

ПРАВОВЕ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ТОРГОВЕЛЬНО-ТРАНСПОРТНОЇ ДІЯЛЬНОСТІ: СТАН, ВИКЛИКИ ТА ПЕРСПЕКТИВИ¹

LEGAL FRAMEWORK FOR TRADE AND TRANSPORT ACTIVITIES: TRENDS, CHALLENGES AND PROSPECTS

Деркач Е.М., д.ю.н.,
професор кафедри конституційного, міжнародного і кримінального права
Донецький національний університет імені Василя Стуса

У статті проаналізовано стан та перспективи правового забезпечення господарської торговельно-транспортної діяльності, визначено вектори розвитку відповідного законодавства в сучасних умовах глобальних викликів. Підкреслюється, що перехід до нового геоекономічного порядку призводить до значних змін у правилах, нормах та інститутах міжнародного торговельного та транспортного права.

Зазначено, геополітичні війни та торговельні конфлікти, наслідки пандемії COVID-19 підтвердили взаємопов'язаність країн у світовій економіці та важливість управління ланцюгами поставок для досягнення геостратегічних цілей. Підкреслено, що торговельна та транспортна діяльність є самостійними, але взаємопов'язаними видами господарської діяльності.

Стверджується, що на формування та розвиток торговельного та транспортного законодавства України впливають євроінтеграційні процеси, що обумовлює подальше наближення законодавства України до права ЄС. Транспортні послуги є важливою умовою для реалізації чотирьох свобод руху у європейському праві – товарів, послуг, осіб та капіталу (фінансів) і водночас є різновидом послуг.

Зроблено висновок, що торговельно-транспортна діяльність зазнає багатовимірний вплив міжнародного економічного права (як галузі міжнародного публічного права), міжнародного приватного, національного права (господарського, транспортного, митного права тощо) чи стає об'єктом регулювання на автономному рівні (зокрема, *lex mercatoria* та її складової *lex maritima*). Обґрунтовано доцільність застосування збалансованого підходу до визначення правових засад здійснення торговельно-транспортної діяльності з урахуванням глобального контексту задля забезпечення стійкості ланцюгів постачання. Окреслено перспективи розвитку законодавства України щодо господарсько-торговельної діяльності, залізничного транспорту, правового статусу річкових портів, торговельного мореплавства та судноплавства на внутрішніх водних шляхах відповідно до законодавства ЄС.

Ключові слова: господарська діяльність, суб'єкти господарювання, законодавство ЄС, перевезення вантажів, господарсько-торговельна діяльність, поставка, транспортне законодавство, транспорт, торговельне мореплавство, транспортне право.

The article analyzes the challenges and perspectives of legal framework for economic trade and transport activities, as well as identifies the directions for improving the relevant legislation according to current global trends. It is emphasized that the transition to a new geoeconomic order leads to significant changes in the rules and institutions of international trade and transport law.

It is noted that geopolitical wars and trade conflicts, the consequences of the COVID-19 pandemic have confirmed the interconnectedness of countries in the global economy, as well as the importance of managing supply chains to achieve geostrategic goals. It is emphasized that trade and transport activities are distinct, but interconnected types of economic activity.

It is argued that development of Ukrainian trade and transport legislation is influenced by European integration processes, that determines the further approximation of Ukrainian legislation to EU acquis. Transport activity as a type of services provides for four freedoms of movement in the EU, in particular goods, services, people and capital (finance).

It is concluded that trade and transport activities are subject to multidimensional influence of International Economic Law (as a branch of International Public Law), International Private, National Law (Economic, Transport, Customs Law, etc.) or may be adjusted at the autonomous level (in particular, *lex mercatoria* and *lex maritima*). The feasibility to apply a balanced approach to provide legal framework for trade and transport activities, taking into account the global context, ensuring the sustainability of supply chains, is substantiated. The prospects for developing Ukrainian legislation on economic and trade activities, railway transport, river ports, merchant shipping and inland waterways navigation in accordance with EU legislation, are outlined.

Key words: economic activity, business entities, EU legislation, cargo transportation, commercial trade activity, supply, transport legislation, transport, merchant shipping; transport law.

Перехід до нового геоекономічного порядку, який характеризується зростаючою «сек'юритизацією економічної політики та економізацією стратегічної політики», призводить до значних змін у правилах, нормах та інститутах міжнародного торговельного та транспортного права [1]. Геополітичні війни та торговельні конфлікти, наслідки пандемії COVID-19 підтвердили взаємопов'язаність країн у світовій економіці та важливість управління ланцюгами поставок для досягнення геостратегічних цілей. Зокрема, блокада морських портів України у 2022 році призвела до виникнення загрози світовій продовольчій безпеці, що спонукало до пошуку можливих шляхів експорту сільськогосподарської продукції України (спочатку Чорноморська зернова ініціатива, згодом ініціатива ЄС «Шляхи солідарності»), що підтверджує стратегічне значення

транспортно-логістичної системи для забезпечення економічної безпеки, стійкості ланцюга поставок та світової продовольчої безпеки. На Україну, як надійного трансконтинентального партнера із транзиту для сусідніх країн, провідного світового експортера зернових культур та олії, покладено особливу відповідальність за сполучення з країнами Центральної та Східної Європи.

Згідно з Національною економічною стратегією на період до 2030 р., затвердженою Постановою Кабінету Міністрів України від 3 березня 2021 року № 179, одним із напрямів стратегічного курсу економічної політики до 2030 р. передбачено міжнародну економічну політику і торгівлю. Торговельна та транспортна діяльність є самостійними, але взаємопов'язаними видами господарської діяльності, оскільки вантажний транспорт є матеріальною

¹ Дослідження виконано в межах проєкту Еразмус+ напірму Жан Моне «Свобода руху товарів, послуг та осіб: досвід ЄС для України» Jean Monnet Module 101127358-FREEGOOD-ERASMUS-JMO-2023-HEI-TCH-RSCH. Фінансується Європейським Союзом. Висловлені погляди та думки належать лише авторам і не обов'язково відображають погляди Європейського Союзу чи Європейського виконавчого агентства з освіти та культури (EACEA). Ні Європейський Союз, ні EACEA не можуть нести за них відповідальність.

основною товарообміну (торгівлі). Зазначене обумовлює доцільність переосмислення питань правового регулювання торговельно-транспортної діяльності в сучасних умовах господарювання.

Мета дослідження полягає у висвітленні тенденцій розвитку правового регулювання торговельно-транспортної діяльності у сучасних умовах господарювання та напрямів удосконалення відповідного законодавства України.

Важливою особливістю та наслідком глобалізації стало формування універсального підходу до здійснення підприємницької діяльності, не пов'язаною з належністю до певної держави. Торговельно-транспортна діяльність зазнає багатомірного впливу міжнародного економічного права (як галузі міжнародного публічного права), міжнародного приватного, національного права (господарського, транспортного, митного права тощо) чи стає об'єктом регулювання на автономному рівні (зокрема, *lex mercatoria* та її складової *lex maritima*), тобто здійснюється поєднання різних інструментів та підходів до регулювання: міжнародних конвенцій (як приклад «жорсткого» права) та «м'якого» права (уніфіковані звичаї, проформи договорів, рекомендації щодо складання документів міжнародних організацій тощо). На міжнародному рівні здійснення торгівлі регулюється Конвенцією ООН про договори міжнародної купівлі-продажу товарів від 11.04.1980 (Відень); Резолюцією Генеральної Асамблеї ООН А/51/628 від 16.12.1996 «Типовий закон про електронну торгівлю, прийнятий Комісією Організації Об'єднаних Націй з права міжнародної торгівлі (ЮНСІТРАЛ), і Керівництво з прийняття» та іншими актами.

Стійкою тенденцією розвитку міжнародного торгового права є підвищення ролі та значення норм м'якого права (*soft law*). М'яко-правовий метод регламентації міжнародної торгівлі, який базується на консенсусі та балансі інтересів учасників міжнародних торговельних відносин, наділений гнучкістю та динамізмом, відображає такі риси глобалізації права, як його транснаціоналізація, професіоналізація, а також деформалізація та децентралізація, що супроводжується «роздержавленням правових режимів», зростаючою мультиплікативністю суб'єктів правотворчості та плюралізмом джерел у правовій регламентації суспільних відносин, що стрімко змінюються [2].

О. Гончаренко розглядає *lex mercatoria* як глобалізовану систему норм саморегулювання (звичаїв торгівлі), яка кодифікована на рівні відомих міжнародних урядових та неурядових організацій, науково-дослідних інститутів і водночас має ознаку автономності [3]. Транснаціональне торгове право є альтернативною нормативною системою матеріального права відносно норм, що створює держава, водночас, може бути доповненням до норм матеріального права в разі врегулювання конфлікту, а також застосовуватися як основне джерело права за домовленістю сторін. До актів *Lex mercatoria* відносять Принципи міжнародних комерційних договорів УНІДРУА (кодифікований звичай договірної права), Принципи Європейського договірної права (Draft Common Frame of Reference, DCFR), акти Міжнародної торгової палати (International Chamber of Commerce, ICC), Звід принципів, правил і вимог *Lex mercatoria CENTRAL* тощо [4]. Особливе місце в регулюванні та уніфікації міжнародних торговельних та транспортних відносин належить Міжнародним правилам тлумачення комерційних термінів «Інкотермс», розроблені Міжнародною торговою палатою (у новій редакції з 01.01.2020 р.) і застосовуються при укладенні зовнішньоекономічних договорів поставки, містять згруповані умови поставки, момент переходу ризику загибелі об'єкту договору, розподіл зобов'язань сторін щодо транспортування, страхування товару. При цьому у науковій літературі справедливо підкреслюється важливість дотримання балансу публічних та приватних інтересів як розумне

обмеження під час використання принципу «автономії волі» з урахуванням соціальних принципів, моралі, публічного порядку (*ordre public*), які можуть бути підставою для обмеження використання принципу автономії волі [5]. Принцип «автономії волі» (*lex voluntatis*) має пріоритетне значення у обранні права, що застосовується до регулювання торговельних відносин, ускладнених іноземним елементом. Відповідно до Закону України «Про міжнародне приватне право» у разі відсутності згоди сторін про вибір права застосоване право до регулювання договірних відносин визначається згідно з законодавством – принцип застосування права, яке має найбільш тісний зв'язок з правомочинном (ст.ст. 32, 44 Закону): право країни продавця за договором купівлі-продажу; виконавця – за договорами про надання послуг; право країни перевізника чи експедитора – з договором перевезення чи транспортного експедирування відповідно.

На міжнародному рівні для забезпечення належного вирішення регуляторних викликів 21-го століття, пов'язаних з цифровою трансформацією, впровадженням нового «зеленого» законодавства, розширюється арсенал правових інструментів регулювання світової торгівлі: багатостороння торговельна система спирається не лише на «великі» торговельні угоди про вільну торгівлю (*Free Trade Agreements, FTA*), але й на торговельні міні-угоди, що охоплюють певні конкретні елементи торговельної політики (пов'язані з технічними бар'єрами в торгівлі, угодами щодо сталої торгівлі, торгівлі промисловою продукцією, конкретними сільськогосподарськими товарами, угоди про взаємне визнання (*Mutual Recognition Agreements, MRA*)). Міні-угоди є пріоритетом для підприємств, залучених до глобальних ланцюгів поставок, і займають важливе місце в порядку денному торговельної політики [6].

На національному рівні скасування Господарського кодексу України відповідно до Закону України «Про особливості регулювання діяльності юридичних осіб окремих організаційно-правових форм у перехідний період та об'єднань юридичних осіб» від 09.01.2025 № 4196-IX, стало значним викликом у правовому забезпеченні господарсько-торговельної діяльності (у розд. VI кодексу передбачалися особливості правового регулювання в окремих галузях господарювання, зокрема господарсько-торговельної діяльності та перевезення вантажів). З втратою чинності Господарським кодексом України 28 серпня 2025 року законодавчий масив нормативно-правових актів України у сфері торгівлі (у Цивільному кодексі України закріплено положення щодо окремих видів договірних зобов'язань у сфері торгівлі: договір купівлі-продажу, поставки, контрактації сільськогосподарської продукції, постачання енергетичними та іншими ресурсами через приєднану мережу тощо (підрозділ 1 розділу III книги V)) потребує концептуального узгодження, створення правового підґрунтя організації та здійснення господарсько-торговельної діяльності, враховуючи відсутність спеціального закону про торгівлю та численні нормативно-правові акти, які регламентують порядок провадження торговельної діяльності та правила торговельного обслуговування.

У доповіді Енріко Летта² «Набагато більше, ніж ринок» зазначено, що єдиний ринок ЄС та транспортна мережа не можуть розглядатися ізольовано [7]. Зменшуючи географічні та логістичні бар'єри, транспорт безпосередньо сприяє економічній інтеграції та конкурентоспроможності ЄС. Однак справжній єдиний ринок у сфері транспорту ще не повністю сформовано, що вимагає від ЄС створення інтегрованої Транс'європейської транспортної мережі (TEN-T), а також усунення бар'єрів між видами транспорту та національними системами, зокрема шляхом усунення існуючих регуляторних та технічних бар'єрів [7, с. 84]. Єдиний євро-

² Президент Інституту Жака Делора та колишній прем'єр-міністр Італії

пейський залізничний простір ще не повністю сформовано. Відкриття ринку залізничних перевезень гальмувалося фрагментацією ринків та інфраструктури, збереженням правових та фактичних монополій, а також значними технічними бар'єрами [7, с. 84]. Єдиний ринок автомобільного транспорту ще не повністю досягнутий, оскільки окремі сфери автомобільних вантажних перевезень досі не відкриті для повноцінної конкуренції з боку операторів різних держав-членів [7, с. 85]. Управління повітряним рухом в ЄС фрагментоване національними повітряними просторами, якими управляють монополісти, найчастіше державні, постачальники аеронавігаційних послуг (ANSP). Запропоноване Європейською Комісією реформування Єдиного європейського неба (SES2+) є вирішальним першим кроком [7, с. 86]. Морський транспорт є ключовим вектором торгівлі (забезпечує приблизно 75% зовнішньої торгівлі ЄС за обсягом і майже за 30% вантажообігу між державами-членами ЄС). Втім, проблемним залишається питання митних процедур, що застосовуються до товарів між країнами ЄС, негармонізованої звітності під час кожного заходу в порт, хоча Регламент (ЄС) 2019/1239 спрямовано на формування середовища єдиного європейського морського вікна (EMSW), спрощення зобов'язань щодо звітності, інтеграцію морського транспорту в ширший логістичний ланцюг [7].

Організація та здійснення міжнародних перевезень – це багаторівнева сфера, в якій необхідно регулювати сукупність суспільних відносин, що виникають у зв'язку з: організацією імпорту та експорту; оформленням документації (включаючи сертифікати підтвердження якості товарів); встановленням транспортних умов міжнародного договору купівлі-продажу, взаємодією з транспортними посередниками (транспортно-експедиторська діяльність); митним оформленням товарів; митним контролем; розвитком міжнародних транспортних коридорів тощо [5].

Торгівля опосередковується сукупністю господарських договорів, що включає договори щодо реалізації товару для здійснення господарської діяльності (договір купівлі-продажу, поставки тощо); договори про організацію торгівлі, посередницькі договори та ін. В. Резнікова та І. Кравець, крім “класичних” посередницьких договорів, що укладаються у сфері торгівлі (доручення, комісії та агентський договір), виокремлюють непоіменовані торговельні договори, що мають посередницьку природу (дистрибуторський, дилерський) [8]. Транспортні договори забезпечують переміщення товарів, розвиток торгівлі, та є самостійним видом господарсько-договірних зобов'язань. Втім, враховуючи складні господарські зв'язки у сфері торгівлі, що можуть опосередковуватися сукупністю договорів, спрямованих на виконання зобов'язань суб'єктів господарювання, або транспортні зобов'язання можуть включатися до умов поставки.

У науковій літературі справедливо підкреслюється важливість поєднання законодавчого регулювання та саморегулювання у становленні сучасного правового режиму господарсько-торговельних договорів. При цьому договірні формуляри як певна сукупність типових (стандартних) умов договорів, “проформи” як певна конфігурація об'єднаних, заздалегідь підготовлених договірних умов, розрахованих на майбутнє регулювання прав та обов'язків сторін певного господарського, зокрема комерційного договору; набувають все більшого значення [9, с. 90]. При здійсненні торговельно-транспортної діяльності застосовуються модельні контракти, проформи договорів та транспортні документи, розроблені міжнародними організаціями та спрямовані на спрощення торгівлі, уніфікацію торговельно-транспортної діяльності, захист інтересів її учасників (Міжнародною федерацією асоціацій експедиторів (FIATA); Європейською економічною комісією Організації Об'єднаних Націй (UNECE); Балтійською та міжнародною морською радою (BIMCO); Асоціацією з торгівлі зерном та кормами (GAFTA); Федерацією асоці-

ацій з торгівлі оліями, насінням та жирами (FOSFA) тощо. Зокрема, Балтійською та міжнародною морською радою (BIMCO) розроблено проформи договору про організацію морських перевезень вантажів GENCOA, договору буксирування Towcon/Towhire.

На формування та розвиток торговельного та транспортного законодавства України впливають євроінтеграційні процеси. Угода про асоціацію між Україною, з однієї сторони, та Європейським Союзом, Європейським співтовариством з атомної енергії і їхніми державами-членами, з іншої сторони (далі – Угода про асоціацію) залишається і після відкриття переговорного процесу базовим документом, що регулює відносини між Україною та ЄС та дороговказом у наближенні вітчизняного законодавства до стандартів ЄС. З моменту створення поглибленої та всеохоплюючої зони вільної торгівлі (далі – ПВЗВТ) з 1 січня 2016 року відповідно до Угоди про асоціацію, ЄС є найбільшим торговельним партнером України (охоплює понад 50% торгівлі її товарами у 2024 році), а Україна є 16-м найбільшим торговельним партнером ЄС. Основними товарами експорту України до ЄС за вартістю є зернові (18,1% від загального обсягу експорту), тваринні або рослинні жири та олії (12,5%), олійне насіння (10%), залізо та сталь (7,8%), а також руди, шлаки та зола (7,8%) [10].

Зобов'язання України у сфері торгівлі та транспорту передбачено розділом IV «Торгівля і питання, пов'язані з торгівлею» та розділом V «Економічне та галузеве співробітництво» Угоди про асоціацію. Відповідно до ст. 417 Угоди про асоціацію Україна поступово наближає своє законодавство до *acquis* ЄС відповідно до додатка XXXIX до Угоди, при цьому уникаючи створення бар'єрів у торгівлі. Угода про асоціацію спрямована на стимулювання торгівлі товарами та послугами між ЄС та Україною шляхом поступового зниження тарифів та приведення нормативно-правових актів України із законодавством ЄС у пов'язаних із торгівлею секторах, зокрема конкуренція; технічні бар'єри в торгівлі; санітарні та фітосанітарні заходи; спрощення митних процедур та торгівлі; державні закупівлі; тимчасові заходи на підтримку українського експорту до ЄС. З 4 червня 2022 року було запроваджено тимчасову лібералізацію торгівлі з Україною зі скасуванням імпортного мита, квот та заходів торговельного захисту для українських експортерів до 5 червня 2025 року (так званий «торговельний безвіз») відповідно до Регламентів Європейського Парламенту та Ради № 2022/870 від 30 травня 2022 року; 2023/1077 від 31 травня 2023 року та 2024/1392 від 14 травня 2024 року про автономні торговельні заходи (*Autonomous Trade Measures, ATM*). 30 червня 2025 року відповідно до статті 29 Угоди про асоціацію між Україною та ЄС було досягнуто згоду щодо перегляду ПВЗВТ з новими умовами щодо лібералізації торгівлі [11].

У сфері транспорту 29 червня 2022 р. було підписано Угоду про лібералізацію вантажних перевезень між Україною та ЄС як основний елемент ініціативи ЄС “Шляхи солідарності” для підтримки експортної логістики (переважно зернових) України (так званий «транспортний безвіз») відповідно до ст. 136 Угоди про асоціацію. Угода, що передбачає можливість українських перевізників виконувати перевезення до країн ЄС без дозволів, щорічно продовжувалася і діятиме до завершення 2025 року. Завдяки Угоді експорт товарів до ЄС зріс на 42%, а імпорт автомобільним транспортом до України на 37% [12].

В рамках виконання Україною зобов'язань відповідно до Угоди про асоціацію та Угоди СОТ про спрощення процедур торгівлі продовжується впровадження програми Авторизованих економічних операторів (АЕО)³;

³ Авторизований економічний оператор – підприємство-резидент, що виконує будь-яку роль в міжнародному ланцюзі постачання товарів (виробник, експортер, імпортер, митний представник, перевізник, експедитор, утримувач складу) та отримало авторизацію (ст. 12 Митного кодексу України).

налагодження обміну митною інформацією для контролю за транзитними переміщеннями, зокрема з країнами-членами ЄС, на основі нової транзитної системи (*New Computerized Transit System, NCTS*) відповідно до Конвенції про процедуру спільного транзиту, до якої приєдналася Україна Законом від 30 серпня 2022 року №2555-IX. Станом на 31 грудня 2024 року в Україні 77 підприємств отримали авторизацію АЕО, з яких у 2024 році – 56 підприємств. Станом на 31.12.2024 204 підприємства отримали 1017 авторизацій на застосування спрощень (у тому числі транзитних) [11, с. 65–66].

З набуттям Україною статусу країни-кандидата на вступ до Європейського Союзу 23 червня 2022 р., відкриттям переговорного процесу щодо вступу України до ЄС у 2024 році активізувався процес адаптації українського законодавства до *acquis* ЄС: розроблено законопроекти «Про внесення змін до деяких законів України щодо удосконалення державного ринкового нагляду та системи технічного регулювання відповідно до вимог Європейського Союзу» (реєстр. № 12426 від 20.01.2025) (зокрема, Регламенту Європейського Парламенту і Ради (ЄС) № 2019/1020); «Про внесення змін до деяких законів України щодо гармонізації сфери акредитації органів з оцінки відповідності та системи технічного регулювання з вимогами Європейського Союзу» (реєстр. № 12221 від 18.11.2024) відповідно до Регламенту Європейського Парламенту і Ради № 765/2008/ЄС та Рішення Європейського Парламенту і Ради № 768/2008/ЄС; Закон України від 22.08.2024 № 3926-IX «Про внесення змін до Митного кодексу України щодо імплементації деяких положень Митного кодексу Європейського Союзу», що передбачає застосування знижених ставок ввізного мита за умови наявності авторизації на застосування процедури кінцевого використання товарів та її дотриманні [с. 64]; оновлено Національну транспортну стратегію України на період до 2030 року з урахуванням євроінтеграційного курсу України відповідно до постанови Кабінету Міністрів України від 27.12.2024 № 1550. У сфері автомобільного транспорту 20 червня 2025 року підписано Угоду між Україною та Європейським Союзом про внесення змін до Угоди між Україною та Європейським Союзом про вантажні перевезення автомобільним транспортом, спрямованої на продовження лібералізації вантажних перевезень до кінця 2025 року; 27 березня 2025 року Верховною Радою України прийнято Закон України «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо врегулювання ринку послуг автомобільного транспорту в Україні з метою приведення їх у відповідність з актом

Європейського Союзу» (не набув чинності на час проведення дослідження), який спрямовано на адаптацію національного законодавства до європейських умов допуску до ринку перевезень ліцензованих перевізників на основі критеріїв доброчесності, фінансової спроможності та професійної компетентності.

Подальший розвиток і поглиблення відносин між Україною та ЄС пов'язаний з набуттям Україною статусу держави-кандидата у члени ЄС, подальшим наближенням законодавства України до права ЄС. Транспортні послуги є важливою умовою для реалізації чотирьох свобод руху у європейському праві – товарів, послуг, осіб та капіталу (фінансів) і водночас є різноманітним послуг. Для забезпечення стійкості ланцюгів постачання потрібний збалансований підхід до визначення правових засад здійснення торговельно-транспортної діяльності та врахування глобального контексту.

Інтеграція до єдиного ринку ЄС охоплює як зовнішні, так і внутрішні виміри, які формують вектори розвитку відповідного законодавства. До основних напрямів розвитку законодавства України щодо торговельно-транспортної діяльності слід віднести: 1) приведення законодавства щодо торговельного мореплавства та судноплавства на внутрішніх водних шляхах у відповідність до законодавства ЄС, зокрема Регламенту (ЄС) № 725/2004 Європейського Парламенту та Ради від 31 березня 2004 року щодо розвитку системи забезпечення безпеки судноплавства; 2017/352 Європейського Парламенту та Ради від 15 лютого 2017 року щодо встановлення рамок для надання портів послуг та спільних правил фінансової прозорості портів; 2) прийняття нового закону про залізничний транспорт, який має стати основою для поступової лібералізації ринку, відкриття доступу для здійснення перевезень вантажів ліцензованими перевізниками, створення незалежного регуляторного органу відповідно до законодавства ЄС; 3) регламентації правового статусу річкових портів шляхом прийняття окремого закону про річкові порти, враховуючи їх значення у забезпеченні ланцюгів постачання (альтернативним маршрутом експорту української продукції до країн ЄС (через країни ЄС до третіх країн) в умовах блокування морських портів України); 4) прийняття окремого закону про внутрішню торгівлю з метою правової регламентації господарсько-торгівельної діяльності. Досліджувані проблеми не є вичерпними, тому запропоновані варіанти їх вирішення залишаються відкритими для наукової дискусії та можуть бути основою для подальших наукових досліджень відповідних питань.

ЛІТЕРАТУРА

1. Anthea Roberts, Henrique Choer Moraes, Victor Ferguson. Toward a Geoeconomic Order in International Trade and Investment. *Journal of International Economic Law*. Volume 22. Issue 4. December 2019. P. 655–676. URL: <https://doi.org/10.1093/jiel/jgz036>
2. Гулевська Г. Ю. Акти приватноправової уніфікації як прояв soft law у регулюванні міжнародних торговельних відносин: Матеріали Міжнародної науково-практичної інтернет-конференції «Міжнародні відносини: історія, теорія та практика» (28 лютого 2019 року). Суми, 2019. С. 150–152.
3. Гончаренко О. Щодо співставного аналізу саморегулювання господарської діяльності. *Часопис Київського університету права*, 2016. № 4. С. 161–165.
4. Гончаренко О. Транснаціональне торгове право як форма нормативного саморегулювання. *Зовнішня торгівля: економіка, фінанси, право*. 2020. № 1. С. С. 32–42.
5. Matvieiev P., Klepikova O., Kornuta L., Abbaszade M., Kuznetsov S. Public and private economic and legal interests in the field of international transport in the latest edition of Incoterms. *Amazonia Investiga*. 2021. № 10 (46). P. 217–224. URL: <https://doi.org/10.34069/AI/2021.46.10.22>
6. Cernat L. The Art of the Mini-Deals: the Invisible Part of EU Trade Policy. *European Centre for International Political Economy*. October 2023. URL: <https://ecipe.org/publications/mini-deals-invisible-part-of-eu-trade-policy>
7. Letta E. Much more than a Market: Speed, Security, Solidarity. Empowering the Single Market to deliver a sustainable future and prosperity for all EU Citizens. Enrico Letta's Report presented to the European Council on 18 April 2024. URL: <https://institutdelors.eu/en/publications/much-more-than-a-market/>
8. Резнікова В., Кравець І. Посередницькі договори як регулятор торговельних відносин. *Право України*. 2022. № 5. С. 66–80.
9. Мілаш В. С. Комерційний договір у господарському праві: теоретичні проблеми становлення та розвитку: автореф. дис. ... д-ра юрид. наук: 12.00.04. Харків, 2008. 40 с.

10. Trade and Economic Security (Ukraine). *Official website of the European Union*. URL: https://policy.trade.ec.europa.eu/eu-trade-relationships-country-and-region/countries-and-regions/ukraine_en

11. Україна та ЄС домовилися щодо нових умов торгівлі замість «торговельного безвізу». *Європейська правда*. 2025. 30 червня. <https://www.eurointegration.com.ua/news/2025/06/30/7214901/>

12. Україна та ЄС продовжили дію «транспортного безвізу» до кінця 2025 року. *Веб-сайт Міністерства розвитку громад та територій України*. 2025. 10 квітня. URL: <https://mindev.gov.ua/news/ukraina-ta-ies-prodovzhyly-diiu-transportnoho-bezvizu-do-kintsia-2025-roku>

13. Звіт про виконання Угоди про асоціацію між Україною та Європейським Союзом за 2024 рік. URL: <https://eu-ua.kmu.gov.ua/agreement/reports>

Дата першого надходження рукопису до видання: 20.08.2025
Дата прийнятого до друку рукопису після рецензування: 23.09.2025
Дата публікації: 26.09.2025