

УДК 339.923:061

Бунтов І.Ю.

здобувач

Науково-дослідного центру індустріальних проблем розвитку
Національної академії наук України**ПРІОРИТЕТ ВИКОРИСТАННЯ АЛЬТЕРНАТИВНИХ ДЖЕРЕЛ ЕНЕРГІЇ ПРИ РЕАЛІЗАЦІЇ ЕНЕРГЕТИЧНОЇ І ТРАНСПОРТНОЇ ПОЛІТИКИ ЄС В РАМКАХ СТРАТЕГІЇ ЄВРОПА 2020**

Стаття присвячена аналізу зміни і посилення пріоритетності використання альтернативних екологічно чистих джерел енергії країн ЄС при творенні спільної політики в енергетичній і транспортній галузях. Розглянуто основні напрями реалізації Енергетичної стратегії Європа 2020 з метою боротьби з кліматичними змінами, а також впровадження екологічно чистих та ефективних джерел енергії. Визначено основні напрями трансформації Європейської транспортної політики при реалізації провідної ініціативи «Європа з ефективним використанням ресурсів» стратегії Європа 2020. Показано, що результатом енергетичної і транспортної політики ЄС буде перехід до низьковуглецевої економіки з ефективним використанням ресурсів та енергії, скорочення викидів CO₂, підвищення конкурентоспроможності енергетичної безпеки.

Ключові слова: пріоритети, енергетична політика, транспортна політика, альтернативні джерела енергії, стратегія Європа 2020, ефективне використання ресурсів та енергії.

Бунтов И.Ю. ПРИОРИТЕТ ИСПОЛЬЗОВАНИЯ АЛЬТЕРНАТИВНЫХ ИСТОЧНИКОВ ЭНЕРГИИ ПРИ РЕАЛИЗАЦИИ ЭНЕРГЕТИЧЕСКОЙ И ТРАНСПОРТНОЙ ПОЛИТИКИ ЕС В РАМКАХ СТРАТЕГИИ ЕВРОПА 2020

Статья посвящена анализу изменения и усиления приоритетности использования альтернативных экологически чистых источников энергии стран ЕС при проведении общей политики в энергетической и транспортной отраслях. Рассмотрены основные направления реализации Энергетической стратегии Европы 2020 с целью борьбы с климатическими изменениями, а также внедрения экологически чистых и эффективных источников энергии. Определены основные направления трансформации Европейской транспортной политики при реализации ведущей инициативы «Европа с эффективным использованием ресурсов» стратегии Европа 2020. Показано, что результатом реализации энергетической и транспортной политики ЕС будет переход к низкоуглеродной экономике с эффективным использованием ресурсов и энергии, сокращение выбросов CO₂, повышение конкурентоспособности и энергетической безопасности.

Ключевые слова: приоритеты, энергетическая политика, транспортная политика, альтернативные источники энергии, стратегия Европа 2020, эффективное использование ресурсов и энергии.

Buntov I.Yu. PRIORITY USE OF ALTERNATIVE SOURCES OF ENERGY IN THE IMPLEMENTATION OF ENERGY AND TRANSPORT POLICY OF THE EU IN THE FRAMEWORK OF THE STRATEGY EUROPE 2020

This article analyzes the changes and gain priority use of alternative clean energy sources of EU countries during the general policy in the energy and transport sectors. The main directions of the Energy Strategy of Europe 2020 to combat climate change, as well as the introduction of clean and efficient energy sources are considered. The main directions of the transformation of the European transport policy in the implementation of the Flagship Initiative «Europe with efficient use of resources» Europe 2020 strategy are determined. It is shown that the result of the implementation of energy and transport policies of the EU will be a transition to a low carbon economy with the effective use of resources and energy, reducing emissions of CO₂, increasing the competitiveness and energy security.

Keywords: priorities, energy policy, transport policy, alternative energy sources, the strategy Europe 2020, the effective use of resources and energy.

Постановка проблеми. Енергетична політика вкрай важлива, оскільки енергія становить основу економічної й соціальної діяльності індустріалізованих країн. Енергетичні витрати впливають не лише на ті галузі, що вирізняються значним енергоспоживанням, а й на промисловість загалом і навіть на життєвий рівень громадян, передусім тому, що ціни на енергоносії чинять вплив на транспортні видатки та витрати на опалення. Сьогодні, коли *проблема* негативних кліматичних змін, а також зростання ризиків ринку енергопостачання в умовах збільшення політичної нестабільності у світі постійно загострюється, країни ЄС переходять у творенні спільної політики, перш за все в енергетичній і транспортній галузях, до посилення пріоритетності використання альтернативних екологічно чистих джерел енергії. Особливо актуальною вказана проблема стала для України після погодження і підписання угоди про асоціацію між Україною і ЄС 21 березня 2014 р. і 27 червня 2014 р., коли гостро постало питання щодо вивчення основних аспектів спільної політики ЄС у вказаних сферах для можливості поступового «вбудування» енергетичного і транспортного комплексу України у відповідний європейський простір.

Аналіз останніх досліджень та публікацій. Вказана проблема розглядалася багатьма іноземними і вітчизняними вченими, зокрема такими як: В. Волес і Г. Волес [1], Н. Мусис [2], Є. Горюнова [3], Г. Клинова-Дацюк [4], М. Кизим, І. Матюшенко [5; 6] та багатьма іншими. В той же час, в умовах прийняття країнами ЄС Стратегії «Європа 2020» актуальним *завданням* стає вивчення напрямків координування національних політик країн ЄС щодо використання альтернативних джерел енергії при розробці спільної енергетичної і транспортної політики.

Виклад основного матеріалу дослідження. *Європейська енергетична хартія*, підписана в Гаазі 17 грудня 1991 р. практично всіма європейськими країнами, а також ЄС в цілому, Канадою, Сполученими Штатами та Японією, мала за мету встановити певний порядок щодо умов попиту та пропозиції на енергію в Європі та встановити принципи, цілі та шляхи досягнення всеєвропейської співпраці в енергетичній галузі [7–10]. Ця хартія, по суті, є кодексом доброї практики, який призваний продемонструвати консенсус, оснований на принципах солідарності та доповнюваності, особливо між країнами Західної Європи – з їхніми ноу-хау й передовими технологіями – і країнами Центральної та Східної

Європи, зокрема країнами колишнього Радянського Союзу, відносно багатими на енергетичні ресурси.

Хартія зосереджена на досягненні таких *операційних цілей*: розширення торгівлі, особливо шляхом налагодження роботи вільного ринку, забезпечення вільного доступу до ресурсів та розвитку інфраструктури; співпраця й координація енергетичних стратегій; оптимальне використання енергії та захист довкілля.

Зазначених цілей передбачається досягти шляхом реалізації спільних заходів країн-учасниць у шести окремих *пріоритетних сферах*: забезпеченні доступу до ресурсів; використанні ресурсів; інвестиційних угодах; лібералізації торгівлі; гармонізації технічних норм і правил безпеки; у сфері досліджень, технологічного розвитку та інновацій.

Відповідні процедури реалізації передбачені Європейським договором щодо енергетичної хартії, що його підписано в Лісабоні 17 грудня 1994 р. [8]. Згідно з цим договором передбачено налагодити нові зв'язки між основними європейськими країнами, більшістю незалежних держав колишнього Радянського Союзу, Центральною та Східною Європою, а також Канадою, Сполученими Штатами та Японією для забезпечення транзиту енергоносіїв між Сходом і Заходом, торгівлі ними, інвестицій та співпраці в енергетичному секторі. Допомогу створеному в Брюсселі секретаріатові конференції надає Європейська Комісія.

У доповіді Єврокомісії під назвою «Загальний огляд енергетичної політики та заходів у галузі енергетики» було представлено комплексний аналіз всіх заходів Європейського Союзу в енергетичній сфері і зроблено спробу закласти підвалини для визначення майбутнього напрямку політики ЄС у цій галузі.

Так, на пропозицію Єврокомісії Рада прийняла низку рамкових програм дій в енергетичному секторі, мета яких полягала в об'єднанні під одним дахом усіх стратегічних заходів у галузі енергетики, аби підвищувати їх ефективність і відповідність пріоритетним цілям та аби забезпечувати тісніше координування з іншими заходами в цьому секторі, що здійснюються в межах інших політик Спільноти. Таким чином, Європейський Союз визначив енергетичну галузь одним з головних пріоритетів своєї політики.

У прийнятій в 2010 р. *Стратегії розвитку Європа 2020* одним із пріоритетів визначено «*Стале зростання – сприяння більш ефективному використанню ресурсів, розвитку більш екологічної та конкурентоспроможної економіки*» [11].

Стале зростання означає, зокрема, створення стійкої та конкурентоспроможної економіки з ефективним використанням ресурсів, використовуючи провідні позиції Європи у гонитві за розвитком нових процесів і технологій, зокрема природоохоронних технологій. Такий підхід сприятиме успішності низьковуглецевої політики в ЄС з обмеженими ресурсами, одночасно запобігаючи погіршенню стану навколишнього середовища, втраті біорізноманіття та нераціональному використанню ресурсів. Це також сприятиме економічній, соціальній і територіальній єдності.

Європа, згідно зі Стратегією до 2020 р. повинна прийняти рішення з таких питань:

– *боротьба з кліматичними змінами*: досягнення наших цілей у сфері клімату передбачає значно пришвидшення темпів скорочення викидів протягом наступного десятиліття у порівнянні з попереднім десятиліттям, а також використання повною мірою потенціалу нових технологій, таких як уловлювання і скріплення вуглецю. Покращення ефективності використання ресурсів буде значною мірою сприяти

скороченню викидів, заощадити кошти та підвищити економічне зростання. Це стосується усіх секторів економіки, а не лише з високим рівнем викидів. Ми також повинні зміцнювати стійкість наших економік до кліматичних ризиків та їх здатність запобігати і реагувати на катастрофи;

– *екологічно чисті та ефективні джерела енергії*: результатом досягнення цілей ЄС в енергетичній сфері може бути скорочення імпорту нафти і газу на 60 млрд. євро до 2020 року. Мова йде не лише про фінансові заощадження, це дуже важливо для нашої енергетичної безпеки. Подальший прогрес в інтеграції європейських енергетичних ринків може додати ще 0,6%–0,8% до ВВП. Лише досягнення мети ЄС щодо збільшення частки поновлюваних джерел енергії до 20% має потенціал для створення більше ніж 600 000 робочих місць в ЄС. А якщо ще врахувати досягнення бажаного збільшення енергоефективності на 20%, то мова йде вже про більше 1 млн. нових робочих місць.

При цьому енергетична стратегія була також предметом дискусії на першому *Енергетичному саміті ЄС*, який відбувся в лютому 2011 р. Загальні енергетичні цілі Євросоюзу, які були зафіксовані в стратегії Європа 2020 і схвалені Європейською Радою в червні 2010 р., були ще раз підтверджені на цьому саміті.

Енергетична стратегія ЄС на 2010–2020 рр. має такі пріоритети:

- енергозбереження;
- всеєвропейський енергетичний ринок, який до 2015 р. повинен охоплювати всі країни ЄС;
- «один голос» ЄС на міжнародній арені;
- лідерство в енергетичних технологіях та інноваціях;
- проведення реформ у ціноутворенні, підключення споживачів до мереж та прозорому нарахуванню вартості послуг;
- протягом наступного десятиліття ЄС планує зменшити викиди парникових газів на 20%, збільшити частку поновлюваної енергії на 20% та на 20% підвищити енергоефективність.

У стратегії Європа 2020 виділена *провідна ініціатива: «Європа з ефективним використанням ресурсів»*.

Метою є підтримка переходу до низьковуглецевої економіки з ефективним використанням усіх ресурсів. Мета полягає у зменшенні зв'язку між нашим економічним зростанням та використанням ресурсів та енергії, а також у скороченні викидів CO₂, підвищенні конкурентоспроможності й сприянні більшій енергетичній безпеці.

У стратегії Європа 2020 визначено, що на рівні ЄС Єврокомісія буде працювати над тим, щоб:

- *мобілізувати фінансові інструменти ЄС* (наприклад, розвиток сільської місцевості, структурні фонди, рамкова програма для науково-дослідної діяльності, Транс-європейські мережі, Європейський інвестиційний банк) у рамках узгодженої стратегії фінансування, яка поєднує в собі Європейське та національне державне і приватне фінансування;
- *зміцнити основу для використання ринкових інструментів* (наприклад, торгівля квотами на викиди, перегляд політики оподаткування енергетики, державна допомога, що сприяє ширшому використанню «зелених» державних закупівель);
- *надати пропозиції щодо модернізації транспортно-логістичного сектору та перетворення його на безвуглецевий*, роблячи внесок, таким чином, в підвищення конкурентоспроможності. Це можна досягнути за рахунок поєднання заходів, наприклад заходів у

сфері інфраструктури, таких як раннє встановлення мережевої інфраструктури для мобільності електроенергії, інтелектуальне управління трафіком, оптимізація процесів матеріально-технічного забезпечення, скорочення викидів CO₂ від легкових автомобілів, а також в галузі авіації і морській галузі, у тому числі впровадження великомасштабної європейської ініціативи в галузі екологічно чистих автомобілів, які будуть сприяти впровадженню нових технологій, зокрема автомобілів з електричним приводом і гібридних транспортних засобів, завдяки поєднанню наукових досліджень, створенню єдиних стандартів та розробці необхідних інфраструктур;

- прискорити реалізацію стратегічних проєктів з високою доданою вартістю для Європи, спрямованих на подолання нагальних проблем, зокрема на транскордонних відрізках та інтермодальних вузлах (міст, портів, логістичних платформ);

- завершити створення внутрішнього енергетичного ринку та реалізувати стратегічний план енергетичних технологій. Сприяння використанню поновлюваних джерел енергії на єдиному ринку є також пріоритетним завданням;

- запропонувати ініціативу для модернізації європейських мереж, зокрема транс-європейських енергетичних мереж, до європейських систем магістральних електропередач надвисокої напруги, «розумних електромереж» і приєднати, зокрема, поновлювані джерела енергії в електромережу (за підтримки структурних фондів та Європейського інвестиційного банку). Це, зокрема, передбачає просування проєктів у галузі інфраструктури, що відіграють важливе стратегічне значення для ЄС, на Балтійський, Балканський, Середземноморський та Євразійський регіони;

- ухвалити та впровадити переглянутий План дій з енергетичної ефективності та сприяти просуванню значної програми ефективності використання ресурсів (за підтримки малих і середніх підприємств, а також домашніх господарств) за використання структурних та інших засобів для мобілізації нових фінансових коштів в рамках існуючих надзвичайно ефективних моделей інноваційної схеми для інвестицій; це, в свою чергу, має стимулювати зміну моделей споживання і виробництва;

- створити концепцію структурних і технологічних змін, необхідних для переходу до низьковуглецевої економіки з ефективним використанням ресурсів та економіки, що є гнучкою до кліматичних змін, до 2050 року, що дозволить ЄС досягнути свої цілі зі скорочення викидів та збереження біорізноманіття. Це передбачає попередження і ліквідацію наслідків стихійних лих, використання переваг згуртованості, аграрної політики, розвитку сільської місцевості і морської політики для реагування на кліматичні зміни, особливо в рамках заходів з адаптації, заснованих на ефективному використанні ресурсів, що також буде сприяти підвищенню безпеки харчування в усьому світі.

На національному рівні держави-члени згідно до стратегії Європа 2020 повинні:

- поетапно відмовитися від шкідливих для навколишнього середовища дотацій, обмежуючи видатки до людей із соціальними потребами;

- використовувати ринкові інструменти, такі як податкові пільги і державні закупівлі для того, щоб адаптувати споживчо-виробничі методи;

- розробити розумні, удосконалені і повністю взаємопов'язані транспортні та енергетичні інфраструктури, а також повною мірою використовувати інформаційно-комунікаційні технології;

- забезпечити скоординовану реалізацію інфраструктурних проєктів в рамках основної мережі ЄС, що значною мірою сприятиме ефективності всієї транспортної системи ЄС;

- зосередити увагу на міському транспорті, який генерує багато заторів і викидів;

- використовувати нормативні стандарти для будівництва та ринкові інструменти, такі як оподаткування, дотації та закупівлі, з метою скорочення споживання енергії та ресурсів, а також використовувати структурні фонди для інвестицій у підвищення енергоефективності у громадських будівлях і більш ефективну утилізацію;

- стимулювати використання енергозберігаючих інструментів, таких як інструменти, засновані на використанні інформаційно-комунікаційних технологій, що може підвищити ефективність в енергоємних секторах.

Заходи в рамках цього пріоритету стратегії Європа 2020 передбачають виконання зобов'язань країн ЄС зі скороченню викидів в такий спосіб, який би максимізував отриману вигоду і мінімізував витрати, зокрема шляхом розповсюдження інноваційних технологічних рішень. Крім того, європейським країнам слід прагнути зменшити залежність зростання від енергоспоживання, перетворити свою економіку на таку, яка б більш ефективно використовувала ресурси, що не лише надасть конкурентну перевагу Європі, але і знизить її залежність від іноземних джерел сировини і товарів.

Як вже вказувалось, енергетичні витрати впливають на промисловість загалом, оскільки ціни на енергоносії вплив не тільки на витрати на опалення, але й на транспортні видатки. Тому реалізація спільної енергетичної політики дуже щільно пов'язана зі спільною транспортною політикою в європейських країнах.

Спільна транспортна політика (*Common transport policy*) – покликана виробити спільні правила щодо руху міжнародного транспорту, маршрут якого починається чи закінчується на території держав-членів або перетинає її (статті 70–80 Договору про заснування Європейської Спільноти). Вона також визначає умови, за яких перевізники-нерезиденти можуть надавати послуги в країнах ЄС і, нарешті, передбачає заходи щодо підвищення безпеки транспорту.

В цілому Європейська транспортна політика відрізняється системністю і передбачуваністю. Прийняття стратегічних документів у сфері транспорту й ефективне планування дозволяють європейським комісарам вже нині ставити пріоритетом не політичні цілі, а соціальні – турботу про пасажера.

Формування транспортної політики ЄС можна умовно поділити на два етапи. Першим етапом став період, коли існувало самостійне бачення кожною країною розвитку свого транспортного сектору, але основні принципи узгоджувалися між собою. Він тривав від 60-х років аж до початку 90-х і характеризувався прийняттям спільних угод, планів дій тощо. Під час другого етапу почала формуватися єдина політика Європейського Союзу, і питання розвитку транспортного сектору перейшли з національного рівня на наднаціональний.

Результатом об'єднання транспортних політик країн – членів Європейського Союзу стало прийняття у 1992 р. єдиного стратегічного документа – *Білої книги*. Біла книга – це не законодавчий документ, але вона представила концепцію розвитку транспорту в ЄС та регіоні, пропонувала План дій для Європейського Союзу до 2010 р. в транспортній сфері та формулювала напрямні, під які «підлаштовували»

ся» прийняті Європейським парламентом і Європейською Комісією закони та підзаконні акти.

Відповідно до стратегічних напрямків реалізовується і сьогоденна транспортна політика Європейського Союзу. Наприклад, Європейська Комісія збирається змінювати підходи до стягування плати за проїзд – відповідно до нового принципу, її стягування має покрити не лише поточні витрати, а й втрати, пов'язані зокрема із забрудненням атмосфери тощо. За рахунок збільшення плати за проїзд пасажирів матимуть чистіше повітря й ефективніше обслуговування. При цьому Євросоюз й надалі дотримується однієї з головних тез своєї транспортної політики – загальне зростання вартості транспортних послуг не має позначатися на доступності якісного транспортного обслуговування на всій території Європи.

У зв'язку з прийняттям у 2010 р. стратегії Європа 2020 було внесено певні зміни і Білу книгу, в якій сформульовані *десять завдань для конкурентоспроможної та ресурсоефективної транспортної системи ЄС до 2030–2050 рр.*: контрольні показники досягнення поставленої мети скорочення викидів вуглецю на 60% [12]:

I. Розробка та застосування екологічних видів пального та силових установок, в тому числі:

– скоротити наполовину використання автомобілів «на традиційних видах пального» у міському транспорті до 2030 р., поступово відмовитися від них у містах до 2050 р., досягнути принципово вільної від вуглекислого газу міської логістики в основних міських центрах до 2030 р.;

– використання низько вуглецевих, екологічно чистих видів пального в авіації має скласти 40% до 2050 р., необхідно скоротити також викиди вуглекислого газу від бункеровочного палива на морському транспорті в ЄС на 40% (якщо практично можливо – на 50%);

II. Оптимізація функціонування мультимодальних логістичних схем, зокрема за рахунок ширшого використання більш ефективних видів транспорту, а саме:

– біля 30% автомобільних вантажних перевезень на відстані понад 300 км повинні бути переведені на інші види транспорту, наприклад, залізнично чи морський транспорт, до 2030 р., і понад 50% – до 2050 р., причому цьому сприятимуть ефективні та «зелені» вантажні коридори. Виконання цього завдання вимагає також розвитку відповідної інфраструктури;

– завершити формування європейської високошвидкісної залізничної системи до 2050 р. Потроїти довжину існуючої високошвидкісної залізничної мережі до 2030 р. та підтримувати щільну залізничну мережу в усіх країнах-членах. На 2050 р. більшість пасажирських перевезень на середній відстані повинні здійснюватися залізницею;

– створити повністю функціонуючу мультимодальну «базову мережу» ТЕМ-Т у масштабі всієї Європи до 2030 р., відпрацювати високоякісну і потужну мережу до 2050 р. та відповідний набір інформаційних послуг;

– з'єднати до 2050 р. всі аеропорти базової мережі з залізничною мережею, бажано високошвидкісною, забезпечити задовільне сполучення всіх основних аеропортів з залізничними вантажними лініями і, де це можливо, системою внутрішніх водних шляхів;

III. Підвищення ефективності транспорту та використання інфраструктури за рахунок інформаційних систем та ринкових стимулів, а саме:

– використання модернізованої інфраструктури управління повітряним рухом (SESAR) в Європі до

2020 р. та завершення формування спільного європейського повітряного простору. Використання рівнозначних систем управління рухом на наземному та водному транспорті (ERTMS), (ITS), (SST LRT), RIS. Використання європейської загальної навігаційної супутникової системи (Galileo);

– створити до 2020 р. структуру для європейської системи інформації, управління та оплати мультимодальних перевезень;

– до 2050 р. зробити поступ щодо досягнення нульового показника аварій зі смертельними наслідками на автомобільному транспорті. У контексті цієї мети до 2020 р. ЄС має намір скоротити наполовину аварії на автошляхах. Забезпечити провідні позиції ЄС у сфері технічної та громадської безпеки перевезень на всіх видах транспорту;

– просуватися вперед до повного використання принципів «платить той, хто користується» і «платить той, хто забруднює» та залучення приватного сектору для ліквідації диспропорцій, зокрема шкідливих дотацій, формування надходжень та забезпечення фінансування для майбутніх капіталовкладень у транспорт.

Таким чином, можна зробити наступні **висновки**:

1. Високі ціни на енергію й енергоносії є серйозним чинником, що негативно впливає на конкурентність підприємств ЄС порівняно з підприємствами країн, які є його головними торговельними партнерами. Однак економічна ефективність вимірюється не лише промисловою конкурентністю, а й рівнем добробуту громадян, з урахуванням ситуації в сфері охорони довкілля.

2. Зменшення обсягів викидів парникових газів потребує застосування спільної енергетичної політики європейських країн, спрямованої на створення сталих стимулів для ефективного використання енергії та енергоекономії, прийняття зобов'язань стосовно більш системного використання джерел енергії, що майже або зовсім не пов'язані з викидами CO₂, та обмеження використання джерел енергії з високим рівнем викидів CO₂;

3. Трансформація європейської транспортної системи буде можлива лише за умови поєднання багатограних ініціатив на всіх рівнях Євроспільноти. Так, Єврокомісія протягом 2011–2020 рр. повинна буде гарантувати, що її дії підвищать конкурентоспроможність транспорту, скорочуючи при цьому мінімум на 60% викиди парникових газів, пов'язані з транспортом, до 2050 р. та орієнтуючись на 10 завдань, які повинні вважатися контрольними показниками.

4. Загалом Європейський Союз мусить знайти відповідь на кілька питань, що постають у транспортній сфері, а саме:

– розв'язати проблеми, спричинені переваженням нинішніх транспортних мереж, нерівномірним перерозподілом між різними видами транспорту та дедалі більшим забрудненням довкілля більшістю видів транспорту;

– лібералізація транспортного сектора зумовлює прихід нових учасників та підвищення конкуренції між перевізниками, породжує важливі структурні зміни, *технічні новачки й нові інвестиції*. Звичайно, все це позитивні зміни, проте вони все одно мають бути скоординовані на рівні Спільноти.

5. Європейська Спільнота після узгодження Європарламентом «Плану розвитку Єдиного європейського транспортного простору – на шляху до конкурентоспроможної та ресурсоефективної транспортної системи» має виробити загальний підхід, який би поєднував поліпшення інфраструктури та транспорт-

них засобів, а також їх раціональніше використання та ліпшої охорони довкілля.

БІБЛІОГРАФІЧНИЙ СПИСОК:

1. Волес В. Творення політики в Європейському Союзі [Текст] / В. Волес, Г. Волес // Пер. з англ. Р. Ткачук. – К. : Вид-во Соломії Павличко «Основи», 2004. – 871 с.
2. Мусис Н. Все про спільні політики Європейського Союзу [Текст] / Н. Мусис // Пер. з англ. – К. : К. І.С., 2005. – 466 с.
3. Горюнова Є.О. Євроінтеграція : навч. посіб. [Текст] / Є.О. Горюнова. – К. : Академвидав, 2013. – 224 с.
4. Клинова-Дацюк Г.Д. Україна та інтеграційні процеси в сучасній Європі : навч. посіб. [Текст] / Г.Д. Клинова-Дацюк. – Рівне : НУВГП, 2012. – 189 с.
5. Оцінка наслідків членства України у Світовій організації торгівлі : моногр. / за заг. ред. проф. М.О. Кизима, проф. І.Ю. Матюшенко. – Х. : ВД «ІНЖЕК», 2014. – 212 с.
6. Оцінка можливостей розширення і заміщення ринків збуту для продукції підприємств реального сектору України : моногр. / за заг. ред. проф. М.О. Кизима, проф. І.Ю. Матюшенко. – Х. : ВД «ІНЖЕК», 2014. – 280 с.
7. Європейська енергетична хартія від 17.12.1991 р. [Електронний ресурс]. – Режим доступу <http://www.pavlodar.com/zakon/?dok=01214>.
8. Договір до Енергетичної Хартії та Заклучний акт до неї [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/995_056.
9. Заклучний документ Гаазької конференції з Європейської енергетичної хартії [Електронний ресурс]. – Режим доступу : http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/995_061.
10. Про ратифікацію Договору до Енергетичної Хартії та Протоколу до Енергетичної Хартії з питань енергетичної ефективності і суміжних екологічних аспектів : Закон України 06.02.1998 № 89/98-вр [Електронний ресурс]. – Режим доступу: zakon4.rada.gov.ua/laws/show/89/98-вр
11. Повідомлення Європейської Комісії. «Європа 2020». Стратегія для розумного, сталого та всеохоплюючого зростання [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.minjust.gov.ua/file/31493>
12. Біла книга Європейської Комісії – Транспорт. План розвитку Єдиного європейського транспортного простору – На шляху до конкурентоспроможності та ресурсоефективності транспортної системи [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://www.transport-ukraine.eu/sites/default/files/white_book_transport_2050_ukr_0.pdf

УДК 339.5+339.9

Вовчанська О.М.

*кандидат економічних наук, доцент кафедри маркетингу
Львівської комерційної академії*

ОСОБЛИВОСТІ ФУНКЦІОНУВАННЯ ТА РОЗВИТКУ СВІТОВОГО РИНКУ ПОСЛУГ В СТРУКТУРІ СУЧАСНОЇ ЕКОНОМІКИ

У даній статті проаналізовано сучасні тенденції функціонування світового ринку послуг та його регіональних і видових сегментів, виявлено основні чинники формування і розвитку їх кон'юнктури. Визначено, що активний розвиток сфери послуг у більшості країн світу відбувається під впливом процесів глобалізації, лібералізації та інтеграції у сучасному світовому господарстві. Аналізується динаміка експорту та імпорту послуг, їх регіональна структура. Визначаються провідні експортери та імпортери в світовій торгівлі послугами.

Ключові слова: послуга, світовий ринок послуг, експорт послуг, імпорт послуг, тенденції розвитку.

Вовчанская О.М. ОСОБЕННОСТИ ФУНКЦИОНИРОВАНИЯ И РАЗВИТИЯ МИРОВОГО РЫНКА УСЛУГ В СТРУКТУРЕ СОВРЕМЕННОЙ ЭКОНОМИКИ

В данной статье проанализированы современные тенденции функционирования мирового рынка услуг и его региональных и видовых сегментов, выявлены основные факторы формирования и развития их конъюнктуры. Определено, что активное развитие сферы услуг в большинстве стран мира происходит под влиянием процессов глобализации, либерализации и интеграции в современном мировом хозяйстве. Анализируется динамика экспорта и импорта услуг, их региональная структура. Определяются ведущие экспортеры и импортеры в мировой торговле услугами.

Ключевые слова: услуга, мировой рынок услуг, экспорт услуг, импорт услуг, тенденции развития.

Vovchanska O.M. THE FEATURES OF FUNCTIONING AND DEVELOPMENT OF WORLD MARKET OF SERVICES WITHIN THE STRUCTURE OF MODERN ECONOMY

The article examines the current trends of functioning of world market of services and its regional and specific segments. The major factors in the formation and development of their conditions were identified. It was determined that the active development of services in most countries of the world is influenced by processes of globalization, liberalization and integration in existent global economy. The dynamics of exports and imports of services and their regional structure were analyzed. The leading exporters and importers in the global trade of services were identified.

Keywords: services, global services market, exports of services, imports of services, development trends.

Постановка проблеми. Сучасний етап розвитку світового господарства характеризується домінуванням сфери послуг як у структурі національного виробництва більшості країн світу, так і у системі міжнародних економічних відносин. Частка сфери послуг в економіці розвинутих країн світу перевищує частку сфери матеріального виробництва і у структурі їх ВВП складає 70%. Активний розвиток сфери послуг у більшості країн світу відбувається під

впливом процесів глобалізації, лібералізації та інтеграції. Динамічно розвивається і міжнародна торгівля послугами, а її структура змінюється під впливом науково-технічного прогресу. Сьогодні міжнародна торгівля послугами здійснюється в основному між розвиненими країнами і характеризується високим ступенем концентрації, проте за перше десятиліття ХХІ століття спостерігалася тенденція до зниження частки розвинених країн у міжнародній торгівлі по-