

Харківський національний університет імені В. Н. Каразіна
Навчально-науковий інститут «Каразінський інститут міжнародних відносин
та туристичного бізнесу»
Кафедра міжнародних економічних відносин та логістики

Кваліфікаційна робота бакалавра

**на тему: «ОСОБЛИВОСТІ РОЗВИТКУ ПЕРЕВЕЗЕНЬ У
КРАЇНАХ ЄС В УМОВАХ СТАЛОГО РОЗВИТКУ»**

Виконала:
студентка 4 курсу групи УЛМ-41
спеціальності
«Міжнародні економічні відносини»
освітньої програми «Міжнародна
логістика і митна справа»
першого (бакалаврського)
рівня вищої освіти

 Гусак Я. А.

Керівник:  д.е.н., доц. Зайцева А.С.

Рецензент:

МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ

Харківський національний університет імені В.Н. Каразіна

Навчально-науковий інститут «Каразінський інститут міжнародних відносин та туристичного бізнесу»

Кафедра міжнародних економічних відносин та логістики

Рівень вищої освіти перший (бакалаврський)

Спеціальність 292 – «Міжнародні економічні відносини»

Освітня програма – «Міжнародна логістика і митна справа»

ЗАТВЕРДЖУЮ

**Завідувач кафедри міжнародних
економічних відносин та логістики
Анна ЗАЙЦЕВА**

«____» _____ 2025 року

З А В Д А Н Н Я

НА КВАЛІФІКАЦІЙНУ РОБОТУ СТУДЕНТУ

Гусак Яні Андріївні

1. Тема роботи: «Особливості розвитку перевезень у країнах ЄС в умовах сталого розвитку».

керівник роботи д.е.н., доцент Зайцева Анна Сергіївна затверджені наказом по університету від «05» лютого 2025 року № 4001-5/302

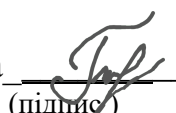
2. Строк подання студентом роботи 13.05.2025

3. Перелік питань, які потрібно розробити: дослідити сутність міжнародних перевезень та їх класифікацію; окреслити змістовні особливості сталого розвитку; проаналізувати сучасний стан міжнародних перевезень між країнами Європейського Союзу; розкрити особливості міжнародних перевезень в умовах сталого розвитку; окреслити перспективи розвитку міжнародних перевезень в умовах сталого розвитку країн ЄС; зробити висновки.

4. План роботи

№ з/п	Назви етапів роботи
1	Розділ 1. Теоретичне підґрунтя дослідження міжнародних перевезень в умовах сталого розвитку
2	Розділ 2. Сучасний стан та перспективи розвитку міжнародних перевезень в умовах сталого розвитку країн ЄС

5. Дата видачі завдання 01.12.24

Студентка  Гусак Я. А.
(підпис) (прізвище та ініціали)

Керівник роботи  Зайцева А.С.
(підпис) (прізвище та ініціали)

АНОТАЦІЯ

Гусак Я. А. Особливості розвитку перевезень у країнах ЄС в умовах сталого розвитку: кваліфікаційна робота бакалавра [Рукопис]. Х.: ХНУ імені В. Н. Каразіна, 2025.—58 с.

Кваліфікаційна робота бакалавра присвячена дослідженню особливостям розвитку перевезень в умовах сталого розвитку у країнах ЄС. Робота складається із вступу, двох розділів, висновків, містить 58 сторінок тексту, 2 таблиці, 13 рисунків. Список джерел включає 44 найменування літератури, у тому числі 29 електронні публікації.

Перший розділ роботи присвячений дослідженню теоретичних основ міжнародних перевезень, їх особливостям в умовах сталого розвитку.

Другий розділ роботи присвячений аналізу сучасного стану перевезень міжнародних перевезень в умовах сталого розвитку країн ЄС, а також перспективам подальшого розвитку перевезень у країнами ЄС.

Ключові слова: міжнародні перевезення, перевезення, міжнародна логістика, сталий розвиток.

ANNOTATION

Gusak Ya. A. Peculiarities of the development of transportation in EU countries in the context of sustainable development: bachelor's qualification work [Manuscript]. Kh.: V. N. Karazin KhNU, 2025.—58 p.

The bachelor's qualification work is devoted to the study of the features of the development of transportation in the context of sustainable development in EU countries. The work consists of an introduction, two sections, conclusions, contains 58 pages of text, 2 tables, 13 figures. The list of sources includes 44 titles of literature, including 29 electronic publications.

The first section of the work is devoted to the study of the theoretical foundations of international transportation, their features in the context of sustainable development.

The second section of the work is devoted to the analysis of the current state of international transportation in the context of sustainable development of EU countries, as well as the prospects for further development of transportation in EU countries.

Keywords: international transportation, transportation, international logistics, sustainable development

ЗМІСТ

Вступ	5
Розділ 1. Теоретичне підґрунтя дослідження міжнародних перевезень в умовах сталого розвитку	8
1.1. Сутність міжнародних перевезень, їх класифікація та ознаки	8
1.2. Змістовні особливості сталого розвитку	17
Висновки до першого розділу	25
Розділ 2. Сучасний стан та перспективи розвитку міжнародних перевезень в умовах сталого розвитку країн ЄС	27
2.1. Аналіз сучасного стану міжнародних перевезень між країнами Європейського Союзу	27
2.2. Сталий розвиток як феномен змін міжнародних перевезень в ЄС	35
2.3. Перспективи розвитку міжнародних перевезень в умовах сталого розвитку країн ЄС	42
Висновки до другого розділу	49
Висновки	51
Список використаних джерел	54

ВСТУП

Актуальність проблеми дослідження. На сучасному етапі цивілізаційного розвитку широкого визнання набула концепція сталого розвитку. Вона забезпечується системою взаємоузгоджених управлінських заходів у трьох вимірах: економічному, соціальному та екологічному (природоохоронному).

В економічно розвинених європейських країнах сформовано власні моделі економіки, розвиток яких відбувався під впливом історичних традицій. Водночас у кожній державі Європи створено систему стратегічного планування, що визначає засади сталого розвитку та власні шляхи переходу до моделі «зеленої економіки».

У країнах Європейського Союзу (ЄС) підходи до стратегічного планування сталого розвитку постійно удосконалюються. Тому вивчення досвіду держав ЄС у цій сфері є доцільним для впровадження новітніх європейських підходів у систему транспортних перевезень в Україні. Це підкреслює актуальність проведеного дослідження.

Ступінь вивченості проблеми. Аналізуючи останні дослідження та публікації, слід зазначити, що концептуальні питання сталого розвитку висвітлені в документах міжнародних форумів, а також у працях вітчизняних учених, серед яких О. Білорус, Л. Гринів, М. Згуровський, Л. Мельник. Теоретичні та методологічні аспекти стратегічного планування соціально-економічного розвитку розглянуті в дослідженнях українських науковців, зокрема В. Бесєдіна, А. Гальчинського, В. Гейця, Н. Горшкової, Я. Жаліла, І. Крючкова, І. Манцурова, Л. Мусіної, П. Онищенко, С. Чистова. Водночас деякі питання залишаються недостатньо дослідженими, зокрема щодо системних підходів до стратегічного планування сталого розвитку відповідно до усталеної європейської практики та з урахуванням новітніх глобальних ініціатив.

Мета дослідження є визначення особливостей розвитку перевезень у країнах ЄС в умовах сталого розвитку. Для досягнення мети, були поставлені наступні **завдання**:

- дослідити сутність міжнародних перевезень та їх класифікацію;
- окреслити змістовні особливості сталого розвитку;
- проаналізувати сучасний стан міжнародних перевезень між країнами Європейського Союзу;
- розкрити особливості міжнародних перевезень в умовах сталого розвитку;
- окреслити перспективи розвитку міжнародних перевезень в умовах сталого розвитку країн ЄС.

Об'єктом дослідження є розвиток перевезень ~~у країнах ЄС~~ в умовах сталого розвитку.

Предмет дослідження – особливості розвитку перевезень у країнах ЄС в умовах сталого розвитку.

Методи дослідження та інформаційна база. В ході проведення дослідження використані методи наукового пізнання загальні та спеціальні. Загальні методи застосовувались протягом усього дослідження. До загальних методів належать: – емпіричні методи дослідження; – методи, що використовуються як на емпіричному, так і на теоретичному рівнях дослідження; – теоретичні методи дослідження. Емпіричні методи на етапі збору необхідних даних. Графічний метод використовувався не як самостійний, а як допоміжний інструмент, що ілюструє, пояснює та доповнює висновки, отримані іншими методами. Окреслені та деякі інші дозволили всебічно розглянути проблематику та сформулювати комплексне бачення особливостей розвитку перевезень в умовах сталого розвитку в країнах ЄС.

Апробація результатів дослідження. Основні питання, що висвітлюються у бакалаврській роботі, були представлені на XX науково-практичній конференції молодих вчених Актуальні проблеми світового

господарства і міжнародних економічних відносин, 28 лютого 2025 року.
Харків: ХНУ імені В. Н. Каразіна. 2025.

Структура роботи. Робота складається зі вступу, двох розділів, висновків; містить 58 сторінок тексту, 13 рисунків, 2 таблиці. Список джерел містить 44 найменування літератури, 29 електронних публікацій.

РОЗДІЛ 1. ТЕОРЕТИЧНЕ ПІДГРУНТЯ ДОСЛІДЖЕННЯ МІЖНАРОДНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ В УМОВАХ СТАЛОГО РОЗВИТКУ

1.1. Сутність міжнародних перевезень, їх класифікація та ознаки

Протягом останніх кількох десятиліть глобалізація була ключовим фактором світового економічного розвитку, і міжнародне співтовариство прийняло її як природний і неминучий економічний процес. Зростаюча інтернаціоналізація та глобалізація виробництва, в свою чергу, призвела до інтернаціоналізації та глобалізації транспортно-логістичних систем і ланцюгів поставок, збільшуючи інтенсивність та обсяги міжнародних перевезень. Водночас глобалізація кардинально змінює обсяги та моделі вантажних перевезень, збільшуючи попит як на міжнародні, так і на внутрішні транспортні системи. Проте, оскільки сучасні компанії все більше інтернаціоналізують свої виробничі та торговельні процеси, попит на міжнародні перевезення постійно зростає.

Міжнародні перевезення реалізуються в рамках світової транспортної системи, що сформувалася під впливом процесу глобалізації в 60-70-х роках ХХ-го століття.

Відзначимо, що світова економіка кінця ХХ-го - початку ХХІ-го століття також характеризується низкою особливостей, серед яких [1]:

- посилення тенденції щодо диверсифікації та спеціалізації виробництва, в тому числі активізація міжнародного виробництва в рамках транснаціональних компаній та кооперації між компаніями;
- швидке зростання внутрішньогалузевої торгівлі комплектуючими виробами та напівфабрикатами;
- зміни в паливно-енергетичному балансі (збільшення використання нафти та природного газу);

- зміни в товарній структурі міжнародної торгівлі (зменшення частки видобувних галузей, обробної промисловості та сільського господарства).

За даними щорічного звіту Світової організації торгівлі (СОТ), загальний обсяг торгівлі товарами та послугами у 2022 році склав 31,0 трлн доларів США, що на 13% більше, ніж у попередньому році. Торгівля товарами вже перевищила допандемічний рівень у 2021 році, але торгівля послугами наздогнала його лише у 2022 році (рис. 1.1).

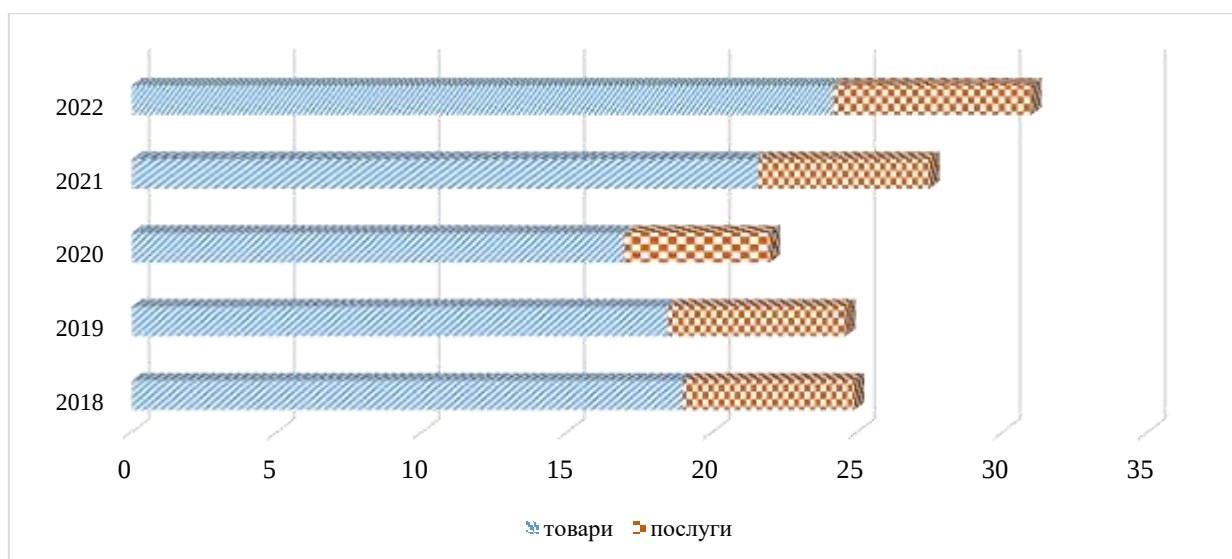


Рис. 1.1. Показники торгівлі товарами та послугами у світі за 2018-2022 рр.

Джерело: побудовано автором за матеріалами [2]

Також у структурі міжнародних вантажних перевезень, як і раніше, переважає продукція видобувних галузей (нафта, газ, будівельні матеріали тощо), але частка продукції електроніки, мікроелектроніки, хімічної, фармацевтичної промисловості та нового машинобудування неухильно зростає. Швидкими темпами зростає частка високотехнологічної продукції з високою доданою вартістю, також збільшується потреба у вирішенні питань глобальних ланцюгів доданої вартості.

Вищезазначені зміни у світовій економіці призвели до необхідності якісного розвитку міжнародних перевезень та систем транспортного забезпечення.

На рис. 1.2 наведено основні чинники, які впливають на міжнародні перевезення.

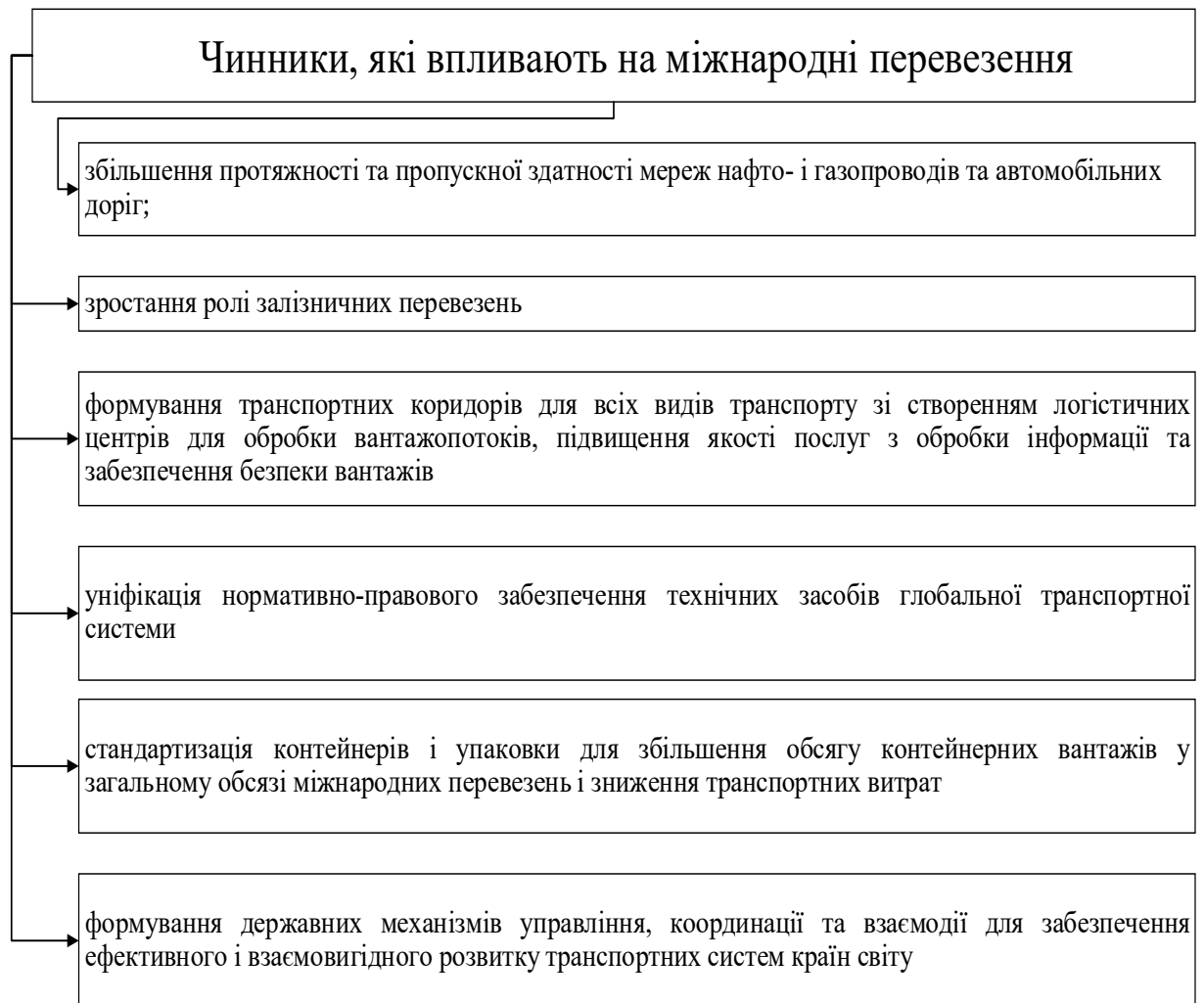


Рис. 1.2. Чинники, які впливають на формування та розвиток міжнародних перевезень

Джерело: побудовано автором за матеріалами [3,4]

Як одна з ключових інфраструктурних галузей, галузь вантажних перевезень забезпечує необхідні умови для реалізації соціальних, економічних, геополітичних та інших завдань країн на шляху інтеграції у світову економічну систему.

Використання транзитного потенціалу є запорукою об'єднання економічного простору та динамічного розвитку економіки країн, а також конкурентоспроможності економічних агентів на світовому ринку.

На рис. 1.3 наведено критерії та класифікація міжнародних транспортних операцій.



Рис. 1.3. Класифікація міжнародних перевезень

Джерело: побудовано автором за матеріалами [5]

Основним елементом міжнародних перевезень є формування транспортних договорів. Їхній основний зміст полягає в тому, що перевізник приймає товар від відправника і зобов'язується доставити вантаж у первісному стані до вантажоодержувача в пункт призначення, зазначений у договорі. Власник вантажу зобов'язується сплатити обумовлену фрахт (ставку). Крім того, в договорі перевезення обумовлюються умови навантаження, перевезення, права, обов'язки і відповідальність сторін у різних ситуаціях, що

виникають в процесі доставки вантажу, порядок оплати провізних платежів і врегулювання спорів.

Існування договору перевезення має бути підтверджено письмовим документом, укладеним відповідно до міжнародних конвенцій, угод і правил, що застосовуються в галузі транспорту. Зокрема, для морських перевезень і річкових перевезень суднами змішаного плавання відповідно до Кодексу торговельного мореплавства застосовуються два типи договорів перевезення [6]. Перший тип договору - це коли фрахтувальник (власник вантажу) і фрахтувальник (судновласник) є сторонами взаємної угоди про фрахтування. Предметом договору є судно в морі або на річці. Договір перевезення оформляється документом, який називається чартерним договором. Договори морських перевезень на зафрахтованих суднах регулюються міжнародними стандартами. Існує два види чартерних договорів: чистий чартер і відкритий чартер. Чистий чартер укладається без будь-яких змін до стандартної форми. Відкритий чартер - це документ, в якому не вказується тип або пункт призначення вантажу. Форми і проформи чартерних договорів узгоджуються і затверджуються міжнародними морськими організаціями та конференціями. Всі договори чартеру поділяються на 12 груп.

Другим видом договору перевезення є бронювання морських і річкових суден, яке оформляється документом, що називається коносамент. Договори перевезення за коносаментом в основному використовуються для лінійних послуг з перевезення генеральних вантажів (контейнерних вантажів). Договори морського перевезення за коносаментом регулюються законодавством, зокрема Законом про морське перевезення вантажів 1971 року, який набув чинності 28 червня 1977 року, та Гаазькими правилами перевезення, які є додатками до цього Закону [7]. Коносамент виконує три функції. Це документ, що підтверджує наявність договору перевезення; розписка про отримання вантажу капітаном або його уповноваженим агентом;

і товаророзпорядчий документ, що дає право на отримання вантажу особою, якій він виданий.

Існує три типи коносаментів: іменний (із зазначенням одержувача), на пред'явника та ордерний (виданий «за наказом відправника» або «за наказом одержувача»). У коносаменті фіксується сума, належна перевізнику, дата, час і місце видачі, а також кількість копій, включаючи оригінал. Коносамент підписується капітаном або представником перевізника, уповноваженим підписувати коносамент. Коносамент включається до комплекту документів, що надсилаються банку або одержувачу для здійснення розрахунків за договором купівлі-продажу. Підставою для коносамента є вантажна накладна, підписана вантажовідправником. При відправленні експортного вантажу вантажовідправник подає в порт необхідні експортні інструкції. Існує два типи коносаментів: наскрізні та комбіновані. Наскрізні коносаменти використовуються, коли вантаж перевозиться з одного порту в інший, з перевантаженням в якомусь проміжному пункті. Комбіновані коносаменти використовуються для змішаних контейнерних перевезень з використанням декількох видів транспорту. При видачі коносамента для експортних перевезень діє Уніфікований закон про документарні вимоги передбачає, що коносамент повинен бути «чистим». Якщо коносамент не є «чистим», банк або покупець не приймуть його. Договори перевезення, укладені за допомогою цього документа, в основному використовуються, коли місце на лайнері зарезервовано для перевезення невеликих вантажів. Договір морського перевезення також може бути укладений за умови, що для перевезення надається не тільки все судно, а й частина судна або частина вантажного простору судна.

Таким чином, існування та зміст договору морського перевезення може бути підтверджено договором чартеру, коносаментом або іншими письмовими доказами, що визначають права та обов'язки сторін.

Залізничні вантажоперевезення становлять майже чверть світової зовнішньої торгівлі. Міжнародні залізничні перевезення здійснюються на основі двосторонніх і багатосторонніх угод, затверджених відповідними міністерствами країн-учасниць угод. Перевезення здійснюються за єдиним транспортним документом - міжнародною залізничною накладною СМГС. Накладна СМГС є договором перевезення вантажу і складається з п'яти примірників. Накладна виписується на кожне перевезення [8].

Основні умови міжнародних автомобільних вантажних перевезень регулюються Конвенцією про договори міжнародного перевезення вантажів, підписаною в 1956 році. Договір перевезення оформляється товарно-транспортною накладною. Для міждержавних вантажних перевезень використовуються великовантажні автомобілі, переважно з кузовом-фургоном. Деякі типи вантажівок обладнані рефрижераторами, що дозволяє перевозити швидкопсувні вантажі на міжнародних автомагістралях [8].

Трубопроводи - це транспортні засоби, які з'єднуються з маршрутами, по яких транспортуються вантажі. Трубопроводи в основному використовуються для міжнародного транспортування газу, нафти та нафтопродуктів. Зовнішньоторговельні вантажі перевозяться за кордон повітряним транспортом на підставі транспортних контрактів та експортних ліцензій.

Авіаперевезення вантажів вимагають попереднього бронювання повітряних суден на ту кількість вантажу, яку необхідно перевезти. Документом, що засвідчує укладення договору, є міжнародна авіанакладна.

Оформлення авіанакладної регулюється Конвенцією про уніфікацію деяких правил міжнародних повітряних перевезень. Цей документ відомий як Варшавська конвенція, в 1955 році в Гаазі до Варшавської конвенції були внесені поправки. Конвенція стала додатком до Закону про повітряний транспорт 1961 року і набула чинності 1 червня 1967 року. Міжнародна авіанакладна складається з 12 частин. [8].

Для забезпечення міжнародного перевезення вантажів авіаперевізник видає вантажну накладну, рахунок-фактуру, транспортно-експедиторське свідоцтво, повідомлення про прибуття вантажу та бланк запиту на відправлення.

Відзначимо, що досліджуючи питання міжнародних перевезень, сторонам зовнішньоторговельних угод важливо з'ясувати основні види транспорту, базисні умови доставки, а також організацію та управління процесом доставки товарів. Тож економічна ефективність міжнародних перевезень значною мірою залежить від правильного вибору транспорту та базисних умов поставки.

Контракти купівлі-продажу містять спеціальні застереження щодо транспортних умов. У них визначаються зобов'язання сторін щодо переміщення товару. Ці пункти зазвичай включають: порядок транспортування товару, умови завантаження і розвантаження, розмір фрахту, спосіб оплати, спосіб розрахунку, тип чартеру, тип коносаментів та інші послуги.

У кожному конкретному випадку зміст транспортного договору залежить від виду транспорту, характеру вантажу, виду угоди, базового місця доставки, а також від дії міжнародних конвенцій, угод, договорів і звичаїв, що діють в країні. Базові транспортні умови є базисними умовами поставки.

Закріплюючи в договорі купівлі-продажу базисні умови поставки, сторони визначають деякі свої зобов'язання, в тому числі питання, пов'язані з транспортуванням предмета договору, такі як:

- хто несе транспортні витрати по доставці товару;
- хто надає транспортний засіб для перевезення товару;
- положення товару відносно транспортного засобу;
- хто організовує митне оформлення товару;
- хто завантажує товар на транспортний засіб і вивантажує його з нього;

- де відбувається перехід права власності на товар від продавця до покупця;
- коли ризик втрати, пошкодження або псування товару переходить від продавця до покупця;
- як розподіляється відповідальність тощо.

На даний час у світі діють правила Інкотермс 2010, які містять роз'яснення щодо основних понять у сфері міжнародної торгівлі та характеризують переважно обов'язки, вартість та ризики, що виникають при доставці товару від продавців до покупців. Відповідно до них продавець повинен лише підготувати товар до відвантаження (упакувати, запечатати та промаркувати). Всі інші обов'язки з переміщення товару від місця виробництва до місця споживання несе покупець. Продавець несе максимальний обов'язок з доставки товару, якщо він поставляється на базисних умовах (поставлено безмитно) і (поставлено зі сплатою мита). Всі інші комерційні умови передбачають розподіл відповідальності за транспортування товару між продавцем і покупцем. Коли товар передається від продавця до покупця, важливими є наступні питання: як організована ця передача (за якими правилами) і які договірні документи використовуються для її оформлення [9].

Зауважимо, що сфера міжнародних перевезень постійно розвивається, враховуючи мінливі технологічні та геополітичні умови. Основними тенденціями їх розвитку на сьогодні є:

- екологічні аспекти, адже вплив транспорту на довкілля викликає значне занепокоєння у зв'язку зі збільшенням обсягів перевезених вантажів. Розробка екологічно чистих транспортних засобів і скорочення викидів є нагальними питаннями розвитку сучасного світу;

- цифрова трансформація, адже використання цифрових технологій, таких як Інтернет речей (IoT) і штучний інтелект, спрощує моніторинг і управління вантажами, забезпечує більшу ефективність і безпеку;

- глобальні логістичні мережі. Приміром розвиток глобальних логістичних мереж дозволить компаніям оптимізувати логістику та скоротити час і витрати на доставку;

- боротьба зі злочинністю, адже все більше і більше вантажів перевозиться на міжнародному рівні, то зростає інтерес до цього процесу злочинців. Удосконалення методів боротьби з контрабандою та крадіжками набуває все більшого значення.

1.2. Змістовні особливості сталого розвитку

Сталий розвиток - це процес активного і безперервного руху, який задовольняє потреби нинішнього населення і не ставить під загрозу можливість майбутніх поколінь задовольняти власні потреби, зберігаючи при цьому навколишнє середовище.

Віднесення сталості до цих складових означає не лише сталість ключових параметрів, а й здатність до збереження та зростання, виявлення можливості стану динамічної рівноваги, незважаючи на несприятливий вплив різноманітних зовнішніх та внутрішніх факторів.

Сталий розвиток насамперед включає:

- підвищення якості життя людей у межах економічної діяльності, що не призводить до руйнування середовища існування людини та природних механізмів, які регулюють його глобальні зміни;

- адаптивність, гнучкість та ефективність національних економік до глобальних викликів;

- здатність економічних систем повертатися до динамічного та продуктивного стану;
- здатність швидко відновлюватися після потрясінь.

Сталий розвиток мінімізує ризик різких коливань соціально-економічних процесів, гарантує збереження певних рівнів параметрів економічної системи протягом тривалого часу та забезпечує ефективність використання виробничих потужностей.

У 2015 році в Нью-Йорку відбувся Саміт ООН зі сталого розвитку, на якому Генеральна Асамблея ООН прийняла резолюцію «Перетворення нашого світу: порядок денний у сфері сталого розвитку на період до 2030 року», що передбачає реалізацію 17 ЦСР (Цілей сталого розвитку) та 169 завдань [10].

Відзначимо, що визначення «сталого розвитку» є багатограним і включає в себе різні елементи, такі як соціальні, екологічні та економічні, а також багато інших показників.

Стратегічне бачення сталого розвитку базується на забезпеченні національних інтересів та виконанні міжнародних зобов'язань держав у сфері сталого розвитку, що означає:

- подолання дисбалансів, що існують в економічній, соціальній та екологічній сферах;
- побудову мирного, безпечного та соціально згуртованого суспільства з ефективним врядуванням та інклюзивними інституціями;
- забезпечення партнерства між органами державної влади, органами місцевого самоврядування, бізнесом, наукою, освітою та організаціями громадянського суспільства;
- повну зайнятість громадян, високі стандарти освіти та охорони здоров'я;
- довкілля, що гарантує якість життя та добробут нинішнього і майбутніх поколінь.

Цілі сталого розвитку - це нова система взаємоузгоджених інструментів управління в економічній, соціальній та екологічній (природоохоронній) сферах, спрямованих на формування суспільних відносин, заснованих на довірі, солідарності, рівності поколінь та безпечному довкіллі.

Сталий розвиток ґрунтується на невід'ємному праві людини на життя та повноцінний розвиток.

Для ефективного впровадження Цілей сталого розвитку на національному рівні необхідні інституційні зміни в кожній країні. Зокрема, необхідно переглянути процеси планування, оцінки та моніторингу національного розвитку та модернізувати системи стратегічного планування. Також необхідно переглянути фінансування Цілей сталого розвитку на національному рівні та знайти резерви для забезпечення комплексного підходу до фінансування розвитку. Громадянське суспільство також має бути залучене до довгострокового планування та розвитку. А реалізація національних стратегій довгострокового розвитку має включати цілеспрямоване вдосконалення регуляторних механізмів, що виникли в процесі трансформації в країнах, із забезпеченням економічних, політичних та громадянських свобод.

Сталий розвиток забезпечує довгостроковий соціальний успіх. Основними його цілями є досягнення соціальної справедливості, економічної стабільності та раціональне використання природних ресурсів для захисту навколишнього середовища. Варто зазначити, що концепція сталого розвитку стосується подолання голоду та бідності, зменшення нерівності в рівні життя, забезпечення добробуту населення, захисту морських ресурсів та збереження екосистем. Врахування всіх 17 цілей, закріплених у резолюціях ООН, дозволяє досягти сталого розвитку як суб'єкт господарювання, так і країні. Важливо, щоб усі елементи сталого розвитку були всебічно оцінені для забезпечення

досягнення цілей. На рис. 1.4 наведено цілі сталого розвитку до 2030 року, визначені ООН.

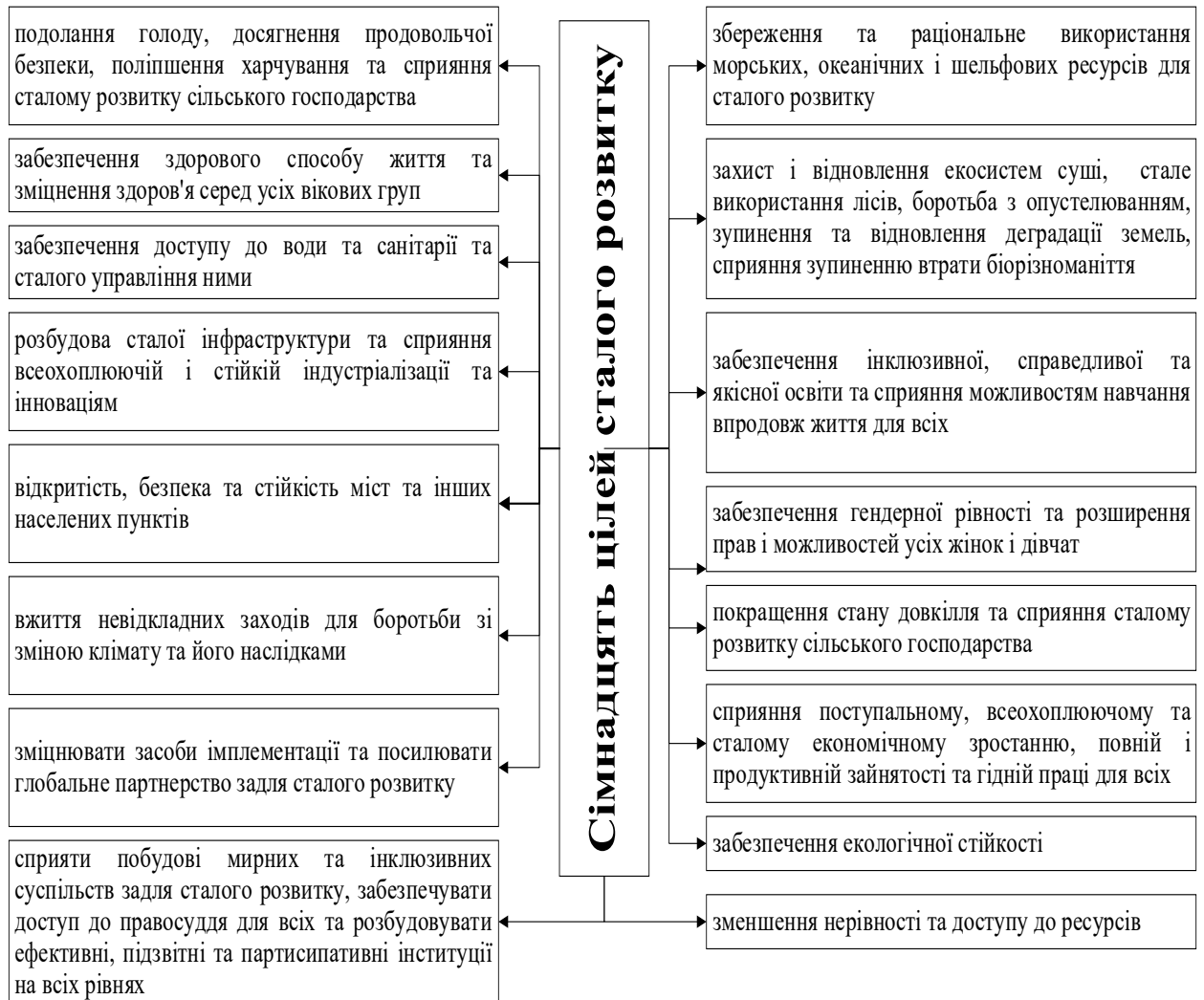


Рис. 1.4. Сімнадцять цілей сталого розвитку
Джерело: побудовано автором за матеріалами [10]

Зауважимо, що найкращі міжнародні практики та позитивні національні прецеденти показують, що найбільшої позитивної синергії можна досягти, дотримуючись ключового набору принципів у досягненні Цілей сталого розвитку на регіональному рівні.

Серед основних принципів варто виділити [11, 12]:

- принцип емерджентності (забезпечення гармонізації національних та регіональних цілей сталого розвитку з урахуванням специфіки окремих

регіонів у розподілі національних ролей та регіональних особливостей комплексоутворення);

- принцип конвергенції (використання національного та міжнародного передового досвіду переходу регіональних господарських комплексів до принципу сталості формування та реалізація пакету регіональних цілей сталого розвитку з акцентом на сталість);

- принцип екологічної відповідальності (програмування, розробка, планування та формування регіональних цілей сталого розвитку на основі дотримання вимог національного природоохоронного законодавства та екологічних директив ЄС, збереження та примноження біорізноманіття, функціонування природоохоронних фондів, гармонізації європейських та національних норм і стандартів у напрямі досягнення пріоритетів низьковуглецевого розвитку та мінімізації зміни клімату);

- принципи соціальної відповідальності (реалізація цілей сталого розвитку шляхом врахування соціальної структури населення, можливості формування пакету соціальних стандартів, використання інструментів стимулювання зайнятості та самозайнятості населення з урахуванням дотримання вимог гендерної рівності);

- принципи випереджаючого розвитку (методи, засоби та форми досягнення цілей розвитку ґрунтуються на необхідності скорочення тривалості проміжних етапів соціально-економічного розвитку з метою подолання розриву з досвідом передовим зарубіжних країн);

- принцип максимізації замкнутих циклів (запровадження циклічних форм, а також залучення матеріальних ресурсів у відтворювальний процес з метою підвищення ефективності використання ресурсної цінності сировини та масштабів вторинного ресурсокористування в цілому);

- принцип адаптивності (необхідність прискорення процесу входження в нові продуктові ланцюги шляхом створення сучасних полюсів зростання та підвищення ефективності суміжних галузей);

- принцип зміцнення обороноздатності (планування, розробка та інвестиційна підтримка цілей сталого розвитку мають враховувати роль окремих регіонів у зміцненні національної оборони та безпеки, зокрема через виробництво озброєння та військової техніки, будівництво фортифікаційних споруд тощо);

- принцип диверсифікації енергопостачання (з метою забезпечення власними енергетичними ресурсами повинно бути передбачена деконцентрацію енергетичних потужностей, реалізоване виробництво енергії з відновлюваних джерел та сформовані проєкти з енергозбереження);

- принцип стійкості (досягнення цілей сталого розвитку має ґрунтуватися на формуванні полюсів зростання економіки регіону, здатних адаптуватися до коливань ринку, трансформації зовнішнього середовища та загострення ризиків);

- принцип інституційного прогресу (формування інституційного середовища для досягнення Цілей сталого розвитку має передбачати постійне створення інституцій, ефективність та життєздатність яких доведена кращими світовими практиками досягнення принципів сталого розвитку);

- принцип еквівалентності (при формулюванні регіональних цілей сталого розвитку слід враховувати рівень ресурсної, асиміляційної, фінансової та інфраструктурної підтримки продуктового ланцюга);

- принципи партнерства (інституційна та інвестиційна підтримка сталого розвитку повинна включати різні форми і моделі державно-приватного партнерства, які дозволяють інтегрувати кошти державного сектору та інвестиції приватного сектору для модернізації соціальної, промислової, транспортної та екологічної інфраструктури на регіональному рівні);

- принцип сприяння інвестиціям (регіональні та адміністративні органи влади, органи місцевого самоврядування, органи державної влади та органи саморегулювання повинні постійно покращувати та підвищувати привабливість території для інвесторів-резидентів та нерезидентів,

забезпечувати диверсифікацію джерел, методів та форм підтримки інвестицій) [13].

Відзначимо, що сталий розвиток вимагає компромісу між потребами нинішніх і майбутніх поколінь, забезпечуючи можливості для сталого економічного зростання та соціальної справедливості без шкоди для екологічного стану планети. Такий підхід вимагає інклюзивної взаємодії між державними, приватними та міжнародними організаціями.

Наявність чіткої стратегії розвитку на всіх рівнях - від бізнесу до державних установ - є ключовою передумовою успішного впровадження принципів сталого розвитку, адже реалізація цілей необхідна для побудови сталого майбутнього, де економічне процвітання пов'язане з екологічною відповідальністю та соціальним добробутом. Це підхід, який мінімізує ризики для планети, зберігаючи ресурси для майбутніх поколінь, створюючи умови для сталого розвитку людства на глобальному рівні.

Однак існує низка серйозних перешкод на шляху до сталого розвитку.

По-перше, в світі багато країн, в яких немає чіткої державної політики, яка б регулювала сталий розвиток на рівні суб'єктів господарювання, що створює невизначеність і ускладнює інвестування в такі проєкти.

По-друге, фінансові обмеження також є основною проблемою для бізнесу, оскільки впровадження сталих технологій вимагає значних капіталовкладень.

По-третє, багато суб'єктів господарювання також стикаються з браком екологічної свідомості серед працівників та керівників, що перешкоджає переходу до нових моделей управління.

Відзначимо, що глобалізація вносить свої корективи і ставить питання щодо ефективності концепції сталого розвитку. Зокрема, економічна та соціальні складові сталого розвитку чітко пов'язані з процесом глобалізації (табл. 1.1).

Таблиця 1.1.

**Позитивні та негативні тенденції глобалізації
в забезпеченні сталого розвитку**

Види економічної інтеграції	Позитивні тенденції	Негативні тенденції
Економічна складова		
Ітернаціоналізація	обмін збільшує асортимент товарів на ринку; відбувається стимулювання конкуренції; утворюються торговельні мережі; формується нові знання	нерівноцінний обмін; послаблення позицій вітчизняних виробників; збільшення транспортних потоків
Транснаціоналізація	удосконалення технології та обладнання; економічне зростання, створення додаткових робочих місць; створення виробничих та торговельних мереж; здобуття додаткових знань	асиметрія впливів при складанні контрактів; послаблення позицій вітчизняних виробників; збільшення транспортних потоків; скорочення капіталу; скорочення особливостей місцевого виробництва; нерівність в оплаті праці
Глобалізація	швидке поширення інновацій; створення інноваційних мереж; набуття додаткових знань	нерівність в оплаті праці; конфлікт прав власності
Соціальна складова		
Ітернаціоналізація	розширення вибору, в т.ч. для людей з низькими доходами; тримання нових знань; інтенсифікація соціальних відносин	скорочення переваги вітчизняної продукції; брак знань для повноцінної та рівноправної участі у глобалізаційних процесах
Транснаціоналізація	створення додаткових робочих місць; зниження рівня бідності; отримання додаткових знань	втрата робочих місць на вітчизняних підприємствах; нерівність в оплаті праці; брак знань для повноцінної та рівноправної участі в глобалізаційних процесах; зникнення регіональних особливостей територій
Глобалізація	інтенсифікація соціальних відносин; набуття нових знань	нерівність в оплаті праці

Джерело: складено автором за матеріалами [14, 15, 16]

Як видно з таблиці 1.1, зв'язок соціальної та економічної складових зі сталим розвитком має як позитивні, так і негативні аспекти. Зауважимо, що одним із логічних наслідків глобальної економічної інтеграції є залучення інвестицій, особливо у виробництво та інновації.

Крім того, може бути недостатньо розвинена інфраструктура для реалізації сталих проєктів, особливо у сферах поводження з відходами, переробки ресурсів та відновлюваної енергетики.

Технологічні затримки та низький рівень інновацій також ускладнюють впровадження новітніх екологічно чистих та енергоефективних технологій.

Таким чином, сталий розвиток має великий потенціал для підвищення конкурентоспроможності та економічного зростання суспільства, але для ефективної реалізації цього потенціалу необхідно подолати низку перешкод, що дозволить досягти економічної, екологічної та соціальної гармонії в світ.

Висновки до першого розділу

За результатами проведеного вивчення теоретичного підґрунтя дослідження міжнародних перевезень в умовах сталого розвитку можна зробити такі висновки:

1. Транспорт сам по собі – це рушійна сила економічної системи будь-якої країни, забезпечуючи переміщення товарів зі сфери виробництва у сферу розподілу. Міжнародне перевезення - це складний і жорстко регульований процес, що має багато аспектів, які необхідно враховувати. Зростання міжнародної торгівлі, технологічний прогрес і зміни в геополітичному середовищі зробили цей сектор надзвичайно важливим. Основними чинниками, які впливають на важливість міжнародних перевезень є: зростання світової торгівлі, доступ до ресурсів і ринків. Міжнародні перевезення дозволяють країнам отримати доступ до різних ресурсів і ринків, сприяють створенню робочих місць тощо.

2. Сталий розвиток - це процес, спрямований на забезпечення високої якості життя шляхом досягнення збалансованого соціально-економічного та екологічного розвитку на основі раціонального використання всіх потенційних ресурсів. У 2015 році було Генасамблеєю ООН прийнято

Цілі сталого розвитку, спрямовані на покращення стану сучасного світу до 2030 року. Аналіз впливу глобальної економічної інтеграції на групи складових сталого розвитку показав, що ці процеси мають як позитивні, так і негативні наслідки. Реалізація концепції сталого розвитку може бути досягнута лише за умови спільної роботи всієї світової спільноти, а починати цей рух кожна країна повинна самостійно.

РОЗДІЛ 2. СУЧАСНИЙ СТАН ТА ПЕРСПЕКТИВИ РОЗВИТКУ МІЖНАРОДНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ В УМОВАХ СТАЛОГО РОЗВИТКУ КРАЇН ЄС

2.1. Аналіз сучасного стану міжнародних перевезень між країнами Європейського Союзу

Функціонування будь-якої економіки, в тому числі ЄС, базується на ефективному транспортуванні товарів і сировини.

Швидке транспортування товарів між країнами забезпечує безперебійний виробничий процес і дозволяє пропонувати споживачам широкий асортимент товарів. Міжнародні перевезення зазвичай здійснюється трьома способами: повітряним, водним і наземним.

Кожен вид транспорту має свої особливості та сфери застосування (рис. 2.1).

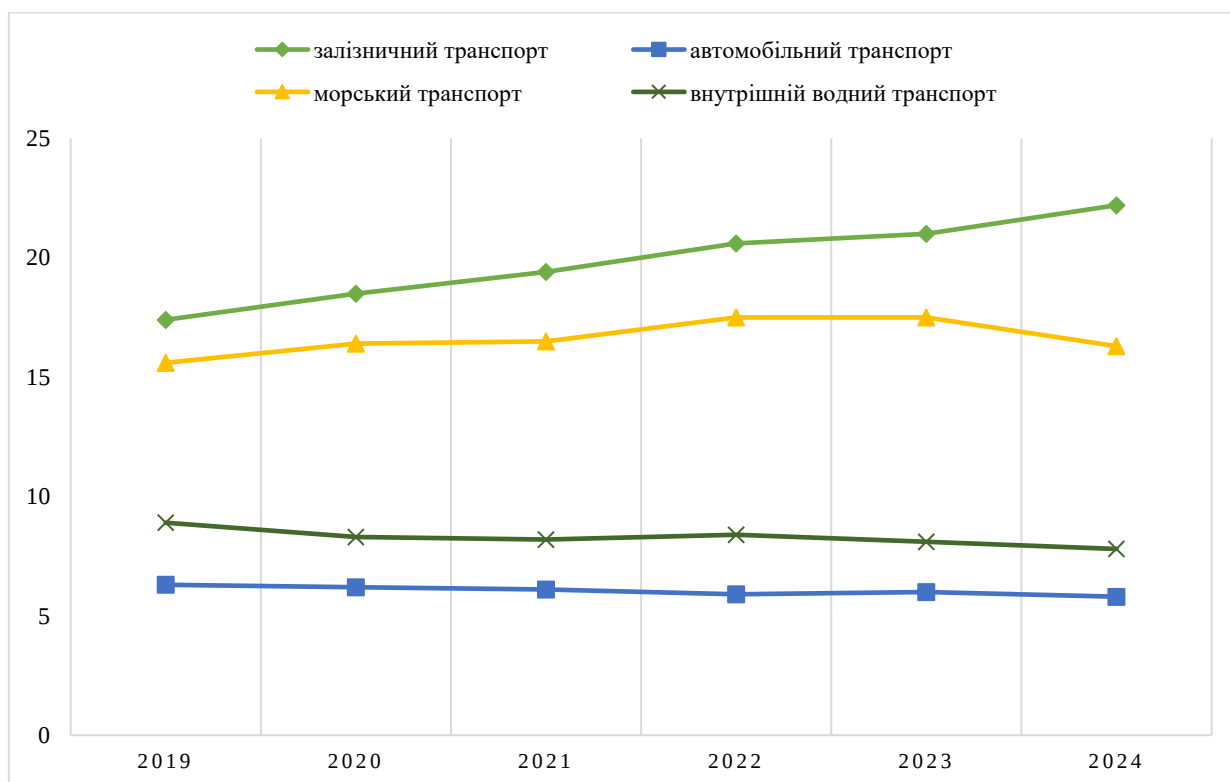


Рис. 2.1. Дані перевезень в ЄС за видами транспорту за 2019-2024 роки

Джерело: складено автором за матеріалами [24]

Жоден вид транспорту не є ідеальним, кожен має свої переваги та недоліки при здійсненні міжнародних перевезень і залежить від характеру вантажу.

Перевагами водного транспорту є низька вартість і можливість транспортування великої кількості товару (за обсягом і вагою) за один раз. Терміни доставки можуть коливатися в межах 7-25 днів.

Морський транспортний комплекс є багатофункціональною структурою, яка забезпечує транспортні потреби сучасної економіки. Морські порти є невід'ємною частиною транспортної та виробничої інфраструктури ЄС, оскільки розташовані вздовж міжнародних транспортних коридорів.

На рис. 2.2 наведено дані щодо ваги бруutto-вантажів, що перевантажуються в морських портах країн Європи за 2018-2023 роки.

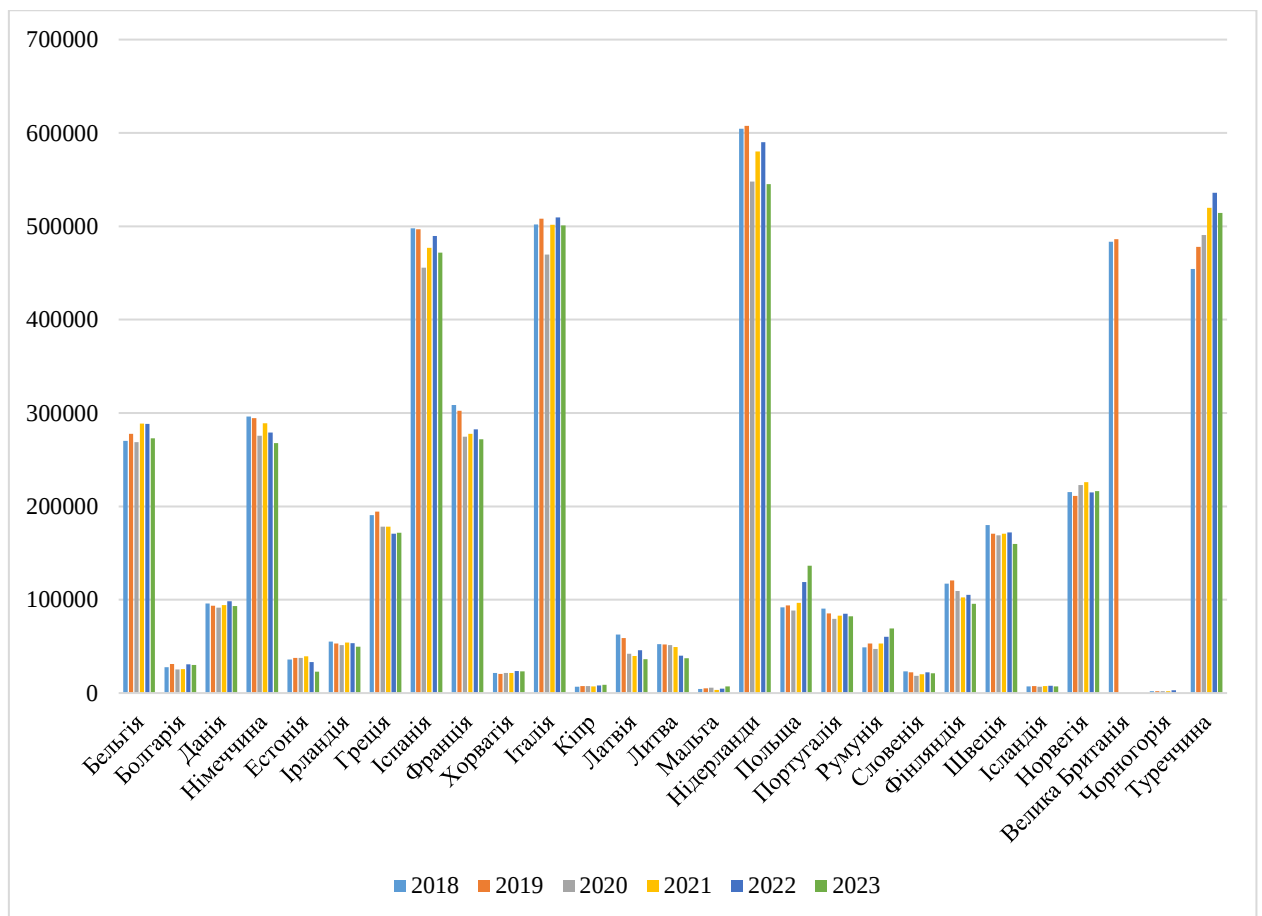


Рис. 2.2. Дані перевезень морським транспортом в країнах Європи за 2018-2023 роки

Джерело: складено автором за матеріалами [24]

На рис. 2.3 наведено дані щодо перевезень в Європі внутрішнім водним транспортом за 2018-2023 роки.

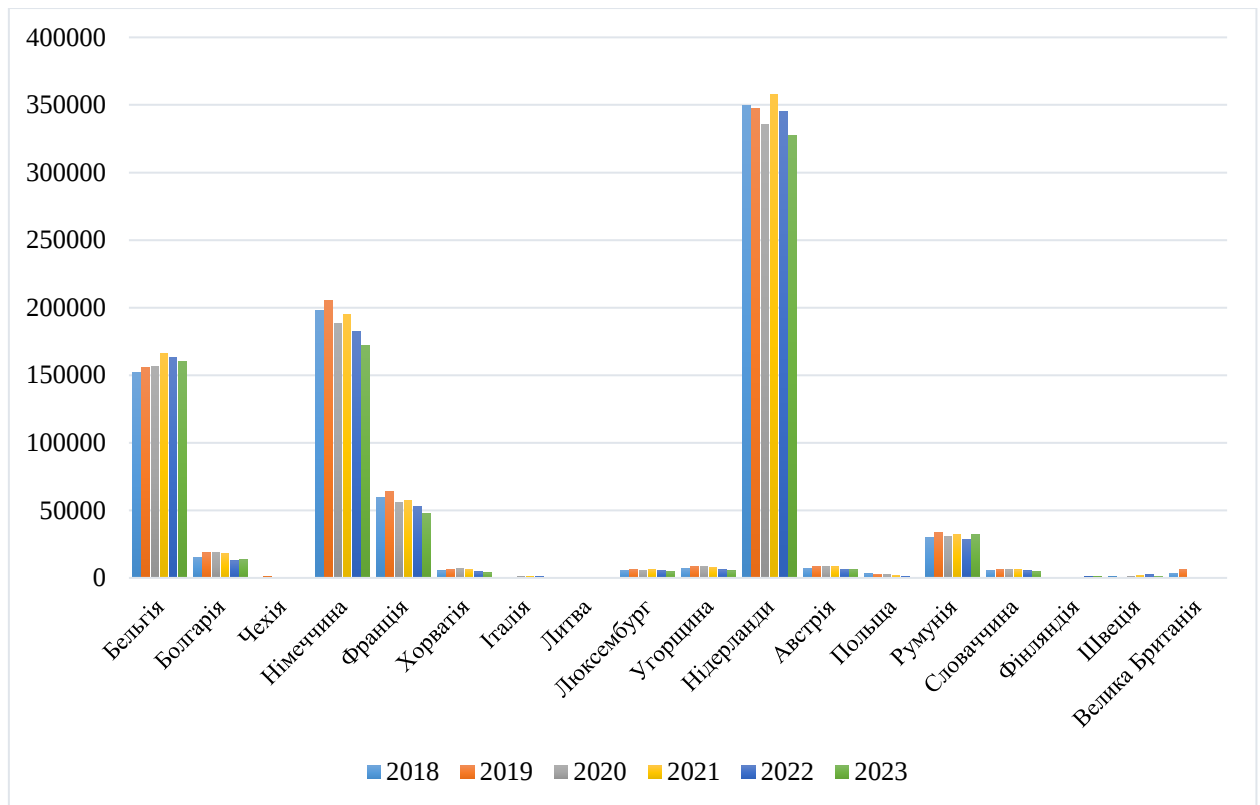


Рис. 2.3. Дані перевезень внутрішнім водним транспортом в країнах Європи за період 2018-2023 рр.

Джерело: складено автором за матеріалами [24]

Автомобільні вантажні перевезення в Європі є найбільш поширеним і затребуваним способом доставки вантажів до місця призначення (рис. 2.3). Основною перевагою автомобільних перевезень є можливість доставки вантажів у форматі «від дверей до дверей», що забезпечується розгалуженою мережею доріг. Для кожної вантажівки або автопоїзда індивідуально розробляються оптимальні маршрути і способи пересування, що дозволяє вибрати раціональне і економічно вигідне рішення. Для здійснення міжнародних перевезень на території ЄС транспортна компанія повинна отримати ліцензію.

Ліцензія дозволяє транспортному засобу з вантажем пересуватися в межах Європейського Союзу в рамках транзитних або двосторонніх перевезень. Процедура видачі ліцензії визначена Регламентом Європейського Парламенту та Ради Європейського Союзу, підписаним 21 жовтня 2009 року під номером 1072/2009. Документ встановлює правила доступу до ринку міжнародного транспортно-експедиторського обслуговування. Термін дії ліцензії становить максимум 10 років. Ліцензія є обов'язковим документом, а її отримання контролюється представником компетентного органу [25]. Якщо автомобільні вантажні перевезення в Європі здійснюються без ліцензії, транспортним компаніям загрожує штраф у розмірі до 15 000 євро.

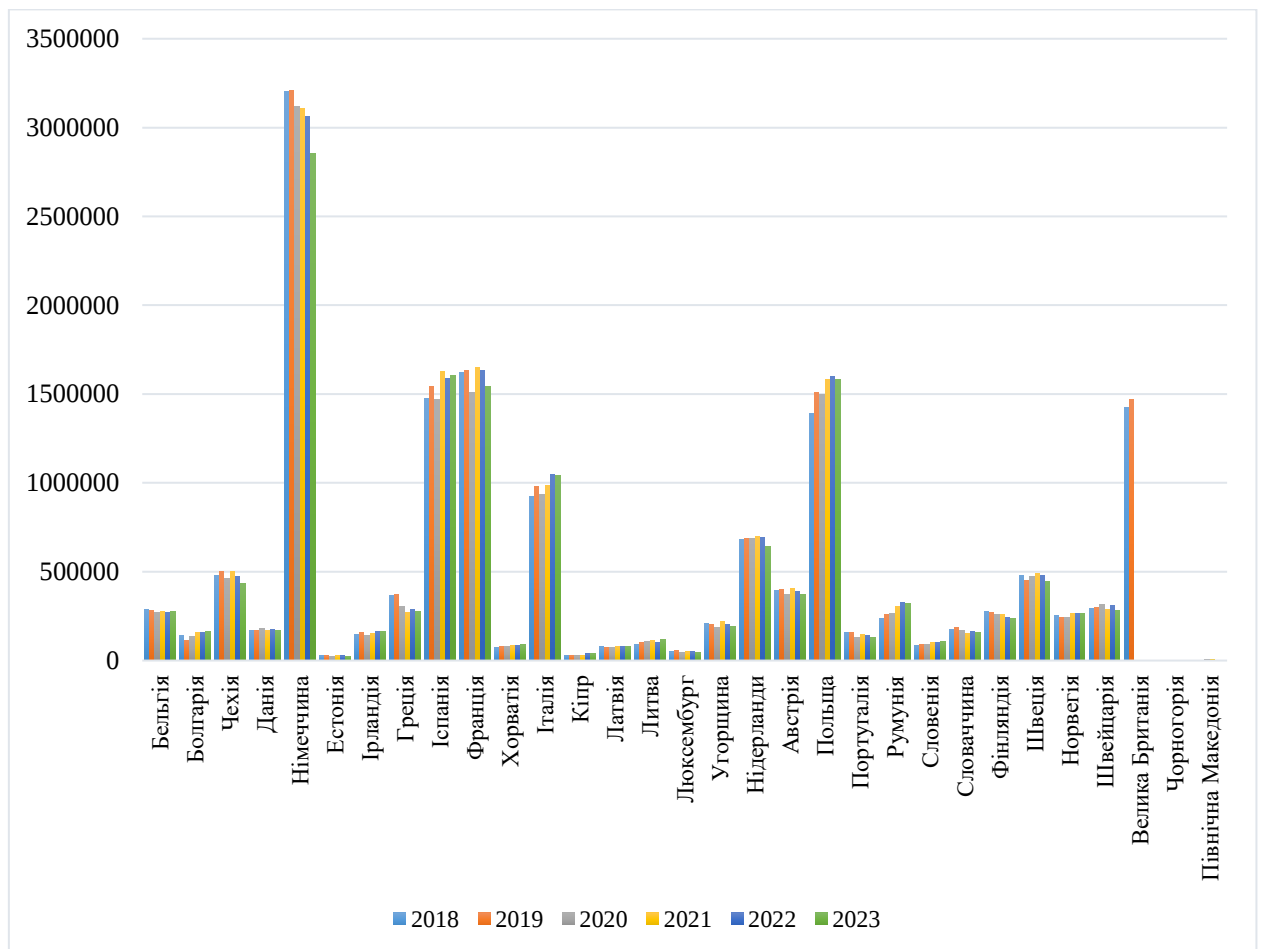


Рис. 2.3. Дані перевезень автомобільним транспортом в країнах Європи за період 2018-2023 рр.

Джерело: складено автором за матеріалами [24]

Зауважимо, що для здійснення міжнародних перевезень вантажів необхідно дотримуватися вимог, що діють в ЄС.

Зокрема, правила перевезення вантажів у межах Європи вантажним автотранспортом вимагають від водія мати комплект супровідних документів, а саме:

- документи, що підтверджують право на керування транспортним засобом (технічний паспорт, водійське посвідчення);
- вантажну відомість за формою CMR, яка має бути заповнена вантажовідправником і підписана перевізником. Цей документ заповнюється вантажовідправником за зразком, наданим працівниками перевізника, і підтверджує наявність договору перевезення вантажу. У документі визначаються обов'язки сторін - вантажовідправника, вантажоодержувача та перевізника;
- митний документ МДП, як обов'язковий додаток, який дозволяє вантажу вільно проходити через кордони інших країн і бути доставленим до місця призначення в опломбованому стані;
- дозвіл ЄКМТ, який робить законним перебування і пересування транспортного засобу протягом певного періоду часу на території ЄС;
- екологічні сертифікати, які видаються відповідно до стандартів EURO-3, EURO-4, EURO-5 або EURO-6 (за потреби);
- страховий сертифікат CMR, як вид страхування відповідальності перевізників, які здійснюють міжнародні перевезення;
- декларацію Т-1 - документ, необхідний для транзиту через країни ЄС;
- декларацію EX-1 - документ, необхідний для легального експорту товарів за кордон;
- супровідні документи на вантаж (інвойс, сертифікат походження, пакувальний лист).

Технічні вимоги до автомобільних вантажних перевезень в Європі залежать від типу вантажу, що перевозиться. Якщо перевозяться небезпечні вантажі, водій повинен мати спеціальний дозвіл із зазначенням спеціальної

підготовки та кваліфікації. Для легального перевезення небезпечних речовин необхідний сертифікат відповідно до чинних угод.

Відзначимо, що у 2022 році змінилися правила вантажних перевезень по всій Європі. Зокрема оновлено пакет мобільності (перелік вимог для легальних вантажних перевезень автомобільним транспортом), а саме [26]:

- про делегування повноважень водіям повідомляється через спеціальну інформаційну систему ІМІ;
- контроль оплати праці водіїв відбувається відповідно до тарифів, що діють у країні, де водій перебуває та надає послуги;
- реєстрація перетинів кордону здійснюється за допомогою цифрового тахографа, встановленого в транспортному засобі;
- визначається мінімальний інтервал у чотири дні для перевезень на короткі відстані (в межах однієї країни);
- вантажівки повинні повертатися на базу кожні вісім тижнів;
- з травня 2022 року експедитори повинні отримати ліцензію ЄС на здійснення транспортної діяльності.

Зазначені зміни також стосуються технічного оснащення транспортних засобів: з липня 2022 року кожна вантажівка повинна бути обладнана датчиками для контролю рівня тиску в шинах і температури. Ця вимога актуальна для вантажівок, які сертифікуються вперше. Дане нововведення спрямоване на підвищення безпеки дорожнього руху.

Для того, щоб здійснювати автомобільні перевезення по всій Європі, транспортні засоби повинні бути обладнані системами контролю та обмеження швидкості. Система включає камеру, яка зчитує дорожні знаки, що активує блок, який повідомляє водієві про необхідність зменшити швидкість. Система видає звуковий сигнал, а на приладовій панелі з'являється відповідна піктограма.

Перевезення залізничним транспортом (рис. 2.4) регулюються Конвенцією про міжнародне залізничне експедирування, яку було укладено у 1890 році.

У 1980 році інституційні положення перевезень залізницями були радикально переглянуті, в результаті чого була створена міжурядова організація з сучасним характером і структурою - Міжурядова організація міжнародних залізничних перевезень – Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires (OTIF).

ОТІФ має правосуб'єктність як на рівні міжнародного публічного права, так і в національних правових системах держав-членів на встановлення єдиного правового порядку перевезень пасажирів, багажу і вантажів у міжнародному прямому залізничному сполученні та сприяння застосуванню і розвитку цього правового порядку.

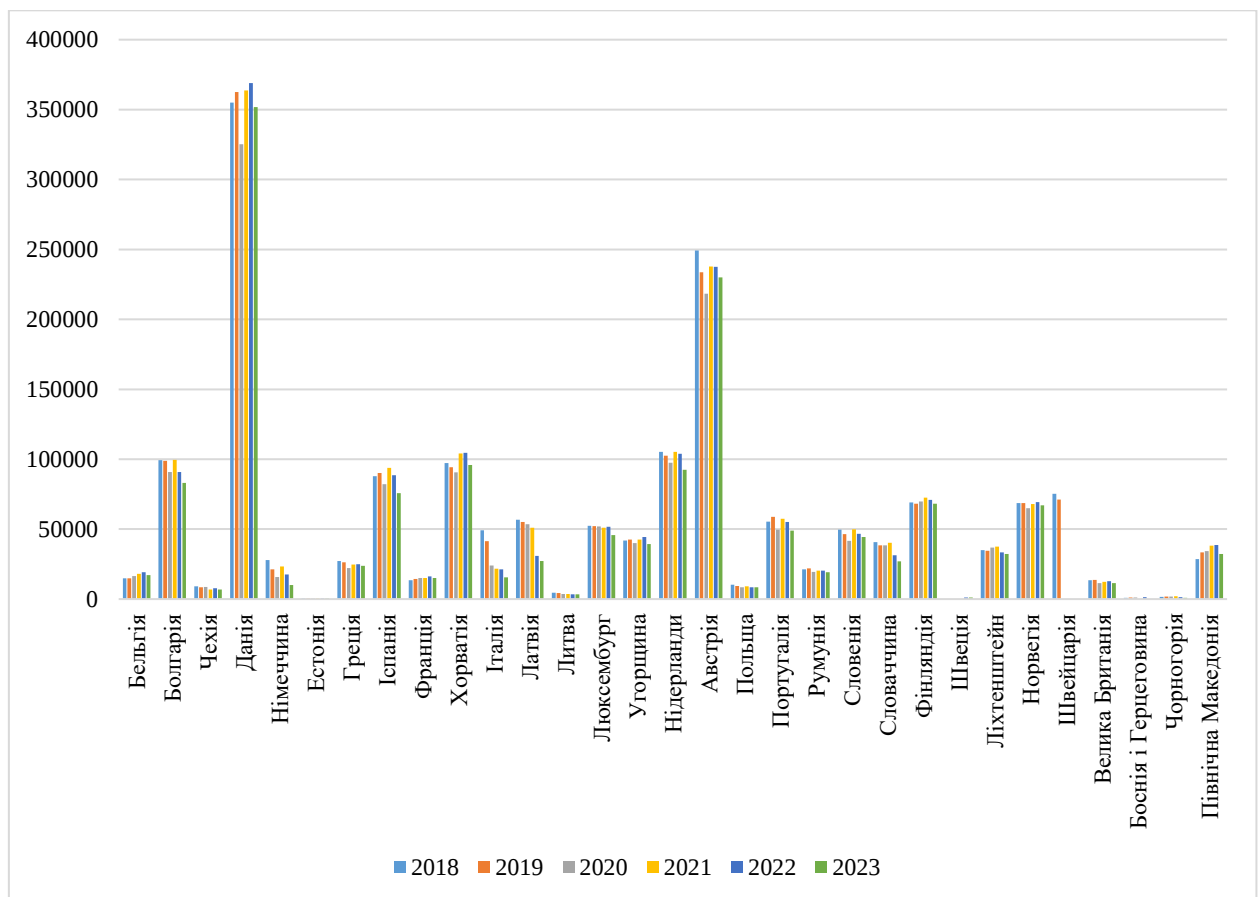


Рис. 2.4. Дані перевезень залізничним транспортом в країнах Європи за період 2018-2023 рр.

Джерело: складено автором за матеріалами [24]

На даний час на європейський ринок вантажних перевезень впливає низка ризиків, серед яких нестабільний політичний клімат у світі та гостра нестача водіїв вантажівок. Очікувані бізнес-тенденції також включають зростання цін на транспортні та логістичні послуги, фокус на екологічно чистих рішеннях, збільшення попиту на контейнерні перевезення та прискорення цифрової взаємодії з працівниками та партнерами.

Перспективні рішення у розвитку міжнародних перевезень у регіоні включають посилення співпраці (налагодження партнерства з відповідними операторами, об'єднання послуг), ефективне управління робочими процесами та мінімізацію витрат за рахунок діджиталізації [27].

Якщо розглядати розвиток міжнародних перевезень в ЄС по країнах, то Австрія підвищила заробітну плату водіям вантажівок приблизно на 5% і ввела податок на викиди CO₂ у розмірі 30 євро за тонну.

Бельгія внесла зміни до правил користування мобільними телефонами під час водіння вантажівок. Приміром, використання мобільних телефонів і музичних плеєрів дозволено, якщо вони закріплені на приладовій панелі. Штраф за недотримання цієї вимоги становить 174 євро. У деяких регіонах, таких як Валлонія, ставка транспортного податку (дорожнього збору) підвищена.

У Великобританії у 2022 році набуло чинності законодавство про митний контроль і митні декларації, що регулює процедури перетину кордону ЄС вантажівками. Перевізники зобов'язані повідомляти владу Великобританії про імпорт сільськогосподарської та харчової продукції, а з липня 2022 року було посилено фітосанітарний карантин і вимагаються відповідні сертифікати. Перевізники, які відправляють вантажі до Великої Британії, повинні будуть зареєструватися на спеціальному ресурсі під назвою «Служба руху вантажних транспортних засобів» (Goods Vehicle Movement Service, GVMS). Після реєстрації транспортного засобу в цій системі йому присвоюється індивідуальний номер GRM. Документ GRM містить інформацію про митні

декларації. Також перетин кордону з ЄС відбуватиметься за новою системою EES (Entry-Exit System), що вимагатиме довшого часу на оформлення.

У Німеччині заробітна плата водіїв вантажівок була підвищена до 9,8 євро за годину з початку 2022 року. Іноземні водії, які виконують міжнародні рейси в Німеччині, можуть розраховувати на підвищення зарплати.

У Франції заробітна плата делегованих водіїв зросла до 10,5 євро на годину.

У Нідерландах водіям більше не дозволять в'їжджати в природоохоронні зони в 14 містах без сертифіката EURO-6. За відсутності сертифіката можна отримати одноденний дозвіл, але він обмежений до 12 разів на рік на один транспортний засіб. За куріння в кабіні вантажівки передбачено штраф, який становить 450 євро.

У Польщі запроваджено нові покарання для водіїв, які порушують правила дорожнього руху на дорозі. Максимальний штраф становить 6,5 тис. євро. За підробку тахографа передбачено покарання у вигляді позбавлення водійських прав. За наступні правопорушення водійське посвідчення вилучається на строк від трьох до шести місяців.

2.2. Сталий розвиток як феномен змін міжнародних перевезень в ЄС

Цілі сталого розвитку стали результатом низки міжнародних конференцій та самітів, які мали значний вплив на життя людей у всьому світі. Сьогодні особлива увага у формуванні сталого розвитку приділяється ролі міждержавного співробітництва та інформаційно-комунікаційних технологій у забезпеченні ефективного розвитку глобальної економічної системи. У цьому контексті сталий розвиток транспорту та пов'язаної з ним інфраструктури набуває все більшого значення як фактор виробничого потенціалу суспільства, а його розвиток використовується для оцінки адекватності економічних агентів у вирішенні проблем, з якими вони стикаються, та у відповіді на виклики, що стоять перед ними.

Транспорт – це важлива складова інфраструктури, необхідної для ефективного функціонування економіки. Добре розвинена транспортна система знижує витрати на доставку товарів і послуг, сприяючи розвитку бізнесу, особливо малого та середнього, та залученню інвестицій.

Зі зростанням глобалізації та вимог до захисту навколишнього середовища транспорт повинен адаптуватися до концепції сталого розвитку, яка включає три ключові елементи: економічну ефективність, екологічну безпеку та соціальну справедливість.

Транспортна інфраструктура сприяє економічному зростанню, знижуючи витрати на транспортування товарів, скорочуючи час доставки та збільшуючи обсяги торгівлі, що є ключовими чинниками ефективності міжнародних перевезень.

Інтермодальна транспортна система, що поєднує різні види транспорту (залізничний, автомобільний, морський і повітряний), підвищує гнучкість міжнародних перевезень і знижує загальні логістичні витрати. Іншим важливим аспектом є інвестиції в модернізацію транспортних мереж. Це допомагає підтримувати міжнародну конкурентоспроможність, покращувати доступність до віддалених районів та стимулювати економічний розвиток світової економіки.

Створення ефективно функціонуючої транспортної системи, що відповідає вимогам сучасного сталого розвитку в умовах глобальної економіки, є викликом для будь-якої держави, незалежно від рівня її розвитку. Під впливом структурних змін в економіці, головним чином заміни матеріалом та енергоємних виробництв на наукоємні, посилення контролю за екологічністю всіх виробництв, формуються сучасні транспортні комплекси, покликані забезпечити зв'язок між об'єктами міжнародних відносин, відповідаючи при цьому вимогам безпеки та надійності. Така транспортна система забезпечує сталий розвиток транспортної галузі в цілому (табл.2.1).

Таблиця 2.1.

Напрямки та засоби впливу транспортного сектору на досягнення Цілей сталого розвитку

Цілі сталого розвитку	Роль транспорту	Методи досягнення
Сприяння сталому економічному зростанню, повній зайнятості та гідній праці для всіх	Транспорт має безпосередній вплив на економічну активність країн, зайнятість та якість праці	Розвиток транспортної інфраструктури та інновації в транспортному секторі сприяють створенню нових робочих місць у різних галузях (від машинобудування до технічного обслуговування транспорту та логістики).
Розбудова сталої інфраструктури, сприяння інноваціям та модернізація промисловості	Важливим аспектом даної цілі є розвиток інфраструктури, що забезпечує стаке економічне зростання	Інновації в транспорті, що забезпечують автоматизацію транспортних процесів, впровадження сучасних технологій, таких як інтелектуальні транспортні системи (STS), автономні транспортні засоби, електротранспорт та інші рішення, котрі знижують витрати та підвищують ефективність.
Зменшення нерівності всередині країн та між ними	Ефективний транспортний сектор сприяє зменшенню соціальної та економічної нерівності, забезпечуючи рівний доступ до послуг та ресурсів	Інклюзивний доступ до громадського транспорту забезпечується доступністю громадського транспорту для людей з інвалідністю, що сприяє інтеграції та зменшує нерівність у суспільстві.
Створення сталих міст і громад	Ефективна транспортна система робить міста більш придатними для життя, зменшує забруднення та сприяє соціальній рівності	Розвиток електромобілів, біопалива та водневих технологій може допомогти зменшити викиди парникових газів та покращити якість міського повітря. Створення умов для пішоходів і велосипедистів зменшує забруднення і робить міста більш придатними для життя.
Відповідальне споживання та виробництво	При виробництві та експлуатації транспорту - забезпечити раціональне використання ресурсів та зменшити кількість відходів.	Використання електромобілів та водневих технологій зменшує викиди CO ₂ та інших забруднюючих речовин і знижує негативний вплив транспорту на навколишнє середовище. Скоротити енергоспоживання, що сприятиме переходу на відновлювані джерела енергії шляхом впровадження енергоефективних транспортних технологій.
Боротьба зі зміною клімату	Транспорт є важливим джерелом викидів парникових газів, які сприяють зміні клімату.	Перехід на безвуглецеві технології, а саме: електромобілі, водневі технології та використання біопалива зменшать викиди парникових газів і сприятимуть запобіганню глобальному потеплінню. Створення «зелених» транспортних коридорів та використання відновлюваних джерел енергії в транспортній інфраструктурі.

Джерело: складено автором за матеріалами [28, 29]

Сталий розвиток транспорту формують два основні елементи:

- екологічний - вплив на навколишнє середовище;
- функціональний - зосередження уваги на сферах реалізації основної функції транспорту - задоволення потреб населення та економіки в перевезеннях.

Однією з ініціатив, прийнятих на конференції ООН Ріо+20, стала ініціатива «Сталий низьковуглецевий транспорт» (SLOCAT), яка об'єднала вісім багатосторонніх банків розвитку на чолі з Азійським банком розвитку. Було оголошено про виділення 175 млрд доларів США на розвиток сталого транспорту [30].

Зростання заторів на дорогах, забруднення повітря, дорожньо-транспортних пригод та зміни клімату, пов'язані з розвитком цієї галузі, можуть призвести до зменшення ВВП країн, а прийняття SLOCAT та подальша імплементація її положень є важливим кроком міжнародної спільноти на шляху до переходу до сталого транспорту.

Протягом багатьох років пріоритетом у міжнародних перевезеннях було забезпечення сприятливих умов для автомобільного транспорту. Як наслідок, транспортна галузь зараз стикається з наступними ключовими проблемами:

-протяжність автомобільних доріг у світі стрімко зростає, тоді як темпи розширення інфраструктури для інших видів транспорту є низькими або знижуються;

- збільшення навантаження на дорожню мережу одночасно збільшує використання землі та має негативні екологічні наслідки;

- зростання навантаження на дорожню мережу вимагає більш ефективної транспортної інфраструктури, а отже, і більших інвестицій. Без цього знизиться швидкість і надійність руху, що, в свою чергу, негативно вплине на темпи розвитку та соціальне життя;

- кількість людей, які отримують травми в дорожньо-транспортних пригодах, значно перевищує кількість травм, спричинених користувачами

інших видів транспорту. Серед загиблих у ДТП 50 % - це користувачі автомобільного транспорту;

- за оцінками експертів, вплив вихлопних газів і дорожнього шуму призводить до скорочення тривалості життя в середньому на дев'ять місяців в Європі;

- переваги швидкості та комфорту використання приватного автомобіля пов'язані не лише зі збільшенням кількості дорожньо-транспортних пригод, але й зі збільшенням кількості хворих людей, переважно з ожирінням, через відсутність необхідного фізичного навантаження.

Роль залізничного транспорту в забезпеченні сталого розвитку суспільства повинна враховувати його вплив на здоров'я населення, розвиток населених пунктів, охорону навколишнього середовища та раціональне використання природних ресурсів.

Останніми роками залізничний транспорт активізував свої зусилля щодо зменшення негативного впливу на навколишнє середовище та дотримання вимог природоохоронного законодавства. Це зумовлено, зокрема, вимогами міжнародної транспортної системи, яка спрямована на зменшення споживання ресурсів та впровадження екологічно чистих видів транспорту відповідно до міжнародних екологічних стандартів.

Відзначимо, що сталий розвиток залізничного транспорту - це такий розвиток залізничного транспорту, який забезпечує стабільні, економічно ефективні, соціально орієнтовані та екологічно безпечні умови надання транспортних послуг в інтересах нинішнього та майбутніх поколінь.

На рис. 2.5 наведена концепція сталого розвитку залізничного транспорту.



Рис. 2.5. Концепція сталого розвитку залізничного транспорту

Джерело: побудовано автором за матеріалами [32,33,34]

Сталий розвиток портів - це динаміка функціонування інтегрованих транспортних підприємств, досягнення постійного зростання обсягів вантажно-розвантажувальних робіт, обсягів відправлень і перевезень пасажирів, якості та різноманітності видів судноплавних послуг, підвищення рівня життя і зайнятості працівників порту та охорони навколишнього середовища.

Сталість розвитку порту можна оцінити за зміною системи показників ефективності у сферах виробництва, технологій, фінансів, економіки, суспільства та навколишнього середовища [35].

Сталий розвиток порту визначається не тільки операційними характеристиками, але й інтеграцією трьох вимірів (просторового, операційного та соціального). Врахування просторових тенденцій дозволяє

портам більш ефективно організовувати свої управлінські структури, оптимізувати відносини з безпосередніми партнерами по логістичному ланцюгу і швидше реагувати на зміни ринкового середовища, але це призводить до того, що порти віддаляються від своєї локальної території, а розвиток обох відбувається паралельно і взаємозалежно. Розуміння соціального виміру розвитку породжує відповідальність порту перед громадянськістю міста (району), в якому розташований порт, з тим, щоб негативні наслідки присутності порту на цій території були помічені і зведені до мінімуму.

Також узагальнені характеристики сталого розвитку порту залежать від внутрішніх і зовнішніх факторів, що впливають на діяльність порту. Внутрішні (ендогенні) фактори, що забезпечують сталий розвиток морських портів, формуються виробничими, технологічними та людськими ресурсами порту, а також фінансовими можливостями транспортного комплексу. Такими факторами є:

- наявність, стан і відповідність перевантажувальних потужностей технічному прогресу і технологічним потребам порту;
- наявність, розміри і стан складських приміщень та їх відповідність потребам вантажів, що переробляються; наявність достатньої кількості причалів;
- можливість приймати судна необхідної вантажопідйомності; трудовий і кваліфікований професійний склад портів;
- наявність укомплектованість портів робітниками та кваліфікованими фахівцями;
- наявність і високий професійний потенціал портових управлінських організацій на різних рівнях управління;
- фінансове забезпечення.

Зовнішні (екзогенні) фактори формуються національною транспортною політикою країни, міжнародними економічними відносинами, станом вітчизняної економіки та економіки країн-партнерів на даний момент і

перспективами розвитку в майбутньому. Зовнішні фактори також включають наявність і стан національної та міжнародної конкуренції на ринку транспортних послуг.

Таким чином, сучасний стан функціонування портів вимагає забезпечення ефективності портової діяльності з метою підтримки сталого розвитку. Якість та безпека є основними характеристиками стійкості морських портів як частини складної техніко-економічної системи, якою є транспортна галузь, та рівня їх конкурентоспроможності. Для забезпечення сталого розвитку портів на національному рівні впроваджується і розвивається низка інновацій, серед яких значна частка припадає на інформаційні та інтелектуальні технології.

Отже, сталий розвиток транспортного сектору має значний вплив на розвиток міжнародних перевезень між країнами, оскільки забезпечує доступ до послуг для різних верств населення, створює робочі місця та забезпечує мобільність.

2.3. Перспективи розвитку міжнародних перевезень в умовах сталого розвитку країн ЄС

В умовах глобалізації економічні кордони між державами стають все більш прозорими, що призводить до значних змін у структурі та динаміці міжнародної торгівлі.

Сучасні тенденції в міжнародній торговельній політиці відображають складну взаємодію багатьох факторів, включаючи технологічний прогрес, зміни в міжнародному законодавстві, економічні санкції та торговельні війни, а також ініціативи щодо захисту навколишнього середовища та сталого розвитку.

Відзначимо, що а транспорт припадає чверть викидів парникових газів в ЄС, і ця цифра продовжує зростати (рис. 2.6).

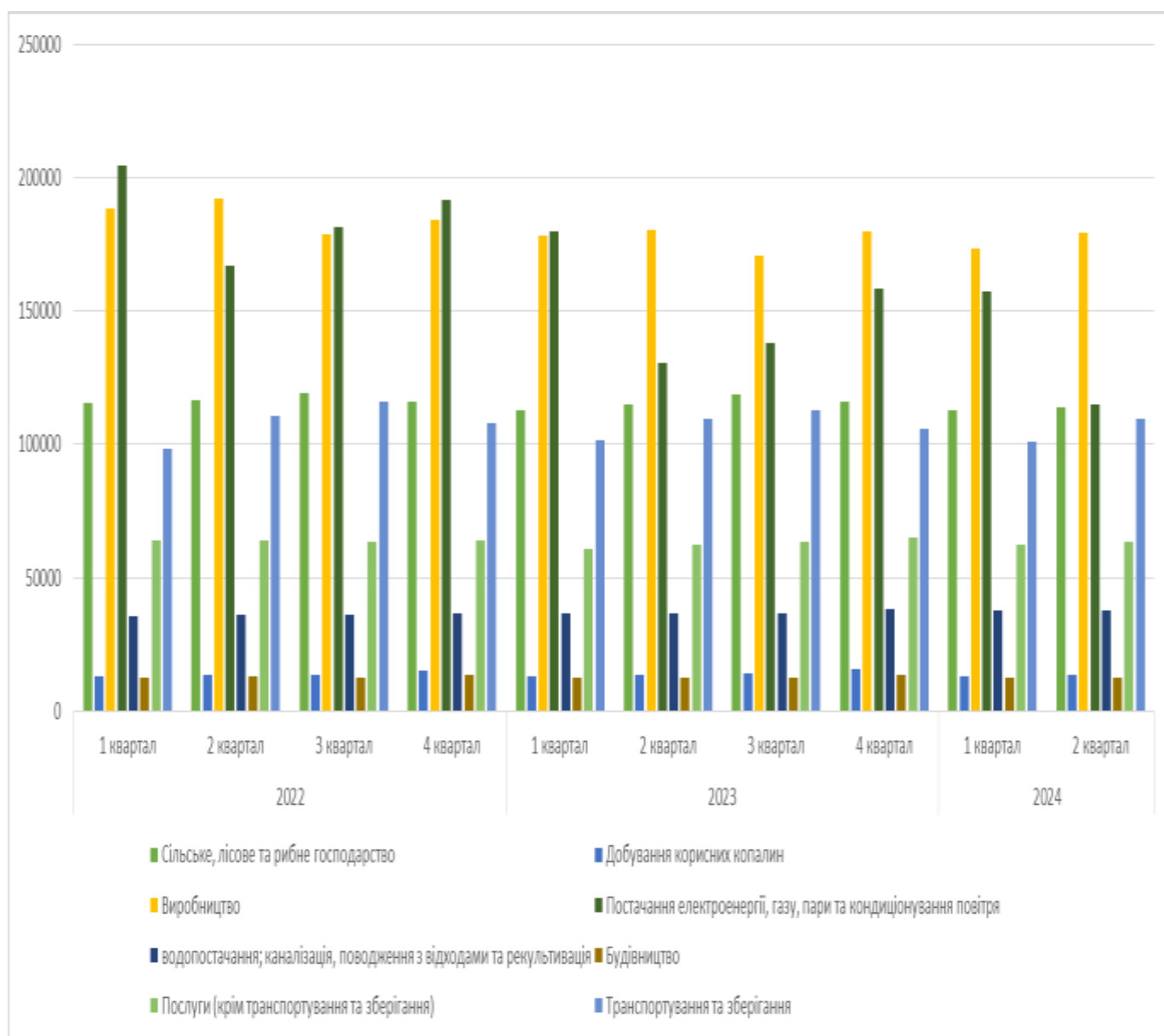


Рис. 2.6. Дані щодо викидів парникових газів на сферами діяльності в країнах Європи за період 2022-2024 рр.

Джерело: побудовано автором за матеріалами [24]

В умовах сталого розвитку для досягнення кліматичної нейтральності викиди від транспорту мають бути скорочені на 90% до 2050 року. Автомобільний, залізничний, повітряний і водний транспорт повинні зробити свій внесок у це скорочення.

Досягнення сталого розвитку транспорту означає, що користувач повинен бути на першому місці, тому йому необхідно надавати дешевші,

здоровіші і чистіші альтернативи наявним способам при здійсненні міжнародних перевезень.

Стратегія сталої та розумної мобільності Європейського Союзу формує необхідні сильні стимули для міжнародних перевезень з метою дотримання Цілей сталого розвитку. Це підвищить ефективність транспортної системи регіону.

Пріоритетним завданням є переведення значної частини в вантажних перевезень, які наразі здійснюються автомобільним транспортом, на залізничний та внутрішній водний транспорт. Це вимагатиме заходів з удосконалення управління та підвищення пропускної спроможності залізниць і внутрішніх водних шляхів. Також розглядається питання про комбіновані перевезення, щоб зробити їх ефективним інструментом підтримки міжнародних перевізних операцій за участю залізничного та водного транспорту, включаючи каботажні перевезення.

Для морського транспорту заходи включатимуть регулювання входу найбільш забруднюючих суден у порти ЄС і вимогу до суден, що стоять на причалах, використовувати електроенергію на суші. Аналогічно, якість повітря навколо аеропортів має бути покращена шляхом боротьби із забруднюючими речовинами, що викидаються літаками та аеропортами. У сфері авіації необхідно відновити роботу над створенням справжнього «Єдиного європейського неба» [36].

Автоматизація, мультимобільність, інтелектуальні системи управління дорожнім рухом відіграватимуть важливу роль у адаптації сталої мобільності до реалій перевізного процесу, що допоможе зменшити затори і забруднення, особливо в міських районах. Поступово скасують субсидії на викопне паливо та поточні податкові пільги на авіаційне і морське паливо.

З метою скорочення викидів від транспорту ЄС повинен збільшити виробництво та розповсюдження сталого альтернативного транспортного палива. Так у 2025 році регіону потрібно близько мільйона громадських

зарядних та заправних станцій для 13 мільйонів транспортних засобів з нульовим та низьким рівнем викидів, які з'являються на європейських дорогах, відповідно до вимог стандарту EURO-7 [36].

Ще одним важливим інструментом забезпечення сталого розвитку є соціальна відповідальність, що виступає ключовим принципом побудови успішного бізнесу та ефективним інструментом забезпечення сталого корпоративного зростання.

Корпоративна соціальна відповідальність, як прийнято в сучасній світовій діловій практиці, вимагає від компаній брати участь у підвищенні якості своїх послуг, забезпеченні лояльності клієнтів, поліпшенні умов праці, соціальних умов життя та захисту навколишнього середовища. Іншими словами, корпоративна соціальна відповідальність - це добровільний внесок компаній у розвиток держави, суспільства та підприємства в економічній, соціальній та екологічній сферах, пов'язаних з їхньою діяльністю [37].

Розробка ефективної політики соціальної відповідальності є надзвичайно важливою для транспортної системи [38].

На рис. 2.7 відображено головні принципи соціальної відповідальності, які відповідають Цілям сталого розвитку.

Соціальна відповідальність як ефективний засіб забезпечення сталого розвитку характеризується такими традиційними функціями:

- організаційна функція - соціальна відповідальність допомагає мінімізувати конфлікти між бізнес-організаціями та їхніми стейкхолдерами;
- інформативна - створення стійких багатовекторних комунікацій, спрямованих на поширення інформації всередині організацій корпоративної соціальної відповідальності;
- обмежувальна - агенції корпоративної соціальної відповідальності обмежують діяльність корпоративних організацій в рамках етичних та соціальних вимог суспільства;

- попереджувальна - формальні та неформальні системи санкцій в рамках органів корпоративної соціальної відповідальності;
- координаційна - схеми корпоративної соціальної відповідальності допомагають зменшити трансакційні витрати та регулювати зовнішні ефекти;
- регулювальна - як носії правил і норм, системи корпоративної соціальної відповідальності регулюють відносини між компаніями та їхніми стейкхолдерами;
- інноваційна - система корпоративної соціальної відповідальності сприяє впровадженню нових, більш ефективних технологій управління бізнесом, більш раціональному використанню і розподілу ресурсів та активізації досліджень у сфері інновацій.

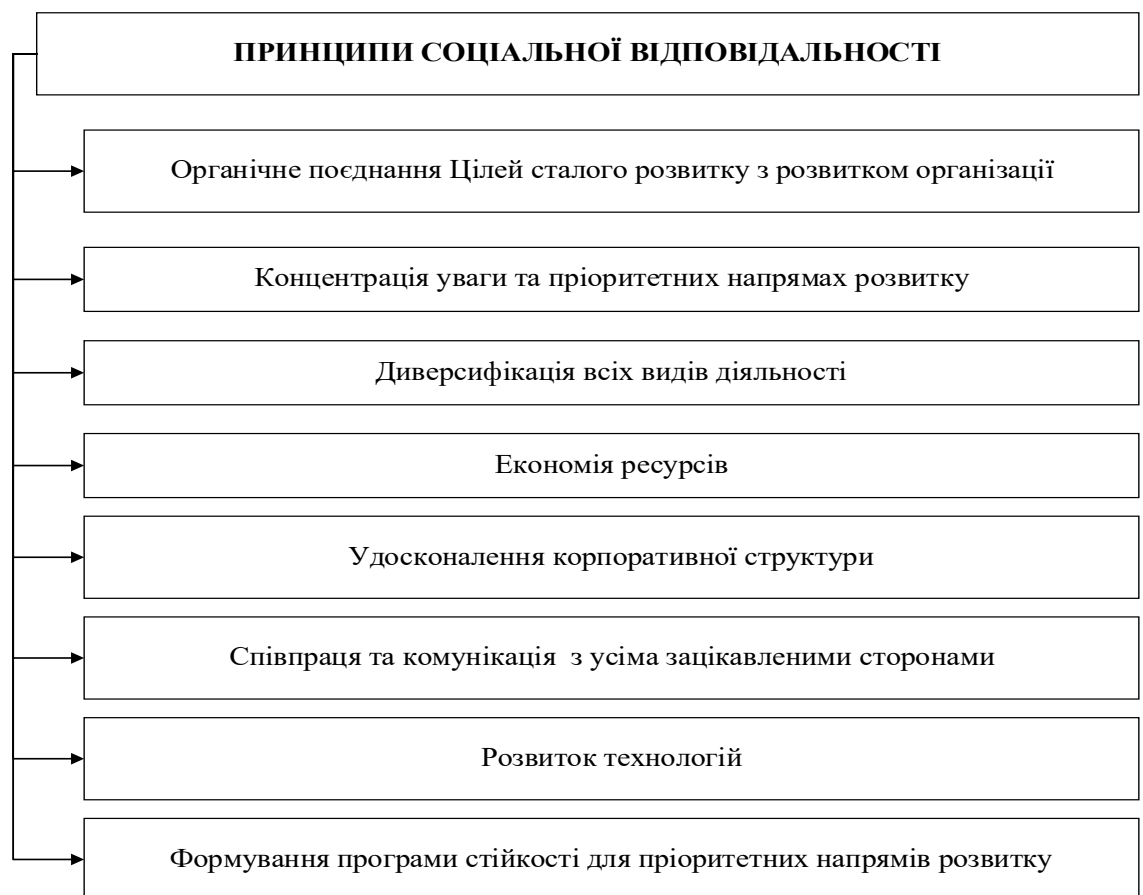


Рис. 2.7. Головні принципи соціальної відповідальності

Джерело: побудовано автором за матеріалами [38, 39]

Для соціальної відповідальності при здійсненні міжнародних перевезень слід звернути увагу на такі сфери:

- відносини з персоналом. Сюди входять набір та професійний відбір персоналу, регулювання трудових відносин, оплата праці та мотивація персоналу, соціальна підтримка персоналу, розвиток персоналу (навчання, підготовка, перепідготовка, підвищення кваліфікації), охорона праці та безпека життєдіяльності. Працівники в системі соціально-економічної відповідальності розглядаються як основний ресурс, що визначає економічні результати діяльності, конкурентоспроможність та ринкову вартість;
- відповідальність за продукцію та послуги Підприємства сфери транспорту повинні постійно підвищувати якість послуг, впроваджувати новітні розробки в інформаційній сфері, підвищувати перевізного процесу й та налагоджувати зворотній зв'язок зі споживачами;
- екологічна політика. Її основною метою є зменшення негативного впливу на навколишнє середовище шляхом збереження та раціонального використання природних ресурсів;
- взаємодія з суспільством. Транспортні компанії виконують національні та соціальні завдання, такі як пільгові перевезення, вирівнювання тарифів, регіональні інвестиції та благодійність. Великий виробничий, інвестиційний та інтелектуальний потенціал транспортних створює можливості для участі в дослідженнях і проєктах з розвитку та впровадження науки, технологій та інновацій.

Попри наявні виклики, торгівля між країнами ЄС буде продовжуватися, тож перевізники змушені вносити відповідні зміни у транспорту роботу, щоб забезпечити міжнародні перевезення в регіоні на необхідному рівні.

На рис. 2.8 наведено основні напрями розвитку міжнародних перевезень в умовах сталого розвитку.

Ефективне впровадження Цілей сталого розвитку в системи стратегічного та операційного управління перевізним процесом на міжнародному рівні може призвести до синергетичного ефекту, який об'єднує тактичні та стратегічні можливості в єдиний вектор, збільшуючи таким чином міцність капіталу та посилюючи конкурентоспроможність транспортних компаній [40].



Рис. 2.8. Ключові завдання розвитку міжнародних перевезень в умовах сталого розвитку

Джерело: побудовано автором за матеріалами [41, 42, 43]

Важливим наслідком впровадження цілей сталого розвитку при здійсненні міжнародних перевезень є створення позитивного іміджу, вирішення соціально-економічних проблем у зовнішньому середовищі, а

також прагнення створення якісного та безпечного навколишнього середовища.

Висновки до другого розділу

За результатами проведеного дослідження сучасного стану та перспектив розвитку міжнародних перевезень в умовах сталого розвитку країн ЄС можна зробити такі висновки:

1. Економічні процеси мають значний вплив на розвиток транспорту, який покликаний насамперед сприяти економічній діяльності на міжнародному рівні. З розвитком національних економік транспортні системи ЄС стають більш інтенсивними, ефективними та складними. Зростаюча взаємозалежність ринків зумовлює необхідність розробки скоординованих стратегій ланцюгів поставок, що активно проявляється у міжнародних перевезеннях в країнах Європи. Як показує статистика міжнародних перевезень країн ЄС різними видами транспорту (водним, автомобільним та залізничним), всі вони задіяні у здійсненні міжнародних перевезень в регіоні.

2. Сталий транспорт охоплює не лише екологічні, а й соціально-економічні аспекти життя суспільства. Сьогодні всі країни світу намагаються впровадити принципи сталого розвитку в планування та координацію своїх транспортних систем, в тому числі при здійсненні міжнародних перевезень, щоб найкращим чином задовольнити транспортні потреби своїх суспільств. Сталий розвиток транспортної інфраструктури повинен враховувати демографічну та економічну стагнацію і поточні потреби країн ЄС, в яких на додаток до загальної інфраструктури створюються елементи транспортної системи, які враховують особливі потреби суспільства (наприклад, потреби важкохворих людей) та економіки (наприклад, формування логістичних кластерів для міжнародних перевезень на основі передових інформаційно-комунікаційних технологій).

3. Однією з ключових особливостей сучасної міжнародної торгівлі є зростаюче значення сталого розвитку, що впливає на торговельні потоки та створює нові можливості для міжнародного бізнесу. Водночас дедалі жорсткіші екологічні вимоги та перехід до «зеленої» економіки змушують країни та компанії переосмислювати свої підходи до торгівлі та виробництва. Основними заходами Європейського зеленого курсу в транспортному секторі є: збільшення частки електромобілів та інших транспортних засобів з низьким рівнем викидів, запровадження фінансових стимулів для переходу на екологічно чисті транспортні засоби, вдосконалення інфраструктури зарядних станцій для електромобілів та інших транспортних засобів з низьким рівнем викидів. Ця політика необхідна для досягнення кліматичної нейтральності та захисту навколишнього середовища. Також важливим чинником забезпечення сталого розвитку, в тому числі при здійсненні міжнародних перевезень, є соціальна відповідальність. Адже сьогодні соціально відповідальний статус є великою перевагою для будь-якої компанії. Як правило - це ознака успішності бізнесу. Соціально відповідальний бізнес стає невід'ємною частиною ринкової економіки.. Дотримання принципів соціальної відповідальності та екологічності дозволяє сфері транспорту ефективно виконувати перевізну роботу, при цьому зберігаючи довкілля та здоров'я людей, на що й спрямовані Цілі сталого розвитку.

.

ВИСНОВКИ

1. Міжнародні перевезення є важливою частиною світової економіки протягом десятиліть. Це складний процес, який потребує координації багатьох аспектів. Він має вирішальне значення для світової економіки і буде продовжувати змінюватися в результаті технологічного розвитку і геополітичних подій. Для бізнесу та урядів важливо ретельно управляти цим сектором, щоб забезпечити ефективну та безпечну міжнародну торгівлю. Міжнародні перевезення відіграють важливу роль у забезпеченні безперервного потоку товарів, що є запорукою успішного функціонування та економічного розвитку будь-якої держави. Також міжнародні перевезення дозволяють доставляти товари з одного кінця світу в інший, що стимулює імпорт та експорт і сприяє економічному розвитку. А міжнародна транспортна галузь створює багато робочих місць у сферах, пов'язаних з логістикою, транспортом і митними послугами.

2. Сталий розвиток означає формування збалансованих відносин у системі «людина-природа- суспільство», що є умовою досягнення високого рівня життя, ефективної та процвітаючої економіки та збереження ресурсів. У 2015 році ООН окреслила 17 цілей сталого розвитку, та визначила термін їх реалізації – 2030 рік. Досягнення мети сталого розвитку є комплексним і залежить від багатьох механізмів, умов та факторів. Виділяють соціальний та економічний аспекти соціального розвитку, які відображають позитивні та негативні наслідки сталого розвитку в залежності від рівня економічної інтеграції суспільства. Взагалі, сталий розвиток означає формування високоефективного суспільства та низьковитратної економіки, з урахуванням інтересів людей. Попри певні перешкоди, такі як відсутність чіткої державної політики та фінансові обмеження, сталий розвиток має великий потенціал для покращення економічних, соціальних та екологічних показників діяльності

суспільства. Застосування концепції сталого розвитку відкриває можливості для підвищення конкурентоспроможності національних економік, залучення інвестицій, у тому числі іноземних, та формування позитивного міжнародного іміджу. Важливо, щоб усі економічні суб'єкти активно впроваджували принципи сталого розвитку та закладали міцний фундамент розвитку суспільства для майбутніх поколінь.

3. Зважаючи на прискорення міжнародної торгівлі та сучасний стан європейської транспортно-логістичної системи, міжнародні перевезення між країнами ЄС сприяють розширенню зовнішньоторговельних зв'язків та соціально-економічному розвитку окремих країни та регіону в цілому. Перевезення в ЄС здійснюється всіма видами транспорту, до кожного з яких висуваються свої вимоги. У 2022 році ЄС посилила правила щодо використання автомобільного транспорту для створення ефективної транспортної системи відповідно до вимог сталого розвитку. Нововведення покликані стимулювати зростання зовнішньої торгівлі та транзитних перевезень і, звичайно, прискорювати інноваційні процеси в транспортному сектор регіону серед інших видів транспорту.

4. Оскільки світова спільнота все більше переймається глобальними проблемами людства та приймає стратегії, спрямовані на формування справедливого та динамічного економічного зростання, сталий транспорт стає одним з найважливіших напрямків подальшого розвитку світу. Сталий транспорт сприяє розвитку практично всіх видів міжнародних відносин, слугує основою для формування національних і міжнародних ринків та забезпечує загальний розвиток ринкової економіки країн ЄС і суспільства в цілому, в тому числі з точки зору сталого зростання. Також сталий транспорт позитивно впливає на екологічну, соціальну та економічну стійкість країн Європи, в тому числі при здійсненні міжнародних перевезень. У довгостроковій перспективі сталий транспорт стане рушієм економічного

зростання, соціальної згуртованості та екологічної стійкості та забезпечить сприятливе навколишнє середовище для майбутніх поколінь.

5. Створення сталого та розумного транспорту означає здійснення перевезень, у тому числі міжнародних, з використанням більш комфортних, доступних та екологічно чистих альтернатив існуючим видам транспорту. Перш за все це стосується автомобільного транспорту, на який припадає значна частка внутрішніх перевезень між країнами ЄС. Для дотримання ключових принципів Цілей сталого розвитку при здійсненні міжнародних перевезень між країнами Європейського Союзу значна кількість перевізного процесу повинна бути переведена на залізничний транспорт та внутрішні водні шляхи. Це вимагає кращого управління залізницями та внутрішніми водними шляхами і збільшення їхньої пропускної спроможності. Європейський зелений курс у транспортному секторі є важливим кроком на шляху до сталого розвитку. Він має потенціал для скорочення викидів парникових газів, покращення якості повітря та зменшення шуму від транспорту. Ще одним напрямом підтримки сталого розвитку міжнародних перевезень є запровадження принципів корпоративної соціальної відповідальності. Це дозволить оптимізувати транспортну роботу при здійсненні міжнародних перевезень між країнами ЄС та розвивати транспорту систему регіону відповідно до Цілей сталого розвитку.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

- 1 Познанська І.В. Сучасні тенденції розвитку транспортної інфраструктури ЄС. *Молодий вчений*. 2018. № 9. С. 56–59.
- 2 Офіційний сайт СОТ. URL: <https://www.wto.org>
- 3 Власенко Д. О., Луць В. В., Самойленко Г. В., Федорченко Н. В., Лівшиць В. Н. Теоретичні дослідження про поняття, наявність та функціонування транспортно-експедиційних послуг. Київ, 2020, 246 с.
- 4 Транспортні системи та логістика: монографія. Еганов О. Ю., Думенко К. М., Бандура В. М., Гайша О. О. та ін. Варшава: RS Global Sp. Z O. O., 2021. 144 с. URL: <https://monographs.rsglobal.pl/index.php/rsgl/catalog/download/41/38/128-1?inline=1>
- 5 Види міжнародних вантажних перевезень: який транспорт краще вибрати? URL: <https://glc.in.ua/uk/vidy-mezhdunarodnykh-gruzovykh-perevoz/>
- 6 Конвенція Організації Об'єднаних Націй про договори повністю або частково морського міжнародного перевезення вантажів (Роттердамські правила). URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_k30#Text
- 7 Покора І. Є. Гаазькі правила як перший досвід міжнародно-правової регламентації перевезення вантажу морем. Науковий вісник Міжнародного гуманітарного університету. Серія : Юриспруденція. 2014. Т. 2, вип. 11. С. 172-175. URL: [http://www.irbisnbuv.gov.ua/cgi-bin/irbis_nbuv/cgiirbis_64.exe?I21DBN=LINK&P21DBN=UJRN&Z21ID=&S21REF=10&S21CNR=20&S21STN=1&S21FMT=ASP_meta&C21COM=S&2_S21P03=FILA=&2_S21STR=Nvmgu_jur_2014_11\(2\)__49](http://www.irbisnbuv.gov.ua/cgi-bin/irbis_nbuv/cgiirbis_64.exe?I21DBN=LINK&P21DBN=UJRN&Z21ID=&S21REF=10&S21CNR=20&S21STN=1&S21FMT=ASP_meta&C21COM=S&2_S21P03=FILA=&2_S21STR=Nvmgu_jur_2014_11(2)__49)
- 8 Міжнародні правила перевезення товарів. URL: <https://studentam.net.ua/content/view/4935/132>

- 9 Умови постачання ІНКОТЕРМС 2010. URL:
<https://ewlog.com.ua/usloviya-postavki-inkoterm-2010.html>
- 10 Цілі сталого розвитку. URL: <https://sdg.ukrstat.gov.ua/uk>
- 11 Куценко В., Гаращук О., Топчій О. Пріоритетні напрями та принципи реалізації державної політики щодо забезпечення сталого розвитку. *Економіка природокористування і сталий розвиток*. 2019. С. 40—47.
- 12 Хаустова В.Є., Омаров Ш.А. Концепція сталого розвитку як парадигма розвитку суспільства. *Проблеми економіки*. 2018. № 1. С. 265—273.
- 13 Грабинський І. М. Світова економіка як глобальна еколого - економічна система. *Вісник Львівського університету. Серія «Міжнародні відносини»*. 2002. Вип. 7. С. 82—90.
- 14 Yeung H. W. The limits to globalization theory: geographic perspective on global economic change // *Economic Geography*. 2002. № 78 (3).
- 15 ZAa, D. Introduction: globalization and local governments in East Asia // *East Asia: An International Quarterly*.- Summer 2000, Vol. 18, Issue 2, 10966838
- 16 World Summit for Social Development // Report from the Preparatory Committee.- Copenhagen, 1995. URL: <http://globalizace.ecn.cz/texty/osn.html>
- 17 Daly H.E. *Steady-State Economics*. Washington: Island Press, 1991. 339 p.
- 18 United Nations Development Programme. «Перетворення нашого світу: Порядок денний у сфері сталого розвитку на період до 2030 року. 2018. URL: <https://www.undp.org/uk/ukraine/publications/peretvorenniya-nashoho-svitu-poryadok-dennyu-u-sferi-staloho-rozvytku-do-2030-roku>
- 19 . Dyllick T., Hockerts K., 2002. Beyond the business case for corporate sustainability. *Bus. Strategy Environ.* 11. С. 130—141.

- 20 Elkington, J., 1994. Towards the sustainable corporation: Win-Win-Win business strategies for sustainable development. *Calif. Manag. Rev.* 36. С. 90–100. URL: <http://dx.doi.org/10.2307/41165746>.
- 21 Bocken, N.M.P., Short, S.W., 2016. Towards a sufficiency-driven business model: experiences and opportunities. *Environ. Innovation Soc. Transitions* 18, 41–61. URL: <http://dx.doi.org/10.1016/j.eist.2015.07.010>.
- 22 Палєхова Л. Л. Управління сталим розвитком: довідник базових понять. Дніпро: НТУ «ДП». 2020. 330 с.
- 23 Васильчук І. П. Теоретико-методологічні підходи до визначення сутності сталого розвитку корпорацій. *Проблеми економіки*. 2014. No 4. С. 256-261.
- 24 Eurostat. URL: https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/view/tran_im_umod/default/table?lang=en&category=tran.tran_im
- 25 Міжнародне приватне право : підруч. для студ. юрид. вищ. навч. закл. / за ред. проф. В. П. Жушмана та доц. І. А. Шуміло. Х. : Право, 2011. — 320 с.
- 26 Особливості та правила перевезення вантажів у Європі URL: <https://neolit.ua/ua/articles/osoblyvosti-ta-pravy-la-perevezennya-vantazhiv-u-yevropi/>
- 27 Особливості транспортування вантажів у Європі URL: <https://cargofy.ua/uk/blog/osoblivosti-transportuvannya-vantazhiv-u-jevropi>
- 28 Дорофєєва Х.М. Транспорт як каталізатор сталого розвитку суспільства та економіки. *Науковий вісник Херсонського державного університету*, 2016, Випуск 20. Частина 1 С.24-26. URL: http://www.ej.kherson.ua/journal/economic_20/1/7.pdf8.
- 29 Transforming our World: The 2030 Agenda for Sustainable Development United Nations, 2015. URL: <https://sustainabledevelopment.un.org/post2015/transformingourworld/publication>

30 Sustainable Development: From Brundtland to Rio 2012 International Institute for Sustainable Development. New York, 2010. –26 p.

31 Бараш, Ю. С. Управління залізничним транспортом країни : монографія.Д. : Дніпропетр. нац. ун-т залізн. трансп. ім. акад. В. Лазаряна, 2006. 252 с.

32 Каличева Н.Є. Концептуальні положення управління еколого-економічним розвитком підприємств залізничного транспорту. *Науковий вісник міжнародного гуманітарного університету. Серія: Економіка і менеджмент*. 2020. Вип. 43. С. 110-113.

33 Каличева Н.Є. Сударська І.В. Теоретико-прикладні аспекти розвитку підприємств залізничного транспорту в умовах структурних зрушень в економіці. *Економічний простір*. 2020. № 159. С. 71-74.

34 Корінь М. В. Інфраструктурні асиметрії розвитку залізничного транспорту України в умовах інтеграції в транспортно-логістичний простір ЄС. *Економічний вісник Запорізької державної інженерної академії*. 2018. Вип. 6 (18). С. 74 – 80.

35 Review of Maritime Transport. Report by the UNCTAD – New York and Geneve: UNCTAD/RMT/2014, United Nations publication, 2014. 136 p.

36 Перспективи переходу до сталого розвитку в Європі, – стратегічний звіт. URL: <https://greentransform.org.ua/perspektyvy-perehodu-do-stalogo-rozvytku-v-yevropi-strategichnyj-zvit>

37 Токмакова І. В., Паламарчук Ю. М., Тимків-Пасічник О. І. Механізм соціально-господарської відповідальності на залізничному транспорті. *Причорноморські економічні студії*. 2020. Вип. 58(1). С. 68-73.

38 Панченко Н. Г. Теоретикометодологічні основи формування системи соціальної відповідальності на залізничному транспорті: дис. ... д-ра екон. наук: 08.00.03. Харків, 2019. 482 с.

39 Мних О. Б. Впровадження політики корпоративної соціальної відповідальності у сфері залізничного транспорту: закордонний і вітчизняний

досвід. *Приазовський економічний вісник*. 2019. Вип. 2 (13). URL: http://pev.kpu.zp.ua/journals/2019/2_13_uk/26.pdf

40 Маловичко А. Експорт транспортних послуг у міжнародній і зовнішній торгівлі. *Економічний аналіз*. 2011. Вип. 8. Ч. 1. С. 125-128.

41 Транспортно-експедиторська діяльність: навч. посіб. / Запара В.М, Продащук С.М., Кравець А.Л. та ін. Харків: УкрДУЗТ, 2017. 214 с.

42 Транспорт та мобільність. URL: <https://greentransform.org.ua/category/transport-and-mobility>)

43 Цілі сталого розвитку. Global Compact Network Ukraine URL: <https://globalcompact.org.ua/tsili-stijkogo-rozvytku>

44 Кваліфікаційна робота: методичні рекомендації до виконання для студентів спеціальності «Міжнародні економічні відносини»; перший (бакалаврський) рівень вищої освіти / уклад. Л. І. Григорова-Беренда, Н. А. Казакова, С. А. Касьян, Н. В. Непрядкіна, О. В. Ханова. (5-те вид., перероб. і доп.) Х. : ХНУ імені В. Н. Каразіна, 2024. 38 с.