

**НОРМАТИВНО-ПРАВОВЕ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ УМОВ
ФУНКЦІОНУВАННЯ ТРАНСПОРТНИХ СИСТЕМ
ТА НАПРЯМИ ЙОГО ВДОСКОНАЛЕННЯ**

О.В. Чорна¹, Н.М. Фалович², О.С. Шевчук³, П.В. Попович⁴, М.В. Буряк⁵

¹к. е. н., старший викладач кафедри транспорту і логістики,
Західноукраїнський національний університет, Тернопіль, Україна,
ORCID ID: 0000-0002-4204-1551

²к. е. н., доцент, доцент кафедри транспорту і логістики,
Західноукраїнський національний університет, Тернопіль, Україна,
ORCID ID: 0000-0003-1651-3022

³к. т. н., доцент, доцент кафедри транспорту і логістики,
Західноукраїнський національний університет, Тернопіль, Україна,
ORCID ID: 0000-0001-8283-4620

⁴д. т. н., професор, завідувач кафедри транспорту і логістики,
Західноукраїнський національний університет, Тернопіль, Україна,
ORCID ID: 0000-0001-5516-852X

⁵к. т. н., доцент, доцент кафедри транспорту і логістики,
Західноукраїнський національний університет, Тернопіль, Україна,
ORCID ID: 0000-0001-5332-1498

Анотація

Вступ. Нормативно-правове забезпечення є важливим фактором розвитку транспортних систем. В умовах динамічних змін воно має відігравати не тільки регулюючу, а й стимулюючу роль за рахунок швидкої адаптації правових норм до викликів, які постають перед транспортною системою. **Мета.** Стаття пропонує напрями вдосконалення нормативно-правового забезпечення функціонування транспортних систем відповідно до зміни середовища їх існування. **Результати.** У роботі акцентовано на необхідності постійного вдосконалення нормативно-правового забезпечення функціонування транспортних систем відповідно до обставин, що змінюються. Охарактеризовано систему правового забезпечення функціонування транспорту, встановлено її ієрархічний характер. Визначено та згруповано стратегічні завдання державного управління в галузі транспорту. Встановлено, що в сьогоденних умовах важливим інструментом удосконалення правових норм регулювання транспортного сектору є міжнародні акти, які формують вимоги щодо відповідності глобальним цілям розвитку, посилення ступеня інтегрованості транспортної мережі і її високої логістичної ефективності, а також забезпечення інноваційного розвитку галузі на засадах декарбонізації та сталості. Проаналізовано реалізацію окреслених завдань у чинних нормативно-правових актах, а також визначено перспективні напрями їх удосконалення. У межах окреслених перспектив сформовано підхід до запровадження дворівневої системи обговорення законодавчих ініціатив, які охоплюють близьку й віддалену перспективу. У випадку близької перспективи запропоновано обговорювати нормативне врегулювання викликів, які вже сто-

ють перед транспортною галуззю, з використанням успішного досвіду передових країн. У випадку обговорення норм віддаленої перспективи запропоновано долучатися до обговорення концептуальних положень та інновацій на етапах їх розроблення з метою впливу на цей процес, а також підготовки до їх упровадження у правове поле в майбутньому. **Висновки.** Сьогодні нормативно-правове забезпечення функціонування транспортних систем в Україні перебуває у стані трансформації, причому здебільшого під впливом міжнародних норм. У цьому контексті важливо, щоб упровадження та адаптація змін до чинного законодавства відбувалися оперативнo або з випередженням ситуації, що дасть змогу підвищити рівень розвитку транспортної галузі.

Ключові слова: нормативно-правове забезпечення, нормативно-правове поле, правові акти, транспортна система, транспортна галузь.

REGULATORY AND LEGAL PROVISION OF TRANSPORT SYSTEMS FUNCTIONING CONDITIONS AND DIRECTIONS OF ITS IMPROVEMENT

O.V. Chorna¹, N.M. Falovych², O.S. Shevchuk³, P.V. Popovich⁴, M.V. Buryak⁵

¹Ph.D of Economic Sciences, Senior Lecturer at the Department of Transport and Logistics,
Western Ukrainian National University, Ternopil, Ukraine,
ORCID ID: 0000-0002-4204-1551

²Ph.D of Economic Sciences, Associate Professor,
Associate Professor at the Department of Transport and Logistics,
Western Ukrainian National University, Ternopil, Ukraine,
ORCID ID: 0000-0003-1651-3022

³Ph.D of Technical Sciences, Associate Professor,
Associate Professor at the Department of Transport and Logistics,
Western Ukrainian National University, Ternopil, Ukraine,
ORCID ID: 0000-0001-8283-4620

⁴Dr. of Technical Sciences, Professor, Head of the Department of Transport and Logistics,
Western Ukrainian National University, Ternopil, Ukraine,
ORCID ID: 0000-0001-5516-852X

⁵Ph.D of Technical Sciences, Associate Professor,
Associate Professor at the Department of Transport and Logistics,
Western Ukrainian National University, Ternopil, Ukraine,
ORCID ID: 0000-0001-5332-1498

Summary

Introduction. Regulatory support is an important factor in the development of transport systems. In the conditions of dynamic changes, it should play not only a regulatory but also a stimulating role due to the rapid adaptation of legal norms to the challenges facing the transport system. **Purpose.** The article offers directions for improving the regulatory and legal support for the functioning of transport systems in accordance with changes in their environment. **Results.** The paper emphasizes the need for continuous improvement of regulatory and legal support for the functioning of transport systems in accordance with changing circumstances. The system of legal support of transport functioning is characterized, its hierarchical character is defined. The strategic tasks of public administration in the field of transport are defined and grouped. It is established that in today's conditions an important tool for improving the

*legal regulations of the transport sector are international acts that form requirements for compliance with global development goals, strengthening the integration of the transport network and its high logistics efficiency, and ensuring innovative development on the basis of decarbonisation and sustainability. The realization of the outlined tasks in the current normative-legal acts is analyzed, and also perspective directions of their improvement are determined. Within the outlined perspectives, an approach to the introduction of a two-tier system of discussion of legislative initiatives, covering the short and long term, has been formed. In the near future, it is proposed to discuss the regulatory settlement of challenges already facing the transport industry using the successful experience of advanced countries. In the case of discussing the norms of the long term, it is proposed to join the discussion of conceptual provisions and innovations at the stages of their development in order to influence this process, as well as preparation for their implementation in the legal field in the future. **Conclusions.** Today, regulatory and legal support for the functioning of transport systems in Ukraine is in a state of transformation, mainly under the influence of international norms. In this context, it is important that the implementation and adaptation of changes in existing legislation is rapid or ahead of schedule, which will increase the level of development of the transport sector.*

Key words: *normative-legal provision, normative-legal field, legal acts, transport system, transport branch.*

Вступ. У високодинамічному світі в різних сферах життєдіяльності постійно виникають нові виклики, пов'язані із загальносвітовими та локальними процесами. Сьогодні серед ключових викликів, які визначають розвиток транспортної системи, особливе місце посідають питання зниження навантаження на навколишнє природне середовище й простір, швидка адаптація технологічних новинок у сферу транспортного будування та транспортної інфраструктури, людиноцентричність транспорту й інфраструктури, посилення інклюзивності, інтеграція логістичних систем у реальному, технологічному й інформаційному просторі тощо. Наведені виклики вимагають відповідного оперативного реагування з боку всіх учасників транспортного процесу. Проте ключовим елементом у цьому випадку є нормативно-правове поле як середовище врегулювання відносин між суб'єктами транспортних систем.

Нормативно-правове забезпечення функціонування транспортних систем виконує важливу функцію в контексті розбудови держави, забезпечення її конкурентоспроможності та досягнення високого рівня добробуту громадян. Сьогодні в умовах динамічної трансформації світових економічних і технологічних процесів, всеосяжної глобалізації та стрімкого розвитку науково-технічної сфери законодавче поле не може залишатися сталим і незмінним. У таких умовах догматичність законодавчих норм повинна завжди переглядатися й коригуватися не тільки як засіб реагування на зміну ситуації, а й як інструмент випередження розвитку транспорту. Згідно із цим нормативні акти повинні не створювати додаткові обмеження для вдосконалення транспортної системи, а, навпаки, стимулювати її розвиток відповідно до успішних передових практик.

Аналіз останніх досліджень і публікацій та постановка проблеми. Актуальність проблем удосконалення нормативного поля в будь-якій сфері тісно пов'язана з динамікою зміни середовища, щодо якого застосовується нормативно-регулюючий вплив. Нормативно-правове середовище має досить інертний характер, що постає з встановлених процедур, регламентних умов і заполітизованості цієї сфери. Водночас правові питання функціонування транспорту та його вдосконалення є предметом дослідження багатьох науковців. У цьому контексті варто згадати праці Е. Деркач, О. Клепікової, А. Присяжнюка, О. Соколової та інших фахівців, які досить детально розглянули ключові аспекти правового забезпечення умов функціонування транспортних систем із позиції його вдосконалення, визначення перспектив подальшого розвитку та відповідної адаптації правового поля до визначених умов [1–4].

Однак поставлені перед транспортною системою виклики вимагають постійного перегляду й удосконалення правових норм функціонування транспорту. Більше того, в умовах динамічних змін середовища важливо, щоб правове поле швидко адаптувалося до нових умов і давало змогу врегульовувати питання, які виникають у сфері транспорту через технологічні зміни чи інші обставини.

Формулювання цілей статті. Метою дослідження є визначення ключових напрямів удосконалення нормативно-правового забезпечення функціонування транспортних систем відповідно до зміни середовища їх існування. Для вирішення цієї мети в роботі досліджено наявну систему правового регулювання галузі, визначено її стратегічні завдання та структуру, встановлено сфери, у яких окремі питання функціонування транспорту залишаються нерегульованими, а також обґрунтовано напрями їх урегулювання й удосконалення.

Виклад основного матеріалу. Система правового забезпечення функціонування транспорту являє собою складну багаторівневу структуру, яка охоплює та регулює діяльність у багатьох сферах життєдіяльності суспільства. За ступенем поширення та впливу всі нормативні акти поділяються на акти загального і спеціального характеру. При цьому перші врегульовують різні аспекти функціонування транспорту, які постають із загальних умов правового забезпечення, визначених конституційними, цивільно-правовими, господарськими, адміністративними та іншими галузями прав. Натомість дія других спрямовується на врегулювання відносин, які виникають і здійснюються в середовищі транспортної системи. Як загальні, так і спеціальні нормативно-правові акти мають ієрархічну структуру та утворюють три основні рівні: загальнодержавний, галузевий, міжнародний.

До загальнодержавного рівня відносять такі нормативно-праві акти загального характеру: Господарський кодекс України, Цивільний кодекс України, закони України «Про ліцензування видів господарської діяльності» від 2 березня 2015 р., «Про захист економічної конкуренції» від 11 січня 2001 р., «Про електронні документи та електронний документообіг» від 22 травня 2003 р., «Про державно-приватне партнерство» від 1 липня 2010 р., «Про технічні регламенти та оцінки відповідності» від 15 січня 2015 р. тощо. До спеціальних нормативних актів цього ж рівня відносять закони України «Про транспорт» від 10 листопада 1994 р., «Про транзит вантажів» від 20 жовтня 1999 р., «Про транспортно-експедиторську діяльність» від 1 липня 2004 р., «Про перевезення небезпечних вантажів» від 6 квітня 2000 р. тощо.

Галузевий рівень нормативно-правового забезпечення утворює сукупність нормативних актів, пов'язаних із відповідним видом транспорту, а саме: Повітряний кодекс України, Кодекс торговельного мореплавства України, закони України «Про залізничний транспорт» від 4 липня 1996 р., «Про автомобільний транспорт» від 5 квітня 2001 р., «Про морські порти України» від 17 травня 2012 р., «Про дорожній рух» від 30 червня 1993 р., «Про особливості утворення публічного акціонерного товариства залізничного транспорту загального користування» від 23 лютого 2012 р., «Про внутрішній водний транспорт» від 3 грудня 2020 р. До цього рівня відносять також транспортні статuti, правила перевезення вантажів і пасажирів, збірники штрафів, затверджені умови експлуатації транспортних засобів та об'єктів транспортної інфраструктури тощо.

Міжнародний рівень нормативно-правового забезпечення функціонування транспортної галузі становлять основоположні міжнародні конвенції (наприклад, «Про уніфікацію деяких правил міжнародних повітряних перевезень» (1999 р.), «Про договір міжнародного автомобільного перевезення вантажів» (1956 р.), «Про морське перевезення вантажів (Гамбурзькі правила)» (1978 р.), «Про міжнародні залізничні перевезення (КОТІФ)» (1980 р.) та інші), а також міжнародні дво- й багатосторонні угоди між Україною та іншими країнами чи їх групами.

Транспортна система охоплює всю територію України та функціонує на всіх рівнях адміністративно-територіального устрою. Ключові положення, які визначають умови функціонування транспортної системи на кожному рівні, визначено в Законі України «Про транспорт». При цьому органи державного управління забезпечують виконання стратегічних завдань щодо адміністрування транспортного сектору, які є загальними для всієї країни (див. рис. 1). На регіональному й місцевому рівнях виконуються завдання щодо забезпечення ефективної експлуатації об'єктів транспортної інфраструктури, підвищення рівня якості обслуговування в межах своїх територій [5].

3-поміж стратегічних завдань державного управління у сфері транспорту, які врегульовуються завдяки нормативно-правовому полю, – стимулювання, захист, регулювання та забезпечення екологічності транспорту. Кожне із цих завдань включає складну систему правових норм, які утворюють цілісний комплекс правових актів, що інтегрують усі галузі права та всі сфери функціонування транспортних систем. При цьому, як зазначає А. Присяжнюк, ефективність правового регулювання означає досягнення оптимального цілеспрямованого впливу норми права на суспільні відносини, що дає можливість одержувати передбачувані й бажані для суб'єкта прийняття рішення результати [3].

Важливим фактором, який сьогодні спрямовує трансформування нормативно-правового регулювання умов роботи транспорту, є відповідні вимоги, закладені на міжнародному рівні. Після ратифікації Україною Угоди про асоціацію з Європейським Союзом наша держава прийняла на себе зобов'язання щодо трансформації системи державного управління в багатьох галузях, зокрема транспортному господарстві [6]. Відповідно до цього було започатковано процеси лібералізації відносин між сторонами угоди, співпраці у сфері транспорту, а також реструктуризацію й оновлення транспортних систем, покрокову гармонізацію українського транспортного законодавства відповідно до європейських стандартів.



Рис. 1. Стратегічні завдання державного управління в галузі транспорту
Джерело: сформовано авторами на основі [5]

Таким чином, напрями вдосконалення українського правового поля у транспортній галузі сьогодні значною мірою визначаються європейською транспортною політикою. Вона заснована на ефективному міждержавному співробітництві та положеннях таких вагомих документів, як «Біла книга», «Зелена книга», великий перелік планів і програм, а також відповідних директив Європейського Союзу. Особливе значення в цьому питанні має «Біла книга» Європейського Союзу, яка зазнає безперервного коригування відповідно до завдань і викликів, що виникають. Цей документ є базовим концептуально-стратегічним актом транспортної політики Європейського Союзу, який дає орієнтири на просування до нових стандартів і рівня розвитку [1].

Наразі ключовими стратегічними завданнями, які стоять перед європейською транспортною системою та потребують відповідного відображення в українському правовому полі, є такі:

- посилення міжнародної інтегрованості та стійкості транспортних систем в умовах створення єдиного транспортного простору та спільного ринку транспортних послуг;
- реалізація логістичного підходу у транспортній діяльності, що потребує врегулювання в законодавстві умов функціонування інтер-, мультимодальних і термінальних систем перевезення вантажів, технології перевезення «від дверей до дверей», сучасних телекомунікаційних систем супроводу вантажоперевезень [7];

– досягнення Цілей сталого розвитку Організації Об'єднаних Націй (далі – ООН), що у сфері транспорту передбачають створення сталої інфраструктури, стимулювання інновацій, боротьбу зі зміною клімату та його наслідками, глобальне партнерство з метою сталого розвитку тощо (транспорт має стати екологічно відповідальним, інклюзивним, ефективним та економічно стійким) [8];

– досягнення низьких викидів та посилення інноваційних транспортних послуг і технологій, які сприяють декарбонізації транспортної діяльності;

– забезпечення ефективних, безпечних і конкурентоспроможних транспортних систем, що зменшують викиди діоксиду вуглецю, тощо.

Серед інших викликів, які стоять як перед європейською, так і перед українською системою правового регулювання транспорту, виділимо потребу в реагуванні на транспортні інновації та їх відповідне відображення у правових актах, урегулювання відносин у сфері управління транспортним господарством у контексті децентралізації, раціональної організації простору в умовах розвитку транспорту. Відповідно до цього транспортна система повинна бути клієнтоорієнтованою, інтегрованою, інтернаціональною, інтермодальною, інтелектуальною, інноваційною та екологоорієнтованою [9, с. 32, 209].

Відповідно до наведених вимог і тенденцій в Україні сьогодні відбуваються процеси вдосконалення нормативно-правового забезпечення транспорту. Ці процеси відбуваються на засадах сталого розвитку та інтегрованого підходу, що забезпечує збалансування інтересів держави, приватного інвестора й суспільства, потреб охорони навколишнього природного середовища, а також враховує соціальні, економічні, екологічні та інноваційні складники державної транспортної політики [1].

Значна частина наведених вимог викладена в Національній транспортній стратегії України на період до 2030 р. Стратегія створює умови для формування інтегрованого підходу до правового поля, яке має враховувати інтереси всіх учасників транспортної системи (держави, інвестора, суспільства та споживачів транспортних послуг) у контексті реалізації Цілей сталого розвитку ООН із відповідним відображенням в економічному, політичному, екологічному й інноваційному середовищі. Сьогодні ця стратегія є одним з основних програмних документів, який визначає напрям розвитку транспортної галузі до 2030 р. та забезпечує створення інтегрованого до світової транспортної мережі, безпечно функціонуючого та ефективного транспортного комплексу України, задоволення потреб населення в перевезеннях, покращення умов ведення бізнесу для забезпечення конкурентоспроможності та ефективності національної економіки [10]. При цьому особлива увага приділяється напрямам, які відповідають сучасним викликам: конкурентоспроможності та ефективності, інноваційності та інтеграції у глобальні інвестиційні процеси, безпечності, екологічності та енергоефективності, безперешкодній мобільності та міжрегіональній інтеграції.

Для повноцінної реалізації наведених у стратегії положень розроблено План заходів з реалізації Національної транспортної стратегії України на період до 2030 р., у межах якого визначено конкретні етапи та терміни виконання заходів, що необхідні для забезпечення ефективної діяльності та комплексного розвитку галузі загалом. Особливий акцент зроблено на виконанні «євроінтеграційних» зобов'язань нашої країни, які передбачають упровадження європейського

«зеленого курсу», забезпечення оновлення громадського транспорту за рахунок інноваційних та екологічних зразків, покращення якості транспортної інфраструктури, мобільності, доступності й інклюзивності [11].

Також особливий акцент у програмних документах робиться на формуванні безбар'єрного простору, що відповідає вимогам комфортності, людиноцентричності та інклюзивності. Головна увага при цьому зосереджується на фізичній безбар'єрності, яка насамперед актуальна для маломобільних груп населення та потребує відповідних удосконалень як у технологічному плані, так і у правовому полі.

З огляду на виключну цінність життя і здоров'я людей та високі технологічні можливості сучасного транспорту окремим напрямом удосконалення нормативно-правового регулювання є підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні. У цьому контексті прийнято Програму зниження в Україні рівня аварійності та ступеня тяжкості наслідків дорожньо-транспортних пригод. Зазначені ініціативи передбачають поступове впровадження у правове поле дій і заходів, що спрямовані на зниження рівня смертності від дорожньо-транспортних пригод на 30 %, зменшення наслідків від дорожнього травматизму, удосконалення системи управління безпекою дорожнього руху, створення безпечних умов для всіх учасників руху транспорту.

Окремим напрямом удосконалення нормативно-правового забезпечення умов функціонування транспортної системи відповідно до реформи децентралізації є забезпечення права територіальних громад на розвиток місцевих систем життєдіяльності. У цьому контексті в межах Закону України «Про дорожній рух» здійснено розподіл відповідальності й повноважень щодо створення та експлуатації транспортної системи між державними та місцевими органами влади, які поширюються також на заходи з охорони й безпечного використання природного навколишнього середовища.

У контексті перерозподілу повноважень між різними рівнями влади внесено зміни до Закону України «Про автомобільний транспорт». Ці зміни стосуються організації пасажирських перевезень на маршрутах, які не виходять за межі територіальної громади. У таких межах забезпечення організації пасажирських перевезень покладене на місцеві органи влади. Це дає можливість краще враховувати місцеві особливості транспортної системи та потреби населення, а також відповідає викликам децентралізації.

Ефективним інструментом правового врегулювання відносин у сфері розбудови й експлуатації транспорту на місцевому рівні є Закон України «Про міський електричний транспорт», у межах якого визначено правові, організаційні та соціально-економічні засади функціонування міського електричного транспорту загального користування. Згідно із цим законом погоджено функції транспортної системи та органів місцевого самоврядування щодо забезпечення й координації роботи електротранспорту, облаштування та раціонального використання маршрутної мережі, забезпечення тарифного регулювання, безпеки, належних дорожніх умов тощо.

Таким чином, значна частина питань, задекларованих у програмних документах, які охоплюють також міжнародні норми й Цілі сталого розвитку ООН,

розкриті та значною мірою реалізовані в чинних нормативно-правових актах України. Зокрема, досить повно реалізовані Ціль № 9 та Ціль № 11 Цілей сталого розвитку ООН, дія яких спрямована на розвиток національного транспорту й мобільності в містах і спільнотах. У межах завдання 2 Цілі № 11 здійснено забезпечення розвитку поселень і територій виключно на засадах комплексного планування та управління за участю громадськості, а в межах завдань Цілі № 9 забезпечено розширення використання електротранспорту та відповідної мережі інфраструктури.

Незважаючи на загальне охоплення більшості актуальних питань і викликів завдяки їх відповідному відображенню в нормативно-правовій системі, частина актуальних завдань поки що перебуває на етапі розроблення або потребує детального опрацювання задля включення в чинне нормативно-правове поле. Серед проєктів, які містять значний потенціал для вдосконалення правових актів у сфері транспорту, – проєкти «Міський громадський транспорт в Україні II» та законопроєкт № 3023, спрямований на врегулювання питань мікромобільності. Перший проєкт є масштабним концептуальним документом, у якому враховано більшість сучасних викликів, що стоять перед транспортною системою та органами влади. Його основні цілі включають розвиток електротранспорту, підвищення його оснащення, розвиток інфраструктури, урахування вимог маломобільних груп населення, створення ефективної системи міського пасажирського транспорту, зменшення антропогенного навантаження на навколишнє природне середовище, поліпшення просторового планування та стану екології, повноцінне виконання соціальної функції системами транспорту, а також стимулювання розвитку сучасних типів рухомого складу українського виробництва. У межах законопроєкту № 3023 розроблено ключові умови використання засобів мікромобільності (електросамокатів, скутерів, гіробордів тощо). Більшість питань у цьому контексті пов'язані з безпекою дорожнього руху, інфраструктурою та благоустроєм міст, місцем цих засобів у міській транспортній системі.

Таким чином, нормативно-правове забезпечення умов функціонування транспортних систем в Україні сьогодні перебуває на етапі трансформації. Частина викликів, більшість із яких врахована в європейському транспортному законодавстві, уже врахована у вітчизняних нормативних актах і програмних документах. Інша ж частина перебуває на етапі розроблення, обговорення або прийняття законопроєкту. У будь-якому разі зміна чинних норм законодавства в досліджуваній сфері спрямовується на інтеграцію Цілей сталого розвитку ООН у систему регулювання транспортних систем. Це дасть змогу пришвидшити їх перехід на вищий рівень розвитку та ефективно реагувати на наявні суспільні виклики. Що ж стосується змін, які не враховані на цьому етапі, то вони повинні бути реалізовані у вигляді нормативних актів у найбільш оперативні строки та з урахуванням наявного світового досвіду й перспектив подальшого розвитку галузі.

Правовий аспект упровадження зазначених норм у законодавчі норми сьогодні також потребує активного обговорення, оскільки від форми регламентації правових відносин у сфері транспорту залежать також умови їх дотримання та реалізації. У цьому аспекті О. Клепікова акцентує на необхідності кодифікування транспортного законодавства з метою кращої узгодженості норм, а також досягнення

їх повної відповідності наявним викликам. Дослідниця зазначає, що кодифікованими актами спеціальної дії можуть стати (шляхом поглинання норм 530 відповідних транспортних статутів і законів) Кодекс законів України про автомобільний транспорт, Кодекс законів України про залізничний транспорт та Кодекс законів України про внутрішній водний транспорт.

Загалом вважаємо, що сучасний стан нормативно-правового забезпечення функціонування транспортних систем характеризується високою актуальністю з погляду на адаптацію до передових світових і європейських норм регулювання, а також на активний нормотворчий та науковий процес. Однак в умовах посилення темпів інноваційного розвитку вважаємо за доцільне підвищити оперативну здатність законотворчої системи до реагування на нові виклики або посилення значення вже існуючих. Із цією метою пропонуємо запровадити дворівневу систему законодавчого обговорення, що охоплює близьку й віддалену перспективу.

Обговорення законодавчих змін близької перспективи повинне стосуватися розгляду умов використання наявних транспортних новинок або задекларованих міжнародними організаціями цілей і цінностей. Воно має ґрунтуватися на аналізі наявних моделей їх нормативного регулювання в інших країнах з урахуванням національних чи локальних особливостей. Що ж стосується обговорення законодавчих змін віддаленої перспективи, то воно повинне стосуватися концептуальних програмних положень чи технічних новинок, які перебувають на стадії розроблення або проектування. У цьому випадку наша країна повинна брати активну участь в окреслених процесах і виступати ініціатором обговорення нормативних актів, які могли би врегулювати майбутні процеси у сфері функціонування транспортних систем.

Висновки. Отже, транспортна система України функціонує в умовах усталеного нормативно-правового поля, яке містить норми загального та спеціального права державного, галузевого й міжнародного рівнів. В умовах високого динамізму світових процесів важливо, щоб правове забезпечення було об'єктивним фактором адаптації інновацій і сучасних цінностей до практичної діяльності транспортної сфери. Сьогодні ключовим фактором удосконалення нормативно-правового забезпечення у транспортній галузі є міжнародні норми, зокрема Угода про асоціацію із Європейським Союзом. Відповідно до неї у процесі узгодження норм вітчизняного законодавства з нормами європейського права відбувається лібералізація українського законодавства, посилення інтегрованості транспортної мережі у світову систему, реалізація логістичного підходу у транспортній галузі, а також досягнення Цілей сталого розвитку ООН, що включає декарбонізацію транспорту, безпечність і комфортність його функціонування. Більшість зазначених норм сьогодні враховані у програмних документах, а також у відповідних законодавчих актах України. Ці зміни стосуються переважно забезпечення ефективності та інноваційності транспортної системи, забезпечення безперешкодної мобільності й екологічності, децентралізації окремих процесів щодо регулювання діяльності транспорту, раціональної організації простору та розвитку електро-транспорту. Не до кінця вирішеними питаннями, які поки що перебувають на етапі розроблення, є врегулювання транспортних аспектів мікромобільності, розвиток міського транспорту, а також низка інших.

У контексті отриманих висновків вважаємо за доцільне запропонувати дві стадії обговорення законодавчих змін задля їх швидкого впровадження в нормативне поле. При цьому заходи близької перспективи повинні стосуватися наявних технологій і концепцій, які впроваджені в передових країнах світу та потребують уточнення й адаптації до умов України. Що ж до заходів далекої перспективи, то вони є інструментом випередження розвитку транспортної системи й стосуються концептуальних змін та інновацій. У цьому випадку обговорення законодавчих ініціатив дасть змогу впливати на їх упровадження та швидко адаптувати правову систему, як тільки технічні чи концептуальні новинки будуть упроваджені на транспорті.

ЛІТЕРАТУРА

1. Укравтодор: Державне агентство автомобільних доріг України. URL: <http://www.ukravtodor.gov.ua/>
2. Державна служба статистики України. URL: <http://www.ukrstat.gov.ua>
3. Міністерство інфраструктури України. URL: <http://www.mintrans.gov.ua>
4. Тернопільська обласна державна адміністрація. URL: <http://sed.te.gov.ua/main/ua/304.htm>
5. Попович П. Аналітичні технології в забезпеченні економічної ефективності логістичних систем. *Вісник Харківського національного технічного університету сільського господарства імені Петра Василенка*. 2016. Вип. 169. С. 223–225.
6. Попович П., Шевчук О., Мурований І. Підвищення ефективності технологій перевезень організаційними шляхами надання транспортних послуг. *Вісник Харківського національного технічного університету сільського господарства імені Петра Василенка*. 2017. Вип. 184. С. 124–130.
7. Прокудін Г., Омаров Д., Прокудін О. Підвищення продуктивності та якості автобусних пасажирських перевезень в місцях-конгломераціях. *Вісник Національного транспортного університету*. 2016. № 1. С. 378–387.
8. Фалович В., Фалович Н., Семенюк С. Засади розвитку координування як емерджентної якості ланцюга поставок інвестиційних товарів. *Галицький економічний вісник*. 2021. Т. 69. № 2. С. 146–152.
9. Фалович В. Використання засобів логістичної інфраструктури в ланцюгу поставок. *Економіка та суспільство*. 2017. Вип. 10. С. 389–395. URL: http://economyandsociety.in.ua/journal/10_ukr/68.pdf
10. Фалович В. Структурування ланцюга поставок у контексті ідентифікації джерел формування емерджентних властивостей. *Вісник Національного університету «Львівська політехніка». Серія «Логістика»*. 2017. № 862. С. 213–232.
11. Попович П., Шевчук О. Організація діяльності автомобільного транспорту як функції безпеки дорожнього руху. *Безпека дорожнього руху: правові та організаційні аспекти* : матеріали XII Міжнародної науково-практичної конференції (в авторській редакції), м. Кривий Ріг, 17 листопада 2017 р. Кривий Ріг, 2017. С. 180–184.

REFERENCES

1. Ukravtodor: State Agency of Highways of Ukraine [Ukravtodor: Derzhavne ahentstvo avtomobilnykh dorih Ukrainy]. Retrieved from: <http://www.ukravtodor.gov.ua/> [in Ukrainian]
2. State Statistics Service of Ukraine [Derzhavna sluzhba statystyky Ukrainy]. Retrieved from: <http://www.ukrstat.gov.ua> [in Ukrainian]
3. Ministry of Infrastructure of Ukraine [Ministerstvo infrastruktury Ukrainy]. Retrieved from: <http://www.mintrans.gov.ua> [in Ukrainian]
4. Ternopil Regional State Administration [Ternopilska oblasna derzhavna administratsiia]. Retrieved from: <http://sed.te.gov.ua/main/ua/304.htm> [in Ukrainian]
5. Popovych, P. (2016). Analytical technologies in ensuring the economic efficiency of logistics systems [Analitichni tekhnolohii v zabezpechenni ekonomichnoi efektyvnosti lohistychnykh system]. *Visnyk Kharkivskoho natsionalnoho tekhnichnoho universytetu silskoho hospodarstva imeni Petra Vasylenka – Bulletin of Petro Vasylenko Kharkiv National Technical University of Agriculture*, 169, 223–225. [in Ukrainian]
6. Popovych, P., Shevchuk, O., Murovanyi, I. (2017). Increasing the efficiency of transportation technologies through organizational ways of providing transport services [Pidvyshchennia efektyvnosti tekhnolohii perevezen orhanizatsiinymy shliakhamy nadannia transportnykh posluh]. *Visnyk Kharkivskoho natsionalnoho tekhnichnoho universytetu silskoho hospodarstva imeni Petra Vasylenka – Bulletin of Petro Vasylenko Kharkiv National Technical University of Agriculture*, 184, 124–130. [in Ukrainian]
7. Prokudin, H., Omarov, D., Prokudin, O. (2016). Increasing the productivity and quality of bus passenger transportation in conglomeration areas [Pidvyshchennia produktyvnosti ta yakosti avtobusnykh pasazhyrskykh perevezen v mistsiakh-konhlomeratsiakh]. *Visnyk Natsionalnoho transportnoho universytetu – Bulletin of the National Transport University*, 1, 378–387. [in Ukrainian]
8. Falovych, V., Falovych, N., Semeniuk, S. (2021). Principles of development of coordination as an emergent quality of the supply chain of investment goods [Zasady rozvytku koordynuvannia yak emerdzhentnoi yakosti lantsiuha postavok investytsiinnykh tovariv]. *Halyskyi ekonomichnyi visnyk – Galician Economic Bulletin*, 69 (2), 146–152. [in Ukrainian]
9. Falovych, V. (2017a). Use of logistics infrastructure in the supply chain [Vykorystannia zasobiv lohistychnoi infrastruktury v lantsiuha postavok]. *Ekonomika ta suspilstvo – Economy and society*, 10, 389–395. Retrieved from: http://economyandsociety.in.ua/journal/10_ukr/68.pdf [in Ukrainian]
10. Falovych, V. (2017b). Structuring of the supply chain in the context of identification of the sources of formation of emergent properties [Strukturuvannia lantsiuha postavok u konteksti identyfikatsii dzherel formuvannia emerdzhentnykh vlastyvostei]. *Visnyk Natsionalnoho universytetu “Lvivska politehnika”. Seriiia “Lohistyka” – Bulletin of the*

Lviv Polytechnic National University. Series "Logistics", 862, 213–232. [in Ukrainian]

11. Popovych, P., Shevchuk, O. (2017). Organization of road transport activities as a function of road safety [Orhanizatsiia diialnosti avtomobilnoho transportu yak funktsii bezpeky dorozhnoho rukhu]. *Materialy XII Mizhnarodnoi naukovo-praktychnoi konferentsii (v avtorskii redaktsii) "Bezpeka dorozhnoho rukhu: pravovi ta orhanizatsiini aspekty" [Materials of the 12th International Scientific and Practical Conference (edited by the author) "Road Safety: Legal and Organizational Aspects"]* (Kryvyi Rih, November 17, 2017). Kryvyi Rih, pp. 180–184. [in Ukrainian]