

МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ
КРИВОРІЗЬКИЙ НАЦІОНАЛЬНИЙ УНІВЕРСИТЕТ
Криворізький національний університет
ГО «Асоціація молодіжних працівників України»
ГО «Молодіжна платформа»
WSHIU Akademii Nauk Stosowanych, Poland
Webster University, Georgia
Scientific Center of Innovative Research OÜ, Estonia
Громадська спілка «ЛІГА АУДИТОРІВ УКРАЇНИ»
Запорізький національний університет
Полтавський університет економіки і торгівлі
Івано-Франківський національний технічний університет нафти і газу
Державний податковий університет
Херсонський державний аграрно-економічний університет
Львівський торговельно-економічний університет
Turku University of Applied Sciences, Finland
University of Occupational Safety Management in Katowice, Poland

«МАЙБУТНЄ ~ АУДИТ»

МАТЕРІАЛИ

МІЖНАРОДНОЇ
НАУКОВО-ПРАКТИЧНОЇ ІНТЕРНЕТ-КОНФЕРЕНЦІЇ
(м. Кривий Ріг, 15 січня 2026 р.)

Кривий Ріг
Видавець Роман Козлов
2026

УДК 657.6
ББК 65.05
М23

Редакційна колегія:

СТУПНІК М.І., д.т.н., професор, ректор Криворізького національного університету
КРАПИВКО М.Л., член Ради Громадської спілки «Ліга аудиторів України», виконавчий директор аудиторської фірми «Бухгалтер»
МІЩУК Є.В., д.е.н., професор, завідувачка кафедри маркетингу, обліку, оподаткування та публічного управління Криворізького національного університету

Рецензенти:

ПЛАКСІЄНКО В.Я. – професор кафедри бухгалтерського обліку і аудиту Полтавського університету економіки і торгівлі, д.е.н., професор
ДАШКО І.М. – професор кафедри управління персоналом та маркетингу Запорізького національного університету, д.е.н, професор
НУСІНОВА О.В. – член ради директорів Smart corporate service LLC, DBA з корпоративного управління, д.е.н., професор

Затверджено до друку рішенням вченої ради
Криворізького національного університету
(протокол № 7 від 21.01.2026)

Майбутнє – аудит

М23 **Матеріали Міжнародної науково-практичної інтернет-конференції** (м. Кривий Ріг, 15 січня 2026 р.) : тези доповідей / редкол.: М.І. Ступнік, М. Л. Крапивко, Є.В. Міщук [Електронний ресурс]. – Кривий Ріг : Вид. Р.А. Козлова, 2026. – 542 с.

ISBN 978–617-7104-74-1 (PDF)

Матеріали конференції містять спадщину видатного ученого професора Володимира Яковича Нусінова у розвиток науки та освіти, а також результати досліджень наукової спільноти з в галузі обліку, оподаткування, маркетингу, економіки, фінансів, публічного управління та адміністрування, менеджменту, права.

Особлива увага приділена актуальним проблемам управління бізнесом в умовах сьогодення.

Матеріали конференції призначені для здобувачів освіти економічних спеціальностей, науково-педагогічних і педагогічних працівників, практикуючих аудиторів та всіх зацікавлених осіб.

УДК 657.6
ББК 65.05

ISBN

© Криворізький національний університет, 2026

*Соколовський В. Р.,
аспірант 051 економіка
Гаращенко Б. В.
Аспірант 073 Менеджмент*

*Науковий керівник: д.е.н. проф. Стрілець В. В.
Полтавський університет економіки і торгівлі*

ЗАКОНОДАВЧА АРХІТЕКТУРА «ЗЕЛЕНОГО КУРСУ» ЄС ТА ЙОГО РОЛЬ В УПРАВЛІННІ ПІДПРИЄМСТВОМ

Європейський зелений курс є стратегічною рамкою довгострокового розвитку Європейського Союзу, спрямованою на досягнення кліматичної нейтральності до 2050 року та формування конкурентоспроможної, ресурсоефективної економіки. Посилена увага ЄС до проблематики зміни клімату зумовлена, зокрема, суспільним запитом громадян Союзу, які ідентифікують кліматичні зміни як одну з найсерйозніших глобальних загроз та очікують від інституцій ЄС активніших і більш системних дій для її подолання [2; 7].

Нормативно-правову та політичну основу реалізації ЄЗК у межах Європейського Союзу формують такі ключові документи: Європейська зелена угода (Green Deal), Комюніке «Європейський зелений курс», Воднева стратегія ЄС, а також Стратегія ЄС з адаптації до зміни клімату [2]. Сукупність цих документів визначає концептуальні засади, стратегічні пріоритети та інструменти впровадження кліматичної політики ЄС.

Структурно Європейський зелений курс охоплює дев'ять взаємопов'язаних напрямів, кожен з яких спрямований на досягнення його ключової цілі – кліматичної нейтральності [7]. Реалізація заходів у межах ЄЗК здійснюється у таких сферах: кліматична політика, енергетика, промислова стратегія в контексті циркулярної економіки, стала та розумна мобільність, «зелена» аграрна політика, збереження біорізноманіття, досягнення нульового рівня забруднення, фінансова підтримка трансформаційних процесів, а також посилення ролі Європейського Союзу як глобального лідера у сфері сталого розвитку (рис. 1).

Рисунок 1 – Напрямки Європейського зеленого курсу [5; 7]

Європейський зелений курс (EU Green Deal) є масштабною стратегією, головна мета якої – зробити Європу першим у світі кліматично нейтральним континентом до 2050 року. Це вимагає глибокої трансформації ключових секторів економіки, серед яких транспорт посідає одне з центральних місць.

Серед основних завдань політик ЄС у цій сфері виділяють:

1) електрифікацію транспорту та розвиток батарей. Політика ЄС стимулює розвиток електромобільності, що потребує вдосконалення технологій зберігання енергії; :

2) впровадження «Розумних мереж» (Smart Grids). Трансформація транспорту неможлива без модернізації електромереж.

3) системні еко-інновації та стала мобільність.

4) інтеграція екологічної політики у транспортний сектор. ЄС застосовує комплексний підхід, відображений у «Сьомому плані дій у сфері навколишнього природного середовища». Цей документ передбачає вирішення екологічних проблем через узгодженість політик у різних секторах, включаючи енергетику та транспорт, для підвищення загальної екологічної ефективності [5].

У стратегічному баченні, викладеному в Комюніке, транспорт визначається як системоутворюючий чинник економічного розвитку та невід'ємна складова повсякденного життя населення. Водночас мобільність поряд із очевидними соціально-економічними перевагами генерує низку суттєвих зовнішніх ефектів негативного характеру. До них належать викиди парникових газів, забруднення атмосферного повітря та водних ресурсів, шумове навантаження, зростання кількості дорожньо-транспортних пригод і аварій, перевантаженість транспортної інфраструктури, а також деградація природних екосистем і втрата біорізноманіття. Сукупний вплив цих чинників безпосередньо позначається на якості життя, стані здоров'я населення та загальному рівні суспільного добробуту.

Протягом тривалого періоду обсяги викидів парникових газів у транспортному секторі демонстрували стійку тенденцію до зростання і нині становлять близько чверті загального обсягу викидів у Європейському Союзі. З огляду на вагому частку транспорту в структурі загальних викидів, ЄС визначив стратегічні кліматичні орієнтири, зокрема скорочення викидів парникових газів щонайменше на 55% до 2030 року та досягнення кліматичної нейтральності до 2050 року. Реалізація цих цілей можлива виключно за умови впровадження більш амбітної та комплексної політики, спрямованої на зменшення залежності транспортного сектору від викопних видів палива та поступовий перехід до моделі нульового забруднення [2].

У цьому контексті екологізація мобільності розглядається як ключова передумова подальшого розвитку транспортного сектору. Європейська модель мобільності має ґрунтуватися на ефективній, інтегрованій та взаємопов'язаній мультимодальній транспортній системі, здатній забезпечити сталий рух як пасажирів, так і вантажів. Така система передбачає, зокрема, розширення та підвищення доступності мережі високошвидкісного залізничного сполучення, розвиток розгалуженої інфраструктури зарядних і заправних станцій для транспортних засобів з нульовим рівнем викидів, а також забезпечення постачання відновлюваних і низьковуглецевих видів палива. Водночас орієнтація на чисті та активні форми мобільності в межах «зелених» міст сприятиме зміцненню громадського здоров'я та підвищенню рівня добробуту населення.

Цифровізація визначається як один із ключових рушіїв модернізації транспортної системи, здатний забезпечити її безперервність, ефективність і адаптивність. Використання цифрових технологій та автоматизації покликане підвищити рівень безпеки, надійності й комфорту транспортних перевезень, а також сприяти збереженню лідерських позицій Європейського Союзу у сфері

виробництва та обслуговування транспортного обладнання. Паралельно цифрова трансформація транспортно-логістичних процесів має зміцнити глобальну конкурентоспроможність ЄС за рахунок формування ефективних і сталих логістичних ланцюгів.

Підсумовуючи, законодавство та політики ЄС у рамках «Зеленого курсу» для транспорту спрямовані на повну декарбонізацію через електрифікацію та водневі технології, цифровізацію управління енергією (Smart Grids) та впровадження системних інновацій для створення ресурсоефективної моделі мобільності.

Розвиток торгівлі електромобілями відчутно впливає на міжнародні правила і, навпаки, регулювання визначає напрямки цього ринку. Ключові вектори:

1) Європейський Союз проводить амбітну кліматичну політику, стимулюючи електромобільність. У «Європейській Зеленій Угоді» встановлено ціль – скоротити викиди CO₂ на $\geq 55\%$ до 2030 (і досягнути нейтральності до 2050). До політик «Fit for 55» належать обмеження викидів для легкових авто, широке фінансування зарядної інфраструктури (плани – зарядні станції кожні 60 км автодоріг), а також «СВАМ» – механізм вуглецевого кордону з 2026 року, який оподатковує імпорتنі товари з вищим вуглецевим слідом, в тому числі компоненти для електромобілів. Це стимулює виробництво EV та запчастин усередині ЄС, захищаючи «зелені» індустрії [5];

2) Світова організація торгівлі (СОТ). Загалом багато країн звільняють EV від ввізних мит для заохочення «зеленої» торгівлі. Так, приблизно третина членів СОТ не застосовує мита на акумуляторні електрокари (порівняно з лише $\sim 1/6$, що звільнили від мита авто з ДВЗ) [6]. Проте останніми роками деякі країни вдаються до спеціальних заходів. У 2024 р. США оголосили митне обмеження 100% на китайські EV, а Єврокомісія ввела контрвикрутні мита на «надто дешеві» китайські електрокари (які Китай оскаржив у СОТ). В жовтні 2024 року СОТ заснувала панель для розгляду цього спору (DS630). Тобто торгові суперечки можуть змінювати конфігурацію ринку: дії в одній юрисдикції впливають на іншу через систему СОТ та двосторонніх угод [6];

3) ООН та інші ініціативи. На глобальному рівні декарбонізація транспорту закріплена в Рамковій конвенції ООН з Клімату та Цілях сталого розвитку. UNEP, Міжнародний енергетичний форум та інші організації наголошують, що «зелений» розвиток повинен іти в ногу з мобільністю. Зокрема, ООН та профільні агенції підтримують електромобілі як засіб досягнення кліматичних цілей. У 2023–2025 рр. міжнародні організації (Європейська економічна комісія ООН, ООН-Енергетика, Міжнародна організація праці тощо) розробляють рекомендації щодо «зеленої» індустрії автомобілебудування, електроніки та критичних матеріалів. Нові міжнародні стандарти безпеки (UNECE WP.29) також прискорюють і гармонізують впровадження EV у різних країнах [4].

Для України та інших країн, що орієнтуються на європейську інтеграцію, законодавство ЄС у межах Зеленого курсу виступає не лише орієнтиром екологічної політики, а й чинником структурної перебудови транспортного

сектору. Адаптація європейських підходів потребує комплексних змін у нормативній базі, інфраструктурі, інвестиційній політиці та системі державного управління, що водночас відкриває можливості для модернізації транспорту, зниження екологічних ризиків і підвищення якості життя населення.

Узагальнюючи викладене, слід зазначити, що законодавча архітектура Європейського зеленого курсу дедалі більше виконує функцію зовнішнього регулятора управлінських рішень на рівні підприємств. Вимоги щодо декарбонізації, енергоефективності, екологічної відповідальності та цифровізації трансформуються у конкретні управлінські імперативи, які впливають на стратегічне планування, інвестиційну політику, логістичні рішення, вибір технологій і формування ланцюгів створення вартості. Для бізнесу це означає необхідність інтеграції принципів сталого розвитку та ESG-підходів у систему корпоративного управління, перегляд бізнес-моделей і адаптацію операційних процесів до нових регуляторних умов.

Таким чином, Європейський зелений курс виступає не лише інструментом екологічної та кліматичної політики, а й важливим фактором трансформації сучасного управління бізнесом, формуючи нові стандарти конкурентоспроможності підприємств у межах ЄС та за його межами. Здатність компаній адаптуватися до цих вимог стає ключовою умовою їх довгострокової стійкості, доступу до ринків, фінансових ресурсів і міжнародної співпраці, особливо в контексті поглиблення інтеграційних процесів та глобальної «зеленої» трансформації економіки.

Список використаних джерел

1. Стрілець В. Ю., Артеменко А. В., Соколовський В. Р., Гаращенко Б. В., Сичук Д. Л. Вплив зелених інновацій на інтернаціоналізацію ринку електромобілів: кейс компанії Tesla, Inc. в Україні. Інвестиції: практика та досвід. 2025. № 16. <https://doi.org/10.32702/2306-6814.2025.16.129> (дата звернення: 10.09.2025)
2. Європейський Зелений Курс. URL : <https://ukraine-eu.mfa.gov.ua/posolstvo/galuzeve-spivrobotnictvo/klimat-yevropejska-zelena-ugoda> (дата звернення: 08.11.2025).
3. Мельник З. Реалізація Європейського зеленого курсу в транспорті та формування сталої мобільності. Офіс ефективного регулювання BRDO. 2022. URL : <https://brdo.com.ua/wp-content/uploads/2024/07/ZK-Realizatsiya-YEvropey-skogo-zelenogo-kursu-v-transporti-ta-formuvannya-staloi-mobilnosti.pdf> (дата звернення: 08.11.2025).
4. МінФін. У 2024 році глобальний ринок електромобілів зріс до рекордного рівня. URL : <https://minfin.com.ua/ua/2025/01/15/143524897/#:~:text=%D0%90%D0%B2%D1%82%D0%BE%D1%80%3A> (дата звернення: 08.11.2025).
5. Кваша Т. К., Мусіна Л. Інновації та технології для розвитку зеленої ресурсоефективної економіки України. Київ: УкрІНТЕІ, 2017. 138 с. URL : <http://www.uinteі.kiev.ua/files/2018/monografii/2018-1.pdf> (дата звернення: 08.11.2025).
6. WTO. Trade data reveal changing patterns in electric vehicles market. URL : https://www.wto.org/english/blogs_e/data_blog_e/blog_dta_14may24_e.htm#:~:text=Figure%20%20suggests%20that%20some,free (дата звернення: 08.11.2025)