

6. Шлях Європи до чистої енергії. Веб-сайт *Avenston group* (Розділ. *Статті та аналітика*). 31 серпня 2022р. URL: <https://avenston.com/articles/path-to-clean-energy/> (дата звернення: 26.01.2023).

7. Путь Европы к чистой энергии: инвестиционная возможность на сумму 5,3 триллиона долларов. Веб-сайт *поставщика стратегических исследований – BloombergNEF (BNEF)* (Розділ. *Блог*). 13 квітня 2022р. URL: <https://about.bnef.com/blog/europes-path-to-clean-energy-a-5-3-trillion-investment-opportunity/> (дата звернення: 27.01.2023).

8. Сонячні електростанції у приватних домогосподарствах (СЕСд): динаміка розвитку. Веб-сайт *Державне агентство з енергоефективності та енергозбереження України* (Розділ. *Діяльність. Відновлювальна енергетика*). URL: <https://saee.gov.ua/uk/content/sesd> (дата звернення: 29.01.2023).

9. Міністерство енергетики України. Про внесення змін до деяких законів України щодо удосконалення умов підтримки виробництва електричної енергії з альтернативних джерел енергії генеруючими установками споживачів. URL: <https://mev.gov.ua/rehulyatornyy-akt/pro-vnesennya-zmin-do-deyakykh-zakoniv-ukrayiny-shchodo-udoskonalennya-umov> (дата звернення: 29.01.2023).

10. Програма діяльності Кабінету Міністрів України. червень 2020 року. (затверджена Постановою Кабінету Міністрів України від 12.06.2020 № 471). Веб-сайт *zakon.rada.gov.ua*. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/471-2020-%D0%BF#Text> (дата звернення: 29.01.2023).

**Райчева Л. І.,**

*кандидат економічних наук, доцент  
доцент кафедри економіки і міжнародних економічних відносин,  
Міжнародний гуманітарний університет, Одеса*

## **ЄВРОІНТЕГРАЦІЙНІ СТРАТЕГІЇ ЕКОНОМІЧНОГО РОЗВИТКУ ВОДНОГО ТРАНСПОРТУ УКРАЇНИ**

*Анотація. Узагальнено та надано критичну оцінку економіко-правових конструкцій водного транспорту в ЄС для їх імплементації у вітчизняну практику. Систематизовано перелік Директив та Регламентів ЄС, які необхідно імплементувати Україні у сфері державного регулювання водного транспорту.*

*Ключові слова:* євроінтеграційні стратегії, економічний розвиток, водний транспорт, Україна

Стратегічним завданням національної економіки є проведення трансформацій, здатних забезпечити матеріальний базис перемоги над ворогом і післявоєнне відновлення з упевненим крокуванням до ЄС. Загальна Національна транспортна стратегія України на період до 2030 року, прийнята Урядом України у 2018 році, конкретизується на рівні галузевих стратегій окремих видів транспорту. У частині водного транспорту слід зазначити Морську доктрину України на період до 2035 року (Постанова Кабінету

Міністрів України від 7 жовтня 2009 р. № 1307), Морську природоохоронну стратегію України (Розпорядження Кабінету Міністрів України від 11 жовтня 2021 р. № 1240-р). У цих програмних документах наголошувалося на позбавлення можливості використовувати Україною значної частини свого військово-морського потенціалу та інфраструктури морського транспорту на шельфі Чорного і Азовського морів через тимчасову окупацію територій, на необхідності розвитку торговельного мореплавства, морського транспорту, морських портів як найважливіших з'єднувальних ланок національної транспортної та виробничої інфраструктури з європейською та світовою. Концепції сталого розвитку відповідає принцип еколого-небезпечного розвитку водного транспорту, удосконалення підходів до поводження з відходами на водних транспортних засобах і у портах.

Стаття 369 Угоди про Асоціацію з ЄС у п. б) передбачає розвиток галузевих стратегій на основі національної транспортної політики (переважно інноваційно-модернізаційного типу) щодо усіх видів транспорту, інтермодальність, встановлення чітких термінів імплементації транспортної угоди (Глава 7 «Транспорт»), фінансове планування суб'єктів господарювання транспортного комплексу України [1].

На виконання Угоди про Асоціацію з ЄС наприкінці 2017 року прийнято Стратегію імплементації положень директив та регламентів Європейського Союзу у сфері міжнародного морського та внутрішнього водного транспорту (“дорожня карта”) [2] (підрозділ 7 ”Транспортні послуги” ч. 5 глави 6 “Заснування підприємницької діяльності, торгівля послугами та електронна торгівля” розділу IV “Торгівля і питання, пов’язані з торгівлею”). Метою Стратегії є забезпечення функціонування внутрішнього ринку водного транспорту України за принципом взаємності і свободи з ЄС, коли знімаються будь-які обмеження щодо надання транспортних послуг на території іншої сторони і доступу до ринків державних контрактів на міжнародні морські перевезення. Україна взяла на себе зобов’язання прийняти і виконувати стандарти Міжнародної морської організації, а також міжнародні стандарти у сферах торговельного мореплавства та внутрішнього водного транспорту. Органом державного управління, відповідальним за проведення моніторингу реалізації Стратегії, є Міністерство інфраструктури України.

Узагальнено та надано критичну оцінку економіко-правових конструкцій водного транспорту в ЄС для їх імплементації у вітчизняну практику з урахування вектору євроінтеграції України. Систематизовано перелік Директив та Регламентів ЄС, які необхідно імплементувати Україні у сфері державного регулювання водного транспорту за такими сферами: морський транспорт (інспектування – держава прапору, держава порту, відповідальність пасажирських перевізників, контроль руху суден, пасажирські судна, нафтові танкери, балкери, екіпаж, навколишнє середовище, технічні умови, соціальні умови, безпека мореплавства),

внутрішній водний транспорт (функціонування ринку, доступ до професії, безпека, річкові інформаційні послуги).

Запропоновано стратегії розвитку водного транспорту України у напрямі руху за Євроінтеграційним інституціональним вектором розробляти з поділом на блоки: загальні і спеціальні. Визначено основні концепти загальних стратегій і вади спеціальних, пов'язані з відсутністю затверджених Стратегій розвитку морського і внутрішнього водного транспорту, їх існуванням лише у формі проєктів.

Обґрунтовано стратегічні таргетів розвитку водного транспорту та його модернізації: оформлення стратегій розвитку підгалузей нормативно - правовими актами; сучасний флот; його міжнародна і внутрішня конкурентоспроможність; безпека руху, життя персоналу і пасажирів; привабливість для приватних інвесторів і підприємців; екологічна, енергетична, фінансова, логістична ефективність; висококваліфікований персонал та його сертифікація; впровадження системи управління якістю в бізнес-процеси; гармонізація механізмів державного і корпоративного менеджменту; прозорість ринку перевезень внутрішніми і зовнішніми водними шляхами тощо.

#### **Список використаних джерел**

1. Угода про Асоціацію з ЄС. Додаток ХХХІІ до Глави 7 «Транспорт» Розділу V «Економічне і галузеве співробітництво». URL: [https://www.kmu.gov.ua/storage/app/sites/1/ugoda-pro-asociaciyu/32\\_Annex.pdf](https://www.kmu.gov.ua/storage/app/sites/1/ugoda-pro-asociaciyu/32_Annex.pdf)
2. Про схвалення Стратегії імплементації положень директив та регламентів Європейського Союзу у сфері міжнародного морського та внутрішнього водного транспорту (“дорожньої карти”): Розпорядження Кабінету Міністрів України від 11.10.2017 № 747-р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/747-2017-%D1%80>

**Сачок А. А.,**  
*студентка кафедри логістики,*

**Гармаш О. М.,**  
*кандидат економічних наук, доцент,*  
*доцент кафедри логістики,*  
*Національний авіаційний університет*

#### **ОГЛЯД ТЕНДЕНЦІЙ РОЗВИТКУ «ЗЕЛЕНОЇ» ЛОГІСТИКИ В СВІТІ**

*В роботі розглянуто сучасні тенденції розвитку підприємств із застосуванням «зелених» технологій. Розглянуто питання «зеленої логістики» не тільки у світі, а також у в Україні. Розглянуто питання переробки сміття та вплив цих процесів на екологічні норми в світі.*

Сучасні тенденції розвитку та глобалізації підприємств в цілому призводить до глобальної катастрофи, яку необхідно як найшвидше попередити. Оскільки раніше проблеми екології не розглядали з надмірною увагою, то на сьогоднішній день ця тема є значно актуальнішою. У зв'язку з