

Зрештою, європейська перспектива передбачає взаємну підготовку Євросоюзу та Молдови. На відміну від західнобалканських країн, а також через негативний імідж, створений проєвропейською владою Молдови у 2009–2017 роках, майбутній владі країни доведеться подвоїти зусилля, покликані обґрунтувати стійкість проєвропейського запиту Молдови. Всі ці внутрішні процеси необхідно прискорити, щоб випередити протекціоністські та популістські тенденції всередині Європи, пов'язані з загрозою того, що розширення європейського проекту за межами Західних Балкан виявиться заблокованим.

Список використаних джерел:

1. Online article: "Moldova officially applies for EU membership", URL: <https://www.aljazeera.com/news/2022/3/3/moldova-officially-applies-for-eu-membership>
2. Online article: "Moldova and prospects of joining EU – lack of political, institutional and emotional readiness on both sides, OP-ED", URL: https://www.ipn.md/en/moldova-and-prospects-of-joining-eu-lack-of-political-institutional-and-emotiona-7978_1038584.html
3. Online article: "How should the EU respond to Georgia, Moldova and Ukraine's membership aspirations?", URL: <https://www.bruegel.org/2022/03/how-should-the-eu-respond-to-georgia-moldova-and-ukraines-membership-aspirations/>
4. Online article: "Georgia, Moldova Formally Apply For EU Membership Amid Russia's Invasion Of Ukraine", URL: <https://www.rferl.org/a/georgia-moldova-eu-applications/31734092.html>

Павло ДЗЮБАНОВСЬКИЙ

Аспірант Західноукраїнського
національного університету

Науковий керівник: проф. Марія Лизун

СТРАТЕГІЧНІ НАПРЯМКИ РОЗВИТКУ ПЕРИФЕРІЙНИХ ТЕРИТОРІЙ КРАЇН ЄС: ДОСВІД ДЛЯ УКРАЇНИ

Протягом останнього десятиліття політика згуртованості ЄС змінила свій фокус від сприяння збалансованому розвитку між регіонами Європи до проголошення ролі міст, стимулювання глобальної конкурентоспроможності

міст, пов'язаних з новим порядком денним у містах та європеїзацією міської політики.

Сьогодні цілі політики ЄС спрямовані на покращення регіонів через покращення їх міст та конкурентоспроможності міст у світовій економіці. Цілі політики виділяють велику кількість стратегічних пропозицій, рекомендацій, методологій та основних політик. Сюди входять загальні стратегії економічного розвитку (наприклад, підкреслення конкурентоспроможності на основі економіки знань), просторові моделі (наприклад, поліцентризм), пріоритетні територіальні елементи та дії (наприклад, міста як двигуни зростання).

Ключовий напрям полягає в тому, що економічне зростання та розвиток поширюватиметься від мегаполісів і міських регіонів, через малі та середні міста, до сільських та відстаючих регіонів. У цьому процесі великі міста слід заохочувати до мережі та співпраці з меншими містами та прилеглими до них територіями, щоб поширювати позитивний економічний розвиток територіально вниз.

Незважаючи на прогрес в реалізації регіональної політики та зусилля щодо розвитку периферійних територій, показники регіонального розвитку, а саме ділова активність, населення, доступність послуг, зайнятість, розвиток інновацій у країнах ЄС все ще демонструють надто великі диспропорції між регіонами планування та муніципалітетами.

У контексті глобальних змін, різноманітного регіонального розвитку та політики згуртованості ЄС, здатність регіонів до адаптації та реструктуризації є надзвичайно важливою. Успішний розвиток периферійних територій Європи значною мірою пов'язаний саме з транскордонним співробітництвом. Інвестиції та проекти транскордонного співробітництва у всіх можливих сферах, покращення інфраструктури (як транскордонної, так і в центральній частині держави), транскордонне співробітництво на академічному рівні (університети, науково-дослідні установи) є характерними для успішних периферійних територій. Важливе значення для розвитку таких територій має наявність людського потенціалу.

Отже, при розробці політики регіонального розвитку, а саме в аспекті подолання негативних наслідків периферійності, слід врахувати досвід країн ЄС, який полягає у формуванні кластерів та спеціалізації периферійних територій, що виступає драйверами зростання ефективності розвитку цих територій.

Список використаних джерел:

1. *Lishchynskyy I., Lyzun M., Kuryliak V., Savelyev Y. The dynamics of European periphery. Management Theory and Studies for Rural Business and*

- Infrastructure Development*. 2019. Vol. 41(4). P. 527- 536. DOI: <https://doi.org/10.15544/mts.2019.43>.
2. Ліщинський І.О. Глокалізація, фрагментація та альтернативні візії внутрішніх гео економічних суперечностей. Науковий вісник Ужгородського національного університету. 2018. Вип. 22, частина 2. С. 77-81.
 3. Лизун М. В., Ліщинський І. О. Глобальне управління в контексті формування світового економічного порядку. Наука молода. 2013. Вип. 20. С. 40–46
 4. Лизун М. В. Розвиток процесів регіональної економічної інтеграції: валютний аспект. Галицький економічний вісник. 2016. № 1 (50). С. 155–163
 5. Ліщинський І. О. Концептуальний мейнстрим регіонального зростання. Економічний вісник Запорізької державної інженерної академії. 2018. Вип. 6 (18). С. 46–50.

Aikaterini-Sotiria ARGYRIOU

PhD student of West Ukrainian National University

Supervisor: DSc. Vitalina Kuryliak

FINANCING IN SHIPPING INDUSTRY IN GREECE

Bank financing is the traditional form of fund raising for shipping companies. Today, several Greek banks, such as Alpha Bank, Piraeus Bank, Marfin, Agricultural Bank, Emporiki Bank, are involved in the financing of Greek and Greek shipping. In addition to their primary role of covering the capital needs of shipping companies, commercial banks offer many other services to them. They collect fares, pay for shipping (freight, port and fuel costs, agent fees, etc.), handle foreign currency transactions and finally provide financial advice and information [3, p. 533-554].

Financing a shipping company with a loan aims to qualitatively replace existing fleets, expand the existing fleet, enter the shipping industry, retrofit a fleet, increase the offer. capacity (tonnage offered) and therefore the competitiveness of the company. In more detail, the following can be stated about the incentives for a shipping investment [6]:

Qualitative replacement of the fleet

In case the existing ships of the shipping group are old or do not comply with the global ship operating standards.