

## РОЗВИТОК МІЖНАРОДНОЇ ТРАНСПОРТНОЇ СФЕРИ КРИЗЬ ПРИЗМУ РЕАЛІЗАЦІЇ ТРАНСПОРТНОЇ СТРАТЕГІЇ В УКРАЇНІ

### DEVELOPMENT OF THE INTERNATIONAL TRANSPORT FIELD THROUGH THE PRISM OF TRANSPORT STRATEGY IMPLEMENTATION IN UKRAINE

Панченко В.В., к.ю.н., доцент,  
доцент кафедри цивільного судочинства, арбітражу та міжнародного приватного права  
Національний юридичний університет імені Ярослава Мудрого

У статті проводиться науково-практичне дослідження механізмів правового забезпечення розвитку міжнародної транспортної сфери. Проаналізовано національне законодавство України у міжнародній транспортній сфері та міжнародні документи. Виокремлено проблемні напрями розвитку транспортної сфери.

Зазначено, що Національна транспортна стратегія України на період до 2030 року є підґрунтям забезпечення організаційно-правового механізму врегулювання та розвитку транспортної сфери через формування пріоритетності транспортної політики та ефективних механізмів правового регулювання.

Встановлено, що мультимодальні та інтермодальні перевезення займають в Україні не більше 0,5 відсотка транспортного ринку, за цим показником Україна відстає від держав – членів Європейського Союзу та інших розвинутих держав світу у 20–30 разів, отже, спостерігається низький рівень конкурентоспроможності, неспроможність надати якісні міжнародні експортні послуги, як наслідок, зменшення транзитних перевезень через Україну.

Наголошено, що проблемними питаннями розвитку міжнародної транспортної сфери в Україні є відсутність системного підходу до координації розвитку та контролю діяльності всіх видів транспорту; ефективної системи комунікацій між органами управління транспортом, транспортними підприємствами і користувачами транспортних послуг, що знижує рівень розвитку інтермодальних, мультимодальних перевезень, транспортної логістики; недостатній рівень конкуренції на ринку надання транспортних послуг та невідповідність європейським вимогам доступу до ринку транспортних послуг; недосконала система належного рівня відповідальності тощо.

Запропоновано, що для підвищення конкурентоспроможності та розвитку транспортної сфери України та її виходу на міжнародний ринок транспортних послуг необхідно використання міжнародного досвіду розвитку транспортної сфери щодо підвищення якості та надійності надання транспортно-логістичних послуг з урахуванням зовнішньоекономічних зв'язків України та комплексної координації роботи всіх видів транспорту; забезпечення розвитку транспортної інфраструктури відповідно до стандартів Європейського Союзу, зокрема удосконалення функціонування пунктів пропуску через державний кордон; підвищення відповідальності та прозорості в транспортній сфері; забезпечення комплексного вирішення питань розвитку мультимодальних перевезень для забезпечення взаємодії та єдиної технологічної сумісності різних видів транспорту; зменшення формальностей під час міжнародних перевезень; прийняття нормативно-правових актів щодо лібералізації транспортного ринку відповідно до законодавства Європейського Союзу та участь України у масштабних міжнародних транспортних проєктах.

**Ключові слова:** міжнародна транспортна сфера, міжнародні документи, міжнародне приватне право, правове регулювання, Європейський Союз, Національна транспортна стратегія України.

The article conducts a scientific and practical study of the mechanisms of legal support for the development of the international transport sphere. The national legislation of Ukraine in the international transport sphere and international documents are analyzed. Problem areas of the development of the transport sector have been singled out.

It is noted that the National Transport Strategy of Ukraine for the period until 2030 is the basis for ensuring the organizational and legal mechanism for the regulation and development of the transport sphere through the formation of the priority of transport policy and effective mechanisms of legal regulation.

It was established that multimodal and intermodal transportation in Ukraine occupies no more than 0.5 percent of the transport market, according to this indicator, Ukraine lags behind the member states of the European Union and other developed countries of the world by 20–30 times, therefore, a low level of competitiveness is observed, the inability to provide high-quality international export services, as a result, a decrease in transit transportation through Ukraine.

It was emphasized that the problematic issues of the development of the international transport sphere in Ukraine are the lack of a systematic approach to the coordination of the development and control of the activities of all types of transport; an effective system of communications between transport management bodies, transport enterprises and users of transport services, which reduces the level of development of intermodal, multimodal transportation, transport logistics; insufficient level of competition in the transport services market and non-compliance with European requirements for access to the transport services market; imperfect system of appropriate level of responsibility, etc.

It is suggested that in order to increase the competitiveness and development of the transport sector of Ukraine and its entry into the international market of transport services, it is necessary to use the international experience of the development of the transport sector to improve the quality and reliability of the provision of transport and logistics services, taking into account Ukraine's foreign economic relations and the comprehensive coordination of the work of all types of transport; ensuring the development of transport infrastructure in accordance with the standards of the European Union, in particular improving the functioning of checkpoints across the state border; increasing responsibility and transparency in the transport sector; providing a comprehensive solution to the development of multimodal transportation to ensure interaction and uniform technological compatibility of various types of transport; reduction of formalities during international transportation; the adoption of normative legal acts on the liberalization of the transport market in accordance with the legislation of the European Union and the participation of Ukraine in large-scale international transport projects.

**Key words:** international transport sphere, international documents, international private law, legal regulation, European Union, National Transport Strategy of Ukraine.

**Постановка проблеми.** Транспортна сфера забезпечує значну частину фінансової складової економіки України, тому що від неї є залежними як сільське господарство, металургійна, вугільна, харчова промисловість, так і споживча торгівля та послуги, зв'язок та інше. Дійсно, Україна має наявну розвинуту як залізничну, так

і автомобільну та авіаційну мережі, порти як морські, так і внутрішнього сполучення, вантажні митні термінали, що є невід'ємною складовою для створення передумов належного рівня у наданні транспортних послуг, задоволення потреб суб'єктів приватної сфери та держави в цілому.

До втрати контролю над окремими територіями України та іншими наслідками військової агресії, у Чорноморському та Азовському басейнах і дельті Дунаю працювали 13 морських портів, сукупна потужність вантажообробки яких становила більш як 230 млн. тонн на рік. Територією України простягається 2714,5 кілометра внутрішніх водних шляхів, що належать до категорії судноплавних, але, на жаль, зараз вони в більшості є непридатними для використання. Також обмежене функціонування розвинутої мережі паромного сполучення, морських контейнерних ліній, що з'єднують Україну з країнами-партнерами в Чорноморському регіоні. Не менш вагомою є і національна мережа автомобільних доріг, що становила 169 652 кілометра. А ось залізнична мережа України є однією з найбільших у Європі та досягає близько 20 951,8 кілометра, слід згадати і про мережу прямих та транзитних авіаційних сполучень, що підтверджується наведеними даними у положеннях Національної транспортної стратегії України на період до 2030 року [3].

Сучасна транспортна сфера не відповідає вимогам ефективної реалізації інтеграційного напрямку національної транспортної мережі в Транс'європейську, потребуючи вдосконалення правового регулювання, координації державної політики транспортної сфери. Правове регулювання транспортної сфери забезпечується через механізми правового регулювання, впливаючи на суб'єктів зазначеної сфери нормами права для забезпечення конкурентоспроможності ринку транспортних послуг як внутрішніх, так і міжнародного значення, що створює необхідність проведення дослідження правового регулювання та механізмів його реалізації у міжнародній приватній сфері.

**Стан опрацювання** досліджуваної проблематики щодо розвитку міжнародної транспортної сфери вказує на її актуальність та важливість як в теоретичному розумінні, так і в практичному застосуванні, здійснюється вченими та практиками, серед яких Богомолова Н. І., Ківалов С. В., Мілошевич А. В., Муравйов В. І., Остапенко О. І., Писаренко В. П., Полякова О., Развадовський В. І., Січкара Д. та інші.

**Метою статті** є дослідження механізмів правового регулювання розвитку міжнародної транспортної сфери в сучасних умовах, правовий аналіз міжнародних документів та національного законодавства України у міжнародній транспортній сфері, виокремлення проблемних питань розвитку та організаційно-правових механізмів їх вирішення.

**Виклад основного матеріалу.** До військового вторгнення та його наслідків Україна відіграла велике значення транзитного транспортного шляху, що поєднує країни Європи та Азії, через територію України проходять міжнародні транспортні коридори Пан'європейські, Організації співробітництва залізниць, Транс'європейської транспортної мережі тощо, екслюатація яких стала практично неможливою в сучасних умовах, що негативно вплинуло на стабільність та рівень функціонування інфраструктури України та економіки загалом.

Однак, навіть, без урахування об'єктивних причини, неналежний рівень розвитку транспортної сфери має такі передумови як недостатнє технічне обслуговування транспортної інфраструктури, що супроводжується поганим фінансуванням та технічною відсталістю транспортних технологій, отже, породжує не виконання економічних функцій внутрішнього та зовнішнього ринків суб'єктами транспортної сфери. Таким чином, інфраструктура високого технологічного рівня, інтенсивний розвиток, скоординованість різних видів транспорту одночасно з належними механізмами правового регулювання та ефективними системами державного управління зможуть забезпечити міжнародну функціональність національної транспортної сфери, що створить умови для збільшення експорту і сприятиме розвитку торгівлі на зовнішніх ринках.

Національна транспортна стратегія України на період до 2030 року, схваленою розпорядженням Кабінету Міністрів України від 30 травня 2018 року № 430-р [3], є підґрунтям забезпечення організаційно-правового механізму врегулювання та розвитку транспортної сфери, зокрема, наближенням до міжнародної транспортної мережі функціональної транспортної сфери України.

Зазначена Стратегія є одним із правових шляхів євроінтеграційного процесу в транспортній сфері щодо підвищення рівня послуг та покращення якості інфраструктури, вдосконалення системи державного управління, запровадження дієвих механізмів взаємодії суб'єктів у зазначеній сфері до європейських стандартів через формування пріоритетності транспортної політики та ефективних механізмів правового регулювання, що спрямовані, по-перше, на задоволення як потреб споживачів, так і підвищення конкурентоспроможності суб'єктів надання послуг транспортної сфери, по-друге, на створення рівних умов для надання транспортних послуг між державними органами та приватними суб'єктами господарювання у транспортній сфері.

Таким чином, Національна транспортна стратегія України на період до 2030 року спрямована на економічний розвиток держави в цілому шляхом ефективного використання інфраструктурних ресурсів транспортної сфери та, безперечно, є впровадженням у національне законодавство положень Угоди про асоціацію між Україною, з однієї сторони, та Європейським Союзом, Європейським співтовариством з атомної енергії і їхніми державами-членами, з іншої сторони, ратифікованої Законом України від 16 вересня 2014 року № 1678-VII [6], та Угоди між Україною, з однієї сторони, та Європейським Союзом і його державами-членами, з іншої сторони, про спільний авіаційний простір, ратифікованої Законом України від 17 лютого 2022 року № 2067-IX [5].

Здійснення контролю за реалізацією Національної транспортної стратегії України на період до 2030 року та її впровадженням покладено в межах повноважень як на Кабінет Міністрів України, Міністерство інфраструктури та інші державні органи, так і на об'єднання приватних суб'єктів господарювання, міжнародні організації у транспортній сфері, докладаючи зусиль по наданню допомоги та впровадження потенціалу держав для досягнення цілей в сфері міжнародних перевезень різними видами транспорту, що на сьогодні є необхідним при координації транспортної політики, формуючи умови виходу України на міжнародний ринок транспортних послуг. Однак, низький рівень розвитку транспортно-логістичних технологій та об'єктів мультимодальних перевезень знижує конкурентоспроможність та обмежує вихід на міжнародний транспортний ринок суб'єктів української транспортної сфери.

За даними, наведеними у Національній транспортній стратегії України на період до 2030 року, мультимодальні та інтермодальні перевезення займають в Україні не більше 0,5 відсотка транспортного ринку, за цим показником Україна відстає від держав – членів Європейського Союзу та інших розвинутих держав світу у 20–30 разів [3], отже, спостерігається низький рівень конкурентоспроможності, неспроможність надати якісні міжнародні експортні послуги, як наслідок, зменшення транзитних перевезень через Україну.

Наприклад, Міністерство інфраструктури України, яке є державним регулятором впровадження господарської діяльності на ринку міжнародних автомобільних перевезень, зосереджено на питаннях перевізників в процесі здійснення міжнародних автомобільних перевезень, в тому числі відсутності ефективного механізму ліцензування автомобільних перевізників, який є формальною процедурою, не забезпечуючи справжнього рівня можливостей виконання функцій перевізника, що потребує запровадження належного підходу до ліцензування авто-

мобільних перевізників з урахуванням вимог щодо ділової репутації, фінансової спроможності, професійної компетентності персоналу. Окрім цього, постає питання отримання багатостороннього дозволу ЄКМТ, що сприяє використанню більш екологічних і безпечних автомобілей, видається перевізнику, і дозволяє йому вільно працювати і їздити серед країн-учасниць Європейської Конференції Міністрів Транспорту, тому є нагальним забезпечення процедури доступу до ринку автомобільних перевезень відповідно до законодавства Європейського Союзу.

Так, українських суб'єктів господарювання, що провадять господарську діяльність на ринку міжнародних автомобільних перевезень, перебуває у межах від 10400 до 11309, за якими як за ліцензіатами закріплено не більше 70228 транспортних засобів різних типів у якості засобів провадження господарської діяльності. За експертними оцінками, з урахуванням технічних і екологічних вимог до транспортних засобів, що перетинають кордони (дозвіл ЄКМТ), українські автоперевізники мають близько 40000 автомобілів, тоді як у Польщі – 300 тисяч машин, а ЄС – близько 900 тисяч [2], що дійсно вказує на невідповідність українських транспортних засобів технічним та екологічним міжнародним вимогам.

В Україні була спроба, в рамках опрацювання проекту Закону про внесення змін до деяких законодавчих актів України у сфері автомобільного транспорту з метою приведення їх у відповідність з актами Європейського Союзу № 4683 від 17.05.2016 року [4], нововведень у транспортній сфері щодо технічної перевірки автомобілів та введення технічних стандартів для транспортних засобів, передбаченою Угодою про прийняття єдиних технічних приписів для колісних транспортних засобів, предметів обладнання та частин, які можуть бути встановлені та/або використані на колісних транспортних засобах від 20.03.1958 року [7], а також тривалості керування транспортним засобом, для водіїв як національних, так і міжнародних перевезень, відповідно до Європейської угоди щодо роботи екіпажів транспортних засобів, які виконують міжнародні автомобільні перевезення від 27.02.2004 року [1] та інших регламентів Європейського Союзу.

Все ж такі автомобільний та залізничний транспорт в сучасних умовах мають найбільший попит щодо обсягів перевезень, а оскільки кожен вид транспорту використовується відповідним сектором економіки, то це може негативно вплинути на транспортну сферу та перспективи

розвитку інших видів транспорту у міжнародних мультимодальних та інтермодальних перевезеннях.

Отже, проблемними питаннями розвитку міжнародної транспортної сфери в Україні є відсутність системного підходу до координації розвитку та контролю діяльності всіх видів транспорту; ефективної системи комунікацій між органами управління транспортом, транспортними підприємствами і користувачами транспортних послуг, що знижує рівень розвитку інтермодальних, мультимодальних перевезень, транспортної логістики; недостатній рівень конкуренції на ринку надання транспортних послуг та невідповідність європейським вимогам доступу до ринку транспортних послуг; недосконала система належного рівня відповідальності тощо.

**Висновки.** Зважаючи на зазначене, для підвищення конкурентоспроможності та розвитку транспортної сфери України та її виходу на міжнародний ринок транспортних послуг необхідно використання міжнародного досвіду розвитку транспортної сфери щодо підвищення якості та надійності надання транспортно-логістичних послуг з урахуванням зовнішньоекономічних зв'язків України та комплексної координації роботи всіх видів транспорту; забезпечення розвитку транспортної інфраструктури відповідно до стандартів Європейського Союзу, зокрема удосконалення функціонування пунктів пропуску через державний кордон; підвищення відповідальності та прозорості в транспортній сфері; забезпечення комплексного вирішення питань розвитку мультимодальних перевезень для забезпечення взаємодії та єдиної технологічної сумісності різних видів транспорту; зменшення формальностей під час міжнародних перевезень; прийняття нормативно-правових актів щодо лібералізації транспортного ринку відповідно до законодавства Європейського Союзу та участь України у масштабних міжнародних транспортних проектах. Таким чином, для належного використання транспортного масиву України, в тому числі і як транзитної держави, буде забезпечено ефективну організацію роботи транспортного обслуговування задля поєднання потенціалу та можливостей різних видів транспорту, застосовуючи конкурентні засади. Це призведе до позитивно корисного результату як для перевізників з розширенням можливостей, споживачів транспортних послуг щодо поліпшення якості та безпеки перевезень, так і для держави в цілому, створюючи умови для економічного зростання України збільшенням обсягів міжнародних перевезень.

#### ЛІТЕРАТУРА

1. Європейська угода щодо роботи екіпажів транспортних засобів, які виконують міжнародні автомобільні перевезення : ООН; Угода, вимоги від 27.02.2004 року. URL: [https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/994\\_016#doc\\_info](https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/994_016#doc_info) (дата звернення: 06.12.2023).
2. Зелена книга. Міжнародні вантажні автомобільні перевезення. 2020 р. URL: [https://cdn.regulation.gov.ua/dd/ea/a1/34/regulation.gov.ua\\_GREEN%20PAPER%20'On%20International%20Freight%20Road%20Transport'.pdf](https://cdn.regulation.gov.ua/dd/ea/a1/34/regulation.gov.ua_GREEN%20PAPER%20'On%20International%20Freight%20Road%20Transport'.pdf) (дата звернення: 06.12.2023).
3. Національна транспортна стратегія України на період до 2030 року, схвалена розпорядженням Кабінету Міністрів України від 30.05.2018 року. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/430-2018-%D1%80#Text> (дата звернення: 06.12.2023).
4. Проект Закону про внесення змін до деяких законодавчих актів України у сфері автомобільного транспорту з метою приведення їх у відповідність з актами Європейського Союзу № 4683 від 17.05.2016 року. URL: [https://w1.c1.rada.gov.ua/pls/zweb2/webproc4\\_1?pf3511=59136](https://w1.c1.rada.gov.ua/pls/zweb2/webproc4_1?pf3511=59136) (дата звернення: 06.12.2023).
5. Угода між Україною, з однієї сторони, та Європейським Союзом і його державами-членами, з іншої сторони, про спільний авіаційний простір : ратифікована Законом України від 17 лютого 2022 року № 2067-IX. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/984> (дата звернення: 06.12.2023).
6. Угода про асоціацію між Україною, з однієї сторони, та Європейським Союзом, Європейським співтовариством з атомної енергії і їхніми державами-членами, з іншої сторони : ратифікована Законом України від 16 вересня 2014 року № 1678-VII. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/984> (дата звернення: 06.12.2023).
7. Угода про прийняття єдиних технічних приписів для колісних транспортних засобів, предметів обладнання та частин, які можуть бути встановлені та/або використані на колісних транспортних засобах : ООН; Угода, Міжнародний документ від 20.03.1958 року. URL: [https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995\\_343#doc\\_info](https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_343#doc_info) (дата звернення: 06.12.2023).