4. Стимулювання експорту продукції переробної промисловості, шляхом вдосконалення функціонування Експортно-кредитного агентства та розширення спектру послуг агентства;

7.5. Вдосконалення законодавства та впровадження ефективного механізму відшкодування витрат на капітальні інвестиції в переробну промисловість та розвиток новітніх технологій і галузей.

Крім названих заходів, розвиток та зростання транспортного сектору потребує активізації міжнародної співпраці й долучення України до міжнародних організацій та ініціатив з розвитку транспорту. Перспективним напрямком міжнародного транспортного співробітництва для нашої країни може стати створення коридору “Балтійське – Чорне – Каспійське море”, тому доцільно провадити активну дипломатичну діяльність для забезпечення зацікавленості в проекті зі сторони потенційних партнерів, а також вдосконалювати інфраструктуру річкового транспорту, в першу чергу річки Дніпро.

Трубопровідний транспорт залишається найбільшим в структурі експорту транспортних послуг України. Значною мірою, саме транспортування енергоносіїв трубопровідним транспортом забезпечує країні статус транзитера та є джерелом значних бюджетних надходжень. Скорочення обсягів транзиту нафти та газу в останні роки створюють загрози для функціонування трубопровідного транспорту і вимагають вжиття заходів для пошуку альтернативних споживачів послуг транспортування та вдосконалення магістральних трубопроводів. Загалом, заходи підтримки функціонування трубопровідного транспорту повинні включати три блоки: забезпечення функціонування української ГТС, підвищення ефективності функціонування української НТС, створення системи магістральних трубопроводів для транспортування інших матеріалів (рис. 3.5).

Підвищення ефективності функціонування української газотранспортної системи потребує проведення ряду заходів. В першу чергу необхідно дослідити економічну доцільність та технічну можливість переорієнтації української ГТС на транспортування біометану чи водню. Також потрібно здійснити модернізацію ГТС для підвищення надійності функціонування системи, провести заміну газотурбінних агрегатів на електроприводні та застарілих газоперекачувальних агрегатів на нові з більш високим ККД, підвищити герметичність системи та поліпшити системи контролю, впроваджувати технології автоматизації. Крім того,

доцільно відновити переговори щодо проекту магістрального газопроводу «Білий потік», створення якого дозволить країнам Каспійського регіону збільшити обсяги експорту газу до Європи, диверсифікувати шляхи постачання, а Україні – зберегти позиції транзитера та отримати додаткові фінансові надходження [231, с. 181].

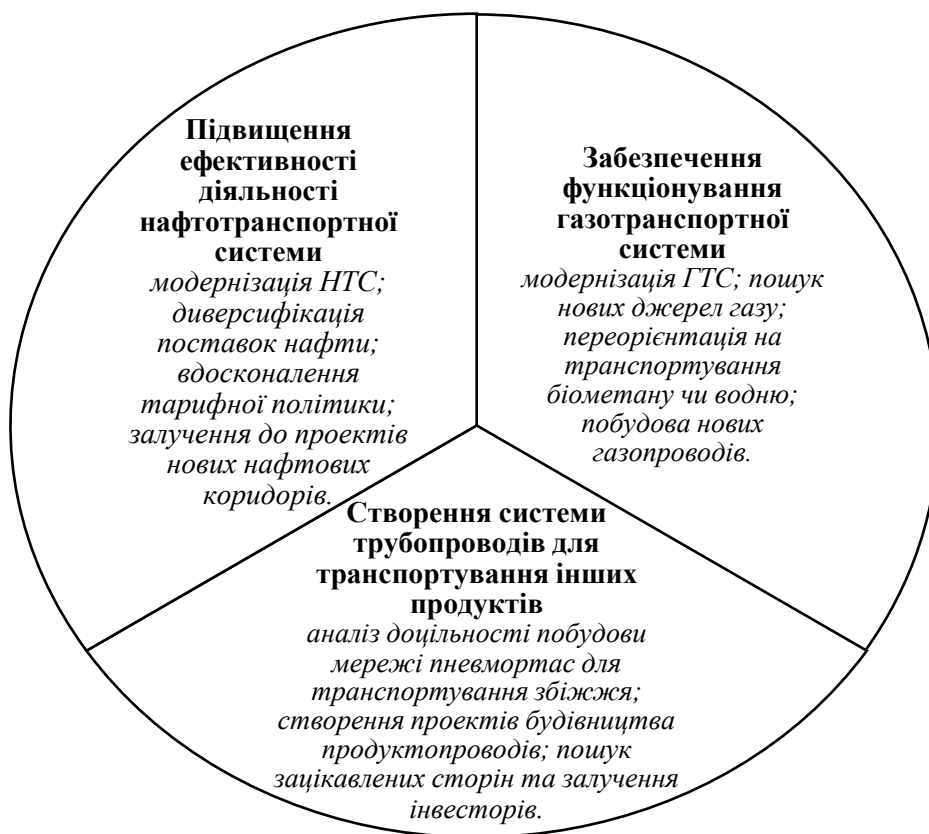


Рисунок 3.5 – Основні напрямки вдосконалення функціонування трубопровідного транспорту України

Джерело: розроблено автором

Вдосконалення функціонування української нафтотранспортної системи потребує проведення модернізації НТС, в тому числі і з впровадженням послідовного транспортування різних сортів нафти та використанням енергозберігаючих технологій для зниження експлуатаційних витрат. Підтримка транспортування нафти українською НТС вимагає пошуку можливостей диверсифікації поставок нафти та впровадження конкурентоспроможних тарифів на транзит територією України для забезпечення зацікавленості в послугах НТС з

боку потенційних клієнтів. Україні також доцільно активно просувати на міжнародних майданчиках та всіляко підтримувати реалізацію проекту Євро-Азіатського нафтотранспортного коридору на базі вже діючої нафтопровідної системи «Одеса-Броди», а також здійснити добудову нафтопроводу до Польщі.

Перспективним є також розбудова інфраструктури трубопровідного транспорту, не пов'язаного з транспортуванням нафти та газу. Враховуючи значну роль агросектору в економіці України та значення українського зерна в забезпеченні продовольчої безпеки світу, перспективним може бути створення мережі пневмотрас для транспортування сипучих продуктів до країн Європи, Північної Африки та Азії. Це дозволить гарантувати продовольчу безпеку світу, шляхом зниження залежності транспортування зерна від морського транспорту, а також дозволить Україні отримати стабільне джерело фінансових надходжень.

3.4. Концептуально-логічна модель системи управління розвитком сфери транспортних послуг України

Враховуючи роль транспортного сектору в економіці України та її значення для забезпечення конкурентоспроможності країни на міжнародній арені, актуальним є розроблення концептуально-логічної моделі системи управління розвитком сфери транспортних послуг з метою визначення ключових напрямків, шляхів та способів підвищення, в довготривалій перспективі, конкурентоспроможності сектору транспортних послуг.

Підвищення конкурентоспроможності сфери транспортних послуг вимагає, щоб при розробці ключових заходів розвитку та вдосконалення функціонування сектору враховувались три основні складові: стан та особливості функціонування внутрішнього ринку транспортних послуг України (стан транспортної галузі, коло споживачів та тенденції розвитку галузей, що є основними споживачами транспортних послуг); вплив зовнішніх факторів, включаючи тенденції розвитку світового ринку послуг; досвід та особливості діяльності конкурентів (рис. 3.6).



Рисунок 3.6 – Концептуально-логічна модель системи управління розвитком сфери транспортних послуг України

Джерело: розроблено автором

Підвищення ефективності функціонування сфери транспортних послуг України повинно здійснюватися на основі концептуально-логічної моделі ($F_{\text{тп}}$), яка може бути формально представлена наступною формулою:

$$F_{\text{тп}} = \langle M_{\text{сп}}, M_{\text{тс}}, t \rangle \quad (3.9)$$

де $M_{\text{сп}}$ – множина планів заходів управління економічними, інформаційними та організаційними механізмами розвитку сфери послуг України, $M_{\text{тс}}$ – множина планів заходів управління економічними, інформаційними та організаційними механізмами функціонування транспортного сектору, t – термін застосування механізмів.

Реалізація запропонованої концептуально-логічної моделі здійснюватиметься за наступним алгоритмом (рис. 3.7):

1. Збір інформації щодо попиту на послуги та уподобань клієнтів, прогнозування обсягів реалізації послуг, аналіз українського ринку транспортних послуг, дослідження особливостей розвитку національної економіки та виявлення тенденцій розвитку світового транспортного ринку.

2. Розробка методичних та практичних рекомендацій щодо розвитку сфери транспортних послуг України та посилення її конкурентоспроможності на світовому ринку.

3. Впровадження розроблених механізмів підвищення ефективності функціонування сфери транспортних послуг України.

4. Оцінка ефективності впровадження концептуально-логічної моделі на основі індикатора ефективності управління розвитком сфери транспортних послуг.

5. Моделювання та прогнозування обсягів виробленої в транспортному секторі доданої вартості за результатами впровадження моделей та заходів розвитку сфери транспортних послуг України. В дисертаційній роботі пропонується розглядати за критерії оцінки ефективності розвитку національної сфери транспортних послуг показники валової доданої вартості, виробленої в сфері транспортних послуг, та доданої вартості, що припадає на одного працівника транспортного сектору.

На першому етапі реалізації моделі здійснюється дослідження поточного стану функціонування та ефективності сфери транспортних послуг України, а також аналіз потенціалу внутрішнього та зовнішніх ринків.

Другий етап пов'язаний з розробкою практичних рекомендацій щодо розвитку сфери транспортних послуг, розроблених на основі отриманих на першому етапі даних.



Рисунок 3.7 – Алгоритм реалізації концептуально-логічної моделі системи управління розвитком сфери транспортних послуг України

Джерело: розроблено автором

Перший та другий етапи реалізації моделі були втілені шляхом використання розробленої методики оцінки міжнародної конкурентоспроможності сфери транспортних послуг та представлені в пункті 3.3 даної дисертаційної роботи.

Третій етап передбачає практичне впровадження запропонованого комплексу заходів. Реалізація запропонованих заходів потребує значного фінансування та активної участі держави, що обумовлює необхідність створення повноцінної стратегії розвитку сфери транспортних послуг, яка б передбачала конкретні цілі та поетапні кроки влади, з широким та дієвим залученням бізнесу, фахівців, науковців та громадськості для пошуку внутрішніх та зовнішніх інвесторів [232, с. 132].

Четвертий етап реалізації концептуально-логічної моделі системи управління розвитком сфери транспортних послуг України передбачає оцінку її ефективності,

яку пропонується здійснювати за допомогою розробленого індикатору ефективності управління розвитком сфери транспортних послуг.

Індикатор ефективності управління розвитком сфери транспортних послуг розраховується за допомогою методу нелінійного динамічного нормативу на основі нормативної і фактичної матриць співвідношень. Визначення індикатора здійснюється шляхом виконання наступних етапів:

1. Визначення переліку показників, на підставі яких буде формуватися індикатор. Для формування індикатора ефективності управління розвитком сфери транспортних послуг були обрані наступні 8 показників: обсяг вироблених послуг, обсяг вироблених транспортних послуг, експорт послуг, експорт транспортних послуг, капітальні інвестиції в транспортний сектор, ПІІ в транспортний сектор, створена в транспортному секторі додана вартість, зайняте в транспортному секторі населення. Вибір цих показників обумовлений їх суттєвою роллю при оцінці ефективності функціонування транспортного сектору, визначенні тенденцій розвитку сфери послуг і національної економіки в цілому.

2. Інтерпретація показників по відношенню один до одного та встановлення динамічних співвідношень між показниками. За результатами аналізу співвідношень формується матриця нормативних співвідношень показників. Кожний елемент n_{ij} матриці нормативних (еталонних) співвідношень визначається таким чином:

$$n_{ij} = \begin{cases} 1, & \text{якщо } i - \text{й показник повинен зростати швидше за } j - \text{й показник;} \\ -1, & \text{якщо } i - \text{й показник повинен зростати повільніше за } j - \text{й показник;} \\ 0, & \text{якщо нормативне співвідношення між показниками відсутнє} \end{cases}$$

Матриця нормативних співвідношень індикатора ефективності управління розвитком сфери транспортних послуг представлена в табл. 3.7.

Таблиця 3.7 - Матриця нормативних співвідношень між показниками для оцінки ефективності управління розвитком сфери транспортних послуг

	Оп	Отп	Еп	Етп	КІтп	ПІтп	Дтп	Зтп
Обсяг вироблених в Україні послуг, млн грн. (Оп)	0	-1	1	1	-1	1	-1	1
Обсяг вироблених транспортних послуг, млн грн. (Отп)	1	0	1	1	-1	1	-1	1
Експорт послуг України, млн дол. (Еп)	-1	-1	0	-1	-1	1	-1	-1
Експорт транспортних послуг, млн дол. (Етп)	-1	-1	1	0	-1	1	-1	-1
Капітальні інвестиції в транспортний сектор України, млрд грн. (КІтп)	1	1	1	1	0	-1	1	0
ПІІ в транспортний сектор України, млн дол. (ПІтп)	-1	-1	-1	-1	1	0	1	0
Додана вартість, створена в транспортному секторі (Дтп)	1	1	1	1	-1	-1	0	1
Зайняте в транспортному секторі населення, осіб (Зтп)	-1	-1	1	1	0	0	-1	0

Джерело: розроблено автором

3. Формування матриці фактичних співвідношень темпів зростання показників для кожного проміжку часу:

$$L^F(t) = \{l_{ij}^F(t)\}_{k \times k} \quad (3.10)$$

$$l_{ij}^F(t) = \begin{cases} 1, \text{ якщо } I_i(t) > I_j(t) \text{ та } l_{ij}^A \text{ не дорівнює } 0 \\ -1, \text{ якщо } I_i(t) < I_j(t) \text{ та } l_{ij}^A \text{ не дорівнює } 0 \\ 0, \text{ якщо } I_i(t) = I_j(t) \text{ та } l_{ij}^A = 0 \end{cases}$$

де $I_i(t)$ - темп зростання i -го показника в момент часу t ; $I_j(t)$ - темп зростання j -го показника в момент часу t ; l_{ij}^A - елемент матриці фактичних співвідношень темпів зростання показників, що знаходяться на перетині i -го рядка та j -го стовпця.

4. Формування матриці співпадин фактичних та нормативних співвідношень темпів зростання показників:

$$L^C(t) = \{l_{ij}^C(t)\}_{k \times k} \quad (3.11)$$

$$l_{ij}^C(t) = \begin{cases} 1, \text{ якщо } l_{ij}^A(t) = l_{ij}^F(t) \text{ та } l_{ij}^A \text{ не дорівнює } 0 \\ -1, \text{ якщо } l_{ij}^A(t) \neq l_{ij}^F(t) \text{ та } l_{ij}^A \text{ не дорівнює } 0 \\ 0, \text{ якщо } l_{ij}^A = 0 \end{cases}$$

5. Розраховується індикатор ефективності управління розвитком сфери транспортних послуг як співвідношення кількості співпадінь нормативних і фактичних співвідношень до кількості нормативних співвідношень за модулем $I_{к.тп}$:

$$I_{к.тп} = \frac{\sum_{ij} l_{ij}^C(t)}{\sum_{ij} |n_{ij}^A|} \quad (3.12)$$

Значення індикатора знаходиться в межах від -1 до 1. Якщо в момент часу t індекс дорівнюватиме 1, то можна зробити висновок, що всі нормативно встановлені співвідношення показників фактично виконуються і ефективність управління є максимальною. Якщо індекс буде на рівні -1, то співвідношення показників повністю протилежні нормативним і управління є неефективним. Чим ближче значення індикатора до 1 тим більшою є ефективність управління.

На п'ятому етапі реалізації концептуально-логічної моделі управління розвитком сфери транспортних послуг України здійснюється моделювання та прогнозування обсягів виробленої в транспортному секторі доданої вартості після впровадження моделей та заходів розвитку сфери транспортних послуг України.

Для прогнозування ймовірного обсягу виробленої в сфері транспортних послуг доданої вартості за результатами впровадження моделей та заходів розвитку сфери транспортних послуг України було розроблено методику, яка включає три основні етапи: математичне моделювання, прогнозування на основі розробленої моделі, аналіз отриманих результатів та корегування моделі.

Перший етап передбачає математичне моделювання обсягу виробленої в сфері транспортних послуг доданої вартості. Спочатку визначаються компоненти часового ряду. На рис. 3.8 представлена динаміка виробленої в сфері транспортних послуг доданої вартості за період 2010-2021 років.



Рисунок 3.8 – Динаміка виробленої в сфері транспортних послуг України доданої вартості в 2010-2021 роках

Джерело: розроблено автором за даними [101, 170]

Аналіз графіку динаміки дозволяє зробити висновок про наявність тенденції до зростання обсягів створеної в сфері транспортних послуг доданої вартості: за досліджуваний період обсяги збільшились на 212273 млн грн., що свідчить про зростання на 255,67% в 2021 році порівняно з 2010 роком.

Однак, на основі графічного аналізу важко зробити висновок про характеристику тренду та обрати найкращу модель. В зв'язку з цим доцільно порівняти ймовірні моделі та обрати найбільш оптимальну на основі співставлення значень коефіцієнта детермінації та стандартної похибки. Графічний аналіз дозволяє дійти висновку, що найбільш ймовірними моделями виробленої в сфері транспортних послуг доданої вартості є лінійна, квадратична або експоненціальна. Формування моделей та розрахунків показників здійснювались з використанням можливостей табличного процесора Excel.

Порівняльна характеристика ймовірних моделей доданої вартості, виробленої в сфері транспортних послуг України представлені в табл. 3.8.

Порівняльний аналіз ймовірних моделей дозволяє зробити висновок, що найкраще часовий ряд описує квадратична модель $y = 1499,7x^2 + 903,21x + 81444$.

Таблиця 3.8 – Порівняння ймовірних моделей, що описують динаміку виробленої в сфері транспортних послуг доданої вартості

Лінія тренду	Модель	Коефіцієнт детермінації (R^2)	Стандартна похибка (S)
Лінійна	$y = 20399x + 35953$	0,9233	20295,46
Квадратична (поліном 2 ступ.)	$y = 1499,7x^2 + 903,21x + 81444$	0,9699	12718,54
Експоненціальна	$y = 68868e^{0,1231x}$	0,9484	14228,12

Джерело: розраховано автором

Для оцінки адекватності обраної моделі доцільно за допомогою засобів Excel розрахувати критерій автокореляції Дарбіна-Уотсона (DW):

$$DW = \frac{\sum_{t=2}^n (e_t - e_{t-1})^2}{\sum_{t=2}^n e_t^2}, \quad (3.13)$$

де e_t – відхилення реального значення ознаки від його прогнозованого за моделлю значення в момент часу t .

За результатами розрахунків отримане значення $DW=1,28$. Використовуючи таблицю значень критерія Дарбіна-Уотсона для 5-% рівня значущості, $k=1$ та $n=12$, знаходимо нижню границю $dl=0,97$ та верхню границю $du=1,33$. Оскільки отримане для моделі значення DW знаходиться між значеннями dl та du , критерій Дарбіна-Уотсона не дозволяє зробити висновок про відсутність чи наявності автокореляції. Тому наявності автокореляції визначатиметься на основі статистики фон Неймана.

Статистика фон Неймана (Q) розраховується за наступною формулою:

$$Q = \frac{n}{n-1} * \frac{\sum_{t=2}^n (e_t - e_{t-1})^2}{\sum_{t=2}^n e_t^2}, \quad (3.14)$$

де n – кількість спостережень.

Внаслідок проведених розрахунків отримане значення $Q=1,41$. Відповідно до таблиці критичних значень статистики фон Неймана, критичними значеннями для 5-% рівня значущості та $n=12$ є: $Q_{кр}^+$ знаходиться в межах $[1,18; 1,29]$; $Q_{кр}^-$

знаходиться в межах [3,3; 3,61]. Оскільки отримане значення Q знаходиться між вказаними критичними значеннями, приймається гіпотеза про відсутність автокореляції та адекватність обраної моделі.

На основі розробленої моделі здійснено прогноз обсягу доданої вартості, виробленої в сфері транспортних послуг, а також прогноз після впровадження запропонованих заходів. Очікується, що впровадження запропонованих заходів дозволить збільшити темпи зростання виробленої в транспортному секторі доданої вартості в 2022-2027 роках на 3% щорічно порівняно з прогнозованими.

На рис. 3.9 наведено прогноз обсягів виробленої в сфері транспортних послуг доданої вартості без реалізації запропонованих механізмів та заходів управління розвитком сфери транспортних послуг та в результаті їх реалізації.



Рисунок 3.9 - Прогнозні значення обсягів доданої вартості, виробленої в сфері транспортних послуг України

Джерело: розроблено автором

Отже для вдосконалення функціонування транспортного сектору України та подолання наявних проблем було розроблено концептуально-логічні моделі системи управління розвитком сфери транспортних послуг України. В рамках розробленої моделі було розроблено комплекс заходів вдосконалення функціонування сфери транспортних послуг в цілому. Окрема увага приділяється

вдосконаленню діяльності трубопровідного транспорту, який постав перед низкою критичних для його подальшого функціонування загроз. В запропонованій моделі розроблено цільовий індикатор оцінки ефективності її впровадження, а також методика моделювання та прогнозування обсягів виробленої в секторі доданої вартості. Впровадження даної моделі дозволить подолати наявні проблеми транспортного сектору та забезпечити його майбутній розвиток.

3.5. Організаційно-економічний механізм розвитку сфери послуг як фактору посилення конкурентоспроможності України в системі глобального поділу праці

Вдосконалення функціонування сфери послуг України та перетворення її на ключовий фактор посилення позицій країни в системі ГПП пропонується досягти за рахунок розробки повноцінного організаційно-економічного механізму, який буде ґрунтуватися на узгоджених діях держави та приватного сектору, а також враховуватиме вплив об'єктивних ринкових законів та сил.

Сутність організаційно-економічного механізму розвитку сфери послуг як фактору підвищення конкурентних позицій України в системі ГПП розкривається через його основну мету – підвищення ефективності функціонування усіх секторів сфери послуг, перетворення третинного сектору на рушійну силу розвитку національної економіки та посилення конкурентоспроможності країни. Досягнення мети передбачає виконання наступних завдань: створення економічних передумов для розвитку сфери послуг за рахунок формування сприятливого бізнес та регуляторного середовища; підвищення ефективності функціонування сектору обслуговування шляхом стимулювання економічної активності в секторі та оновлення інфраструктури; сталий та інноваційний розвиток всіх секторів сфери послуг завдяки активному науково-технічному співробітництву, заохочення впровадження інновацій, впровадження екологічних та інших стандартів; перетворення транспортного сектору сфери обслуговування на галузь міжнародної спеціалізації України в системі ГПП шляхом пришвидшеного розвитку сектору та

посилення конкурентних переваг галузі. Об'єктами, на які спрямований механізм, є процеси розвитку сфери послуг як фактору підвищення конкурентоспроможності України в ГПП. Суб'єкти – державні органи, громадські організації, керівники підприємств сервісного сектору, іноземні інвестори.

Механізм буде реалізуватися за принципами: системності (розвиток сфери послуг як комплексного об'єкту, з урахуванням особливостей окремих складових); безперервності (спрямованість на поступальний та постійний розвиток сектору в майбутньому); організаційної взаємодії (взаємодія та кооперація всіх суб'єктів при реалізації механізму); адаптивності (перегляд та доопрацювання механізму відповідно до об'єктивних реалій); інноваційного розвитку (використання при реалізації механізму новітніх практик та технологій) та урахування інтересів всіх зацікавлених сторін (врахування інтересів та цілей функціонування держави, громадянського суспільства та приватного сектору при реалізації механізму).

Організаційно-економічний механізм має враховувати взаємодію всіх макро- і мікроекономічних процесів, а також інтереси зацікавлених суб'єктів - підприємців, громадського суспільства, населення та держави.

Організаційно-економічний механізм включатиме два основних блоки:

1. організаційний – підсистема механізму, що включає інститути, які впливають на функціонування сфери послуг, законодавчу базу в галузі управління та розвитку сектору обслуговування, систему підготовки кадрового забезпечення третинного сектору економіки, систему стандартизації та ліцензування послуг;
2. економічний – підсистема механізму, до якої входять складові загальної економічної політики держави: фінансова політика, податкова система, бюджетна політика, політика держави в галузі інвестицій тощо.

Організаційно-економічний механізм є цілісною системою, підсистеми якої, тісно взаємопов'язані одна з одною. Підсистеми здійснюватимуть реалізацію зазначених в попередніх пунктах розділу заходів вдосконалення сфери послуг у взаємодії одна з одною для забезпечення ефективності. Контроль функціонування механізму здійснюватиметься комплексно зі сторони всіх зацікавлених сторін для гарантування прозорості впровадження та реалізації заходів (рис. 3.10).

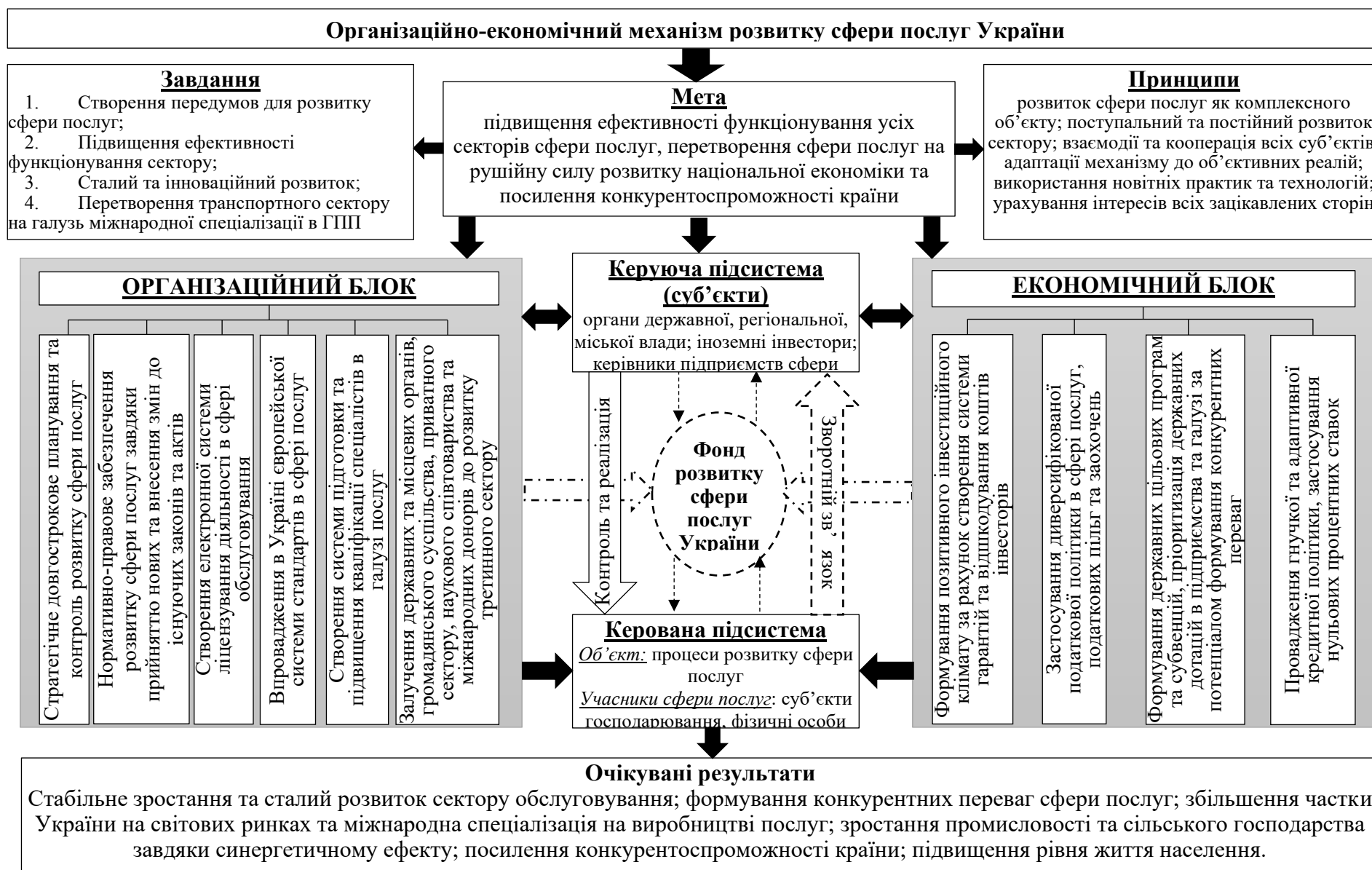


Рисунок 3.10 – Організаційно-економічний механізм розвитку сфери послуг України

Джерело: розроблено автором

Функціонування організаційної складової здійснюватиметься за рахунок спрямованих заходів відповідних державних інститутів. Загальну політику в сфері послуг пропонується розробити органам виконавчої влади за участі бізнесу, фахівців і суспільства та затвердити Верховною Радою у формі Стратегії розвитку сфери послуг України (далі - Стратегія). Стратегію доцільно розробити на термін 15 років. В основі Стратегії лежатимуть запропоновані в попередніх пунктах розділу 3 даного дослідження заходи вдосконалення сфери послуг та напрямки перетворення сектору транспортних послуг на галузь міжнародної спеціалізації України.

В межах Стратегії пропонується розробити ряд цільових показників, яких планується досягти за рахунок її впровадження. Серед кількісних показників, які рекомендуються до застосування, можна виділити: обсяги експорту послуг; відсоток послуг в структурі сукупного експорту та імпорту країни; кількість відновлених та модернізованих портів та аеропортів; рівень капіталізації ринку фінансових послуг; кількість користувачів мережі Інтернет та рівень покриття території мобільним зв'язком; кількість новобудов; кількість туристів, які відвідували країну тощо. Якісні показники будуть отримуватися на основі проведення опитувань: якість послуг, доступність послуг, якість медичного обслуговування, рівень цифровізації послуг, якість зв'язку тощо. Крім того, рекомендується застосування цільових показників, які будуть ґрунтуватися на критеріях оцінки конкурентоспроможності за методиками WEF та IMD.

Для забезпечення прозорості та ефективності реалізації Стратегії, передбачається організація системи моніторингу та контролю її реалізації за участі всіх зацікавлених сторін. Система моніторингу ґрунтуватиметься на принципах взаємозалежності та взаємоконтролю, за якими держава, громадськість та бізнес здійснюватимуть нагляд не лише за реалізацією Стратегії, а й за діяльністю один одного. Подібна система дозволить зменшити ризик виникнення корупційних схем, бюрократичної тяганини, нецільового використання коштів та неефективної реалізації Стратегії (рис. 3.11).



Рисунок 3.11 – Система моніторингу та контролю реалізації заходів Стратегії розвитку сфери послуг України

Джерело: розроблено автором

Держава в особі органів виконавчої влади здійснюватиме безпосередню реалізацію та контроль впровадження Стратегії та інших запропонованих заходів. Державні органи розподілятимуть виділені на реалізацію заходів кошти та направлятимуть їх за цільовим призначенням. Місцеві органи влади використовуватимуть отримані кошти безпосередньо для реалізації заходів. Про результати витрачання коштів та ефективність реалізації заходів місцеві владні структури щоквартально звітуватимуть центральним органам. Окремо передбачається розгорнуте звітування за рік, де крім інформації про здійснені заходи та освоєні кошти надаватимуться пропозиції місцевих органів влади для підвищення ефективності впровадження Стратегії. Річні звіти будуть оприлюднені

на офіційних сайтах органів влади для громадського ознайомлення та контролю. Крім того, центральні органи влади здійснюватимуть періодичний аудит витрачання коштів на місцях.

Місцеві органи контролюватимуть виконання Стратегії підприємствами та фізичними особами підприємцями шляхом проведення перевірок. Також, державні органи збиратимуть пропозиції та рекомендації підприємств, які використовуватимуться для вдосконалення загальної політики та покращення ефективності реалізації заходів.

Громадські організації здійснюватимуть незалежний моніторинг стану та ефективності впровадження заходів, доноситимуть до центральних органів влади інформацію про проблеми реалізації Стратегії та виноситимуть на громадське обговорення отримані результати. Крім того, громадські організації здійснюватимуть контроль діяльності підприємств шляхом проведення опитувань населення та збору відгуків громадян на офіційних сайтах громадських організацій.

Ефективність впровадження Стратегії також контролюватиметься асоціаціями підприємців, які направлятимуть пропозиції та зауваження бізнесу центральним органам влади. Бізнес повідомлятиме центральним органам влади про факти порушення з боку місцевих органів влади, а також спільно з громадськими організаціями доноситимуть до громадян інформацію про стан та проблеми реалізації заходів, зокрема, шляхом залучення засобів масової інформації.

Окрему роль в реалізації та контролі впровадження Стратегії відіграватимуть фахівці та науковці. Провідні експерти в різних галузях послуг та економісти будуть активно залучатися до розробки Стратегії та її вдосконалення щороку. Відповідальні за реалізацію заходів державні органи здійснюватимуть моніторинг наукових видань для отримання проміжних наукових висновків та рекомендацій, а також для пошуку шляхів покращення Стратегії та новітніх ідей розвитку сфери.

Крім Стратегії, до організаційної складової механізму входитимуть також закони та інші нормативно-правові акти, які розробляються та впроваджуються центральними та місцевими органами влади. Зокрема пропонується розробити та ухвалити ряд законів та постанов, спрямованих на забезпечення сталого зростання

сектору обслуговування, зокрема, Закон України “Про створення умов для активізації розвитку сфери послуг в Україні”. До існуючих нормативно-правових актів пропонується внести зміни, для забезпечення їх відповідності меті політики держави в галузі послуг, зрозумілості, відкритості, однозначності та прозорості. Зокрема, доцільно переглянути та доопрацювати Закони “Про зовнішньоекономічну діяльність”, “Про інвестиційну діяльність”, “Про інноваційну діяльність”, “Про авторське право і суміжні права”. Дані нормативно-правові акти передбачатимуть загальну організацію та правову регламентацію функціонування сфери послуг та дозволять створити сприятливе нормативно-правове поле для всіх суб’єктів ринку послуг.

Проведення загальної державної політики в сфері послуг здійснюється Кабінетом Міністрів України в цілому та окремими Міністерствами, Державним агентством розвитку туризму, Державною службою морського та річкового транспорту, Державною авіаційною службою, Державною службою з безпеки на транспорті та іншими центральним і місцевими органами виконавчої влади. Центральні органи влади, в межах запропонованого механізму, організовуватимуть нормативно-правове забезпечення розвитку сфери послуг та забезпечуватимуть взаємодію на всіх рівнях державного апарату при реалізації Стратегії. Міністерства, агентства та служби, відповідно до цілей Стратегії та реального стану розвитку сектору обслуговування, ухвалють Постанови та Укази, якими делегуватимуть завдання місцевим органам виконавчої влади. Обласні, міські, селищні та сільські ради здійснюватимуть безпосередню реалізацію пунктів Стратегії на місцях з залучення громадськості, бізнесу та науки до розвитку сфери послуг через організацію круглих столів, семінарів, форумів, проведення громадських обговорень тощо. Пропозиції та рекомендації громадських організацій та професійних спілок, зокрема, враховуватимуться при розробці Стратегії та нормативно-правових актів в галузі розвитку послуг.

Значною частиною організаційного блоку механізму має стати система ліцензування діяльності сфери послуг. В Україні ліцензуванню підлягають послуги пов’язані з вантажними та пасажирськими перевезеннями (усіма видами

транспорту), діяльність у сфері телекомунікацій, послуги в галузі захисту інформації, банківська діяльність та надання фінансових послуг, діяльність у сфері освіти, будівельна діяльність, медична практика, освітня діяльність, туроператорська діяльність, оптова та роздрібна торгівля окремими товарами. Вдосконалення ліцензійних умов потребує залучення науковців та фахівців з окремих галузей сфери послуг для забезпечення адекватності та відповідності ліцензійних процедур реаліям функціонування економіки України. З метою зниження бюрократизації та пришвидшення проходження ліцензійних процедур доцільним є розробка електронної системи ліцензування. Дана система представлятиме собою електронну базу даних куди підприємства завантажуватимуть визначені відповідним законодавством документи для отримання ліцензій та у встановлений Законами термін одержуватимуть висновок про отримання ліцензії чи відмову в видачі ліцензій. Доцільно також розглянути можливість використання системи штучного інтелекту для автоматизації процесу перевірки отриманих документів та надання висновків щодо видачі ліцензій. Цифровізація процесу ліцензування дозволить пришвидшити проходження процедур та зменшити можливість бюрократизації в умові відсутності прямого контакту між ліцензіатом та державним органом, що видає ліцензію.

Важливим кроком у забезпеченні стабільного розвитку сфери послуг буде проведення стандартизації українських послуг відповідно до європейських стандартів. Це дозволить покращити якість послуг України, підвищити їх конкурентоспроможність та привабливість на зовнішніх ринках. Стандартизація також сприятиме наближенню економіки України до рівня країн Європейського Союзу та пришвидшенню інтеграції країни до ЄС. Тому доцільно пришвидшити процеси впровадження європейських стандартів та розробити програму супроводу переходу українських підприємств на нові стандарти.

Організаційний блок включає також систему кадрового забезпечення сфери послуг. Підготовка кваліфікованих фахівців в різних галузях сектору обслуговування стимулюватиме її активний розвиток та зростання, а також істотно спростить реалізацію Стратегії. Належне кадрове забезпечення потребує

стимулювання підготовки фахівців в Україні та залучення провідних спеціалістів з закордону для безпосередньої роботи в відповідних галузях сфери послуг та підвищення якості навчання в Україні. Оскільки сфера освіти є складовою сектору обслуговування, розвиток освітніх послуг є пріоритетним для забезпечення ефективного функціонування механізму в цілому, тому пропонується здійснювати реалізацію заходів вдосконалення даної сфери в першу чергу. Для нарощення обсягів підготовки кваліфікованих кадрів доцільно збільшити витрати на освіту, заохочувати пряму взаємодію між підприємствами сфери послуг та навчальними закладами, стимулювати створення спонсорованих підприємствами курсів перепідготовки та навчання необхідних професій, а також стимулювати рекрутинг іноземних фахівців до українських закладів освіти за рахунок надання їм необхідних умов. Збільшення потоку кваліфікованих фахівців до України потребує покращення поінформованості про переваги роботи в нашій країні. Тому для залучення іноземних фахівців доцільно провести інформаційну кампанію для популяризації роботи в Україні; організовувати в країні конференції, форуми, симпозіуми; а також надати трудовим мігрантам пільги та державну підтримку в освоєнні на новому місці.

Економічний блок включатиме різні складові політики держави в сфері економіки та фінансів: інвестиційну політику, податкову політику, бюджетну політику та грошово-кредитну політику. Складові економічного блоку повинні бути спрямовані на створення сприятливих економічних умов для забезпечення розвитку та зростання сфери послуг.

Інвестиційна політика держави повинна бути спрямована на стимулювання інвестиційної діяльності та залучення іноземних інвестицій. Створення позитивного інвестиційного клімату та приваблення інвесторів вимагає, в першу чергу, розробки ефективного державного механізму захисту інвестора та системи гарантій. Нестабільність української економіки та політичного середовища відлякують не лише іноземних інвесторів, а й потенційних вкладників всередині України, тому українські венчурні фонди, бізнес-ангели та звичайні громадяни неохоче вкладають кошти в розвиток українських проектів та вітчизняні стартапи.

Захист та гарантії для інвесторів пропонується забезпечити за рахунок розширення функцій Департаменту інвестицій, інновацій та інтелектуальної власності Міністерства економіки України. Запропоновано створити централізовану електронну систему супроводу інвесторів та повернення коштів за державними гарантіями, яка буде керуватися Департаментом. Дана система дозволить інвесторам отримувати необхідну інформацію про особливості інвестиційних проектів, що їх зацікавлять; подавати скарги на підприємства, в які вони вкладали кошти, а також подавати заяву на відшкодування коштів у випадку надзвичайних ситуацій. Скарги на зареєстровані компанії передаватимуться їм для розгляду та вирішення, при постійному контролі з боку Департаменту. Компанія, на яку була подана скарга, повинна надати звіт про вжиті дії у визначеному форматі. Якщо хід розгляду скарг інвесторів суб'єктом господарювання не призводить до вирішення спору, проти такого суб'єкта вживаються примусові дії з боку Департаменту (в тому числі, кримінальне переслідування).

Для виплати компенсацій інвесторам, пропонується створити в межах Міністерства економіки спеціальний Фонд захисту інвесторів. Фонд наповнюватиметься за рахунок коштів державного бюджету. Крім того, доцільним є використання частини коштів Фонду для інвестування чи надання позик на проекти з низьким рівнем ризику, а відсотки та дивіденди, отримані внаслідок даних операцій, використати для збільшення коштів Фонду.

Наявність гарантій, а також пільг, дозволить створити привабливі умови для інвестування в українську економіку. Серед преференцій, які доцільно надати інвесторам, можна виділити: зниження податкових ставок; особливі пільгові ставки прискореної амортизації; позики на збільшення зайнятості; спрощення процедур доступу до місцевих фінансових джерел; субсидіювання тощо. Інвесторам, які вкладатимуть кошти в розвиток сфери послуг пропонується надавати наступні пільги: надання інформаційної підтримки та консультацій; звільнення від податку на 3 роки (часткове або повне); безмитний ввіз машин та обладнання, яке не виробляється в Україні; надання пільгових позик; оренда землі за низькою ціною; субсидіювання наукової-дослідної діяльності тощо.

Провадження подібної інвестиційної політики дозволить покращити інвестиційний клімат в Україні та підвищити її привабливість для іноземних вкладників, що створить передумови для вливання капіталів з закордону та активізації інвестиційних процесів всередині країни. Це, в свою чергу, дасть змогу залучити до розвитку сфери послуг значні фінансові ресурси та стимулюватиме інноваційну діяльність в сервісному секторі.

Податкова політика держави повинна бути спрямована на наповнення державного бюджету, але при цьому створювати передумови для активного розвитку та зростання сервісного сектору. Основними виробниками послуг в Україні є малі підприємства та фізичні особи підприємці (ФОП). Для ФОПів в Україні діє спрощена система оподаткування, яка поділяється на 4 групи залежно від виду діяльності, річного доходу та кількості працівників. Для малих та середніх підприємств також діє спрощена система оподаткування, що застосовується при річному доході до 5 млн грн. та передбачає ставку 5% від обороту коштів (3% якщо юридична особа є добровільним платником ПДВ). Пільгова система оподаткування активно використовується виробниками послуг, що дозволяє підприємцям розвивати власний бізнес, однак, разом з тим, державний бюджет втрачає суттєві кошти. Крім того, існують ризики приховування доходів з боку малих підприємств з метою збереження пільгового оподаткування. Тому доцільно провадити регулярні перевірки діяльності підприємств з метою виявлення фактів порушення податкового законодавства. Разом з тим, перевірки не повинні стати надмірними, а їх проведення повинно контролюватися асоціаціями підприємців та суспільством.

Великі підприємства, що виробляють послуги (транспортні підприємства, рітейлери), сплачують здебільшого базову ставку податку. Враховуючі військові дії на території України, які призвели до часткової зупинки економіки та значних збитків підприємств, доцільно впровадити податкові пільги з метою забезпечення виживання бізнесу. Впровадження податкових канікул та тимчасове зниження податкових ставок дозволить підприємствам дещо пом'якшити негативний вплив та почати відновлення власної діяльності. Після відновлення підприємства, виходу його на прибутковість чи проходження пільгового періоду, компанії повинні

сплачувати базову ставку передбачену податковим законодавством. З метою уникнення податкового шахрайства та приховування доходів, необхідна контрольна діяльність з боку податкових органів з активним залученням громадськості та асоціацій підприємців.

Суттєвою складовою економічного блоку буде бюджетна політика держави. Державний бюджет буде одним із основних джерел фінансування запропонованої Стратегії розвитку сфери послуг. Пропонується закласти в бюджеті програми цільового фінансування розвитку окремих галузей сектору обслуговування. Рекомендується розробити низку державних цільових програм, зокрема «Державну цільову програму відбудови транспортної інфраструктури України», «Державну цільову програму підтримки оновлення рухомого складу транспортних підприємств», «Державну цільову програму розвитку освіти», «Державну цільову програму підтримки розвитку ІТ-сфери», «Державну цільову програму відновлення та розвитку туризму», «Державну цільову програму підтримки зовнішньоекономічної діяльності» тощо. Враховуючи умови, в яких опинилась Україна, найбільш перспективним потенційним джерелом фінансування державних цільових програм, крім державного бюджету, може стати фінансова допомога від країн партнерів та міжнародних фінансових організацій. Програми необхідно презентувати потенційним вкладникам, вносити за вимоги необхідні корективи (якщо вони не протирічатимуть цілям та меті механізму), організувати механізм контролю за використанням коштів, який залучатиме до моніторингу витрат державу, представників інвесторів та громадськість. Доцільно залучати до розробки цільових програм фахівців та підприємців, що дозволить знайти найкращі рішення та більш адекватно оцінювати ситуацію.

Досить значним інструментом реалізації бюджетної політики має стати система дотацій. Безпосереднє державне фінансування окремих галузей сфери послуг дасть підприємствам можливість більш активно розвиватися, однак може призвести до залежності від державних асигнувань. Уникнення даної проблеми потребує обмежених дотацій в сектори, де це є економічно доцільним та обґрунтованим. Крім того, дотаційні програми повинні бути жорстко обмежені в

часі та залежати від результативності використання отриманих коштів. Обсяги, терміни та умови надання дотацій різнитимуться для кожної окремої галузі сектору обслуговування та розроблятимуться відповідно до реалій їх функціонування в даний період часу. В першу чергу дотаційної підтримки потребуватиме сфера транспортних послуг, яка є перспективної галуззю міжнародної спеціалізації України та однією з найбільш постраждалих від війни галузей сервісного сектору; сектор освітніх послуг, ефективне функціонування якого критично необхідне для забезпечення кадрових потреб сфери послуг; туристична галузь, яка теж зазнала істотних збитків від війни та потребуватиме фінансової підтримки держави для реалізації можливостей, що виникли завдяки зростанню інтересу до України та іміджу країни; сфера переробних послуг, яка є значною складовою експорту послуг країни та джерелом фінансових надходжень. Контроль виконання дотаційних програм та використання коштів буде здійснюватися державою (через визначені органи влади) спільно з громадськістю (через залучення громадських активістів та організацій) та підприємствами (через залучення асоціацій підприємців).

Грошово-кредитна політика держави повинна бути спрямована на створення передумов розвитку сфери послуг в Україні. Найбільш перспективним напрямком стимуляції економічної активності в країні в цілому та в сервісному секторі зокрема є провадження політики дешевих грошей. Зниження резервної норми та облікової ставки призведе до значних фінансових впливів в бізнес та спричинить підвищення ділової активності в країні. Однак, враховуючи гостроту фінансової та економічної кризи, спричиненої військовими діями, провадження політики дешевих грошей є ризиковим і може не принести бажаного ефекту. Провадження даної політики ще більше підвищить і без того високий рівень інфляції та призведе до знецінення отриманих коштів. Внаслідок цього підприємства не зможуть ефективно використовувати кредитні кошти і, як наслідок, бізнес не зможе розвиватися. Водночас провадження політики дорогих грошей позбавить підприємства можливості залучати кредити для відновлення та розвитку бізнесу.

В зв'язку з цим, грошово-кредитна політика держави повинна бути більш гнучкою та адаптивною. Пропонується на час економічного відновлення розробити

систему ставок з розподілом залежно від ризиковості та терміновості проекту. Запропонована система передбачатиме вищі ставки для більш ризикових, менш ефективних або довготривалих проектів, що змусить підприємців шукати альтернативні джерела фінансування для подібних проектів. Для бізнесу, якому притаманний низький рівень ризику та позитивна динаміка розвитку, пропонується надання кредитів за низькими ставками. Це дозволить залучити підприємству кошти для реалізації власних проектів та забезпечення зростання бізнесу, а банку – гарантувати повернення коштів та виплату відсотків. Крім того, рекомендується провадження політики дорогих грошей по відношенню до споживчих кредитів, щоб стримати інфляцію та завадити нагромадженню проблемних кредитів.

Впровадження всіх заходів економічного блоку контролюватиметься всіма зацікавленими сторонами – державою, бізнесом, громадськістю та науковим світом. Крім того, враховуючи значний рівень залучення іноземної допомоги та інших видів вкладень в українську економіку, передбачається залучення представників міжнародних організацій до контролю за використанням коштів і реалізацією цільових програм. Контроль буде багаторівневим, зацікавлені сторони контролюватимуть не лише відповідні політики, а й діяльність один одного в межах економічного блоку. Це дозволить звести корупційний ризик до мінімуму, а також забезпечити прозорість впровадження відповідних політик економічного блоку.

Враховуючи роль, значення та перспективу розвитку сфери послуг на внутрішньому та зовнішньому ринку, з метою підвищення конкурентоспроможності національної економіки та її стійкості, адаптації до сучасних вимог ГПП та залучення світових лідерів цього ринку до інвестування в Україну (капіталу, технологій, людського ресурсу, використання логістичних переваг тощо), доцільним є створення спеціалізованого на спільних засадах з серйозними гравцями міжнародного ринку Фонду зі спеціальним статусом, а саме - підтримки та розвитку сфери послуг. Даний Фонд опікуватиметься всіма секторами сфери послуг з пріоритезацією розвитку найбільш перспективних. Створення подібного Фонду потребує активізації дипломатичних зусиль з пошуку

зацікавлених в інвестуванні сторін, а також залучення міжнародних фінансових установ до реалізації ініціативи.

Пропонується створити Фонд розвитку сфери послуг України на основі співробітництва уряду країни та іноземних донорів (рис. 3.12). Уряд України, в особі Кабінету міністрів України, а також Верховна Рада України забезпечуватимуть переказ бюджетних коштів на рахунок Фонду, визначатимуть та затверджуватимуть механізм і періодичність поповнення, усуватимуть бар'єри для функціонування фонду та призначатимуть своїх представників в органі управління.

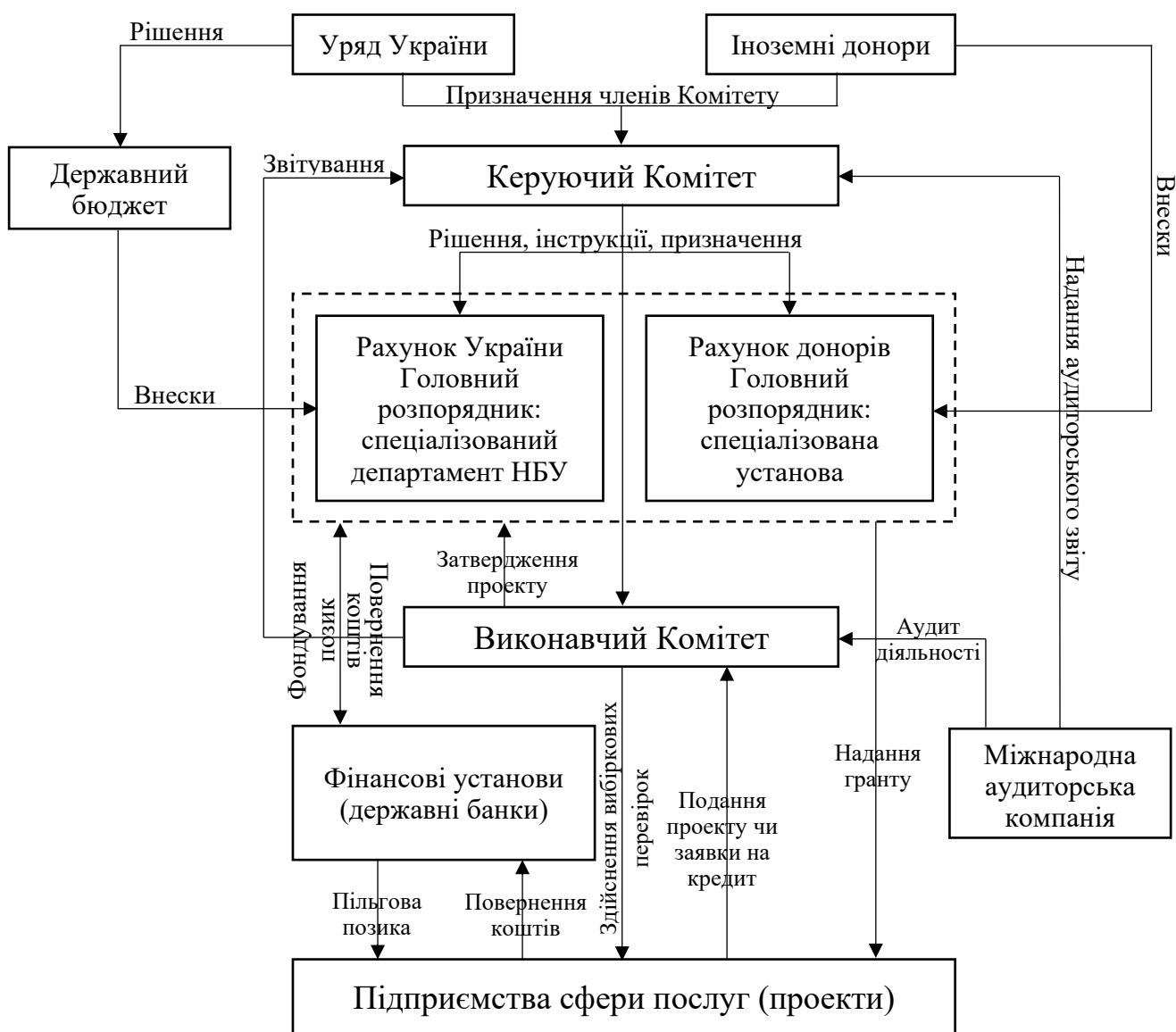


Рисунок 3.12 – Концептуальна схема Фонду розвитку сфери послуг України

Джерело: розроблено автором

Іноземні донори, якими можуть виступати міжнародні фінансові організації, інші держави, регіональні економічні об'єднання, приватні особи, передаватимуть грантові кошти до Фонду та делегуватимуть своїх представників до керуючого органу.

Керівним органом Фонду розвитку сфери послуг України пропонується призначити Керуючий Комітет - колегіальний орган, до якого входитимуть представники Уряду України та донори. Комітет встановлюватиме стратегічні цілі діяльності Фонду, контролюватиме використання коштів для досягнення розвитку сфери послуг, затверджуватиме положення, правила та інструкції для операційної діяльності Фонду, затверджуватиме критерії відбору для проектів та підприємств.

Пропонується розміщати кошти України та донорів на окремих рахунках для здійснення контролю джерел надходження коштів, а також призначити окремих розпорядників коштів. Формально кошти України та донорів будуть розподілені, однак пропонується застосовувати спільну структуру прийняття рішень. Кошти пропонується розмістити на спецрахунках НБУ, як альтернативу доцільно також розглянути можливість використання фінансового посередника (державного банку), на рахунках якого будуть розміщені кошти Фонду. Розпорядником українських коштів пропонується назначити спеціально створений для цієї мети Департамент НБУ, розподільником коштів донорів – спеціалізовано створену донорами за посередництвом України установу. Розпорядники керуватимуть відповідними рахунками, пропонуватимуть представників до Виконавчого комітету, звітуватимуть Керуючому комітету та призначатимуть свого представника (спостерігача) до нього, прийматимуть участь у виборі та затвердженні фінансових установ, надаватимуть грантові кошти на затверджені Виконавчим комітетом проекти, надаватимуть фінансовим установам кошти на кредитування погоджених проектів.

Виконавчий Комітет призначатиметься Керуючим Комітетом та затверджуватиметься розпорядниками. Даний Комітет розглядатиме кредитні та проектні заявки, прийматиме рішення щодо схвалення/відхилення заяв, надаватиме Виконавчому Комітету висновки щодо доцільності фінансування проектів,

звітуватиме Керуючому Комітету про свою діяльність, здійснюватиме вибіркові перевірки використання коштів підприємствами.

Кредитування, на відміну від надання грантових коштів, здійснюватиметься через посередництво окремо визначених банків. Дані банки підписуватимуть контракти з підприємствами щодо пільгових кредитів, надаватимуть фінансову звітність щодо використання та повернення позик, пропонуватимуть клієнтам участь у програмі. Кошти для видачі пільгових кредитів банки отримуватимуть за наказом Виконавчого Комітету з рахунків у вигляді траншів частинами.

Додатковим засобом контролю використання коштів буде залучення міжнародної аудиторської фірми для здійснення регулярного аудиту діяльності та використання коштів Виконавчим Комітетом. Незалежну аудиторську перевірку пропонується проводити щорічно, доцільно розглянути можливість використання послуг різних аудиторських фірм. Для здійснення аудиту пропонується використовувати послуги найбільших аудиторських фірм, зокрема PricewaterhouseCoopers, Deloitte, Ernst & Young та KPMG. Договір про аудит діяльності з компанією підписуватиме Керуючий Комітет та отримуватиме за результатами перевірки аудиторський звіт. Комітет доводитиме отриману інформацію до Розпорядників, після чого здійснюватиме управлінські зміни.

Впровадження зазначеного організаційно-економічного механізму дозволить підвищити ефективність функціонування сфери послуг України та посилити позиції країни на світових ринках послуг. Враховуючи взаємозв'язок між третинним та іншими секторами, а також прямий вплив функціонування сектору обслуговування на соціальну сферу, застосування механізму також сприятиме розвитку промисловості та сільського господарства, економічному зростанню України, покращенню соціального середовища в країні, а також підвищенню рівня життя населення. Точно оцінити та спрогнозувати результативність впровадження механізму неможливо через наявність великої кількості факторів невизначеності, пов'язаних з військовими діями на території України та геополітичною нестабільністю. За умови закінчення активної фази війни в 2023-2024 роках та провадження підготовчих заходів, прогнозується, що реалізація організаційно-

економічного механізму дозволить до 2040 року досягти наступних результатів: темп зростання ВВП України буде на рівні близько 10% на рік; доля сфери послуг в структурі ВВП України досягне рівня 68%; частка України в структурі світового експорту послуг буде знаходитись в межах 1-2%; Україна увійде в топ-10 світових експортерів транспортних та ІКТ послуг; Україна увійде в топ-30 країн світу в Рейтингу конкурентоспроможності IMD та в топ-50 Рейтингу глобальної конкурентоспроможності WEF; Україна увійде в групу країн з дуже високим рівнем людського розвитку та в топ-50 країн світу за значенням скоригованого на нерівність Індексу людського розвитку (завдяки зростанню доходів, вдосконаленню процесу їх розподілу, збільшенню витрат на освіту); Україна за Індексом логістичної ефективності (LPI) займе місце в топ-50; українські порти та аеропорти увійдуть в топ-50 показниками вантажообігу та пасажирообігу; за рівнем Індексу людського капіталу Україна увійде в топ-40 країн світу тощо.

Отже розвиток сфери послуг вимагає ефективного та послідовного впровадження ряду заходів, для реалізації яких був розроблений організаційно-економічний механізм. Даним механізмом передбачаються відповідальні за реалізацію заходів вдосконалення сервісного сектору інституції; визначені необхідні документи та інші нормативно-правові акти забезпечення реалізації комплексу заходів; закладені основи податкової, інвестиційної, грошово-кредитної та фінансової політики, які спрямовані на вдосконалення сфери послуг. Розроблено систему моніторингу та контролю реалізації заходів розвитку сфери послуг. Втілення даного механізму дозволить забезпечити ефективне виконання комплексу заходів вдосконалення діяльності сфери послуг, що дасть змогу посилити позиції України в системі ГПП.

Висновки до розділу 3

1. Визначено, що на функціонування сфери послуг України впливають економічні, соціальні, екологічні, політико-правові, інноваційні, технологічні, зовнішньоекономічні фактори, а також так звані “чорні лебеді”, тобто

непередбачувані чинники. Кореляційно-регресійний аналіз залежності стану сфери послуг від впливу даних факторів (репрезентованих обраними показниками) показав наявність сильного впливу соціальних (позитивний вплив), політико-правових (позитивний вплив), технологічних (переважно негативний вплив) та економічних факторів на сферу обслуговування, а також достатньо низьку позитивну кореляцію між станом сфери послуг та зовнішньоекономічними факторами. Визначено, що на функціонування третинного сектору негативно впливають наступні фактори: соціальні ризики, валютна нестабільність, корупція, бюрократизм, нестійкий характер власності, військові дії в країні, низька фінансова підтримка з боку держави, нестабільність законодавчої бази, нерозвиненість ринкової інфраструктури підтримки експорту, нижчий рівень технологічного розвитку, недостатня лібералізація та відкритість ринків України.

2. Негативний вплив зазначених факторів проявляється в окремих секторах сфери послуг в різних формах. Багатьом галузям сервісного сектору притаманні такі недоліки, як високий рівень зносу матеріальної бази, низький рівень підготовки фахівців галузі, відсутність стратегій розвитку даних секторів, відсутність системи інформаційного забезпечення, недостатній рівень розвитку ринків послуг. Окрім вказаних проблем, галузям сектору обслуговування властиві унікальні негативні тенденції, пов'язані з особливостями розвитку ринків та специфікою реалізації даних послуг. Дані недоліки не дозволяють в повній мірі реалізувати наявний в сфері послуг потенціал та забезпечити її ефективність.

3. На основі дослідження типових чинників формування конкурентних переваг провідних країн світу та визначенні рівня їх притаманності Україні, розроблено комплекс заходів ліквідації та подолання проблем сфери послуг та підвищення ефективності її функціонування. В межах даного комплексу виділено три основні напрямки: 1) реформування та вдосконалення законодавчої бази; 2) розвиток нових та недостатньо розвинутих видів послуг; 3) підтримку розвинутих секторів сервісного сектору.

4. Сформульовані конкретні заходи вдосконалення функціонування окремих секторів сфери послуг. Дані заходи створювались для кожної окремої

галузі на основі наявних в них проблем, іноземного досвіду та реалій функціонування з відповідною аргументацією:

4.1. Вдосконалення діяльності сектору інформаційних послуг пропонується досягти за рахунок розвитку науково-технічних комплексів, створення інформаційних кластерів та підтримки ІТ-сектору.

4.2. Сфера фінансових послуг вимагає вдосконалення механізмів державного регулювання та створення позитивного іміджу банківської системи серед існуючих та потенційних клієнтів.

4.3. Розвиток туристичної галузі здійснюватиметься за рахунок розвитку туристичної інфраструктури, підвищення рівня сервісу та проведення інформаційно-рекламної кампанії популяризації туризму в Україні.

4.4. Вдосконалення функціонування сектору освітніх послуг потребує популяризації навчання для здобуття затребуваних професій, створення освітніх кластерів, забезпечення студентів необхідним для отримання кваліфікації, розвитку професійної та професійно-технічної освіти.

4.5. Для розвитку медичної галузі необхідно створити нові, підкріплені фундаментальними дослідженнями, стандарти медичних послуг, вдосконалити механізм проведення медичних досліджень, знизити бар'єри входу на ринок, провадити систему страхової медицини.

4.6. Ринок послуг переробки потребує технічної модернізації та реконструкції, вдосконалення механізму формування вартості і підвищення якості.

4.7. Сектор ділових послуг вимагає створення об'єднань підприємств, вдосконалення системи підготовки фахівців та підвищення кваліфікації, проведення інформаційної кампанії для створення підприємницької культури використання ділових послуг.

4.8. Вдосконалення діяльності ринку страхових послуг пропонується досягти завдяки впровадженню державних гарантій виплати страхових коштів, посилення державного контролю, вдосконалення інфраструктури ринку та розвитку ринку перестрахування.

4.9. Для розвитку ринку послуг інтелектуальної власності необхідно створити інструменти підтримки інноваційних проектів та комерціалізації об'єктів права інтелектуальної власності, сформувати нову модель захисту прав інтелектуальної власності.

5. Враховуючи суттєве значення сфери транспортних послуг для розвитку сервісного сектору та економіки України в цілому, розроблено методику оцінки міжнародної конкурентоспроможності транспортних послуг, який ґрунтується на здійсненні кластерного аналізу за показниками 3 рівнів та визначенні чинників, що вплинули на формування позиції країни в кластері. Апробація методики дозволила встановити, що Україна сходить до одного кластеру з більшості країн Східної Європи. Країнам кластеру притаманне відставання в темпах розвитку транспортного сектору. Місце України в кластері обумовлене досить суттєвим, порівняно з іншими країнами кластеру, рівнем розвитку транспортної галузі, значним відставанням в розвитку промисловості та економіки в цілому.

6. Отримані внаслідок оцінювання за запропонованою методикою результати дозволили встановити недоліки функціонування транспортного сектору та визначити сім основних напрямків державної політики в галузі розвитку сфери транспортних послуг України. Окремо запропоновано основні напрямки підтримки трубопровідного транспорту України, які включають забезпечення функціонування ГТС; підвищення ефективності діяльності НТС; створення системи трубопроводів для транспортування інших продуктів.

7. Для забезпечення ефективності розвитку транспортного сектору, розроблено концептуально-логічну модель системи управління розвитком сфери транспортних послуг України. В межах моделі за рахунок використання методу нелінійного динамічного нормативу, було розроблено індикатор оцінки ефективності управління розвитком сфери транспортних послуг. В модель також включено методику прогнозування на основі регресії обсягів створеної в секторі доданої вартості.

8. Розроблено організаційно-економічний механізм розвитку сфери послуг України з чітко визначеною метою, функціями та цілями. Механізм включатиме дві основні складові: організаційну, яка міститиме систему стратегічного планування та контролю, закони та нормативно-правові акти, державні органи та інститути, системи стандартизації та ліцензування послуг; економічну, до якої входить податкова, бюджетна, грошово-кредитна та інвестиційна політики. Механізм буде спрямований на вдосконалення функціонування сервісного сектору шляхом впровадження запропонованих в розділі заходів та контролю якості їх реалізації.

9. Одним з ключових елементів механізму є система стратегічного планування та контролю, в межах якої пропонується створити Стратегію розвитку сфери послуг, яка віддзеркалюватиме мету та місію механізму, а також сформулювати систему моніторингу та контролю впровадження заходів вдосконалення сектору обслуговування, яка передбачатиме всеохоплюючий контроль реалізації Стратегії розвитку сфери послуг з боку всіх зацікавлених сторін. Крім регулювання та перевірки ефективності здійснення заходів, система моніторингу передбачає взаємний контроль зацікавлених сторін за діями один одного для підтримки результативності реалізації плану дій.

10. В межах механізму запропоновано створити Фонд розвитку сфери послуг, який фінансуватиметься і керуватиметься спільно урядом України та міжнародними донорами. Запропонована організаційна структура та модель фінансової діяльності даного Фонду. Створення Фонду дозволить залучити значні фінансові ресурси для розвитку сфери послуг України, а також забезпечити контроль використання виділених коштів та моніторинг досягнення стратегічних цілей і показників розвитку сфери послуг.

ВИСНОВКИ

У дисертаційній роботі запропоновано авторським підхід до вирішення актуальної науково-прикладної задачі поглиблення теоретико-методичних засад та розроблення практичних рекомендацій з розвитку сфери послуг як фактору підвищення конкурентних позицій України в системі глобального поділу праці. В ході дослідження були отримані наступні науково-практичні результати:

1. На основі дослідження та узагальнення сучасних наукових підходів до трактування економічної сутності “послуга” запропоноване авторське визначення даної категорії як унікального товару, що являє собою специфічну діяльність, результат якої може мати матеріальне чи нематеріальне вираження, котра здійснюється для задоволення конкретної потреби споживача в визначений часовий період та має певну вартість, яка формується залежно від використаних засобів праці, кваліфікаційних якостей виробника та рівня попиту на дану послугу. За результатами систематизації та аналізу існуючих класифікацій послуг запропоновано додаткові класифікаційні ознаки: матеріальність результату (пропонується розподіляти послуги на виключно нематеріальні; уречевлені та з матеріальним результатом), спосіб реалізації (послуги, що вимагають фізичного контакту виробника та споживача; дистанційні) та рівень впливу на економіку (послуги, що мають визначальний вплив на економіку; що мають важливе значення для економіки; що мають потенціал для розвитку економіки).

2. Встановлено, що сферу послуг формують усі галузі, підгалузі і види діяльності, що здійснюють виробництво та реалізацію послуг. На основі аналізу теоретичних аспектів категорії «розвиток» визначено, що розвитком сфери послуг є закономірні зміни, що полягають в кількісних та якісних покращеннях і передбачають позитивний вплив на економічні та неекономічні фактори зовнішнього середовища і систем, з якими взаємодіє сфера. Визначено, що розвиток сфери послуг потребує її залучення до зовнішньоекономічної діяльності. Враховуючи сучасні тенденції розвитку світової економіки, визначені додаткові особливості міжнародної торгівлі послугами: залежність від факторів близькості та

здійснення під впливом “природних” торгівельних бар’єрів. Аналіз особливостей торгівлі послугами та існуючих моделей реалізації послуг за ГАТС дозволив зробити висновок про необхідність виділення додаткових моделей: торгівля послугою як частиною експортованого товару та здійснення торгівлі на території третьої країни. Узагальнено підходи до визначення конкурентоспроможності національної економіки та запропоноване авторське визначення даної категорії як здатності економічної системи забезпечувати стаке підвищення результативності її функціонування та високий рівень соціальної спрямованості, шляхом ефективного використання національних конкурентних переваг в ході конкурентної боротьби на світових ринках. Встановлено, що найбільш поширені методи оцінки рівня конкурентоспроможності є недосконалими адже слабо враховують вплив зовнішньоекономічної діяльності на конкурентоспроможність.

3. Проведений аналіз діяльності сфери послуг показав, що в даній сфері виробляється більше половини ВВП України, їй належить майже чверть експорту та майже половина всіх інвестицій. Встановлено, що сфері послуг України та експорту послуг притаманна структурна незбалансованість: половина всіх вироблених послуг були послугами торгівлі, транспорту, операцій з нерухомістю; більше 80% експорту припадало на транспортні, інформаційні, ділові та переробні послуги. Визначено, шляхом розрахунку індексів порівняльних конкурентних переваг та внеску до торгівельного балансу, наявність в Україні порівняльних переваг у торгівлі ІКТ, транспортними, діловими та переробними послугами, що і обумовило структуру українського експорту послуг.

4. Аналіз функціонування сфери транспортних послуг та міжнародної торгівлі даними послугами дозволив визначити, що найбільше підприємств галузі зайняті наданням послуг автомобільних перевезень та допоміжних послуг (зокрема, експедиторських). Встановлено, що основу торгівлі транспортними послугами України формує трубопровідний транспорт, аналіз динаміки якого показав наявність тенденцій до скорочення через зменшення транзитних перевезень. Аналіз іноземного досвіду розвитку окремих секторів сфери послуг Ізраїля, Філіппін, Індії, Сінгапуру, а також транспортного сектору Японії, Литви та

Азербайджану дозволив встановити, що Україна може використати досвід даних країн щодо формування урядової політики та моделей фінансування розвитку людського та інноваційного потенціалу, практики використання інструментів державно-приватного партнерства для розбудови сфери транспортних послуг та забезпечення ефективності її функціонування.

5. Встановлено, за допомогою інструментарію статистичного аналізу, наявність слабого статистичного впливу рівня розвитку сфери послуг на значення Глобального індексу конкурентоспроможності WEF та сильного впливу на позиції країни в Рейтингу конкурентоспроможності IMD. Запропоновано доповнити індекс WEF додатковим критерієм, що розраховується на основі показників, які характеризують міжнародну спеціалізацію та рівень участі країни у міжнародних економічних відносинах. Включення даного критерію підвищить якість оцінки за рахунок більш повного врахування впливу зовнішньоекономічної діяльності та сфери послуг на формування конкурентоспроможності національної економіки.

6. Систематизовано фактори впливу на сферу послуг України. Кореляційно-регресійний аналіз дозволив виявити наявність сильного впливу на сферу послуг економічних, соціальних, політико-правових та технологічних факторів; середнього впливу зовнішньоекономічних факторів та суттєвого негативного впливу так званих “чорних лебедів”. Визначені та систематизовані форми прояву негативного впливу визначених факторів в окремих галузях сектору. Сформовано комплекс заходів забезпечення розвитку сфери послуг, який включає два рівня: заходи вдосконалення сфери в цілому (реформування та вдосконалення законодавчої бази; розвитку нових та недостатньо розвинутих галузей; підтримки розвинутих секторів) та заходи розвитку окремих секторів (спрямовані на подолання негативних тенденцій функціонування окремих секторів сфери послуг).

7. Розроблено методику оцінки рівня конкурентоспроможності сфери транспортних послуг, яка полягає в розподілі країн на кластери на основі інтегральних індексів трьох рівнів – рівня транспортної галузі, суміжних галузей та макrorівня. Апробація методики при дослідженні конкурентоспроможності сфери транспортних послуг України дозволила віднести її до одного кластеру з

країнами, яким притаманні середній рівень розвитку суміжних галузей та економіки в цілому і відставання від країн першого кластеру за темпами розвитку транспортної галузі. Для посилення конкурентоспроможності української сфери транспортних послуг та подальшого переміщення України до кластеру вищого порядку запропоновано сім основних напрямків державної політики в даній сфері та заходи підтримки трубопровідного транспорту.

8. Розроблено концептуально-логічну модель системи управління розвитком сфери транспортних послуг України для забезпечення підвищення конкурентоспроможності галузі. На основі застосування нелінійного динамічного нормативу розроблено цільовий індикатор оцінки ефективності управління розвитком сфери транспортних послуг, що базується на оцінці рівня досягнення нормативних співвідношень зміни ключових показників, які характеризують розвиток транспортних послуг. В модель включена методика прогнозування на основі регресії обсягів виробленої в секторі доданої вартості. В результаті впровадження запропонованого в роботі комплексу заходів очікується зростання виробництва доданої вартості в сфері транспортних послуг на 19,4%.

9. Розроблено організаційно-економічний механізм розвитку сфери послуг як фактора підвищення конкурентних позицій України в системі ГПП. Механізм включає організаційну (до якої входять системи стратегічного планування та контролю, нормативно-правових актів, державних органів та інституцій, стандартизації і ліцензування, кадрового забезпечення) та економічну (входять заходи інвестиційної, податкової, бюджетної та грошово-кредитної політики) складові. Запропоновано створити в межах механізму Фонд розвитку сфери послуг України на засадах державно-приватного партнерства із залученням міжнародних інвесторів. Розроблена модель наповнення Фонду за рахунок коштів державного бюджету та коштів міжнародних фінансових донорів. Впровадження зазначеного механізму дозволить забезпечити ефективний розвиток сфери послуг України і, як наслідок, посилити позиції країни в ГПП.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Вітренко А. О. Гносеологічні засади дослідження сутності економічної категорії "послуга". *Науковий вісник Ужгородського національного університету. Серія: Міжнародні економічні відносини та світове господарство*. 2016. Вип. 9. С. 15-19. URL: http://www.visnyk-econom.uzhnu.uz.ua/archive/9_2016ua/5.pdf.
2. Cowel, D. The marketing of Services, London: Heinemann, 1984. 340 p. URL: https://archive.org/details/marketingofservi0000cowe_f4q0.
3. Maleri, R. and Fritzsche, U. Grundlagen der Dienstleistungs- produktion, 5. Ed., Springer, Berlin, Heidelberg. 2008.
4. Regan, W. J. (1963). The Service Revolution. *Journal of Marketing*. 27(3). pp. 57–62. URL: <https://journals.sagepub.com/doi/epub/10.1177/002224296302700312>.
5. Золотарьова В. І. Економічна сутність, класифікація та основні види продуктів сфери послуг. *Економіка та держава*. 2019. № 10. С. 103–107. URL: http://www.economy.in.ua/pdf/10_2019/20.pdf.
6. Коюда В. О. Сутність та змістовна характеристика послуги як бази управління. *Економіка та суспільство*. 2017. №9. с. 473-478. URL: https://economyandsociety.in.ua/journals/9_ukr/81.pdf.
7. Конах С. С. Теоретичні підходи до визначення сутності поняття "сфера послуг". *Науковий вісник Міжнародного гуманітарного університету. Серія: Економіка і менеджмент*. 2015. Вип. 12. С. 46-49. URL: <http://www.vestnik-econom.mgu.od.ua/journal/2015/12-2015/10.pdf>.
8. Norman, Ed.R. Service management. Strategy and leadership in Service Business: 3rd edition. John Wiley & Sons, 2001. 256 p.
9. Герасимчук В. Г. Маркетинг: Теорія і практика. К.: Вища шк., 1994. 326 с.
10. Економічний енциклопедичний словник: У 2т. Т.2 / За ред. С.В. Мочерного. Львів: Світ, 2005. 616 с.
11. Kotler, P. Marketing essentials. Prentice-Hall, 1985. 521 p. URL: <https://archive.org/details/marketingessenti0000kottl>.

12. Калачова І. В. Статистика послуг: концептуальні основи реформування. *Статистика України*. 2001. № 4. С. 24-28.
13. Ткаченко Л. В. Маркетинг послуг: підручник. К.: Центр навчальної літератури, 2003. 192 с.
14. Хмелевська Л. П. Особливості розвитку малого підприємництва у сфері побутового обслуговування населення України: дис. ... канд. екон. наук: 08.01.01 / Л.П. Хмелевська. – К., 2002. – 230 с.
15. Павленко А. Ф., Решетнікова І. Л., Войчак А. В. та ін. Маркетинг: підручник / за ред. А. Ф. Павленка. К.: КНЕУ, 2008. 600 с.
16. Федосенко Н. До питання про місце договору з надання послуг у ході виконання маркетингових досліджень у системі цивільно-правових договорів. *Підприємництво, господарство і право*. 2005. № 5. С. 27–29.
17. Данилюк, Т. І. Сутність поняття «послуга»: теоретичні аспекти. *Ефективна економіка*. 2014. № 8. URL: <http://www.economy.nayka.com.ua/?op=1&z=3247>.
18. Hill, T. P. (1999). 'Tangibles, intangibles, and services: a new taxonomy for the classification of output', *Canadian Journal of Economics*, Vol.32, No.2, April 1999, pp. 426-446. URL: <https://www.jstor.org/stable/136430?origin=crossref>.
19. Gronroos C. Service management and marketing 3e: Customer Management in Service Competition. John Wiley & Sons, 2007. 496 p.
20. Lovelock C. H. & Wirtz J. Services Marketing: People, Technology, Strategy: Eighth edition. New Jersey: World Scientific, 2016. URL: <https://slims.bakrie.ac.id/repository/5140d5fab16f97a16aa955ed13c1680b.pdf>.
21. Bitner, Mary J. (1992). Servicescapes: The Impact of Physical Surroundings on Consumers and Employees. *Journal of Marketing*. 56 (April). pp. 57–71. URL: <https://www.ida.liu.se/~steho87/und/htdd01/9208310667.pdf>.
22. Stanton, W. J. (1974). "Service Marketing". *Journal of Marketing*. 30(3). pp. 33-51.
23. Bessom R., Jackson J. (1975). Service retailing: A strategical marketing approach. *Journal of Retailing*. 51(summer). pp. 75-84.

24. Blois, K. J. (1973). Marketing in the Service Industries: Marketing Service. *Journal of Retailing*. 50(summer). pp. 55-59.
25. Гаркавенко С. С. Маркетинг. К.: Лібра, 2002. 708 с.
26. Менеджмент: понятійно-термін. слов. / За ред. Г.В. Щокіна та ін. К.: МАУП, 2007. 744 с.
27. Уніфіковані технології готельних послуг: [навч. посіб.] / За ред. проф. В.К. Федорченка. К.: Вища шк., 2001. 237 с.
28. Солнцев М. І., Зозульов О. В. Промислова послуга: сутність, визначення, специфіка та класифікація. *Актуальні проблеми економіки і управління: Зб. наук. праць*. 2021. Вип. 15. URL: <http://ape.fmm.kpi.ua/article/view/215403>.
29. Агафонова Л. Г., Агафонова О. Є. Туризм, готельний та ресторанний бізнес: Ціноутворення, конкуренція, державне регулювання: навч. посіб. К.: Знання України, 2002. 358 с.
30. Kimita, K., Hara, T., Shimomura, Y., Arai, T. (2008). Cost Evaluation Method for Service Design Based on Activity Based Costing. *Manufacturing Systems and Technologies for the New Frontier*. Springer, London. pp. 477–480. URL: https://www.researchgate.net/publication/226451174_Cost_Evaluation_Method_for_Service_Design_Based_on_Activity_Based_Costing.
31. Апопій В. В., Олексин І. І., Шутовська Н. О., Футало Т. В. Організація і технологія надання послуг: навч. посіб. / за ред. В. В. Апопія. К.: ВЦ «Академія», 2006. 312 с.
32. Моргулець О. Б. Розвиток сучасного понятійно-категоріального апарату теорії послуг. *Сталий розвиток економіки*. 2013. № 5. С. 34-41. URL: https://er.knutd.edu.ua/bitstream/123456789/2932/1/20161104_101.pdf.
33. Сидорова А. В. Економіко-статистичні методи в управлінні сферою послуг. Донецьк: ДонНУ, 2002. 240 с.
34. Лібералізація міжнародних операцій з послугами. Довідник // ЮНКТАД / Світовий банк, 1994.
35. Базилевич В. Д. Історія економічних учень. К.: Знання, 2004. 1300 с.

36. Judd, R. C. (1964). The Case for Redefining Services, Research Article. *Journal of Marketing*. Vol. 28, Issue 1. pp. 58-59. URL: https://tickertape.typepad.com/judd_the_case_for_redefining_services.pdf.
37. McConnell, C. R., Brue S. L. & Flynn S. M. Economics: principles, problems, and policies: 18th ed. McGraw-Hill/Irwin, 2008. 880 p. URL: https://library.nlu.edu.ua/POLN_TEXT/SENMK/economics_mcconnell.pdf.
38. Академічне підприємство: [монографія] / За наук. ред. К. Матусяка, К. Засядли. Лодзь; Познань; Львів, 2006. 165 с.
39. Гопкало Л. М. Організація готельного господарства: [опорний конспект лекцій]. К.: КНТЕУ, 2002. 196 с.
40. Козак Ю. Г. Міжнародна економіка / Під.ред. Козака Ю. Г., Ковалевського В. В., Ржепішевського К. І. К.: ЦНЛ, 2004. 676 с.
41. Особливості міжнародної торгівлі послугами. URL: <http://www.info-library.com.ua/books-text-4394.html> (дата звернення: 20.10.2021).
42. Зуб Т. А., Зозульов О. В. Просування послуг за допомогою засобів телекомунікації. *Актуальні проблеми економіки та управління: Зб. наук. праць*. 2013. Вип. 7. С. 1-15. URL: <https://probl-economy.kpi.ua/pdf/2013-10.pdf>.
43. Gomez Albrecht M., Green M., Hoffman L. and others. Principles of Marketing: Textbook. Houston: Openstax, 2023. 700 p. URL: <https://openstax.org/details/books/principles-marketing>.
44. Сахно Є. Ю., Дорош М.С., Ребенок А.В. Менеджмент сервісу: теорія та практика. Навчальний посібник. К.: Центр учбової літератури, 2010. 328 с.
45. Остафійчук Я. В. Підходи до класифікації послуг у контексті формування системи управління сферою послуг. *Ефективна економіка*. 2012. № 1. URL: <http://www.economy.nayka.com.ua/?op=1&z=892>.
46. Антонюк К. В. Визначальні фактори розвитку сучасної міжнародної торгівлі послугами. *Глобальні та національні проблеми економіки*. 2015. №6. С. 46—51. URL: <http://global-national.in.ua/archive/6-2015/11.pdf>.
47. Моргулець О. Б. Менеджмент у сфері послуг. Навч. посіб. К.: Центр учбової літератури, 2012. 384 с.

48. Balance of Payments and International Investment Position Manual, sixth edition, International Monetary Fund, Washington, D.C. 2009, 351 p. URL: <https://www.imf.org/external/pubs/ft/bop/2007/pdf/bpm6.pdf>.

49. Draft Guidance Notes for Global Consultation. C.6 Trade in Services Classifications. URL: <https://www.imf.org/en/Data/Statistics/BPM/CATT> (дата звернення: 18.08.2021).

50. Генеральна угода про торгівлю послугами від 15.04.1994. URL: http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/981_017 (дата звернення: 18.08.2021).

51. OECD Employment Outlook. Paris: OECD. 2000. 68 p.

52. Класифікація зовнішньоекономічних послуг (КЗЕП), затверджена Наказом Державної служба статистики України № 69 від 27.02.2013. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/rada/show/v0069832-13> (дата звернення: 18.08.2021).

53. Моргулець О. Б. Закономірності розвитку сфери послуг в процесі становлення інформаційного суспільства та суспільства знань. *Ефективна економіка*. 2014. № 8. URL: <http://www.economy.nayka.com.ua/?op=1&z=3233>.

54. Schettkat R. and Yocarini L. The Shift to Services: A Review of the Literature, IZA Discussion Papers, Institute of Labor Economics (IZA), No 964, 2003. 43 p. URL: https://www.researchgate.net/publication/5138848_The_Shift_to_Services_A_Review_of_the_Literature.

55. Муленко В. М. Особливості сфери послуг як економічної системи / Управління та адміністрування в умовах протидії гібридним загрозам національній безпеці: Матеріали II Міжнародної науково-практичної конференції (м. Київ, 7 грудня 2021 року). - К.: ДУІТ, ХНУРЕ. 2021. – С. 580-581. URL: <https://philarchive.org/archive/MAK-14>.

56. Abuiyada, R. (2018). Traditional Development Theories have Failed to Address the Needs of the Majority of People at Grassroots levels with Reference to GAD. *International Journal of Business and Social Science*. 9 (9). pp. 115–119. URL: https://www.researchgate.net/publication/329030673_Traditional_Development_Theori

es have failed to Address the Needs of the majority of People at Grassroots Levels with Reference to GAD.

57. Chau, Nancy H. and Kanbur, Ravi (2018). The Past, Present and Future of Economic Development. *Towards a New Enlightenment? A Transcendent Decade*. Madrid: BBVA, pp. 311-325. URL: <https://www.bbvaopenmind.com/en/articles/the-past-present-and-future-of-economic-development/>.

58. Alenda-Demoutiez, J (2022). From economic growth to the human: reviewing the history of development visions over time and moving forward. *Third World Quarterly*, 43:5. pp. 1038-1055. URL: <https://repository.ubn.ru.nl/bitstream/handle/2066/250394/250394.pdf?sequence=1&isAllowed=y>. [Scopus]

59. Krueger, Anne O. and Myint, Hla. "economic development". Encyclopedia Britannica URL: <https://www.britannica.com/topic/economic-development> (дата звернення: 26.08.2023).

60. Литвиненко Н. І. Інституціональні складові соціально-економічного розвитку країни: монографія / Литвиненко Н. І. – Дніпропетровськ : НГУ, 2015. – 310 с.

61. Філіпенко А. С. Економічний розвиток сучасної цивілізації : навч. посіб. / Філіпенко А. С. – 3-є вид., перероб. і доп. – Київ: Знання України, 2006. – 316 с.

62. Дончак Л. Г., Мартусенко І. В. Теоретичні аспекти економічного розвитку та процес його формування. *Вісник Хмельницького національного університету. Економічні науки*. 2020. № 1. С. 26-29. URL: <http://journals.khnu.km.ua/vestnik/wp-content/uploads/2021/01/7.pdf>.

63. Червяков І. М. Економічний розвиток, економічне зростання і фактори, які стримують економічне зростання України. *Інвестиції: практика та досвід*. 2015. № 6. С. 99–102. URL: http://www.investplan.com.ua/pdf/6_2015/22.pdf.

64. Смесова В. Л. Сучасні погляди на економічний розвиток та процес відтворення економічних відносин. *Ефективна економіка*. 2020. № 7. URL: http://www.economy.nayka.com.ua/pdf/7_2020/21.pdf.

65. Економічний розвиток / В. Р. Сіденко // Енциклопедія Сучасної України [Електронний ресурс] / Редкол.: І. М. Дзюба, А. І. Жуковський, М. Г. Железняк [та ін.]; НАН України, НТШ. – К. : Інститут енциклопедичних досліджень НАН України, 2009. – Режим доступу : <https://esu.com.ua/article-18796> (дата звернення: 26.08.2023).

66. Creemers, S & Franssen, L. (2022). Expanding trade in services: what limits firms? *Statistics Netherlands (CBS)*. URL: <https://www.cbs.nl/en-gb/longread/diversen/2022/exporting-services-challenges-to-start-and-to-expand/5-expanding-trade-in-services-what-limits-firms-> (дата звернення: 26.08.2023).

67. Definition of Services Trade and Modes of Supply. GATS training module: chapter 1. *WTO*. URL: https://www.wto.org/english/tratop_e/serv_e/cbt_course_e/c1s3p1_e.htm (дата звернення: 03.09.2021).

68. Antimiani, A. and Cernat, L. (2017). Liberalizing global trade in Mode 5 services: How much is it worth?, No. 2017-4, DG TRADE Chief Economist Notes, Directorate General for Trade, European Commission, 19 p. URL: https://www.researchgate.net/publication/323005409_Liberalizing_Global_Trade_in_Mode_5_Services_How_Much_Is_It_Worth.

69. Rueda-Cantuche, José & Kerner, Riina & Cernat, Lucian & Ritola, Veijo. Trade in services by GATS modes of supply: Statistical concepts and first EU estimates. DG TRADE Chief Economist Notes. 2016-3. Directorate General for Trade, European Commission. URL: https://www.researchgate.net/publication/321998024_TRADE_IN_SERVICES_BY_GATS_MODES_OF_SUPPLY_STATISTICAL_CONCEPTS_AND_FIRST_EU_ESTIMATES.

70. Lucian Cernat, (2019). Trade in services: which modes of supply matter for developing countries? UNCTAD Multi-year Expert Meeting on Trade, Services and Development. Enhancing productive capacity through services (Geneva, 1–2 May 2019). URL: https://unctad.org/system/files/non-official-document/c1mem42019_18_Cernat.pdf.

71. Павлюк В. І., Муленко В. М. Моделі надання послуг: теоретичні аспекти та специфіка реалізації в умовах мінливого сьогодення. «Вчені записки Таврійського національного університету імені В.І. Вернадського. Серія: Економіка і управління». 2021. Том 32 (71). №2. с. 1-7. URL: https://www.econ.vernadskyjournals.in.ua/journals/2021/32_71_2/3.pdf.
72. Andreas Maurer, Steen Wettstein (2019). TISMOS: a new global trade in services data set. What the modes of supply tell us? *Simply Services: A Trade in Services Speaker Series* (WTO, 29 November 2019). WTO. 1-27 pp. URL: https://www.wto.org/english/tratop_e/serv_e/simply_services_29nov_2019_timos_presentation_e.pdf.
73. Steen Wettstein. Trade in services by GATS mode of supply: The WTO TiSMoS dataset. URL: <https://www.cepal.org/sites/default/files/presentations/trade-service-gats-mode-supply-wto-tismos-dataset-wto.pdf> (дата звернення: 03.09.2021).
74. Радзієвська О. С. Конкурентоспроможність та інтеграційні перспективи України: монографія. Київ: Знання України, 2012. 344 с.
75. Sachs, J. D. & Larrain F. B. Macroeconomics in the Global Economy. 1st Edition. Prentice Hall, 1993. 778 с.
76. Snieska, Vytautas & Drakšaitė, Aura. (2007). The Role of Knowledge Process Outsourcing in Creating National Competitiveness in Global Economy. *Engineering Economics*. Vol. 53 № 3, pp. 35-41. URL: <https://inzeko.ktu.lt/index.php/EE/article/view/12221>.
77. Delgado, Mercedes & Ketels, Christian & Porter, Michael & Stern, Scott (2012). The Determinants of National Competitiveness. Working paper series (National Bureau of Economic Research), No. 18249, 47 p. URL: https://www.researchgate.net/publication/236903847_The_Determinants_of_National_Competitiveness.
78. Shatz, Howard J., Economic Competition in the 21st Century. Santa Monica, CA: RAND Corporation, 2020. 66 p. URL: https://www.rand.org/content/dam/rand/pubs/research_reports/RR4100/RR4188/RAND_RR4188.pdf.

79. Синюченко М. І. Конкурентоспроможність національної економіки: дослідження ефективності факторів зростання. *Бізнес Інформ*. 2014. № 7. С. 14–17. URL: https://www.business-inform.net/export_pdf/business-inform-2014-7_0-pages-14_17.pdf.
80. Базилюк Я. Б. Конкурентоспроможність національної економіки: сутність та умови забезпечення. Київ : НІСД, 2002. 132 с.
81. Fyliuk, H., Honchar, I. & Kolosha, V. (2019). The Interrelation between Economic Growth and National Economic Competitiveness: The Case of Ukraine. *Journal of Competitiveness*. Vol. 11(3). pp. 53–69. URL: <https://www.cjournal.cz/files/335.pdf>. [Scopus, Web of Science]
82. Цибульська Е. І. Конкурентоспроможність національної економіки: дослідження сутності в епоху економіки знань. *Науковий вісник Ужгородського національного університету*. 2017. Вип. 16 (2). С. 146–149. URL: http://www.visnyk-econom.uzhnu.uz.ua/archive/16_2_2017ua/34.pdf.
83. Севрук І. М., Тропиніна А. С. Конкурентоспроможність національної економіки в умовах глобалізації. *Бізнес Інформ*. 2019. №5. С. 20–28. URL: https://www.business-inform.net/export_pdf/business-inform-2019-5_0-pages-20_28.pdf.
84. Хворост Т. В. Стан конкурентоспроможності національної економіки України. *Економіка і суспільство*. 2017. № 10. С. 145–148. URL: https://economyandsociety.in.ua/journals/10_ukr/27.pdf.
85. Войтко С. В., Покрас О. С. Глобальна конкурентоспроможність країн у вимірах людського розвитку, інноваційного потенціалу та сталого розвитку. *Ефективна економіка*. 2015. № 12. URL: http://www.economy.nayka.com.ua/pdf/12_2015/63.pdf.
86. Хаустова В. Є., Крячко Є. М., Колодяжна Т. В. Оцінка конкурентоспроможності економік країн світу: теорія та практика. *Бізнес Інформ*. 2017. №8 (475). С. 49-56. URL: https://www.business-inform.net/export_pdf/business-inform-2017-8_0-pages-49_56.pdf.

87. Vîrjan, D., Manole, A.M., Stanef-Puică, M.R., Chenic, A.S., Papuc, C.M., Huru, D. and Bănac, C.S. (2023) Competitiveness—the engine that boosts economic growth and revives the economy. *Frontiers in Environmental Science*. Vol. 11. URL: <https://www.frontiersin.org/articles/10.3389/fenvs.2023.1130173/full>. [Scopus]
88. Kai L. Chan. Competitiveness. URL: <http://www.kailchan.ca/policy/competitiveness/> (дата звернення: 15.09.2021).
89. Кривенко Н. В. Міжнародний поділ праці: значення, розвиток та вплив. *Стратегія розвитку України*. 2016. № 1. С. 194-202. URL: <https://jrn1.nau.edu.ua/index.php/SR/article/view/14205>.
90. Міжнародні економічні відносини: підручник / за ред. А. П. Голікова, О. А. Довгаль. – Х.: ХНУ імені В. Н. Каразіна, 2015. – 464 с.
91. Пахомов Ю. М. Національні економіки в глобальному конкурентному середовищі / Ю. М. Пахомов, Д. Г. Лук'яненко, Б. В. Губський.— К.: Вид-во “Україна”, 1997. – 327 с.
92. Charnock, G., Starosta, G. (2016). Introduction: The New International Division of Labour and the Critique of Political Economy Today. *The New International Division of Labour. International Political Economy Series*, pp. 1-22. URL: https://www.researchgate.net/publication/303791703_Introduction_The_New_International_Division_of_Labour_and_the_Critique_of_Political_Economy_Today.
93. Філіпенко А. С. Глобальний поділ праці на початку XXI ст. *Актуальні проблеми міжнародних відносин*. 2012. Вип. 110(1). С. 51-53. URL: <http://apir.iir.edu.ua/index.php/apmv/article/view/852/807>.
94. Porter, M. (1990). The Competitive Advantage of Nations. *Harvard business review*, issue of March-April 1990. pp. 73-93. URL: <https://hbr.org/1990/03/the-competitive-advantage-of-nations>.
95. Rugman, A. and D'Cruz, J. (1993), The ‘Double Diamond’ Model of International Competitiveness: The Canadian Experience. *MIR: Management International Review*, Vol. 33. pp. 17–39. URL: <https://www.jstor.org/stable/40228188>.

96. Cho, D. (1994). A dynamic approach to international competitiveness: The case of Korea. *Asia Pacific Business Review*. Vol. 1 No. 1. pp. 17–36. URL: <https://doi.org/10.1080/136023894000000002>.

97. Phungtua, W. (2016). A Study of National Competitiveness, Using the Single Diamond, Generalized Double Diamond (GDD), and Dual Double Diamond (DDD) approaches. *EAU Heritage Journal Social Science and Humanities*. Vol. 6 № 2, pp. 21-33. URL: <https://so01.tci-thaijo.org/index.php/EAUHJSocSci/article/view/67251/54867>.

98. User guide to IPS National Competitiveness Research URL: https://www.ips.or.kr/file/user_guide.pdf (дата звернення: 15.09.2021).

99. The Global Competitiveness Report 2019. URL: https://www3.weforum.org/docs/WEF_TheGlobalCompetitivenessReport2019.pdf (дата звернення: 15.09.2021).

100. IMD Competitiveness Ranking: Ukraine. URL: <https://worldcompetitiveness.imd.org/countryprofile/UA/wcy> (дата звернення: 15.09.2021).

101. Валовий внутрішній продукт виробничим методом та валова додана вартість за видами економічної діяльності (2016-2021pp.) з урахуванням перегляду даних платіжного балансу. URL: https://www.ukrstat.gov.ua/operativ/operativ2021/vvp/kvartal_new/vvp_rik/vtr_rik16-21.xlsx (дата звернення: 21.10.2022).

102. Обсяг реалізованих послуг за регіонами за видами економічної діяльності у I кварталі 2021 року. URL: https://www.ukrstat.gov.ua/operativ/operativ2021/posl/dpsp_I_2021.xlsx (дата звернення: 21.10.2022).

103. Обсяг реалізованих послуг за регіонами за видами економічної діяльності у II кварталі 2021 року. URL: https://www.ukrstat.gov.ua/operativ/operativ2021/posl/dpsp_II_2021.xlsx (дата звернення: 21.10.2022).

104. Обсяг реалізованих послуг за регіонами за видами економічної діяльності у III кварталі 2021 року. URL: https://www.ukrstat.gov.ua/operativ/operativ2021/posl/dpsp_III_2021.xlsx (дата звернення: 21.10.2022).

105. Обсяг реалізованих послуг за регіонами за видами економічної діяльності у IV кварталі 2021 року. URL: https://www.ukrstat.gov.ua/operativ/operativ2021/posl/dpsp_IV_2021.xlsx (дата звернення: 21.10.2022).

106. Кількість суб'єктів господарювання за видами економічної діяльності (2010-2021). URL: https://www.ukrstat.gov.ua/operativ/operativ2022/fin/pssg/ksg_ek_2010_2021_ue.xlsx (дата звернення: 21.10.2022).

107. Муленко В. М. Розвиток сфери послуг України в умовах воєнного часу / Економіка підприємства: вектори розвитку в умовах глобальних змін. Матеріали науково-практичної конференції (м. Вінниця, 27-28 травня 2022 р.). – Херсон: Видавництво «Молодий вчений», 2022. – С. 14-18. URL: <http://molodyvcheny.in.ua/files/conf/eko/52may2022/3.pdf>.

108. Платіжний баланс України 2022 рік. URL: https://bank.gov.ua/files/ES/BOP_u.pdf (дата звернення: 16.08.2023).

109. Зовнішня торгівля України 2022 рік. URL: https://bank.gov.ua/files/ES/Tov_u.pdf (дата звернення: 16.08.2023).

110. Угода про асоціацію між Україною, з однієї сторони, та Європейським Союзом, Європейським співтовариством з атомної енергії і їхніми державами-членами, з іншої сторони. *Верховна Рада України*. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/984_011#Text (дата звернення: 16.08.2023).

111. Муленко В. М. Розвиток сфери послуг України в умовах карантинних обмежень / Економіка сьогодення: актуальні питання та інноваційні аспекти: збірник матеріалів IV Міжнародної науково-практичної конференції (м. Запоріжжя, 28 листопада 2020 року) / Східноукраїнський інститут економіки та управління. – Запоріжжя: ГО «СІЕУ», 2020. – 136 с. – С. 18-22. URL:

https://er.chdtu.edu.ua/bitstream/ChSTU/2968/1/siee.zaporojie_листопад_2020%20%281%29.pdf.

112. Tvrdon, M. (2010). International Division Of Labour In The Context Of Globalisation: The Case Of The Czech Republic. *Journal of Applied Economic Sciences*. Vol. 5(4(14)/ Wi), pp. 359-369. URL: https://www.researchgate.net/publication/227636661_International_division_of_labour_in_the_context_of_globalisation_The_case_of_the_czech_republic.

113. Stellian, R. & Danna-Buitrago, Jenny P. (2022). Revealed Comparative Advantage and Contribution-to-the-Trade-Balance indexes. *International Economics*. Vol. 170(C), pp. 129-155. URL: <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S2110701722000154>. [Scopus]

114. Hoen, A. R., Oosterhaven, J. (2006). On the measurement of comparative advantage. *Ann Reg Sci*. Vol. 40, pp. 677–691. URL: https://www.researchgate.net/publication/24053723_On_the_measure_of_comparative_advantage.

115. Laursen, K. (2015). Revealed comparative advantage and the alternatives as measures of international specialization. *Eurasian Bus Review*. №5 (1), pp. 99–115. URL: https://www.researchgate.net/publication/289126100_Revealed_Comparative_Advantage_and_the_Alternatives_as_Measures_of_International_Specialisation.

116. Dalum, B., Laursen, K. & Villumsen, G. (1998). Structural Change in OECD Export Specialisation Patterns: de-specialisation and 'stickiness'. *International Review of Applied Economics*. № 12:3, pp. 423-443. URL: https://www.researchgate.net/publication/24082383_Structural_Change_in_OECD_Export_Specialisation_Patterns_De-Specialisation_and_'Stickiness'.

117. Yu, R., Cai, J. & Leung, P. (2009). The normalized revealed comparative advantage index. *The Annals of Regional Science*. № 43 (1), pp. 267–282. URL: <https://link.springer.com/article/10.1007/s00168-008-0213-3>.

118. World trade statistical review 2018. *WTO*. URL: https://www.wto.org/english/res_e/statis_e/wts2018_e/wts2018_e.pdf (дата звернення: 03.04.2023).

119. World trade statistical review 2019. *WTO*. URL: https://www.wto.org/english/res_e/statis_e/wts2019_e/wts2019_e.pdf (дата звернення: 03.04.2023).

120. World trade statistical review 2020. *WTO*. URL: https://www.wto.org/english/res_e/statis_e/wts2020_e/wts2020_e.pdf (дата звернення: 03.04.2023).

121. World trade statistical review 2021. *WTO*. URL: https://www.wto.org/english/res_e/statis_e/wts2021_e/wts2021_e.pdf (дата звернення: 03.04.2023).

122. World trade statistical review 2022. *WTO*. URL: https://www.wto.org/english/res_e/booksp_e/wtsr_2022_e.pdf (дата звернення: 03.04.2023).

123. GDP (current US\$) – Ukraine. *The World Bank*. URL: <https://data.worldbank.org/indicator/NY.GDP.MKTP.CD?locations=UA> (дата звернення: 03.04.2023).

124. Залишки за інструментами прямих інвестицій за регіонами, країнами світу та видами економічної діяльності 2021. URL: https://bank.gov.ua/files/ES/FDI_Ls_y.xlsx (дата звернення: 18.04.2023).

125. Міністерство інфраструктури України. URL: <https://mtu.gov.ua/> (дата звернення: 18.04.2023).

126. Кількість діючих суб'єктів великого, середнього, малого та мікро підприємництва за видами економічної діяльності у 2010-2021 роках. URL: https://www.ukrstat.gov.ua/operativ/operativ2022/fin/pssg/kzpsg_vsmm_ek_2010_2021_u.xlsx (дата звернення: 13.06.2023).

127. Чистий прибуток (збиток) підприємств за видами економічної діяльності з розподілом на великі, середні, малі та мікропідприємства за 2010-2021 роки. URL: https://www.ukrstat.gov.ua/operativ/operativ2021/fin/fin_new/chpr_ek_vsmm_2012_2020_ue.xlsx (дата звернення: 13.06.2023).

128. Кількість зайнятих працівників на підприємствах за видами економічної діяльності у розрізі регіонів за 2014–2021 роки. URL: https://www.ukrstat.gov.ua/operativ/operativ2021/fin/pdp_roz_reg/kzp_ved_14-20.xlsx (дата звернення: 13.06.2023).

129. Капітальні інвестиції підприємств за видами економічної діяльності у 2012-2021 роках. URL: https://www.ukrstat.gov.ua/operativ/operativ2021/fin/pdp/pdp_ue/kip_ed_2010_2020ue.xlsx (дата звернення: 13.06.2023).

130. Вантажообіг за видами транспорту (2016-2020). URL: https://www.ukrstat.gov.ua/operativ/operativ2021/tr/tr_rik/vvt_16_20_ue.xlsx (дата звернення: 13.06.2023).

131. Вантажообіг за видами транспорту за 2021 рік. URL: https://www.ukrstat.gov.ua/operativ/operativ2021/tr/tr_rik/vvt_21_ue.xlsx (дата звернення: 13.06.2023).

132. Пасажирообіг за видами транспорту (2016-2020). URL: https://www.ukrstat.gov.ua/operativ/operativ2021/tr/tr_rik/pvt_16_20_ue.xlsx (дата звернення: 13.06.2023).

133. Пасажирообіг за видами транспорту за 2021 рік. URL: https://www.ukrstat.gov.ua/operativ/operativ2021/tr/tr_rik/pvt_21_ue.xlsx (дата звернення: 13.06.2023).

134. Кількість діючих суб'єктів господарювання за видами економічної діяльності у 2010-2021 роках. URL: https://www.ukrstat.gov.ua/operativ/operativ2022/fin/pssg/ksg_ek_2010_2021_ue.xlsx (дата звернення: 13.06.2023).

135. Муленко В. М. Проблеми функціонування транспортного сектору України в умовах пандемії / Механізми державного регулювання конкурентоспроможності національної економіки: матеріали доповідей Міжнародної науково-практичної конференції (м. Ужгород, 5 грудня 2020 року) / За заг. ред.: М. М. Палінчак, В. П. Приходько, В. В. Химинець та ін. – Ужгород: Видавничий дім «Гельветика», 2020. – 160 с. – С. 61-65.

136. У 2020 році транзит газу до Європи українською ГТС склав 55,8 млрд куб. м, транспортування газу з Європи до України – 15,9 млрд куб. м. URL: <https://tsoua.com/news/transit-import-2020-rik/> (дата звернення: 24.02.2023).

137. Ключові показники з транспортування газу Оператора ГТС України (ОГТСУ) у 2021 році. URL: <https://tsoua.com/news/klyuchovi-pokaznyky-z-transportuvannya-gazu-operatora-gts-ukrayiny-ogtsu-u-2021-roczy/> (дата звернення: 24.02.2023).

138. Транзит російського газу через Україну впав до історичного мінімуму - 20 млрд куб м у 2022 р. URL: <https://expro.com.ua/novini/tranzit-rosyskogo-gazu-cherez-ukranu-vpav-do-storichnogo-mnmumu-20-mlrd-kub-m-u-2022r> (дата звернення: 24.02.2023).

139. Річний звіт 2021 “Нафтогаз” Україна. URL: <https://www.naftogaz.com/short/67171076> (дата звернення: 24.02.2023).

140. Муленко В. М. Сфера транспортних послуг України у воєнний період: проблеми функціонування та перспективи відновлення / Сучасні проблеми економіки, обліку, фінансів і права: збірник тез доповідей міжнародної науково-практичної конференції (м. Полтава, 29 квітня 2022 р.). - Полтава: ЦФЕНД, 2022. – С. 12-14. URL: http://www.economics.in.ua/2022/05/blog-post_14.html.

141. Підсумки 2022 року та очікування щодо 2023 року. URL: <https://niss.gov.ua/news/komentari-ekspertiv/pidsumky-2022-roku-ta-ochikuvannya-shchodo-2023-roku> (дата звернення: 24.04.2023).

142. World Bank Open Data. URL: https://data.worldbank.org/?most_recent_value_desc=true (дата звернення: 26.08.2023).

143. Transport and Logistics in Lithuania: Alchemy of crossroads. URL: [http://ukrexport.gov.ua/i/imgsupload/file/Transport&Logistics\(1\).pdf](http://ukrexport.gov.ua/i/imgsupload/file/Transport&Logistics(1).pdf) (дата звернення: 26.08.2023).

144. Serry, A. (2010). Infrastructure and sustainable transport development in the Baltic States: the Lithuanian pattern. *Human resources - the main factor of regional development*. № 2. pp. 1-10. URL:

https://www.researchgate.net/publication/281300448_INFRASTRUCTURE_AND_SUSTAINABLE_TRANSPORT_DEVELOPMENT_IN_THE_BALTIC_STATES_THE_LITHUANIAN_PATTERN.

145. Ibrahimov, R. (2016). The Development of the Transport Sector in Azerbaijan: The Implementation and Challenges. *Caucasus International Journal*. Volume 6. pp. 101-115. URL: https://www.researchgate.net/publication/349457212_The_Development_of_the_Transport_Sector_in_Azerbaijan_The_Implementation_and_Challenges.

146. The New Silk Road: why advanced transport infrastructure is key to the future of Azerbaijan. URL: <https://www.bbc.com/storyworks/azerbaijan-the-opportunity-awaits/transport-and-infrastructure> (дата звернення: 23.07.2023).

147. Azerbaijan - Transportation and Logistics. *US International Trade Administration*. URL: <https://www.trade.gov/country-commercial-guides/azerbaijan-transportation-and-logistics> (дата звернення: 23.07.2023).

148. Transportation system of the Republic of Azerbaijan. URL: <https://azerbaijan.az/en/related-information/280> (дата звернення: 23.07.2023).

149. Manaka, K. & Hashimoto, S. & Nakamura, T. & Goto, T. (2022). Competition between airlines and railways in Japan focusing on the travel time. *Asian Transport Studies*. № 8. URL: <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S2185556022000323>. [Scopus]

150. Black, J. A Short History of Transport in Japan from Ancient Times to the Present. Open Book Publishers, 2022. 322 p. URL: <https://books.openbookpublishers.com/10.11647/obp.0281.pdf>.

151. Japan's Advanced Air Mobility Development. URL: https://www.meti.go.jp/policy/mono_info_service/mono/robot/pdf/aam_in_japan_eng.pdf (дата звернення: 23.07.2023).

152. Maritime Cluster in Japan - Shipbuilding and WP6. URL: https://www.oecd.org/sti/ind/Session%204_b%20-%20Shin%20Otsubo%20-%20Web.pdf (дата звернення: 23.07.2023).

153. Japan's next generation of marine technology. *US International Trade Administration*. URL: <https://www.trade.gov/market-intelligence/japans-next-generation-marine-technology> (дата звернення: 23.07.2023).

154. Israel - Information Communication Technology ICT. *US International Trade Administration*. URL: <https://www.trade.gov/country-commercial-guides/israel-information-communication-technology-ict> (дата звернення: 23.07.2023).

155. Ronen, E. (2021). ICT Services Exports and Labour Demand: A Global Perspective and the Case of Israel. *Changing Skills for a Changing World* / ed. by ETF experts Anastasia Fetsi, Ummuhan Bardak and Francesca Rosso. The European Training Foundation. pp.118-143. URL: https://www.researchgate.net/publication/349552350_ICT_Services_Exports_and_Labour_Demand_A_Global_Perspective_and_the_Case_of_Israel.

156. Mroczek, A. (2019). The Business Service Sector in India, Ireland and Poland. A Comparative Analysis. *Comparative Economic Research. Central and Eastern Europe*. № 22 (2). pp. 159-172. URL: https://www.researchgate.net/publication/333996850_The_Business_Service_Sector_in_India_Ireland_and_Poland_A_Comparative_Analysis. [Scopus]

157. Trường Lăng. (2022). Professional service industry in Singapore: a brief overview. *Viettonkin Consulting*. URL: <https://www.viettonkinconsulting.com/general/professional-service-industry-in-singapore-a-brief-overview/> (дата звернення: 23.07.2023).

158. Boosting Singapore's Business Hub Status Through A World-Class Professional Services Industry. *The Singapore Economic Development Board*. URL: <https://www.edb.gov.sg/en/about-edb/media-releases-publications/boosting-singapores-business-hub-status-through-a-world-class-professional-services.html> (дата звернення: 23.07.2023).

159. Sourcing & Manufacturing in the Philippines: An Introduction. *Asia Perspective*. URL: <https://www.asiaperspective.com/philippines-manufacturing/> (дата звернення: 23.07.2023).

160. Почерніна Н. Державно-приватне партнерство у сфері туризму як засіб реалізації цілей сталого розвитку. *Traektoriâ Nauki = Path of Science*. 2020. Vol. 6. No 6, pp. 3001–3011. URL: <http://elar.tsatu.edu.ua/bitstream/123456789/12031/1/Почерніна%20Н.В.%20Державно-приватне%20партнерство.pdf>.

161. The Global Competitiveness Report 2010-2011. URL: https://www3.weforum.org/docs/WEF_GlobalCompetitivenessReport_2010-11.pdf (дата звернення: 17.08.2023).

162. The Global Competitiveness Report 2011-2012. URL: https://www3.weforum.org/docs/WEF_GCR_Report_2011-12.pdf (дата звернення: 17.08.2023).

163. The Global Competitiveness Report 2012-2013. URL: https://www3.weforum.org/docs/WEF_GlobalCompetitivenessReport_2012-13.pdf (дата звернення: 17.08.2023).

164. The Global Competitiveness Report 2013-2014. URL: https://www3.weforum.org/docs/WEF_GlobalCompetitivenessReport_2013-14.pdf (дата звернення: 17.08.2023).

165. The Global Competitiveness Report 2014-2015. URL: https://www3.weforum.org/docs/WEF_GlobalCompetitivenessReport_2014-15.pdf (дата звернення: 17.08.2023).

166. The Global Competitiveness Report 2015-2016. URL: https://www3.weforum.org/docs/gcr/2015-2016/Global_Competitiveness_Report_2015-2016.pdf (дата звернення: 17.08.2023).

167. The Global Competitiveness Report 2016-2017. URL: https://www3.weforum.org/docs/GCR2016-2017/05FullReport/TheGlobalCompetitivenessReport2016-2017_FINAL.pdf (дата звернення: 17.08.2023).

168. The Global Competitiveness Report 2017-2018. URL: <https://www3.weforum.org/docs/GCR2017->

[2018/05FullReport/TheGlobalCompetitivenessReport2017%E2%80%932018.pdf](#) (дата звернення: 17.08.2023).

169. The Global Competitiveness Report 2018. URL: <https://www3.weforum.org/docs/GCR2018/05FullReport/TheGlobalCompetitivenessReport2018.pdf> (дата звернення: 17.08.2023).

170. Валовий внутрішній продукт виробничим методом та валова додана вартість за видами економічної діяльності (2010-2019pp.) з урахуванням перегляду даних платіжного балансу. URL: https://www.ukrstat.gov.ua/operativ/operativ2021/vvp/kvartal_new/vvp_rik/vtr_rik10-19.xlsx (дата звернення: 17.08.2023).

171. Ольвінська Ю. О., Самоєнкова О. В. Використання методу рангової кореляції при аналізі розвитку малого підприємництва. *Вісник соціально-економічних досліджень*. 2015. № 3 (58), с. 160-169. URL: <http://vsed.oneu.edu.ua/collections/2015/58/pdf/160-169.pdf>.

172. Індекс споживчих цін в Україні. URL: <https://index.minfin.com.ua/ua/economy/index/inflation/> (дата звернення: 19.08.2023).

173. Зайняте населення за видами економічної діяльності у 2012-2021 роках. URL: https://www.ukrstat.gov.ua/operativ/operativ2014/rp/zn_ed/zn_ed_u/zn_ed_2020_ue.xls (дата звернення: 19.08.2023).

174. Unemployment rate in Ukraine: youth, adults 15+. *International Labour Organization*. URL: https://www.ilo.org/shinyapps/bulkexplorer14/?lang=en&segment=indicator&id=UNE_2EAP_SEX_AGE_RT_A (дата звернення: 19.08.2023).

175. Виконання державного бюджету України. URL: <https://index.minfin.com.ua/ua/finance/budget/gov/2021/> (дата звернення: 19.08.2023).

176. Мінфін: підсумки 2022 року. URL: https://mof.gov.ua/uk/news/key_results_of_2022_of_the_ministry_of_finance-3788 (дата звернення: 19.08.2023).

177. Цьогоріч Уряд передбачає 1,8 млрд грн на програму мікрогрантів «Власна справа», - Мінекономіки. URL: https://www.zhitomir.info/news_212303.html (дата звернення: 19.08.2023).

178. Доходи та витрати населення у 2020 році: статистичний збірник. Київ: Державна служба статистики України, 2022. 91 с. URL: https://ukrstat.gov.ua/druk/publicat/kat_u/2022/zb/02/doh_2020.pdf (дата звернення: 19.08.2023).

179. Доходи та витрати населення України за 2021 рік. URL: https://ukrstat.gov.ua/operativ/operativ2022/gdn/dvn/dvn_kv_21ue.xlsx (дата звернення: 19.08.2023).

180. Мінімальна зарплата в Україні. URL: <https://index.minfin.com.ua/ua/labour/salary/min/> (дата звернення: 19.08.2023).

181. Inequality-adjusted human development index (IHDI). *United Nations Development Programme*. URL: <https://hdr.undp.org/inequality-adjusted-human-development-index#/indicies/IHDI> (дата звернення: 19.08.2023).

182. Прожитковий мінімум в Україні. URL: <https://index.minfin.com.ua/ua/labour/wagemin/> (дата звернення: 19.08.2023).

183. Government expenditure on education, Ukraine. *The World Bank*. URL: <https://data.worldbank.org/indicator/SE.XPD.TOTL.GB.ZS?locations=UA> (дата звернення: 19.08.2023).

184. Climate Change Performance Index. URL: <https://ccpi.org/downloads/> (дата звернення: 19.08.2023).

185. Ukraine: Rule of law. URL: https://www.theglobaleconomy.com/Ukraine/wb_ruleoflaw/ (дата звернення: 19.08.2023).

186. Ukraine: Political stability. URL: https://www.theglobaleconomy.com/Ukraine/wb_political_stability/ (дата звернення: 19.08.2023).

187. Ukraine: Government effectiveness. URL: https://www.theglobaleconomy.com/Ukraine/wb_government_effectiveness/ (дата звернення: 19.08.2023).

188. Corruption perceptions index, Ukraine. *Transparency International*. URL: <https://www.transparency.org/en/cpi/2021/index/ukr> (дата звернення: 19.08.2023).

189. Ukraine: Nations in Transit. *Freedom House*. URL: <https://freedomhouse.org/country/ukraine/nations-transit/2022> (дата звернення: 19.08.2023).

190. Ukraine: Index of Economic Freedom. *Heritage Foundation*. URL: <https://indexdotnet.azurewebsites.net/index/explore?view=by-region-country-year&countryids=172®ionids=&yearids=27%2c26%2c25%2c24> (дата звернення: 19.08.2023).

191. Mulenko, V. (2021). Problems of functioning of the service sector and their impact on the position of Ukraine in the global division of labor. *International scientific journal "Economics & Education"*, vol. 6, issue 4, 46-52 pp. URL: <https://doi.org/10.30525/2500-946X/2021-4-7>.

192. Global Innovation Index 2022. URL: <https://www.wipo.int/edocs/pubdocs/en/wipo-pub-2000-2022-en-main-report-global-innovation-index-2022-15th-edition.pdf> (дата звернення: 19.08.2023).

193. Ukraine: Innovation index. URL: https://www.theglobaleconomy.com/Ukraine/GII_Index/ (дата звернення: 19.08.2023).

194. Ukraine: Research and development expenditure. URL: https://www.theglobaleconomy.com/Ukraine/Research_and_development/ (дата звернення: 19.08.2023).

195. High-technology exports: Ukraine. *The World Bank*. URL: <https://data.worldbank.org/indicator/TX.VAL.TECH.CD?locations=UA> (дата звернення: 19.08.2023).

196. Ukraine: Patent Applications. *World Intellectual Property Organization*. URL:

https://www.wipo.int/ipstats/en/statistics/country_profile/countries/ua_content.html

(дата звернення: 19.08.2023).

197. Напрямки Угоди про асоціацію – прогрес виконання. URL: <https://pulse.kmu.gov.ua/ua/current-progress> (дата звернення: 19.08.2023).

198. В Україні ухвалили пакет європейських технічних стандартів як національних. URL: <https://www.ukrinform.ua/rubric-economy/3643325-v-ukraini-uhvalili-paket-evropejskih-tehnicnih-standartiv-ak-nacionalnih.html> (дата звернення: 19.08.2023).

199. Net migration: Ukraine. *The World Bank*. URL: <https://data.worldbank.org/indicator/SM.POP.NETM?locations=UA> (дата звернення: 19.08.2023).

200. Золотовалютні резерви України. URL: <https://index.minfin.com.ua/ua/finance/assets/> (дата звернення: 19.08.2023).

201. Taleb, Nassim Nicholas (2007). *The Black Swan: The Impact of the Highly Improbable*. U.S.: Random House. 400 pp.

202. Пермінова С. О. Проблеми та перспективи розвитку ІТ-галузі в Україні. URL: <http://www.spilnota.net.ua/ua/article/id-1880/> (дата звернення: 23.08.2023).

203. Процикевич А. І. Державне регулювання інвестиційного процесу на ринку ІТ-послуг : авторефер. дис. а здобуття наук. ступеня канд. економ. наук : спец. 08.00.03 «Економіка та управління національним господарством» / А.І. Процикевич. – Львів : ЛТЕУ, 2020. – 21 с.

204. Козак Л. С., Федорук О. В. Особливості формування ефективної моделі інноваційного розвитку транспортно-дорожнього комплексу України. *Економіка та держава*. 2020. № 3. С. 53-60. URL: http://www.economy.in.ua/pdf/3_2020/12.pdf.

205. Шевчик В. В. Проблеми та перспективи розвитку ринку фінансових послуг. URL: <http://libfor.com/index.php?newsid=3861> (дата звернення: 23.08.2023).

206. Редько К. Ю., Фурс О. С. Основні тенденції розвитку туризму в Україні. *Економічний вісник НТУУ «Київський політехнічний інститут»*. 2020. № 17. С. 220-227. URL: <https://ev.fmm.kpi.ua/article/view/216338/216434>.

207. Ринок туристичних послуг: стан і тенденції розвитку: монографія / за заг. ред. к.е.н., проф. В. Г. Герасименко. Одеса: Астропринт, 2013. 334 с.

208. Ящук Т. А. Особливості функціонування ринку освітніх послуг вищої освіти в Україні в сучасних умовах. *Економіка. Фінанси. Право*. 2017. № 4(1). С. 26-29. URL: http://nbuv.gov.ua/UJRN/ecfipr_2017_4%281%29__8.

209. Барзилович А. Д. Моніторинг ефективності регулювання ринку медичних послуг. *Інвестиції: практика та досвід*. 2020. № 23. С. 124–130. URL: http://www.investplan.com.ua/pdf/23_2020/21.pdf.

210. Терновський В. О. Причини використання давальницьких операцій та їх вплив на економічний розвиток країни: монографія. *Ефективна економіка*. 2013. № 10. URL: <http://www.economy.nayka.com.ua/?op=1&z=2386>.

211. Лазоренко Т. В., Корольова С. Г. Економічна сутність, переваги та недоліки реалізації толінгових операцій в Україні. *Науковий журнал «Вчені записки Таврійського національного університету імені В. І. Вернадського. Серія: Економіка і управління»*. 2018. Том 29 (68). N 6. С. 70-73. URL: https://www.econ.vernadskyjournals.in.ua/journals/2018/29_68_6/17.pdf.

212. Лазурко М. І., Завербний А. С. Розвиток консалтингової діяльності в Європі: проблеми, перспективи та досвід для України. *Менеджмент та підприємництво в Україні: етапи становлення і проблеми розвитку*. 2021. Випуск 3, №2. с. 204-212. URL: <https://science.lpnu.ua/sites/default/files/journal-paper/2021/nov/25532/nzmened-204-212.pdf>.

213. Брензович К. С. Сучасний стан та перспективи розвитку міжнародної торгівлі бізнес-послугами. *Науковий вісник Ужгородського національного університету. Серія : Міжнародні економічні відносини та світове господарство*. 2019. Вип. 23(1). С. 30-34. URL: <https://dspace.uzhnu.edu.ua/jspui/bitstream/lib/28530/1/Бізнес%20послуги.pdf>.

214. Шпильова В. О., Тен С. О. Тенденції та перспективи розвитку ринку консалтингових послуг в Україні. *Економіка та управління підприємствами*. 2018. Вип. 23. С. 173–177. URL: http://www.market-infr.od.ua/journals/2018/23_2018_ukr/31.pdf.

215. Городніченко Ю. В. Тенденції та перспективи розвитку страхового ринку України. *Економіка і суспільство*. 2017. Вип. 10. С. 569–573. URL: https://economyandsociety.in.ua/journals/10_ukr/98.pdf.

216. Лащик І., Кондрат І, Віблій П, Білець В. Страховий ринок України: сучасний стан та перспективи розвитку. *Галицький економічний вісник*. Т.: ТНТУ, 2020. Том 66, № 5. С. 105–112. URL: <https://galicianvisnyk.tntu.edu.ua/pdf/66/894.pdf>.

217. Проблеми інтелектуальної власності у запитаннях та відповідях. URL: https://protocol.ua/ua/problemi_intelektualnoi_vlasnosti_u_zapitannayah_ta_vidpovidyah_h/ (дата звернення: 23.08.2023).

218. Інтелектуальна власність — останній шанс на вихід із кризи. Голос України. URL: <http://www.golos.com.ua/article/340678> (дата звернення: 23.08.2023).

219. Горник В. Г. Механізми формування конкурентних переваг країни, які забезпечують національну безпеку і відповідають національним інтересам. *Інвестиції: практика та досвід*. 2011. № 4. С. 64-67. URL: http://www.investplan.com.ua/pdf/4_2011/18.pdf.

220. Simionescu, M., Pelinescu, E., Khouri, S., & Bilan, S. (2021). The Main Drivers of Competitiveness in the EU-28 Countries. *Journal of Competitiveness*. 13(1), 129–145. URL: <https://doi.org/10.7441/joc.2021.01.08>. [Scopus]

221. Kavanagh, J. Networks and Competitive Advantage in a Contested World. Washington, DC: Carnegie Endowment for International Peace, 2021. 32 p. URL: https://carnegieendowment.org/files/Kavanagh_Influence_Networks.pdf.

222. Phambuka-Nsimbi, C. (2008). Creating competitive advantage in developing countries through business clusters: A literature review. *African journal of business management*. № 2. pp. 125-130. URL: https://www.researchgate.net/publication/254744791_Creating_competitive_advantage_in_developing_countries_through_business_clusters_A_literature_review.

223. Huggins, R. & Izushi, H. (2015). The Competitive Advantage of Nations: origins and journey. *Competitiveness Review An International Business Journal incorporating Journal of Global Competitiveness*. № 25(5). pp. 458-470. URL: <https://doi.org/10.1108/CR-06-2015-0044>.

224. Вареник І. В., Німко С. І. Конкурентоспроможність сфери послуг України. *Економіка і суспільство*. 2016. Вип. 2. С. 45-48. URL: https://economyandsociety.in.ua/journals/2_ukr/9.pdf.

225. Муленко В. М. Сучасний стан та перспективи розвитку сфери послуг України / Сучасний рух науки: тези доп. IX міжнародної науково-практичної інтернет-конференції (2-3 грудня 2019 р.): у 3 т. – Дніпро, 2019. – Т.2. – С. 539-544. URL: https://confcontact.com/eim2021/EIM_2021_tom7.pdf.

226. Муленко В. М. Україна в глобальному поділі праці: в пошуках національної стратегії. *Науковий вісник Одеського національного університету імені І.І. Мечникова. Серія «Економіка»*. 2020. Том 25, випуск 4 (83). С. 32-38. URL: http://visnyk-onu.od.ua/journal/2020_25_4/7.pdf.

227. Бондар Н. М. Перспективи використання заходів державно-приватного партнерства для забезпечення конкурентоспроможності сфери послуг. *Таврійський науковий вісник. Серія: Економіка*. 2023. №16. С. 62-69. URL: <http://tnv-econom.ksauniv.ks.ua/index.php/journal/article/view/360/340>.

228. Україна легалізувала криптосектор — Президент підписав профільний Закон. URL: <https://thedigital.gov.ua/news/ukraina-legalizuvala-kriptosektor-prezident-pidpisav-profilniy-zakon> (дата звернення: 26.08.2023).

229. Муленко В. М. Сфера послуг на шляху цифровізації у глобальному поділі праці / Виклики та перспективи розвитку нової економіки на світовому, державному та регіональному рівнях: збірник матеріалів XVI Міжнародної науково-практичної конференції (м. Запоріжжя, 25-26 листопада 2021 р.) / за ред. А. В. Череп. – Запоріжжя : ФОП Мокшанов В. В., 2021. - С. 34-35.

230. Eurostat. URL: <https://ec.europa.eu/eurostat> (дата звернення: 12.09.2023).

231. Павлюк В. І., Муленко В. М. Україна в глобальному поділі праці: виклики та можливості. *Науковий журнал “Вісник Національного транспортного університету”: серія “Економічні науки”*. 2022. Випуск 4 (54). С. 177-185. URL: http://publications.ntu.edu.ua/visnyk/54/177_185.pdf.

232. Павлюк В. І., Муленко В. М. Сучасні проблеми та перспективи використання транзитного потенціалу України / Управління ресурсним

забезпеченням господарської діяльності підприємств реального сектору економіки: матеріали VI Всеукраїнської науково-практичної інтернет-конференції з міжнародною участю (м. Полтава, 17 листопада 2021 р.). - Полтава : ПДАУ, 2021. — С. 227-230. URL: <https://lib.lntu.edu.ua/sites/default/files/2021%20Матеріали%20VI%20Всеукраїн.%20%20інтернет-конфер.pdf>.

ДОДАТОК А

Компоненти Глобального індексу конкурентоспроможності Міжнародного економічного форуму (WEF)

Код	Компонент	Вимірювання	Вплив сфери послуг
1	2	3	4
1 критерій: Інституції			
Безпека			
1.01	Організована злочинність	бальне через опитування	-
1.02	Рівень вбивств	к-сть умисних вбивств на 100 тис. населення	-
1.03	Випадки тероризму	оцінка на основі статистики	-
1.04	Надійність поліції	бальне через опитування	-
Соціальний капітал			
1.05	Соціальний капітал	оцінка за Legatum Prosperity Index	-
Система стримувань і противаг			
1.06	Прозорість бюджету	оцінка на основі статистики	-
1.07	Судова незалежність	бальне через опитування	-
1.08	Ефективність законодавства при оскарженні нормативних актів	бальне через опитування	-
1.09	Свобода преси	оцінка World Press Freedom Index	-
Ефективність державного сектору			
1.10	Важкість державного регулювання	бальне через опитування	-
1.11	Ефективність правової бази при врегулюванні спорів	бальне через опитування	-
1.12	Електронна участь	оцінка E-Participation Index	+
Прозорість			
1.13	Випадки корупції	оцінка Corruption Perceptions Index	-
Права власності			
1.14	Права власності	бальне через опитування	-
1.15	Захист інтелектуальної власності	бальне через опитування	+
1.16	Якість управління земельними ресурсами	оцінка за індексом якості управління земельними ресурсами	-
Корпоративне управління			
1.17	Надійність стандартів аудиту та бухгалтерського обліку	бальне через опитування	-
1.18	Врегулювання конфлікту інтересів	оцінка за індексом врегулювання конфлікту інтересів	-
1.19	Акціонерне управління	оцінка за індексом акціонерного управління	-

Продовження додатку А

1	2	3	4
Орієнтація уряду на майбутнє			
1.20	Забезпечення урядом стабільності	бальне через опитування	-
1.21	Чутливість уряду до змін	бальне через опитування	-
1.22	Адаптивність законодавчої бази до цифрових бізнес моделей	бальне через опитування	-
1.23	Довгострокове бачення уряду	бальне через опитування	-
1.24	Регулювання енергоефективності	оцінка політики країни в галузі поширення енергоефективних технологій	-
1.25	Регулювання відновлюваної енергетики	оцінка політики країни в галузі відновлювальної енергетики	-
1.26	Діючі договори з захисту навколишнього середовища	кількість ратифікованих договорів з захисту навколишнього середовища	-
2 критерій: Інфраструктура			
Транспортна інфраструктура			
2.01	Дорожнє сполучення	оцінка за індексом дорожнього сполучення	+
2.02	Якість дорожньої інфраструктури	бальне через опитування	+
2.03	Щільність залізничних колій	км колій на 1000 км ²	+
2.04	Ефективність залізничних послуг	бальне через опитування	+
2.05	Оцінка сполучення аеропортів	оцінка за Індикатором сполучення аеропортів IATA	+
2.06	Ефективність послуг повітряного транспорту	бальне через опитування	+
2.07	Лінійне судноплавство	оцінка за індексом лінійного судноплавства	+
2.08	Ефективність послуг морських портів	бальне через опитування	+
Комунальна інфраструктура			
2.09	Доступ до електроенергії	% населення, що має доступ до електроенергії	+
2.10	Якість постачання електроенергії	% втрати енергії внаслідок постачання	+
2.11	Доступ до небезпечної питної води	% населення	+
2.12	Надійність водопостачання	бальне через опитування	+
3 критерій: Рівень впровадження та використання інформаційно-комунікаційних технологій			
3.01	Підписки на мобільний стільниковий зв'язок	кількість підписок на 100 населення	+
3.02	Підписки на мобільний широкосмуговий зв'язок	кількість підписок на 100 населення	+
3.03	Підписки на широкосмуговий Інтернет	кількість підписок на 100 населення	+
3.04	Підписки на оптоволоконний Інтернет	кількість підписок на 100 населення	+
3.05	Кількість користувачів Інтернет	% дорослого населення	+

Продовження додатку А

1	2	3	4
4 критерій: Макроекономічна стабільність			
4.01.	Інфляція	% зміни споживчих цін	+-
4.02	Динаміка заборгованості	оцінка за кредитним рейтингом та відношенням до ВВП	-
5 критерій: Охорона здоров'я			
5.01	Тривалість життя	середня тривалість життя	+
6 критерій: Навички			
Поточна робоча сила			
6.01	Середня тривалість навчання в школі	кількість років навчання в школі	+
Навички поточної робочої сили			
6.02	Ступінь навчання персоналу	бальне через опитування	+
6.03	Якість професійної підготовки	бальне через опитування	+
6.04	Набір навичок випускників	середня оцінка з двох опитувань	+
6.05	Цифрові навички активного населення	бальне через опитування	+
6.06	Легкість пошуку кваліфікованих кадрів	бальне через опитування	+
Майбутня робоча сила			
6.07	Очікувана тривалість навчання	кількість років навчання (від початкової до вищої освіти)	+
Навички майбутньої робочої сили			
6.08	Критичне мислення в навчанні	бальне через опитування	+
6.09	Відношення кількості учнів і вчителів в початковій школі	середня кількість учнів на 1 учителя	+
7 критерій: Ринок товарів та послуг			
Внутрішня конкуренція			
7.01	Деформуючий вплив податків і субсидій на конкуренцію	бальне через опитування	-
7.02	Ступінь домінування ринку	бальне через опитування	-
7.03	Конкуренція в сфері послуг	середня оцінка за 3 опитуваннями	+
Відкритість торгівлі			
7.04	Поширеність нетарифних бар'єрів	бальне через опитування	-
7.05	Торгівельні тарифи	середньозважена тарифна ставка, %	-
7.06	Складність тарифів	вимірювання складності за бальною системою	-
7.07	Ефективність проходження кордону	оцінка ефективності в балах	-

Продовження додатку А

1	2	3	4
8 критерій: Ринок робочої сили			
Гнучкість			
8.01	Виплати при звільненні	кількість місячних зарплат	-
8.02	Практики найму та звільнення	бальне через опитування	-
8.03	Співпраця у відносинах між працівником та роботодавцем	бальне через опитування	-
8.04	Гнучкість визначення заробітної плати	бальне через опитування	-
8.05	Активна політика ринку праці	бальне через опитування	-
8.06	Права працівників	оцінка за Глобальним індексом прав ITUC	-
8.07	Легкість найму іноземної робочої сили	бальне через опитування	-
8.08	Внутрішня трудова мобільність	бальне через опитування	-
Меритократія та стимулювання			
8.09	Довіра до професійного менеджменту	бальне через опитування	-
8.10	Оплата праці та продуктивність	бальне через опитування	-
8.11	Співвідношення заробітної плати жінок та чоловіків	%	-
8.12	Ставка податку на працю	%	-
9 критерій: Фінансова система			
Глибина			
9.01	Внутрішній кредит приватному сектору	вартість фінансових ресурсів, виражена у % від ВВП	+
9.02	Фінансування малих і середніх підприємств	бальне через опитування	+
9.03	Доступність венчурного капіталу	бальне через опитування	-
9.04	Ринкова капіталізація	загальна вартість вітчизняних компаній, виражена у % від ВВП	+
9.05	Страхова премія	обсяг премій, виражений у % від ВВП	+
Стабільність			
9.06	Надійність банків	бальне через опитування	+
9.07	Прострочені кредити	% від усіх кредитів	+
9.08	Кредитний розрив	різниця між відношенням кредиту до ВВП та його довгостроковим трендом	-
9.09	Норма регулюючого капіталу	% загальних активів	-
10 критерій: Розмір ринку			
10.01	Валовий внутрішній продукт	млрд дол.	+-
10.02	Імпорт товарів та послуг	% від ВВП	+-

Продовження додатку А

1	2	3	4
11 критерій: Динамічність бізнесу			
Адміністративні вимоги			
11.01	Вартість відкриття бізнесу	% від доходу на душу населення	-
11.02	Час відкриття бізнесу	кількість календарних днів	-
11.03	Відсоток відновлення платоспроможності	кількість центів на долар, стягнутий кредиторами шляхом судової реорганізації, ліквідації чи примусового стягнення	-
11.04	Нормативна база щодо неплатоспроможності	оцінка за індексом адекватності правової бази з процедури ліквідації та реорганізації	-
Культура підприємництва			
11.05	Ставлення до підприємницького ризику	бальне через опитування	-
11.06	Готовність делегувати повноваження	бальне через опитування	-
11.07	Ріст інноваційних компаній	бальне через опитування	-
11.08	Компанії, що впроваджують революційні ідеї	бальне через опитування	-
12 критерій: Інноваційний потенціал			
Взаємодія та різноманітність			
12.01	Різнорманітність робочої сили	бальне через опитування	-
12.02	Стан розвитку кластерів	бальне через опитування	+
12.03	Міжнародні спільні винаходи	кількість заявок на патенти з міжнародним співавтором на млн населення	+
12.04	Співпраця багатьох зацікавлених сторін	середня оцінка за 3 опитуваннями	-
Дослідження та розробки			
12.05	Наукові публікації	кількість публікацій та цитувань	+
12.06	Патентні заявки	кількість патентів на млн населення	+
12.07	Витрати на НДДКР	витрати на НДДКР, виражені у % від ВВП	-
12.08	Відомість науково-дослідних установ	оцінка популярності та репутації дослідницьких установ	+
Комерціалізація			
12.09	Досвідченість покупців	бальне через опитування	-
12.10	Заявки на реєстрацію торгових марок	кількість заявок на реєстрацію торгових марок на млн населення	+

Джерело: розроблено автором на основі [99]

ДОДАТОК Б

Компоненти Глобального індексу конкурентоспроможності Міжнародного інституту розвитку менеджменту (IMD)²

Код	Компонент	Вимірювання	Вплив сфери послуг
1	2	3	4
Економічні показники			
<i>Національна економіка</i>			
1.1.00	Курс валюти	Відношення до дол. США	-
1.1.01	ВВП	Млрд дол. США	+
1.1.02	ВВП за паритетом купівельної спроможності	Оціночне, млрд дол. США	+
1.1.03B	Внесок до світового ВВП	% світового ВВП	+
1.1.04B	Споживчі витрати домогосподарств	Млрд дол. США	-
1.1.05B	Споживчі витрати домогосподарств	% від ВВП	-
1.1.06B	Споживчі витрати держави	Млрд дол. США	-
1.1.07B	Споживчі витрати держави	% від ВВП	-
1.1.08B	Валове накопичення основного капіталу	Млрд дол. США	+
1.1.09	Валове накопичення основного капіталу	% від ВВП	+
1.1.10B	Валові внутрішні заощадження	Млрд дол. США	-
1.1.11B	Валові внутрішні заощадження	% від ВВП	-
1.1.12B	Економічні сектори	Сектори у % від ВВП	+
1.1.13	Індекс складності економіки	Вимірюється наукоємність, враховуючи експорт	-
1.1.14	Ріст реального ВВП	% зміна в національній валюті в постійних цінах	+
1.1.15	Ріст реального ВВП на душу населення	% зміна в національній валюті в постійних цінах	+
1.1.16	Ріст споживчих витрат домогосподарств	% зміна на основі постійних цін	-
1.1.17	Ріст споживчих витрат держави	% зміна на основі постійних цін	-
1.1.18	Ріст валового накопичення основного капіталу	% зміна на основі постійних цін	+
1.1.19S	Стійкість економіки	Стійкість економіки до економічних циклів є високою	-
1.1.20	ВВП на душу населення	Дол. США на душу населення	+
1.1.21	ВВП за паритетом купівельної спроможності на душу населення	Дол. США на душу населення за паритетом купівельної спроможності	+

² В - довідкові дані за попередні періоди, S - дані опитування (в стовпчику "Вимірювання" наводиться запитання опитування).

Продовження додатку Б

1	2	3	4
1.1.22В	Прогноз росту реального ВВП	% зміна в національній валюті в постійних цінах	+
1.1.23В	Прогноз рівня інфляції	Зміна в %	-
1.1.24В	Прогноз рівня безробіття	% від сукупної робочої сили	-
1.1.25В	Прогноз балансу поточного рахунку	% від ВВП	+
<i>Міжнародна торгівля</i>			
1.2.01В	Баланс поточного рахунку	Млрд дол. США	+
1.2.02	Баланс поточного рахунку	% від ВВП	+
1.2.03В	Торговельний баланс	Млрд дол. США	+
1.2.04В	Торговельний баланс	% від ВВП	+
1.2.05В	Баланс комерційних послуг	Млрд дол. США	+
1.2.06В	Баланс комерційних послуг	% від ВВП	+
1.2.07В	Внесок до світового експорту	% світового експорту	+
1.2.08	Експорт товарів	Млрд дол. США	-
1.2.09	Експорт товарів	% від ВВП	-
1.2.10В	Експорт товарів на душу населення	Млрд дол. США на душу населення	-
1.2.11	Ріст експорту товарів	Зміна у %	-
1.2.12	Експорт комерційних послуг	Млрд дол. США	+
1.2.13	Експорт комерційних послуг	% від ВВП	+
1.2.14	Ріст експорту комерційних послуг	Зміна у %	+
1.2.15В	Експорт товарів та комерційних послуг	Млрд дол. США	+
1.2.16В	Експорт за секторами економіки	% від сукупного експорту	+
1.2.17	Концентрація експорту за партнером	% від сукупного експорту найбільших експортерів	+
1.2.18	Концентрація експорту за продуктом	% сукупного експорту 5 найбільш експортованих продуктів	+
1.2.19В	Імпорт товарів та комерційних послуг	Млрд дол. США	+
1.2.20В	Імпорт товарів та комерційних послуг	% від ВВП	+
1.2.21В	Ріст імпорту товарів та комерційних послуг	Зміна у %	+
1.2.22В	Імпорт за секторами економіки	% від сукупного імпорту	+
1.2.23	Відношення торгівлі до ВВП	(Експорт+імпорт)/ВВП	+
1.2.24	Індекс умов торгівлі	На скільки вартість одиниці експорту перевищує вартість одиниці імпорту	+
1.2.25	Туристичні квитанції	Надходження від міжнародного туризму у відсотках до ВВП	+
<i>Міжнародні інвестиції</i>			
1.3.01	Потоки прямих інвестицій за кордон	Млрд дол. США	+/-
1.3.02	Потоки прямих інвестицій за кордон	% від ВВП	+/-

Продовження додатку Б

1	2	3	4
1.3.03	Прямі інвестиції за кордоном	Млрд дол. США	+-
1.3.04	Прямі інвестиції за кордоном	% від ВВП	+-
1.3.05	Потоки прямих інвестицій в країну	Млрд дол. США	+-
1.3.06	Потоки прямих інвестицій в країну	% від ВВП	+-
1.3.07	Прямі інвестиції в країні	Млрд дол. США	+-
1.3.08	Прямі інвестиції в країні	% від ВВП	+-
1.3.09B	Баланс покотів прямих інвестицій	Млрд дол. США (01-05)	+-
1.3.10B	Баланс покотів прямих інвестицій	% від ВВП	+-
1.3.11B	Чиста позиція за запасами прямих інвестицій	Млрд дол. США (03-07)	-
1.3.12B	Чиста позиція за запасами прямих інвестицій	% від ВВП	-
1.3.13S	Загрози переміщення бізнесу	Переміщення бізнесу не є загрозою для майбутнього розвитку економіки	-
1.3.14	Активи портфельних інвестицій	Млрд дол. США	-
1.3.15	Зобов'язання портфельних інвестицій	Млрд дол. США	-
Зайнятість			
1.4.01	Зайнятість	Млн чоловік	+-
1.4.02	Зайнятість	% від населення	+-
1.4.03	Ріст зайнятості	Очікувана зміна у %	+-
1.4.04	Довготерміновий ріст зайнятості	Очікувані зміни за 5 років	+-
1.4.05B	Зайнятість за секторами	% загальної зайнятості	+-
1.4.06B	Зайнятість у бюджетній сфері	% загальної зайнятості	+-
1.4.07	Рівень безробіття	% робочої сили	+-
1.4.08	Довготривале безробіття	% робочої сили	+-
1.4.09	Безробіття молоді	% робочої сили до 25 років	+-
1.4.10	Відчуження молоді	Частка молоді, що не працює та не навчається	-
Ціни			
1.5.01	Інфляція споживчих цін	Середньорічне значення	+
1.5.02	Індекс вартості життя	Індекс споживчого кошика, включаючи житло	-
1.5.03B	Оренда квартири	Місячна вартість оренди 3 кімнатної квартири, дол.	-
1.5.04	Оренда офісу	Дол. на м ² на рік	-
1.5.05	Вартість харчування	% витрат домогосподарств	-
1.5.06	Ціни на пальне	95 бензин, дол. За літр	-
Ефективність уряду			
Державні фінанси			
2.1.01B	Профіцит/дефіцит державного бюджету	Млрд дол. США	+-
2.1.02	Профіцит/дефіцит державного бюджету	% від ВВП	+-
2.1.03B	Загальний державний борг	Млрд дол. США	-
2.1.04	Загальний державний борг	% від ВВП	-

Продовження додатку Б

1	2	3	4
2.1.05B	Ріст державного боргу	Зміна у %	-
2.1.06	Сплата відсотків	% поточного доходу	-
2.1.07S	Державні фінанси	Управління державними фінансами ефективно	-
2.1.08S	Ухилення від податків	Ухилення від податків не є загрозою для економіки	-
2.1.09S	Пенсійне забезпечення	Пенсійне фінансування адекватне майбутньому	-
2.1.10	Сукупні державні витрати	% від ВВП	-
<i>Податкова політика</i>			
2.2.01	Загальні зібрані податки	% від ВВП	+-
2.2.02	Зібраний ПДФО	% від ВВП	-
2.2.03B	Зібраний корпоративний податок	% від ВВП	+-
2.2.04B	Зібрані непрямі податки	% від ВВП	+-
2.2.05B	Зібрані податки на капітал та майно	% від ВВП	+-
2.2.06B	Зібрані внески на соціальне страхування	% від ВВП	+-
2.2.07	Ставка податку на прибуток	Максимальна ставка податку, розрахована на прибуток до оподаткування	-
2.2.08	Ставка податку на споживання	Стандартна ставка ПДВ/ПДВ	-
2.2.09	Ставка податку на соціальне страхування роботодавця	%	-
2.2.10	Ставка податку на соціальне страхування працівника	%	-
2.2.11S	Особисті податки	Особисті податки не перешкоджають людям працювати чи шукати підвищення	-
<i>Інституційна основа</i>			
2.3.01B	Короткострокова процентна ставка	Відношення реального дисконту до банківської ставки	-
2.3.02S	Вартість капіталу	Вартість капіталу стимулює розвиток бізнесу	-
2.3.03	Спред відсоткової ставки	Кредитна ставка мінус депозитна ставка	-
2.3.04	Кредитний рейтинг країни	Індекс країни за кредитними рейтингами Fitch, Moody's and S&P	-
2.3.05S	Політика центрального банку	Політика центрального банку позитивно впливає на економіку	-
2.3.06B	Валютні резерви	Млрд дол. США	-
2.3.07	Валютні резерви на душу населення	Дол. на душу населення	-
2.3.08	Стабільність обмінного курсу	Зміна паритету національної валюти до спеціальних прав запозичення	-
2.3.09S	Нормативно-правова база	Нормативно-правова база сприяє підвищенню конкурентоспроможності бізнесу	-

Продовження додатку Б

1	2	3	4
2.3.10S	Адаптивність державної політики	Адаптивність до змін висока	-
2.3.11S	Прозорість	Прозорість державної політики задовільна	-
2.3.12S	Бюрократизація	Бюрократія не заважає підприємницькій діяльності	-
2.3.13S	Хабарництво та корупція	Хабарництво та корупція відсутні	-
2.3.14	Верховенство права	Індекс верховенства права	-
2.3.15	Цілі сталого розвитку	Показники країни щодо 17 цілей	-
2.3.16	Індекс демократії	Загальний індекс демократії EIU	-
<i>Підприємницьке законодавство</i>			
2.4.01	Тарифні бар'єри	Тарифи на імпорт	-
2.4.02S	Протекціонізм	Протекціонізм уряду не заважає веденню бізнесу	-
2.4.03S	Контракти з державним сектором	Контракти з державним сектором достатньо відкриті для іноземних учасників	-
2.4.04S	Іноземні інвестори	Іноземні інвестори можуть вільно набувати контроль над вітчизняними компаніями	-
2.4.05S	Ринки капіталу	Ринки капіталу (іноземні та внутрішні) легкодоступні	-
2.4.06S	Інвестиційні стимули	Інвестиційні стимули є привабливими для інвесторів	-
2.4.07	Державні субсидії	% від ВВП	-
2.4.08S	Вплив субсидування	Субсидії не спотворюють чесну конкуренцію та економічний розвиток	-
2.4.09S	Підприємства державної власності	Підприємства державної власності не є загрозою для підприємницької діяльності	-
2.4.10S	Законодавство щодо конкуренції	Законодавство щодо конкуренції ефективне в попередженні недобросовісної конкуренції	-
2.4.11S	Паралельна економіка	Паралельна (чорна) економіка не заважає економічному розвитку	-
2.4.12	Щільність нового бізнесу	Кількість нових фірм на 1000 населення в віці 15-64 років	+-
2.4.13S	Створення фірм	Створення фірм підтримується законодавством	+-
2.4.14	Дні відкриття старт-апу	Кількість днів	-
2.4.15	Процедури відкриття старт-апу	Кількість процедур	-
2.4.16S	Регулювання трудової діяльності	Трудове законодавство не перешкоджає підприємницькій діяльності	-
2.4.17S	Законодавство щодо безробіття	Законодавство про безробіття створює стимул для пошуку роботи	-

Продовження додатку Б

1	2	3	4
2.4.18S	Міграційне законодавство	Міграційне законодавство не забороняє компанії використовувати іноземну робочу силу	-
2.4.19	Виплати при звільненні	Кількість тижнів зарплати	-
Соціальна структура			
2.5.01S	Правосуддя	Правосуддя здійснюється справедливо	-
2.5.02	Рівень вбивств	Умисні вбивства на 100 тис. населення	-
2.5.03	Старіння населення	% населення старше 65 років	-
2.5.04S	Ризик політичної нестабільності	Ризик політичної нестабільності дуже низький	-
2.5.05S	Соціальна згуртованість	Соціальна згуртованість висока	-
2.5.06	Коефіцієнт Джині	Шкала рівності розподілу доходу	-
2.5.07B	Розподіл доходів – найнижчим 10%	% доходу домогосподарств	-
2.5.08B	Розподіл доходів – найвищим 10%	% доходу домогосподарств	-
2.5.09	Розподіл доходів – найнижчим 40%	% доходу домогосподарств	-
2.5.10B	Ріст розподілу доходів – найнижчим 10%	Ріст % доходу домогосподарств	-
2.5.11S	Рівні можливості	Законодавство про рівні можливості у вашій економіці заохочує економічний розвиток	-
2.5.12	Жінки в парламенті	% місць в парламенті	-
2.5.13	Рівень безробіття – гендерне співвідношення	Відношення рівня безробіття серед чоловіків та жінок	-
2.5.14	Гендерна нерівність	Індекс глобальної нерівності	-
2.5.15	Наявний дохід	Відношення жінок до чоловіків	-
2.5.16	Свобода преси	Репортери без кордонів: Світовий рейтинг свободи преси	-
Ефективність бізнесу			
Продуктивність та ефективність			
3.1.01	Сукупна продуктивність	Дол. США, ВВП на робітника	+/-
3.1.02	Ріст сукупної продуктивності	% зміна ВВП на робітника	+/-
3.1.03	Продуктивність праці	Дол. США, ВВП на робітника за годину	+/-
3.1.04B	Продуктивність сільського господарства	Дол. США, ВВП на робітника	-
3.1.05B	Продуктивність промисловості	Дол. США, ВВП на робітника	-
3.1.06B	Продуктивність сфери послуг	Дол. США, ВВП на робітника	+
3.1.07S	Продуктивність робочої сили	Продуктивність робочої сили є конкурентоспроможною за міжнародними стандартами	+/-
3.1.08S	Великі корпорації	Великі корпорації ефективні за міжнародними стандартами	+/-

Продовження додатку Б

1	2	3	4
3.1.09S	Малі та середні підприємства	Малі та середні підприємства є ефективними за міжнародними стандартами	+-
3.1.10S	Використання цифрових інструментів та технологій	Компанії ефективно використовують цифрові інструменти та технології для підвищення ефективності	+-
<i>Ринок праці</i>			
3.2.01	Рівень компенсації	Загальна почасова оплата, дол. США	
3.2.02B	Вартість одиниці робочої сили для економіки	Зміна у %	-
3.2.03	Оплата праці у сфері послуг	Валовий річний дохід, включаючи надбавки, такі як бонуси, дол. США	+
3.2.04	Оплата праці у менеджменті	Загальна базова зарплата плюс премії та довгострокові заохочення, дол. США	-
3.2.05B	Спред оплати праці	Співвідношення оплати праці генерального директора та персонального помічника	-
3.2.06	Робочі години	Середня кількість робочих годин на рік	-
3.2.07S	Мотивація робітників	Мотивація робітників висока	-
3.2.08B	Виробничі суперечки	Втрачені робочі дні на 1000 жителів на рік	-
3.2.09S	Учнівство	Учнівство впроваджено в достатній мірі	-
3.2.10S	Тренування робітників	Навчання співробітників є пріоритетом у компаніях	-
3.2.11	Робоча сила	Працевлаштовані та зареєстровані безробітні (млн)	-
3.2.12	Робоча сила	% населення	-
3.2.13	Ріст робочої сили	Зміна у %	-
3.2.14	Довгостроковий ріст робочої сили	Очікувана % зміна за 4 роки	-
3.2.15	Часткова зайнятість	% загальної зайнятості	-
3.2.16	Жіноча робоча вила	% від загальної робочої сили	-
3.2.17	Закордонна робоча сила (мігранти)	Мігранти в віці 20-64 років, % від населення	-
3.2.18S	Кваліфікована праця	Кваліфікована робоча сила легко доступна	-
3.2.19S	Фінансові навички	Фінансові навички доступні	-
3.2.20S	Залучення та утримання талантів	Залучення та утримання талантів є пріоритетом компаній	-
3.2.21S	Витік мізків	Витік мізків не перешкоджає конкурентоспроможності економіки	-
3.2.22S	Іноземні висококваліфіковані кадри	Бізнес-середовище країни приваблює іноземний висококваліфікований персонал	-

Продовження додатку Б

1	2	3	4
3.2.23S	Міжнародний досвід	Міжнародний досвід керівників вищої ланки загалом значний	-
3.2.24S	Компетентні керівники вищої ланки	Компетентні керівники вищої ланки доступні	-
<i>Фінанси</i>			
3.3.01	Активи банківського сектору	% ВВП	+
3.3.02B	Фінансові карти в обігу	Кількість карток на душу населення	+
3.3.03	Операції з фінансовими картками	Дол. США на душу населення	+
3.3.04	Доступ до фінансових послуг	Частка дорослих із банківським рахунком або постачальником послуг мобільних грошей	+
3.3.05	Доступ до фінансових послуг – гендерне співвідношення	Співвідношення доступу жінок і чоловіків до банківського рахунку або постачальника послуг мобільних грошей	+
3.3.06S	Банківські та фінансові послуги	Банківські та фінансові послуги ефективно підтримують підприємницьку діяльність	+
3.3.07S	Відповідність нормативним вимогам (банківське законодавство)	Відповідність нормативним вимогам достатньо розвинена	-
3.3.08S	Фондові ринки	Фондові ринки забезпечують адекватне фінансування компаній	+-
3.3.09B	Капіталізації фондових ринків	Млрд дол. США	+-
3.3.10	Капіталізації фондових ринків	% ВВП	+-
3.3.11B	Вартість, що торгується на фондових ринках	Дол. США на душу населення	+-
3.3.12	Вітчизняні компанії на фондовому ринку	Кількість компаній	+-
3.3.13	Індекс фондового ринку	% зміна індексу в національній валюті	+-
3.3.14S	Права акціонерів	Права акціонерів реалізуються достатньо	-
3.3.15	IPO	За націями-поглиначами, млн дол. США	+-
3.3.16S	Кредити	Кредити легкодоступні для бізнесу	+
3.3.17S	Венчурний капітал	Венчурний капітал легкодоступний для бізнесу	+
3.3.18	Злиття та поглинання	Угод на компанію	+
3.3.19S	Корпоративна заборгованість	Корпоративний борг не знижує конкурентоспроможність підприємств	-
<i>Практики менеджменту</i>			
3.4.01S	Гнучкість компаній	Компанії гнучкі в політиці	-
3.4.02S	Зміна кон'юнктури ринку	Компанії, як правило, усвідомлюють зміни ринкових умов	-

Продовження додатку Б

1	2	3	4
3.4.03S	Можливості та загрози	Компанії дуже добре вміють швидко реагувати на можливості та загрози	-
3.4.04S	Довіра до менеджерів	Довіра до менеджерів у суспільстві сильна	-
3.4.05S	Корпоративні ради	Правління компаній ефективно контролюють керівництво компаній	-
3.4.06S	Практика аудиту та бухгалтерського обліку	Практика аудиту та бухгалтерського обліку належним чином реалізована в бізнесі	-
3.4.07S	Використання великих даних та аналітики	Компанії вміють використовувати великі дані та аналітику для підтримки прийняття рішень	-
3.4.08S	Задоволення покупців	Компанії прагнуть до задоволеності клієнтів	-
3.4.09S	Підприємництво	У бізнесі поширена підприємливість менеджерів	-
3.4.10S	Соціальна відповідальність	Соціальна відповідальність керівників підприємств висока	-
3.4.11	Жінки в керівництві	% жінок у керівництві	-
3.4.12	Жінки в корпоративних радах	Члени правління всіх компаній, проаналізованих MSCI	-
3.4.13	Підприємницький страх невдачі	%, які вказують на те, що страх невдачі завадить їм відкрити бізнес	-
3.4.14	Загальна підприємницька діяльність на ранніх стадіях	% тих, хто є підприємцем-початківцем або власником-менеджером нового бізнесу	-
<i>Ставлення та цінності</i>			
3.5.01S	Відношення до глобалізації	У суспільстві загалом позитивне ставлення до глобалізації	-
3.5.02S	Імідж за кордоном чи брендинг	Імідж країни за кордоном сприяє розвитку бізнесу	-
3.5.03S	Національна культура	Національна культура відкрита для чужих ідей	-
3.5.04S	Гнучкість та адаптивність	Гнучкість і адаптивність людей є високими, коли вони стикаються з новими викликами	-
3.5.05S	Потреба в економічних та соціальних реформах	Необхідність економічних і соціальних реформ загалом добре усвідомлюється	-
3.5.06S	Цифрові трансформації в компаніях	Цифрова трансформація в компаніях загалом добре реалізована	-
3.5.07S	Система цінностей	Система цінностей у суспільстві підтримує конкурентоспроможність	-
Інфраструктура			
<i>Базова інфраструктура</i>			
4.1.01B	Земельна площа	Км ²	-

Продовження додатку Б

1	2	3	4
4.1.02	Площа орних земель	Км ² на душу населення	-
4.1.03	Водні ресурси	М ³ внутрішніх відновлюваних водних ресурсів на душу населення	-
4.1.04S	Доступ до води	Доступ до води належним чином забезпечений	-
4.1.05S	Управління містами	Керівництво міст підтримує розвиток бізнесу	-
4.1.06B	Населення – розмір ринку	Оцінка в млн	-
4.1.07	Ріст кількості населення	Зміна у %	-
4.1.08B	Утриманське населення	% від населення	-
4.1.09	Коефіцієнт залежності	Відношення населення віком до 15 років і старше 64 років до активного населення (від 15 до 64 років)	-
4.1.10	Дороги	Щільність мережі, км доріг/км ² площі території	+
4.1.11	Колії	Щільність мережі, км доріг/км ²	+
4.1.12B	Повітряні перевезення	Тис. пасажирів	+
4.1.13S	Якість повітряних перевезень	Якість авіаперевезень сприяє розвитку бізнесу	+
4.1.14S	Розподільча інфраструктура	Інфраструктура розподілу товарів і послуг загалом ефективна	-
4.1.15S	Енергетична інфраструктура	Енергетична інфраструктура є адекватною та ефективною	-
4.1.16B	Загальне місцеве виробництво енергії	Млн мегатонн нафтового еквіваленту	-
4.1.17	Загальне місцеве виробництво енергії	Відсоток загальної потреби в тоннах нафтового еквівалента	-
4.1.18B	Загальне кінцеве споживання енергії	Млн мегатонн нафтового еквіваленту	-
4.1.19B	Загальне кінцеве споживання енергії на душу населення	Мегатонн нафтового еквіваленту на душу населення	-
4.1.20	Вартість електроенергії для промислових клієнтів	Дол. США за кВт/год	-
<i>Технологічна інфраструктура</i>			
4.2.01	Інвестиції в телекомунікації	% від ВВП	+-
4.2.02	Абоненти мобільного широкосмугового зв'язку	Ринок 4G і 5G, % ринку мобільного зв'язку	+-
4.2.03	Вартість мобільного телефону	Місячний змішаний середній дохід на користувача	+-
4.2.04S	Комунікаційні технології	Комунікаційні технології відповідають вимогам бізнесу	+-
4.2.05	Захищені інтернет-сервери	Публічно довірені сертифікати TLS/SSL, опитування Netcraft Secure Server	+-
4.2.06	Користувачі Інтернет	Кількість користувачів на 1000 населення	+-
4.2.07	Абоненти широкосмугового зв'язку	Кількість підписок на 1000 жителів	+-

Продовження додатку Б

1	2	3	4
4.2.08	Швидкість Інтернету	Середня швидкість	+-
4.2.09S	Цифрові/технологічні навички	Цифрові/технологічні навички доступні	-
4.2.10S	Кваліфіковані інженери	Кваліфіковані інженери доступні на ринку праці	-
4.2.11S	Державно-приватне партнерство	Підприємства державного та приватного секторів підтримують технологічний розвиток	-
4.2.12S	Розробка та застосування технологій	Розробка та застосування технологій підтримується правовим середовищем	-
4.2.13S	Фінансування технологічного розвитку	Фінансування технологічного розвитку доступне	-
4.2.14	Високотехнологічний експорт	Млн дол. США	-
4.2.15	Високотехнологічний експорт	% експорту товарів	-
4.2.16	Експорт послуг інформаційно-комунікаційних технологій	% експорту послуг	+
4.2.17S	Кібербезпека	Корпорації належним чином займаються кібербезпекою	+-
<i>Інфраструктура науки</i>			
4.3.01	Загальні витрати на НДДКР	Млн дол. США	+-
4.3.02	Загальні витрати на НДДКР	% від ВВП	+-
4.3.03B	Загальні витрати на НДДКР на душу населення	Дол. США на душу населення	+-
4.3.04	Витрати бізнесу на НДДКР	Млн дол. США	+-
4.3.05	Витрати бізнесу на НДДКР	% від ВВП	+-
4.3.06	Всього персоналу НДДКР	Еквівалент повної зайнятості (тисяч)	+-
4.3.07	Всього персоналу НДДКР на душу населення	Еквівалент повної зайнятості на 1000 населення	+-
4.3.08B	Загальна кількість персоналу НДДКР на підприємствах	Еквівалент повної зайнятості (тисяч)	+-
4.3.09B	Загальна кількість персоналу НДДКР в бізнесі на душу населення	Еквівалент повної зайнятості на 1000 населення	+-
4.3.10	Дослідників у НДДКР на душу населення	Еквівалент повної зайнятості на 1000 населення	+-
4.3.11	Випускники наукових факультетів	% випускників факультетів ІКТ, інженерії, математики та природничих наук	+-
4.3.12	Наукові статті	Наукові статті, опубліковані авторами	+-
4.3.13B	Нобелівські премії	Нагороди з фізики, хімії, фізіології чи медицини та економіки з 1950 року	+-
4.3.14	Нобелівські премії на душу населення	Нагороди з фізики, хімії, фізіології чи медицини та економіки з 1950 року на млн населення	+-

Продовження додатку Б

1	2	3	4
4.3.15	Патентні заявки	Кількість поданих заявок	+
4.3.16	Патентні заявки на душу населення	Кількість поданих заявок на 100 тис. жителів	+
4.3.17	Видані патенти	Кількість виданих патентів	+
4.3.18	Кількість чинних патентів	На 100 тис. жителів	+
4.3.19	Середньо- та високотехнологічна додана вартість	Частка загальної доданої вартості виробництва, виражена у відсотках	-
4.3.20S	Законодавство про наукові дослідження	Закони, що стосуються наукових досліджень, заохочують інновації	-
4.3.21S	Право інтелектуальної власності	Права інтелектуальної власності належним чином забезпечуються	+-
4.3.22S	Трансфер знань	Передача знань розвинена між компаніями та університетами	+-
<i>Охорона здоров'я та навколишнє середовище</i>			
4.4.01	Загальні витрати на охорону здоров'я	% від ВВП	+-
4.4.02B	Загальні витрати на охорону здоров'я на душу населення	Дол. США на душу населення	+-
4.4.03B	Державні витрати на охорону здоров'я	% від загальних витрат на охорону здоров'я	+-
4.4.04S	Інфраструктура охорони здоров'я	Інфраструктура охорони здоров'я відповідає потребам суспільства	-
4.4.05	Індекс загального охоплення медичним обслуговуванням	Індекс охоплення основними медичними послугами	+
4.4.06	Очікувана тривалість життя при народженні	Очікувана середня кількість років	-
4.4.07B	Тривалість здорового життя	Очікувана середня кількість років	-
4.4.08B	Дитяча смертність	Смертність дітей до 5 років на 1000 народжених	-
4.4.09	Медична допомога	Кількість жителів на одного лікаря та медсестру	+
4.4.10B	Місцеве населення	% загального населення	-
4.4.11	Індекс людського розвитку	Поєднує економіко-соціально-освітній показник	+-
4.4.12	Енергоємність	Загальні витрати енергії за 1000 дол США в мегатоннах нафтового еквіваленту	-
4.4.13	Безпечно очищені стічні води	% стічних вод	-
4.4.14	Ефективність використання води	Дол. США на м ³	-
4.4.15B	Викиди CO ₂	Метричні тонни вуглекислого газу від спалювання палива	-
4.4.16	Інтенсивність викидів CO ₂	Викиди CO ₂ від спалювання палива в метричних тоннах на млн дол. США ВВП	-
4.4.17	Вплив частинок забруднення	Середній вплив на населення PM _{2,5} , мікрограмів на кубічний метр	-
4.4.18	Відновлювальна енергетика	Частка відновлювальної енергетики в загальних енергетичних потребах	-

Продовження додатку Б

1	2	3	4
4.4.19	Ріст лісової площі	П'ятирічна відсоткова зміна гектарів	-
4.4.20B	Загальна біоемність	Гектарів на душу населення біологічно продуктивного простору	-
4.4.21B	Екологічний слід	Глобальні гектари на людину	-
4.4.22	Екологічний баланс (запас/дефіцит)	Загальна біоемність мінус екологічний слід у глобальних гектарах на душу населення	-
4.4.23	Екологічні технології	Розвиток екологічних технологій, % винаходів у всьому світі	+/-
4.4.24	Екологічні угоди	Багатосторонні угоди щодо небезпечних відходів, частка виконаних	-
4.4.25S	Сталий розвиток	Сталий розвиток є пріоритетом для компаній	-
4.4.26S	Проблеми забруднення	Проблеми забруднення не впливають серйозно на економіку	-
4.4.27S	Екологічні закони	Закони про навколишнє середовище та відповідність не перешкоджають конкурентоспроможності бізнесу	-
4.4.28S	Якість життя	Якість життя висока	+/-
<i>Освіта</i>			
4.5.01	Загальні державні витрати на освіту	% від ВВП	+/-
4.5.02B	Загальні державні витрати на освіту на душу населення	Дол. США на душу населення	+/-
4.5.03	Загальні державні витрати на освіту на студента	Витрати на прийнятого до навчального закладу студента/учня	+/-
4.5.04	Співвідношення учень/вчитель (початкова освіта)	Відношення студентів до викладацького персоналу	+
4.5.05	Співвідношення учень/вчитель (середня освіта)	Відношення студентів до викладацького персоналу	+
4.5.06	Зарахування до середньої школи	Відсоток відповідної вікової групи, яка отримує денну освіту	+/-
4.5.07	Отримувачі вищої освіти	Відсоток населення, яке здобуло принаймні вищу освіту для осіб 25-34 років	+
4.5.08	Жінки з дипломами	Частка жінок, які мають вищу освіту, серед населення 25-65 років	+/-
4.5.09	В'їзна студентська мобільність	Іноземні студенти вищої освіти на 1000 жителів	+/-
4.5.10B	Студентська мобільність за кордон	Студенти вищої школи, які навчаються за кордоном, на 1000 жителів	+/-
4.5.11	Оцінювання освіти – PISA	Опитування 15-річних за методикою PISA	+
4.5.12	Учні, які не мають низьку успішність - PISA	% учнів, які не мають низької успішності у математиці, природничих науках і читанні	+/-

Продовження додатку Б

1	2	3	4
4.5.13B	Володіння англійською – TOEFL	Оцінка TOEFL	+
4.5.14S	Початкова та середня освіта	Початкова та середня освіта відповідає потребам конкурентоспроможної економіки	+/-
4.5.15S	Університетська освіта	Університетська освіта відповідає потребам конкурентоспроможної економіки	+
4.5.16S	Управлінська освіта	Освіта менеджменту відповідає потребам бізнес-спільноти	+
4.5.17	Індекс вищої освіти	Оцінка країни розрахована на основі рейтингу університетів Times Higher Education	+
4.5.18	Безграмотність	Рівень неписьменності серед дорослих у відсотках від населення	+/-
4.5.19S	Мовні навички	Знання мов відповідають потребам підприємств	+/-

Джерело: розроблено автором на основі [100]

ДОДАТОК В

Обсяги виробництва послуг в Україні за період 2017-2021 років

Групи послуг	2017			2018			2019			2020			2021		
	млн грн.	% суми	Δ %	млн грн.	% суми	Δ %	млн грн.	% суми	Δ %	млн грн.	% суми	Δ %	млн грн.	% суми	Δ %
Оптова та роздрібна торгівля; ремонт автотранспортних засобів і мотоциклів	832350	30,45	29,01	958380	28,98	15,14	1057539	27,11	10,35	1167438	27,95	10,39	1512304	30,08	29,54
Транспорт, складське господарство, поштова та кур'єрська діяльність	420484	15,38	22,97	503326	15,22	19,70	582500	14,93	15,73	594010	14,22	1,98	669354	13,31	12,68
Тимчасове розміщування й організація харчування	37737	1,38	15,63	50183	1,52	32,98	70635	1,81	40,75	59063	1,41	-16,38	92985	1,85	57,43
Інформація та телекомунікації	225659	8,26	23,39	287068	8,68	27,21	374510	9,60	30,46	400927	9,60	7,05	480697	9,56	19,90
Фінансова та страхова діяльність	123165	4,51	14,45	150761	4,56	22,41	184026	4,72	22,06	202370	4,85	9,97	243420	4,84	20,28
Операції з нерухомим майном	238141	8,71	14,41	285495	8,63	19,88	339956	8,71	19,08	377097	9,03	10,93	421629	8,39	11,81
Професійна, наукова та технічна діяльність	171630	6,28	27,00	224773	6,80	30,96	287831	7,38	28,05	282662	6,77	-1,80	319463	6,35	13,02
Діяльність у сфері адміністративного та допоміжного обслуговування	70820	2,59	19,35	97358	2,94	37,47	123827	3,17	27,19	118995	2,85	-3,90	134005	2,67	12,61
Державне управління й оборона; обов'язкове соціальне страхування	236970	8,67	30,09	295852	8,95	24,85	353357	9,06	19,44	393136	9,41	11,26	432772	8,61	10,08
Освіта	180011	6,59	35,61	214113	6,48	18,94	242480	6,22	13,25	261002	6,25	7,64	330660	6,58	26,69
Охорона здоров'я та надання соціальної допомоги	131970	4,83	32,89	158857	4,80	20,37	184663	4,73	16,24	226737	5,43	22,78	267948	5,33	18,18
Мистецтво, спорт, розваги та відпочинок	28264	1,03	22,06	34034	1,03	20,41	39571	1,01	16,27	37429	0,90	-5,41	50410	1,00	34,68
Надання інших видів послуг	36028	1,32	34,97	46364	1,40	28,69	60407	1,55	30,29	55406	1,33	-8,28	72040	1,43	30,02
Послуги	2733229	100,00	25,55	3306564	100,00	20,98	3901302	100,00	17,99	4176272	100,00	7,05	5027687	100,00	20,39

Джерело: складено автором за даними [101]

ДОДАТОК Г

Вхідні дані для розрахунку індексу виявлених порівняльних переваг (RCA) для сфери послуг України за період 2017-2021 років

	x_{ij}^k , млрд дол.					X_{ij} , млрд дол.					x^k , млрд дол.					X , млрд дол.				
	2017	2018	2019	2020	2021	2017	2018	2019	2020	2021	2017	2018	2019	2020	2021	2017	2018	2019	2020	2021
Супутні послуги	1,66	1,94	1,91	1,59	1,84	53,94	59,18	63,56	60,71	81,5	184	211	236	203	214	23009	25245	24955	22497	28322
Транспорт	5,92	5,95	6,25	5,09	4,76						931	1017	1029	830	1158					
Подорожі	1,26	1,45	1,62	0,36	0,95						1310	1437	1442	549	615					
Будівництво	0,096	0,153	0,12	0,093	0,052						101	104	115	91	102					
Послуги зі страхування	0,012	0,019	0,015	0,015	0,02						126	144	137	144	183					
Фінансові послуги	0,15	0,148	0,17	0,13	0,103						464	490	520	540	630					
Послуги інтелектуальної власності	0,072	0,092	0,082	0,074	0,069						381	404	409	391	452					
ІКТ послуги	2,76	3,47	4,33	5,18	7,11						527	606	678	711	896					
Ділові послуги	1,96	2,26	2,6	2,69	3,07						1187	1265	1400	1338	1596					
Культурні та рекреаційні послуги	0,037	0,052	0,066	0,066	0,094						51	31	82	77	103					
Державні послуги	0,31	0,3	0,31	0,29	0,32						17	61	18	40	45					

Джерело: [108, 118-122]

ДОДАТОК Д

Індекси виявлених порівняльних переваг (RCA) для сфери послуг України за період 2017-2021 років

	2017				2018				2019				2020				2021			
	B	AB	SB	NB ³	B	AB	SB	NB ³	B	AB	SB	NB ³	B	AB	SB	NB ³	B	AB	SB	NB ³
Супутні послуги	3,86	0,02	0,59	0,54	3,92	0,02	0,59	0,57	3,18	0,02	0,52	0,52	2,90	0,02	0,49	0,46	2,99	0,02	0,50	0,43
Транспорт	2,71	0,07	0,46	1,63	2,50	0,06	0,43	1,41	2,39	0,06	0,41	-1,56	2,27	0,05	0,39	-1,21	1,43	0,02	0,18	0,50
Подорожі	0,41	-0,03	-0,42	-0,79	0,43	-0,03	-0,40	-0,76	0,44	-0,03	-0,39	0,69	0,24	-0,02	-0,61	1,31	0,54	-0,01	-0,30	-0,29
Будівництво	0,41	-0,003	-0,42	-0,06	0,63	-0,002	-0,23	-0,04	0,40	-0,003	-0,43	0,05	0,38	-0,003	-0,45	0,08	0,18	-0,003	-0,70	-0,09
Послуги зі страхування	0,04	-0,01	-0,92	-0,12	0,06	-0,01	-0,89	-0,13	0,04	-0,01	-0,92	0,13	0,04	-0,01	-0,93	0,13	0,04	-0,01	-0,93	-0,18
Фінансові послуги	0,14	-0,02	-0,76	-0,41	0,13	-0,02	-0,77	-0,40	0,12	-0,02	-0,78	0,39	0,09	-0,02	-0,84	0,47	0,06	-0,02	-0,89	-0,60
Послуги інтелект. власності	0,08	-0,02	-0,85	-0,36	0,10	-0,01	-0,82	-0,34	0,08	-0,02	-0,85	0,34	0,07	-0,02	-0,87	0,38	0,05	-0,02	-0,90	-0,43
ІКТ послуги	2,23	0,03	0,38	0,66	2,44	0,03	0,42	0,81	2,51	0,04	0,43	-1,17	2,70	0,05	0,46	-1,61	2,76	0,06	0,47	1,60
Ділові послуги	0,71	-0,02	-0,17	-0,36	0,76	-0,01	-0,13	-0,28	0,73	-0,02	-0,16	0,13	0,74	-0,02	-0,15	0,24	0,67	-0,02	-0,20	-0,54
Культурні та рекреаційні послуги	0,31	-0,002	-0,53	-0,04	0,72	-0,0003	-0,17	-0,01	0,32	-0,002	-0,52	0,002	0,32	-0,002	-0,52	0,05	0,32	-0,002	-0,52	-0,07
Державні послуги	7,70	0,005	0,77	0,12	2,10	0,003	0,35	0,06	6,78	0,004	0,74	-0,07	2,64	0,003	0,45	-0,11	2,49	0,002	0,43	0,07

*Джерело: розраховано автором за даними [108, 118-122]*³ Значення коефіцієнту NB є надзвичайно малим, тому для спрощення та зручності відображення в таблиці представлено значення NB*10⁴

ДОДАТОК Е

Розрахунок індексу внеску у торговельний баланс (СТВ) для сфери послуг України за період 2017-2021 років

	2017				2018				2019				2020				2021			
	Супутні послуги	Транспорт	Подорожі	Інші комерційні послуги	Супутні послуги	Транспорт	Подорожі	Інші комерційні послуги	Супутні послуги	Транспорт	Подорожі	Інші комерційні послуги	Супутні послуги	Транспорт	Подорожі	Інші комерційні послуги	Супутні послуги	Транспорт	Подорожі	Інші комерційні послуги
X_{Jkt}	184	931	1310	2854	211	1017	1437	3105	236	1029	1442	3359	203	830	549	3332	214	1158	615	4007
X_{JKt}	23009				25245				24955				22497				28322			
M_{Jkt}	122	1103	1288	2561	143	1215	1404	2722	155	1207	1390	2979	143	996	554	2903	168	1374	610	3387
M_{JKt}	23098				25352				24969				22408				28126			
TB_{ikt}	1,59	3,81	-5,86	1,38	1,86	3,71	-6,45	2,22	1,82	3,74	-6,9	3,09	1,53	3,17	-4,34	4,04	1,75	1,93	-5,3	5,59
TB_{iKt}	-8,74				-11,38				-12,51				-2,38				-2,67			
Y_{it}	112,09				130,89				153,88				156,62				200,09			
$E(TB_{ikt})$	-0,06	-0,39	-0,49	-1,03	-0,08	-0,50	-0,64	-1,31	-0,10	-0,56	-0,71	-1,59	-0,02	-0,10	-0,06	-0,33	-0,02	-0,12	-0,06	-0,35
AW_{ikt}^4	0,36	0,91	-1,16	0,52	0,38	0,83	-1,15	0,70	0,38	0,86	-1,24	0,94	0,34	0,73	-0,95	0,97	0,31	0,36	-0,93	1,05
AY_{ikt}	0,01	0,04	-0,05	0,02	0,01	0,03	-0,04	0,03	0,01	0,03	-0,04	0,03	0,01	0,02	-0,03	0,03	0,01	0,01	-0,03	0,03

Джерело: розраховано автором за даними [108, 118-123]

⁴ Значення індексу AW_{ikt} є надзвичайно малим, тому для спрощення та зручності відображення в таблиці представлено значення $AW_{ikt} \cdot 10^4$

ДОДАТОК Є

Вхідні дані для оцінки рівня впливу факторів на розвиток та функціонування сфери послуг

Таблиця Є.1 – Показники для оцінки впливу економічних факторів на розвиток сфери послуг України та виробництво ВВП на 1 працівника в сервісному секторі в цінах 2016 року, 2012-2021 роки

Роки	Індекс споживчих цін, % (ICP)	Діючі суб'єкти господар, тис. одиниць (AE)	Випуск сільгосп. товарів, млрд грн. (AP)	Випуск пром. товарів, млрд грн. (IP)	Рівень безробіття, % (UR)	Сальдо державного бюджету, млрд дол. (BB)	ВВП на 1 робітника в сфері послуг, тис. грн. (GDPE)
2012	99,8	1600,304	261,707	1265,047	7,5	-53,44	110,898
2013	100,5	1722,251	306,998	1193,233	7,2	-64,71	113,031
2014	124,9	1932,325	381,227	1303,74	9,3	-780,53	110,816
2015	143,3	1974,439	558,788	1595,991	9,1	-45,17	112,892
2016	112,4	1865,631	655,569	1985,472	9,3	-70,13	115,921
2017	113,7	1805,144	727,352	2470,343	9,5	-47,85	120,263
2018	109,8	1839,672	871,971	2888,07	8,8	-59,25	123,551
2019	104,1	1941,701	866,138	3033,378	8,2	-78,05	140,744
2020	105	1973,652	915,8	2962,611	9,5	-217,1	141,964
2021	110	1956,32	1396,848	4183,252	9,8	-197,94	137,210
2021/2012	1,102	1,222	5,337	3,307	1,307	3,704	1,237
2012-2021	10,2	356,016	1135,141	2918,205	2,3	-144,5	26,312

Джерело: побудовано автором на основі [101, 170, 172-175]

Таблиця Є.2 – Показники для оцінки впливу соціальних факторів на розвиток сфери послуг України, 2012-2021 роки

Роки	Доходи населення, млрд грн. (IoP)	Мін. зар. плата грн (MS)	Індекс люд. розв. скориг. на нерів. (IHDI)	Прожит. мінімум, грн (CoL)	Витрати на освіту, % дер. витрат (EE)	Індекс ефективності зміни клімату (CCPI)
2012	1457,864	1098,08	0,722	1042,42	13,7	53,3
2013	1548,733	1152,92	0,722	1113,67	13,9	62,22
2014	1516,768	1218,00	0,724	1176,00	13,12	56,04
2015	1772,016	1271,33	0,726	1227,33	13,34	57,1
2016	2051,331	1438,50	0,731	1388,08	12,35	49,81
2017	2652,082	3200,00	0,735	1603,67	13,02	50,88
2018	3248,73	3723,00	0,736	1744,83	12,75	57,49
2019	3744,06	4173,00	0,739	1902,08	13,16	60,09
2020	4045,191	4815,33	0,729	2078,42	13,09	60,6
2021	4863,519	6041,67	0,726	2249,75	18,68	55,48
2021/2012	3,34	5,5	1,005	2,16	1,36	1,041
2012-2021	3405,65	4943,58	0,004	1207,33	4,98	2,18

Джерело: побудовано автором на основі [178-184]

Таблиця Є.3 – Показники для оцінки впливу політико-правових факторів на розвиток сфери послуг України, 2012-2021 роки

Роки	Індекс сприйняття корупції (CPI)	Індекс верховенства права (RoL)	Індекс політичної стабільності (PSI)	Індекс демократії (DS)	Індекс податкового тягаря (TB)	Індекс ефективності уряду (GEI)
2012	26	-0,8	-0,1	3,39	78,2	-0,6
2013	25	-0,8	-0,8	3,18	78,2	-0,7
2014	26	-0,83	-2,02	3,14	79,1	-0,4
2015	27	-0,86	-1,96	3,07	78,7	-0,52
2016	29	-0,8	-1,86	3,25	78,6	-0,58
2017	30	-0,74	-1,87	3,32	78,6	-0,49
2018	32	-0,74	-1,87	3,39	80,2	-0,44
2019	30	-0,72	-1,42	3,36	81,8	-0,31
2020	33	-0,69	-1,14	3,39	81,1	-0,38
2021	32	-0,66	-1,1	3,36	88,7	-0,41
2021/2012	1,231	0,825	11	0,991	1,134	0,683
2012-2021	6	0,14	-1	-0,03	10,5	0,19

Джерело: побудовано автором на основі [185-190]

Таблиця Є.4 – Показники для оцінки впливу технологічних та інноваційних факторів на розвиток сфери послуг України, 2012-2021 роки

Роки	Індекс інноваційності (GII)	Витрати на дослідження та розробки, % BBП (R&DE)	Високотехнологічний експорт, млрд дол. (HtE)	Експорт інформаційних технологій, % від загального експорту (ITE)	Патентні заявки резидентів (PA)
2012	36,1	0,72	2,65	1,1	2491
2013	35,78	0,73	2,23	0,93	2856
2014	36,26	0,65	1,99	0,96	2457
2015	36,5	0,61	1,49	0,82	2271
2016	35,7	0,48	1,12	0,95	2233
2017	37,6	0,45	1,21	0,93	2283
2018	38,5	0,47	1,21	0,98	2107
2019	37,4	0,43	1,17	0,83	2097
2020	36,3	0,41	1,18	0,73	1361
2021	35,6	0,3	1,28	0,68	1302
2021/2012	0,986	0,417	0,483	0,618	0,523
2012-2021	-0,5	-0,42	-1,37	-0,42	-1189

Джерело: побудовано автором на основі [192-196]

Таблиця Є.5 – Показники для оцінки впливу зовнішньоекономічних факторів на розвиток сфери послуг України, 2012-2021 роки

Роки	Експорт, млрд дол. (E)	Імпорт, млрд дол. (Im)	Прямі інвестиції (сальдо), млрд дол. (DIB)	Портфельні інвестиції (сальдо), млрд дол. (PIB)	Чиста трудова міграція, млн (NM)	Міжнародні резерви, млрд дол. (IR)
2012	86,52	100,86	-7,19	-4,69	65,84	24,55
2013	81,72	97,35	-4,08	-8,79	34,04	20,42
2014	65,44	70,04	-0,30	2,70	-65,67	7,53
2015	47,86	50,22	0,24	-0,37	-21,94	13,30
2016	46,01	52,46	-3,95	-0,29	-54,33	15,54
2017	53,94	62,69	-3,45	-1,80	-50,45	18,82
2018	59,18	70,55	-4,86	-2,08	-33,27	20,82
2019	63,56	76,07	-5,17	-5,13	-7,81	25,30
2020	60,71	63,08	0,06	0,83	-2,17	29,13
2021	81,50	84,17	-7,52	-1,02	0,83	30,94
2021/2012	0,942	0,834	1,046	0,217	0,013	1,26
2012-2021	-5,02	-16,69	-0,33	3,67	-65,01	6,39

Джерело: побудовано автором на основі [108, 109, 199, 200]

ДОДАТОК Ж

Таблиця Ж.1 – Кореляційна матриця зв'язку виробництва ВВП на 1 працівника в сфері послуг і економічних показників

	ICP	AE	AP	IP	UR	BB	GDPE
ICP	1						
AE	0,52	1					
AP	-0,079	0,6	1				
IP	-0,213	0,513	0,984	1			
UR	0,467	0,726	0,632	0,539	1		
BB	-0,261	-0,333	0,127	0,16	-0,314	1	
GDPE	-0,35	0,54	0,817	0,867	0,336	0,121	1

Джерело: розраховано автором

Таблиця Ж.2 – Кореляційна матриця зв'язку виробництва ВВП на 1 працівника в сфері послуг і соціальних показників

	IoP	MS	IHDI	CoL	EE	CCPI	GDPE
IoP	1						
MS	0,992	1					
IHDI	0,476	0,465	1				
CoL	0,993	0,985	0,524	1			
EE	0,534	0,543	-0,318	0,463	1		
CCPI	0,212	0,202	-0,082	0,177	0,054	1	
GDPE	0,939	0,918	0,515	0,939	0,339	0,368	1

Джерело: розраховано автором

Таблиця Ж.3 – Кореляційна матриця зв'язку виробництва ВВП на 1 працівника в сфері послуг і політико-правових показників

	CPI	RoL	PSI	DS	TB	GEI	GDPE
CPI	1						
RoL	0,842	1					
PSI	-0,202	0,193	1				
DS	0,671	0,791	0,423	1			
TB	0,599	0,761	0,109	0,393	1		
GEI	0,645	0,547	-0,358	0,345	0,525	1	
GDPE	0,824	0,886	0,064	0,622	0,703	0,724	1

Джерело: розраховано автором

Таблиця Ж.4 – Кореляційна матриця зв'язку виробництва ВВП на 1 працівника в сфері послуг і технологічних та інноваційних показників

	GII	R&DE	HtE	ITE	PA	GDPE
GII	1					
R&DE	-0,22	1				
HtE	-0,381	0,865	1			
ITE	0,197	0,692	0,591	1		
PA	0,037	0,856	0,62	0,782	1	
GDPE	0,169	-0,818	-0,629	-0,747	-0,824	1

Джерело: розраховано автором

Таблиця Ж.5 – Кореляційна матриця зв'язку виробництва ВВП на 1 працівника в сфері послуг і зовнішньоекономічних показників

	E	Im	DIB	PIB	NM	IR	GDPE
E	1						
Im	0,964	1					
DIB	-0,593	-0,653	1				
PIB	-0,52	-0,689	0,539	1			
NM	0,776	0,795	-0,482	-0,686	1		
IR	0,476	0,427	-0,548	-0,333	0,595	1	
GDPE	0,018	-0,06	-0,136	0,068	0,04	0,756	1

Джерело: розраховано автором

ДОДАТОК 3

Таблиця 3.1 – Вхідні дані та нормовані показники, що формуються на рівні транспортної галузі в 2019 році

	Вхідні дані								Нормовані показники							
	Зайнятість, тис.	Кільк. підпр, тис. од.	Товарообіг, млрд євро	Пасажирооб, млрд пас. км	Експ. транс. послуг, % експ. послуг	Імп. транс. послуг, % імп. послуг	Серед. місяч. з.п., євро	Інвестиції в осн. засоби, млн євро	Зайнятість	Кількість підприємств	Товарообіг	Пасажирообіг	Експорт трансп. послуг	Імпорт трансп. послуг	Середня місячна з.п.	Інвестиції в осн. засоби
Бельгія	221,4	21,22	51,12	127,40	20,6	21,2	3242	5539,7	8,8	9,93	14,38	12,25	30,63	34,3	58,57	17,15
Болгарія	174	23,15	8,73	65,87	20,3	26,1	693	914	6,79	10,88	1,77	6,18	30,09	42,66	5,18	2,68
Чехія	295,3	41,57	26,15	104,50	23	23,2	1283	2307,1	11,94	19,94	6,95	9,99	34,95	37,71	17,54	7,04
Данія	147,8	11,47	60,6	71,84	53,1	45,5	5220	4188,6	5,68	5,14	17,2	6,77	89,19	75,77	100	12,92
Німеччина	2367,9	105,9	338,91	1017,59	21,4	19,5	3118	32030,1	100	51,56	100	100	32,07	31,4	55,97	100
Естонія	41,1	5,96	5,63	16,26	28,4	31	1428	524,9	1,14	2,43	0,85	1,29	44,68	51,02	20,58	1,46
Ірландія	108,6	24,85	24,6	68,18	3,6	1,1	3729	2532	4,01	11,72	6,49	6,41	0	0	68,77	7,74
Греція	182,9	60	15,05	122,44	43,1	59,7	2277	593,9	7,17	28,99	3,65	11,76	71,17	100	38,36	1,68
Іспанія	947,2	204,43	122,38	386,00	12	14,6	2143	9070,2	39,64	100	35,58	37,74	15,14	23,04	35,55	28,19
Франція	1405,8	145,7	224,47	906,74	15,7	19,3	2978	29463,4	59,12	71,12	65,95	89,07	21,8	31,06	53,04	91,97
Хорватія	92,6	13,64	5,35	29,06	8,2	13,9	1020	802,2	3,33	6,2	0,76	2,56	8,29	21,84	12,03	2,33
Італія	1143,3	117,53	165,68	858,62	12,4	21,2	2473	9873,7	47,97	57,28	48,46	84,33	15,86	34,3	42,47	30,7
Кіпр	20,4	3,17	3,38	8,00	23,6	23,1	2210	56,6	0,26	1,06	0,18	0,48	36,04	37,54	36,96	0
Латвія	79,1	7,69	5,77	17,45	38,4	30,2	1078	1052,8	2,76	3,28	0,89	1,41	62,7	49,66	13,25	3,12
Литва	153,3	20,93	12,18	33,33	59,1	49,3	1154	1765,6	5,91	9,79	2,8	2,98	100	82,25	14,84	5,35
Люксембург	23,1	1,02	6,47	9,28	4,8	7	4567	754,2	0,38	0	1,1	0,61	2,16	10,07	86,32	2,18
Угорщина	261,1	32,99	19,56	87,01	25,2	24,6	1174	5173,3	10,49	15,72	4,99	8,27	38,92	40,1	15,26	16
Мальта	14,2	2,04	2,78	3,14	5,8	5	2014	150,6	0	0,5	0	0	3,96	6,66	32,85	0,29
Нідерланди	433,9	52,48	95,49	164,44	20,2	16,5	4064	7271,6	17,83	25,3	27,58	15,9	29,91	26,28	75,79	22,57
Австрія	216	14,42	44,77	107,04	23,4	28,1	3461	3149,9	8,57	6,59	12,49	10,24	35,68	46,08	63,16	9,67
Польща	937,6	174,67	67,51	282,01	27	20,9	1091	6819,6	39,23	85,37	19,26	27,49	42,16	33,79	13,52	21,15
Португалія	188,1	31,33	23,1	106,06	21,1	24	2102	1545	7,39	14,9	6,04	10,15	31,53	39,08	34,7	4,66
Румунія	394,4	54,65	21,05	138,82	29,5	19,7	1042	3082,9	16,15	26,37	5,44	13,37	46,67	31,74	12,49	9,47
Словенія	55	8,8	6,6	30,59	29	20,6	1994	677,9	1,73	3,83	1,13	2,71	45,77	33,28	32,43	1,94
Словаччина	120,5	22,87	10,47	35,44	28,40	27,50	1172	728,1	4,52	10,74	2,29	3,18	44,68	45,05	15,22	2,1
Фінляндія	143,2	19,79	23,62	77,40	14,8	18,7	3503	2046,1	5,48	9,23	6,2	7,32	20,18	30,03	64,04	6,22
Швеція	281,5	28,74	45,97	115,60	12,6	15,7	3267	3957,1	11,36	13,63	12,85	11,09	16,22	24,91	59,1	12,2
Україна	758,06	96,24	21,96	92,56	35,8	16	445,46	1665,12	31,6	46,81	5,7	8,81	58,02	25,43	0	5,03

Джерело: розраховано автором на основі [108, 109, 126, 128, 129, 130, 132, 142, 170, 180, 230]

Таблиця 3.2 – Вхідні дані та нормовані показники, що формуються на рівні суміжних галузей в 2019 році

	Вхідні дані						Нормовані показники					
	Темпи зрост. пром. вироб., вклоч. будів., %	Темпи зрост. вироб. сільгосп. прод., %	Експорт виробн., % експорту тов.	Експорт сільгос. сировини, % експорту	Зайнятість в пром. секторі, % загал. зайнятості	Зайнятість в агропром. секторі, % від загал. зайнятості	Темпи зрост. пром. вироб., вклоч. будів.	Темпи зрост. виробн. сільгосп. продукції	Експорт виробн.	Експорт сільгосп. сировини	Зайнятість в промисловому секторі	Зайнятість в агропром. секторі
Бельгія	3,7	1,2	75	1,2	20,8	0,9	45,27	45,67	72,59	9,48	37,88	0,98
Болгарія	-0,1	4,1	57,8	1,2	30	6,6	19,59	50,24	43,49	9,48	72,73	28,78
Чехія	1,9	4,7	91,2	1,3	37,2	2,7	33,11	51,18	100	10,34	100	9,76
Данія	1,6	1,9	72,4	2,5	18,5	2,2	31,08	46,77	68,19	20,69	29,17	7,32
Німеччина	-1,5	13,2	85,1	0,7	27,2	1,2	10,14	64,57	89,68	5,17	62,12	2,44
Естонія	-3	35,7	71,1	7,5	28,7	3,2	0	100	65,99	63,79	67,8	12,2
Ірландія	2,3	25,2	88,7	0,3	18,8	4,4	35,81	83,46	95,77	1,72	30,3	18,05
Греція	1,5	6,2	37,5	2	15,3	11,6	30,41	53,54	9,14	16,38	17,05	53,17
Іспанія	2,3	-5,9	66,7	1	20,4	4	35,81	34,49	58,54	7,76	36,36	16,1
Франція	1,9	-2,3	80,5	0,9	20,4	2,5	33,11	40,16	81,9	6,9	36,36	8,78
Хорватія	4,9	1,9	67,3	4,3	27,7	6,2	53,38	46,77	59,56	36,21	64,02	26,83
Італія	0,4	-1,6	81,7	0,7	25,9	3,9	22,97	41,26	83,93	5,17	57,2	15,61
Кіпр	10,7	6,2	32,1	0,7	18,4	2,4	92,57	53,54	0	5,17	28,79	8,29
Латвія	2,5	24,7	59,1	11,7	23,7	7,3	37,16	82,68	45,69	100	48,86	32,2
Литва	4,8	10,3	63,4	3	25,7	6,4	52,7	60	52,96	25	56,44	27,8
Люксембург	11,8	-4,4	82,3	1,4	10,8	0,7	100	36,85	84,94	11,21	0	0
Угорщина	4,5	-1,9	86,9	0,7	32,1	4,7	50,68	40,79	92,72	5,17	80,68	19,51
Мальта	-	-27,8	61,5	0,1	19	1	0	0	49,75	0	31,06	1,46
Нідерланди	1	1,7	65,5	2,8	16,1	2,1	27,03	46,46	56,51	23,28	20,08	6,83
Австрія	0,6	-2,2	81,1	1,5	25,4	3,7	24,32	40,31	82,91	12,07	55,3	14,63
Польща	3,4	-2,2	79,9	1	32,1	9,2	43,24	40,31	80,88	7,76	80,68	41,46
Португалія	1,3	3,3	77,2	2,3	24,7	5,5	29,05	48,98	76,31	18,97	52,65	23,41
Румунія	-0,4	-3,2	81,7	1,1	30,1	21,2	17,57	38,74	83,93	8,62	73,11	100
Словенія	7	-4,7	84,4	1,6	34,1	4,3	67,57	36,38	88,49	12,93	88,26	17,56
Словаччина	4	-18,3	90,3	0,8	36,1	2,8	47,3	14,96	98,48	6,03	95,83	10,24
Фінляндія	0,7	5,2	68	7,1	21,6	3,8	25	51,97	60,74	60,34	40,91	15,12
Швеція	0,2	5	74,8	3,8	18,4	1,7	21,62	51,65	72,25	31,9	28,79	4,88
Україна	2,3	1	42,5	1,7	23,9	15,1	35,81	45,35	17,6	13,79	49,62	70,24

Джерело: розраховано автором на основі [108, 109, 128, 170, 230]

Таблиця 3.3 – Вхідні дані та нормовані показники, що формуються на макрорівні в 2019 році

	Вхідні дані									Нормовані показники								
	ВВП на душу населення, тис. дол	Чистий нац. дохід, % зміна	Безробіття, % від роб. сили	Інфляція, річний %	Подат на приб., доход. та капіт., % від доходів	Сальдо торг. балансу, млрд дол.	Середня річна з.п., євро	Щільність доріг, км на 1 км ²	Щільність залізниць, км на 1000 км ²	ВВП на душу населення	Чистий нац. дохід	Безробіття	Інфляція	Подат на приб., доход. та капіт.	Сальдо торг. балансу	Середня річна з.п	Щільність доріг на 1 км ²	Щільність залізниць на 1000 км ²
Бельгія	46,64	2,8	5,4	1,4	32,5	3,34	47265	5,09	110,59	39,45	56,97	77,78	85,53	64,95	53,25	68,4	60,15	89,79
Болгарія	9,88	6,4	4,2	3,1	15,7	2,2	8677	0,18	36,3	5,71	78,79	85,62	63,16	25,7	53,04	6,26	0,28	18,29
Чехія	23,66	2,4	2	2,8	16,8	15,12	17130	1,66	121,2	18,36	54,55	100	67,11	28,27	55,39	19,87	18,31	100
Данія	59,59	2	5	0,8	47,5	25,66	60208	1,74	47,4	51,33	52,12	80,39	93,42	100	57,31	89,24	19,3	28,97
Німеччина	46,79	0,9	3,1	1,4	17,8	230,8	43497	0,64	107,5	39,59	45,45	92,81	85,53	30,61	94,66	62,33	5,93	86,81
Естонія	23,42	4	4,5	2,3	19,8	1,25	18430	1,30	25,8	18,14	64,24	83,66	73,68	35,28	52,87	21,96	13,96	8,18
Ірландія	80,93	5,6	5	0,9	41,9	49,33	47580	1,41	29,1	70,91	73,94	80,39	92,11	86,92	61,62	68,9	15,27	11,36
Греція	19,14	2,3	17,3	0,3	18,2	-2,01	15829	0,89	17,3	14,21	53,94	0	100	31,54	52,27	17,77	8,99	0
Іспанія	29,58	2,6	14,1	0,7	19,3	40,91	27836	1,32	31,6	23,79	55,76	20,92	94,74	34,11	60,09	37,11	14,16	13,76
Франція	40,49	2	8,4	1,1	28,20	-24,2	39385	2,00	49,8	33,8	52,12	58,17	89,47	54,91	48,23	55,71	22,53	31,28
Хорватія	15,09	4,1	6,6	0,8	6,2	-289,1	15113	0,47	46,3	10,49	64,85	69,93	93,42	3,5	0	16,62	3,86	27,91
Італія	33,67	0,8	10	0,6	31,8	67,36	29623	0,78	55,7	27,54	44,85	47,71	96,05	63,32	64,9	39,99	7,63	36,96
Кіпр	29,42	4	7,1	0,3	23,5	260,12	22063	1,42	-	23,64	64,24	66,67	100	43,93	100	27,81	15,42	0
Латвія	17,92	3,5	6,3	2,8	4,7	-224,87	16024	1,08	28,8	13,09	61,21	71,9	67,11	0	11,69	18,09	11,21	11,07
Литва	19,6	4,6	6,3	2,3	26	2,9	18362	1,11	29,3	14,63	67,88	71,9	73,68	49,77	53,17	21,85	11,68	11,55
Люксембург	112,62	-6,6	5,6	1,7	32,6	22,76	66890	1,13	104,8	100	0	76,47	81,58	65,19	56,78	100	11,84	84,22
Угорщина	16,79	6,3	3,4	3,3	15,9	3,83	12128	2,32	83,2	12,05	78,18	90,85	60,53	26,17	53,34	11,81	26,35	63,43
Мальта	31,51	-	3,6	1,6	34,9	3,39	26532	8,35	-	25,56	0	89,54	82,89	70,56	53,26	35,01	100	0
Нідерланди	52,48	1,6	3,4	2,6	30,6	89,25	54116	3,40	73,2	44,8	49,7	90,85	69,74	60,51	68,89	79,43	39,62	53,8
Австрія	50,07	1,6	4,5	1,5	27,6	15,75	45930	1,53	67	42,59	49,7	83,66	84,21	53,5	55,51	66,25	16,71	47,83
Польща	15,7	5,9	3,3	2,2	13,3	22,06	14047	1,38	61,9	11,05	75,76	91,5	75	20,09	56,65	14,9	14,88	42,93
Португалія	23,33	3,1	6,5	0,3	23,3	1,84	18383	0,16	27,5	18,05	58,79	70,59	100	43,46	52,97	21,89	0	9,82
Румунія	12,96	9,9	3,9	3,8	15,3	-10,28	12437	0,36	45,1	8,53	100	87,58	53,95	24,77	50,77	12,31	2,53	26,76
Словенія	26,02	4	4,5	1,6	12,2	4,71	25928	1,91	59,7	20,52	64,24	83,66	82,89	17,52	53,5	34,04	21,37	40,81
Словаччина	19,38	1,8	5,8	2,7	19	103,36	14859	1,18	74	14,43	50,91	75,16	68,42	33,41	71,46	16,21	12,53	54,57
Фінляндія	48,63	0,8	6,7	1	15,9	0,42	42765	0,23	17,5	41,27	44,85	69,28	90,79	26,17	52,71	61,15	0,9	0,19
Швеція	51,94	3,4	6,8	1,8	15,5	23,58	42932	0,43	24,2	44,31	60,61	68,63	80,26	25,23	56,93	61,42	3,39	6,64
Україна	3,66	3,7	8,2	7,9	17	-12,51	4792,6	0,28	32,8	0	62,42	59,48	0	28,74	50,36	0	1,52	14,92

Джерело: розраховано автором на основі [108, 109, 142, 172, 174, 180, 230]

Таблиця 3.4 – Інтегральні індекси стану розвитку транспортної галузі, суміжних галузей та макрорівня та нульова розбивка на кластери країн ЄС та України

	Галузевий індекс	Індекс для суміжних галузей	Індекс макрорівня	Кластер
Бельгія	23,25	35,31	66,25	2
Болгарія	13,28	37,38	37,43	3
Чехія	18,26	50,73	51,32	2
Данія	39,08	33,87	63,57	1
Німеччина	71,38	39,02	60,41	1
Естонія	15,43	51,63	41,33	3
Ірландія	13,14	44,19	62,38	3
Греція	32,85	29,95	30,97	1
Іспанія	39,36	31,51	39,38	1
Франція	60,39	34,53	49,58	1
Хорватія	7,17	47,79	32,29	3
Італія	45,17	37,69	47,66	1
Кіпр	14,06	31,39	49,08	3
Латвія	17,13	57,76	29,48	3
Литва	27,99	45,82	41,79	2
Люксембург	12,85	38,83	64,01	3
Угорщина	18,72	48,26	46,97	2
Мальта	5,53	13,71	50,76	3
Нідерланди	30,14	30,03	61,93	1
Австрія	24,06	38,26	55,55	2
Польща	35,25	49,06	44,75	1
Португалія	18,55	41,56	41,73	2
Румунія	20,21	53,66	40,80	2
Словенія	15,35	51,86	46,50	3
Словаччина	15,97	45,47	44,12	3
Фінляндія	18,59	42,35	43,04	2
Швеція	20,17	35,18	45,27	2
Україна	22,68	38,74	24,16	2

Джерело: розраховано автором

Таблиця 3.5 – Центри ваг (еталонні значення) для кластерів за ознаками

Кластер	Галузевий індекс	Індекс для суміжних галузей	Індекс макрорівня
1	51,08	35,32	52,12
2	19,91	46,14	39,78
3	18,09	33,36	56,90

Джерело: розраховано автором

Таблиця 3.6 – Результати кластерного аналізу за методом k-середніх

	Відстань до еталону 1	Відстань до еталону 2	Відстань до еталону 3	Мінімальна відстань	Кластер
Німеччина	22,24	55,90	53,70	22,24	1
Франція	9,69	43,24	42,95	9,69	1
Італія	7,77	27,78	28,94	7,77	1
Іспанія	17,72	24,34	27,62	17,72	1
Данія	16,64	32,92	22,04	16,64	1
Греція	28,43	22,52	30,03	22,52	2
Польща	22,21	16,38	26,24	16,38	2
Литва	27,38	8,33	21,95	8,33	2
Болгарія	39,87	10,78	20,29	10,78	2
Хорватія	51,10	16,18	31,12	16,18	2
Україна	40,00	17,50	33,50	17,50	2
Румунія	37,64	7,60	26,00	7,60	2
Угорщина	35,23	7,59	17,92	7,59	2
Фінляндія	34,46	5,17	16,53	5,17	2
Португалія	34,71	5,15	17,25	5,15	2
Чехія	36,26	12,53	18,25	12,53	2
Латвія	46,56	15,78	36,72	15,78	2
Словаччина	36,74	5,45	17,66	5,45	2
Естонія	40,07	6,87	24,09	6,87	2
Словенія	39,26	9,70	21,33	9,70	2
Нідерланди	23,71	29,23	13,48	13,48	3
Австрія	27,39	18,11	7,84	7,84	3
Бельгія	31,21	28,79	10,86	10,86	3
Швеція	31,66	12,26	11,96	11,96	3
Кіпр	36,82	18,22	8,79	8,79	3
Ірландія	40,04	23,60	13,00	13,00	3
Люксембург	40,07	26,24	10,33	10,33	3
Мальта	49,92	36,91	23,83	23,83	3

Джерело: розраховано автором

ДОДАТОК І

Документи, що підтверджують впровадження результатів дисертаційного дослідження

1. Акт впровадження результатів дисертаційного дослідження Асоціації міжнародних автомобільних перевізників України.
2. Відгук про впровадження результатів дисертаційного дослідження Групи Світового банку.
3. Довідка про впровадження результатів дисертаційної роботи в навчальний процес Національного транспортного університету.

**Асоціація
міжнародних автомобільних
перевізників України**



**ASSOCIATION
of INTERNATIONAL ROAD
CARRIERS of UKRAINE**

вул. Євгена Коновальця, 11, м.Київ, 03150, Україна • 11, Yevhena Konovaltsa str., Kyiv, 03150, Ukraine
Phone (044) 201-54-01 • Fax (044) 201-02-30 • E-mail: aircu@asmap.org.ua

АКТ ВПРОВАДЖЕННЯ результатів дисертаційного дослідження

Даний акт підтверджує, що результати дисертаційного дослідження Муленка Володимира Миколайовича на тему «Розвиток сфери послуг як фактор підвищення конкурентоспроможності національної економіки в системі глобального поділу праці» мають практичну цінність для учасників Асоціації міжнародних автомобільних перевізників України.

Окремі складові та положення організаційно-економічного механізму розвитку сфери послуг, а також практичні рекомендації для забезпечення розвитку сектору транспортних послуг, включаючи заходи зі спрощення процедур перетину кордонів та уникнення невинуватених затримок в пунктах пропуску транспортних засобів, запропоновані в дисертаційному дослідженні, представляють значний практичний інтерес для міжнародних автомобільних перевізників та використовуються при провадженні її діяльності.

Президент АсМАП України

Леонід КОСТЮЧЕНКО

0608486



YEVHEN BULAKH
Transport Specialist
Europe and Central Asia

ВІДГУК

про впровадження результатів дисертаційного дослідження В.М. Муленка на
тему: «Розвиток сфери послуг як фактор підвищення
конкурентоспроможності національної економіки в системі глобального
поділу праці»

Окремі складові та положення організаційно-економічного механізму розвитку сфери послуг, а також практичні рекомендації для забезпечення зростання підприємств сектору послуг, запропоновані в дисертаційному дослідженні В.М. Муленка, представляють практичний інтерес та потенційно можуть бути впроваджені в практичну діяльність.

Булах Є.О.

23.10.2023

019932



УКРАЇНА
МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ
НАЦІОНАЛЬНИЙ ТРАНСПОРТНИЙ УНІВЕРСИТЕТ

вул. М.Омеляновича-Павленка, 1, м. Київ, Україна, 01010, т.ф. +38 (044) 280 82 03, т. +38 (044) 280 87 65
 e-mail: general@ntu.edu.ua, код ЄДРПОУ 02070915

29.06.2023 № 1099/02

на №

ДОВІДКА
про впровадження
результатів дисертаційної роботи
МУЛЕНКО В.М.

Основні положення та результати, що містяться в дисертаційній роботі Муленка Володимира Миколайовича на тему «Розвиток сфери послуг як фактор підвищення конкурентоспроможності національної економіки в системі глобального поділу праці» на здобуття наукового ступеня доктора філософії за спеціальністю 051 Економіка використовуються в освітньому процесі Національного транспортного університету на кафедрі «Економіка» факультету «Економіки та права».

Науково-методичні матеріали та прикладні результати досліджень, які містяться в дисертаційній роботі Муленка В.М., впроваджені в навчальних програмах при викладанні дисциплін «Міжнародна економіка», «Національна економіка», «Міжнародні економічні відносини». Результати дослідження використовуються в навчальному процесі кафедри економіки при проведенні лекцій та семінарських занять. Матеріали використовуються у вигляді конспектів лекцій з зазначених дисциплін. Наукові публікації, які висвітлюють основні результати дослідження Муленка В.М., використовуються як додаткова література з вказаних дисциплін.

Проректор з навчальної роботи



В.С. Харута