

УДК:656(4+5)(1-83)

Стельмах Х.П., к.е.н., науковий співробітник
 Stelmakh K. Candidate of Economic Sciences, Researcher
<https://orcid.org/0000-0001-6094-8790>

НОРМАТИВНО-ПРАВОВЕ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ТА РОЗВИТОК ТРАНСПОРТНО-ЛОГІСТИЧНОЇ СИСТЕМИ УКРАЇНИ

ДУ «Інститут регіональних досліджень ім. М. І. Долишнього НАН України»

В статті розглянуто нормативно-правове забезпечення та розвиток транспортно-логістичної системи України, визначено складові, що її формують. Підписання Угоди про асоціацію між Україною та ЄС у 2014 р. зумовило необхідність реформування та прискорення євроінтеграційних процесів загалом. Їх прискорення вимагає більш повного врахування європейського законодавства в законодавстві України, в тому числі потребує внесення змін до вже до чинних законів та погоджених законопроектів з урахуванням директив та регламентів ЄС. Розвиток транспортно-логістичної системи та формування нормативно-правового забезпечення набуває важливого значення у рамках реалізації всеохоплюючої національної транспортної стратегії (НТС) України до 2030 р., що було відображено в Програмі ЄС «Підтримка впровадження транспортної стратегії України» та в Угоді про фінансування цієї Програми. Метою дослідження є виявлення перспектив розвитку та виокремлення окремих аспектів формування нормативно-правового забезпечення транспортно-логістичної системи, а також відповідні рекомендації щодо покращення її функціонування. В статті проаналізовано нормативно-правове забезпечення та розвиток транспортно-логістичної системи, виокремлено проблеми та запропоновано шляхи їх подолання. Головна ціль нормативно-правового забезпечення сьогодні полягає у внесенні змін, які посилюють вплив на діяльність організацій транспортного сектору через інтеграцію транспортного ринку України до ЄС. Щодо короткострокового періоду відсутнім є системний розвиток галузей, тоді як у довгостроковому періоді можна очікувати комплексну трансформацію інфраструктури транспорту.

Ключові слова: транспортно-логістична система, нормативно-правове забезпечення, інфраструктура, галузі транспорту, регіони, транспортна стратегія.

LEGAL FRAMEWORK AND DEVELOPMENT OF THE TRANSPORT-LOGISTICS SYSTEM OF UKRAINE

SI «The Institute of Regional Research Named after M.I. Dolishniy of the NAS of Ukraine»

The paper outlines the legal framework and development of the transport-logistics system of Ukraine and determines its components. Signing the EU-Ukraine Association Agreement in 2014 has brought about the need to reform and accelerate the European integration processes overall. Their acceleration requires stronger adaptation of Ukrainian legislation to the European one, including the need for making amendments to current Laws and approved draft laws considering the EU directives and regulations. The development of the transport-logistics system and elaboration of legislative framework gains utmost importance in conditions of implementation of the comprehensive 2030 National Transport Strategy of Ukraine (NTS), which is provided by the EU Program 'Support to the Implementation of the Transport Strategy of Ukraine' and in Funding Agreement by this Program. The research aims to detect the development perspectives and emphasize several aspects of the development of the transport-logistics system's legal framework as well as offer recommendations to improve its functioning. The paper analyzes the legal framework and development of the transport-logistics system, singles out the problems, and suggests ways to overcome them. Making amendments that strengthen the impact on the activity of the transport sector organizations through the integration of Ukrainian and EU transport markets is the major goal of the legal framework currently. Regarding the short-term period, the systemic development of sectors is lacking, while a complex transformation of the transport infrastructure can be expected in the long run.

Keywords: transport-logisticssystem, legal framework, infrastructure, transport sectors, regions, transport strategy.

Постановка проблеми у її загальному вигляді та її зв'язок з важливими науковими і практичними завданнями. Великий транзитний потенціал України обумовлює наявність розвиненої логістично-транспортної інфраструктури, зокрема 22 тис. км залізничних шляхів, з яких 45 % електрифіковано, щільної мережі автомобільних доріг загального користування протяжністю 170 тис. км, системи незамерзаючих морських торговельних портів Чорноморсько - Азовського басейну та портів в Українському Придунав'ї, великої кількості річок, придатних для судноплавства [1, с. 60].

Водночас, формування ефективної нормативно-правової бази позитивно впливає на розвиток транспортно-логістичної системи України. Існують проблеми впровадження тих чи інших рішень, що потребують законодавчого обґрунтування та своєчасності.

Транспортно-логістична система - це складна багаторівнева сукупність взаємопов'язаних елементів інфраструктурного значення та об'єктів транспортно-логістичного призначення для забезпечення оптимізації вантажопотоків, перевезення пасажирів та надання різного виду транспортних послуг.

В своєму складі міністерство інфраструктури представлено сукупністю галузей: автомобільного та міського транспорту, водного транспорту, авіатранспорту, залізничного транспорту, дорожнього господарства та поштового зв'язку. Законодавчо регулювання діяльності галузей інфраструктури представлено сукупністю законів та нормативно-правових актів.

Стратегія Європейського Союзу для Дунайського регіону реалізується з 2011 р. та охоплює 14 країн, з них країни Євросоюзу – Австрія, Болгарія, Німеччина (Баден-Вюртемберг, Баварія), Румунія, Словаччина, Словенія, Угорщина Чехія та країни, які не є членами ЄС - Боснія та Герцеговина, Молдова, Сербія, Україна, Хорватія, Чорногорія. Стратегія спрямована на забезпечення інфраструктурного, екологічного, соціально-економічного та інституційного розвитку регіону. В рамках цієї стратегії зокрема міністерство інфраструктури України бере участь у роботі пріоритетних проєктів щодо поліпшення ситуації у транспортній сфері та розвитку транспортних мереж. Відповідно, досконалість нормативно-правового забезпечення безпосередньо впливає на формування обсягів транзитних перевезень. Нормативно-правове забезпечення у сфері транспортних мереж та логістично-транспортної інфраструктури охоплює логістичну, інфраструктурну, транспортно-експедиторську, технічну та економічну складові. Особливе місце зараз у розвитку національних транспортних мереж та логістично-транспортної інфраструктури реформування відповідних галузей транспорту, тому напрямок нашого дослідження є актуальним сьогодні.

Аналіз останніх досліджень, у яких започатковано вирішення проблеми.

Питанню розвитку транспортно-логістичної системи присвячено безліч наукових праць. До прикладу, Н.Л. Панасенко, В.Б. Іваник [2] розробили алгоритм комплексного інтегрального оцінювання розвитку транспортної системи в Україні та здійснили вибір базових статистичних показників для дослідження сучасного стану транспортної системи України. Для визначення комплексної інтегральної оцінки були вибрані статистичні дані про роботу залізничного, автомобільного, трубопровідного, річкового та морського транспорту України за 2000-2012 роки, а також визначені вагові коефіцієнти та розраховано комплексну інтегральну оцінку.

Проте, нормативно-правове забезпечення автомобільного транспорту в Україні практично не передбачає надання державної підтримки розвитку цієї сфери. За висновками деяких вчених, Закон України «Про автомобільний транспорт» абсолютно не зорієнтований на становлення ринку послуг з пасажирських перевезень автомобільним транспортом [3, с. 80].

Цілями статті Метою дослідження є виявлення перспектив розвитку, певних ключових моментів формування нормативно-правового забезпечення транспортно-логістичної системи, а також відповідні рекомендації щодо покращення її функціонування. Для реалізації поставлених цілей у статті планується вирішити такі завдання, як дослідження стану нормативно-правового забезпечення України усіх галузей транспорту, розглянути деякі стратегії розвитку певних видів транспорту, виділити основні проблеми розвитку транспортно-логістичної системи та можливі шляхи їх подолання.

Виклад основного матеріалу дослідження з обґрунтуванням отриманих наукових результатів. Сучасні економічні виклики мають глобальний характер і потребують гнучкості у прийнятті певних соціально-економічних рішень з боку законотворення, особливо стосовно логістично-транспортної інфраструктури.

Підписання Угоди про асоціацію між Україною та ЄС у 2014 р. зумовило необхідність реформування та прискорення євроінтеграційних процесів загалом. Їх прискорення вимагає більш повного врахування європейського законодавства в законодавстві України, в тому числі потребує внесення змін до вже до чинних законів та погоджених законопроектів з урахуванням директив та регламентів ЄС. Розвиток нормативно-правового забезпечення транспортної інфраструктури набуває важливого значення у рамках реалізації всеохоплюючої національної транспортної стратегії (НТС) України до 2030 р., що було відображено в Програмі ЄС «Підтримка впровадження транспортної стратегії України» та в Угоді про фінансування цієї Програми.

На сьогодні, зокрема уряд схвалив оновлену Стратегію розвитку морських портів до 2038 року (23 грудня 2020 р. № 1634) прийняту Кабінетом Міністрів України від 11 липня 2013 р. № 548-р., що передбачає певні позитивні зміни пов'язані із прикордонними регіонами:

- оптимізація діяльності неприбуткових адміністрацій морських портів шляхом їх об'єднання за регіональним принципом;
- розроблення механізму участі органів місцевого самоврядування у процесах планування розвитку морських портів з можливістю входження до рад морських портів;
- впровадження стандартів корпоративного управління в портовій галузі;
- розвиток е-сервісів у морських портах;
- впровадження смарт-інфраструктури, екологічно безпечних технологій, спрямованих на зменшення шкідливих викидів від виробничих процесів у портах та отримання енергії з альтернативних джерел;
- впровадження інформаційної системи «Морське вікно» з подальшою її інтеграцією з інформаційними системами контролюючих органів;
- інтеграція українського сегмента з європейською системою «SafeSeaNet» тощо [4].

Найбільшими за обсягом вантажопереробки серед морських портів України на сьогодні є морські порти Південний, Миколаїв, Одеса та Чорноморськ, в яких обслуговуються близько 87 % вантажопотоку (переважно суб'єктами господарювання, заснованими на приватній формі власності) всіх морських портів України. Основною перевагою зазначених морських портів є наявність глибоководних підходів. Інші морські порти України на сьогодні можуть приймати судна з меншою осадкою, при цьому обслуговування вантажопотоків здебільшого забезпечують стивідорні компанії державної форми власності.

Нормативно-правове забезпечення автомобільного і міського транспорту представлено низкою законів та постанов, зокрема: Закон України «Про автомобільний транспорт» (ВВР, № 3492-IV від 23.02.2006), Закон України «Про дорожній рух» (ВВР, № 2953-XII від 28.01.93, 1993), Постанова Кабінету Міністрів України «Про

затвердження Правил надання послуг пасажирського автомобільного транспорту» (N 176, 18.02. 1997), Постанова Кабінету Міністрів України «Про затвердження Порядку проведення конкурсу з перевезення пасажирів на автобусному маршруті загального користування» (№ 1081 03.12. 2008), Наказ Міністерства транспорту України «Про затвердження Положення про робочий час і час відпочинку водіїв автотранспортних засобів» (N 340, 07.06.2010), Закон України «Про транзит вантажів» (ВВР, № 51, 1999) [5].

Законом України «Про транзит вантажів» свобода транзиту забезпечується шляхом відсутності необґрунтованих затримок і обмежень, у тому числі стосовно засобів транзиту, та звільнення від сплати будь-яких інших платежів, крім єдиного збору, що справляється у пунктах пропуску через державний кордон України» [6].

Відповідно, спільно з бізнесом і громадськістю мінінфраструктури розробило «Проект стратегії розвитку автомобільної промисловості в Україні» від 30 жовтня 2020 р., яка передбачає стимули для вітчизняного виробництва електрокарів, а також враховує популяризацію як приватного, так і громадського електричного транспорту. Автомобільна стратегія, яка передбачає:

- прийняття законопроектів «№ 3476» і «№ 3477» щодо розвитку електротранспорту, які пропонують фіскальні стимули для виробництва в Україні електрокарів, зарядних пристроїв і комплектуючих до них;
- відновлення (запровадження) якісно нового спеціального митного, податкового та інших режимів економічної діяльності, які б діяли на території спеціальних економічних зон;
- прийняття законопроектів «№ 3724» і «№ 3725», що запроваджують дієві фіскальні стимули для ініціаторів створення, керуючих компаній та учасників індустріальних парків;
- прийняття законопроекту «№ 3739», який законодавчо забезпечує проведення держзакупівель автотехніки вітчизняного виробництва;
- дотримання нових екологічних стандартів не нижче «Євро-5».

Нагадаємо, вже затверджено розроблений міністерством інфраструктури законопроект “Про внесення змін до Закону України “Про автомобільний транспорт”. Міністерством ініційовано розробку змін у державні будівельні норми щодо планування і забудови територій, які б дозволили розміщення електрозарядних станцій на всіх дорогах загального користування, у тому числі, і місцевих.

Міністерство підтримує звільнення імпорту електромобілів від сплати ПДВ, а також ініціює розробку ключових змін у державні будівельні норми (ДБН) щодо розміщення автозаправок на дорогах. На сьогодні в Україні функціонує близько 25 тис. електрокарів, 25 тис. гібридів і майже 9 тис. пунктів електрозарядних станцій, які розміщені здебільшого у містах [7].

Розробка зазначеного документу здійснювалась в рамках проекту технічної допомоги проекту ЄС «Підтримка імплементації Угоди про асоціацію та національної транспортної стратегії».

Для залізничного транспорту України, в рамках реалізації зазначеної вище НТС, діяла Державна цільова програма його розвитку на 2010 - 2019 рр., яка була направлена на підвищення ефективності управління та функціонування залізничного транспорту. Зазначимо, що на початку 2021 р. урядом України вперше передбачено в державному бюджеті фінансування для придбання нових пасажирських вагонів і розвитку пасажирської залізничної інфраструктури, щоб підвищити якість і швидкість пасажирських залізничних перевезень.

Закон України «Про залізничний транспорт» (ВВР, № 40, 1996) є основними документом, що регулює діяльність залізниці в Україні. Для забезпечення

зовнішньоекономічних зв'язків України АТ "Укрзалізниця" здійснює міжнародні перевезення у прямому залізничному, прямому змішаному та непрямому міжнародному сполученнях. АТ "Укрзалізниця" при міжнародних перевезеннях має право на відшкодування витрат, пов'язаних з додатковими послугами, що не передбачені міжнародними договорами, за рахунок вантажовідправника і вантажоодержувача на основі договорів. Суб'єкти зовнішньоекономічної діяльності, які поставляють продукцію на експорт з перевезеннями її залізницями України, можуть відраховувати частину валютних коштів залізницям у рахунок провізної плати та на відшкодування витрат на додаткові послуги. Обов'язковому продажу іноземної валюти та оподаткуванню коштів в іноземній валюті, одержаних залізницями за міжнародні перевезення, підлягають кошти, що залишилися у залізниць після відрахувань іноземним залізницям, які беруть участь у цих перевезеннях [8].

В табл. 3 подано інформацію по ключових законах, що сприяють реформуванню в галузі залізничного транспорту.

Таблиця 3

Реформи в галузі залізничного транспорту

<i>Законопроекти</i>	<i>Характеристика</i>
<i>Законопроект "Про залізничний транспорт України" (1196) (Опрацьовується в комітеті) 03.10.2019 р.</i>	Зокрема, передбачається організаційне та фінансове виділення з єдиного АТ УЗ кількох напрямів - інфраструктури, вантажних перевезень, пасажирського, інших. Серед пріоритетів має бути зростання якості послуг, покращення сервісу, залучення приватних інвестицій, зменшення витрат.
<i>Результати</i>	
У сфері транспорту Україна зокрема зобов'язалася до 2022 р. імплементувати в своє національне законодавство низку стандартів для гармонізації з існуючими в ЄС. Тут варто виділити Директиву 2001/14/ЄС Європейського Парламенту і Ради від 2001 р. про розділення пропускну здатності (та недискримінаційний доступ) залізничної інфраструктури і стягнення зборів за користування залізничною інфраструктурою. Необхідність імплементування цієї директиви, що зокрема сприяє створенню умов для конкуренції на залізницях, призвела до появи чотирьох законопроектів "Про залізничний транспорт" у Верховній Раді України попереднього скликання протягом 2015-2019 рр. жоден з них не прийняли.	
<i>Законопроект 1196-1 "Про залізничний транспорт України" (далі - проект) розроблений в рамках гармонізації законодавства України та ЄС. (Опрацьовується в комітеті) 06.12.2019</i>	Проект спрямований на лібералізацію у сфері залізничного транспорту та створення умов для розвитку конкуренції на ринку залізничних перевезень. Основні переваги проекту - потенційне збільшення приватних інвестицій в оновлення локомотивів та рухомого складу, розширення вантажної бази залізничних перевезень. Втілення цієї прогресивної концепції дало б змогу зупинити занепад та відновити розвиток української залізниці. Однак в проект в нинішньому вигляді не забезпечує реалізацію заявлених планів.
<i>Результати</i>	
Залізничні перевезення щороку генерують до 15 млрд. грн. збитків. Фінансування цих збитків за рахунок інфраструктури та вантажних перевезень руйнує усю українську залізницю. Необхідно негайно визначитися з механізмом відмови від такого крос-субсидування (підвищення вартості квитків до економічно обґрунтованого рівня там де можливо, адресні субсидії чи компенсація з бюджету). Зрештою, з точки зору виконання Угоди про асоціацію з Європейським Союзом, в Україні для прийняття змін до Закону "Про залізничний транспорт" є час лише до 2022 р.	

**складено на підставі [9]*

Щодо водної галузі України, в межах реалізації НТС та стратегії розвитку морських портів України (термін реалізації до 2038 року), наказом державного підприємства «Адміністрація морських портів України» було затверджено проекти коротко-, середньо- та довгострокових планів розвитку морських портів країни [10].

План виконання НТС 2030 передбачає пріоритетні інфраструктурні проекти для кожного регіону, які вже реалізуються - будівництво нової смуги в Одеському аеропорту, капітальний ремонт дороги «Запоріжжя – Маріуполь», зведення

Кременчуцького мосту, транспортний коридор «GO highway», кільцеві дороги Львова, Тернополя, Житомира та Києва, дно поглиблення портів Південний та Чорноморськ, відкриття поромної переправи через Дунай «Орловка – Ісакча», розбудова пунктів пропуску на кордоні з Польщею та Угорщиною, вхід на ринок лоукост операторів «Ryanair» та «Wizzair», проектування Миколаївського мосту, та завершення будівництва Запорізького та Подільсько-Воскресенського мосту в Києві. НТС 2030 узгоджена з інвестиційним планом ЄС щодо включення нашої транспортної мережі в «TEN-T» та надання коштів в розмірі 50 млрд. євро (ЄІБ, Світовий банк та ЄБРР). Тобто це конкретні проекти з джерелами фінансування для розбудови інфраструктури України [11].

Впровадження нових законів повинно кардинально змінити залізничний транспорт до 2030 р. - організаційно, економічно, технологічно, технічно та екологічно. Головна мета роботи Укрзалізниці полягає у підвищенні фінансово-економічної стабільності за рахунок стійкого розвитку, росту доходності та рентабельності наданих послуг з перевезення пасажирів та вантажів, оскільки останніми роками помітний істотний спад. Середньострокова перспектива передбачає оновлення рухомого складу (локомотивів, вантажних та пасажирських вагонів) та інфраструктури, реформування галузі шляхом побудови вертикально інтегрованої структури, створення залізничних компаній за напрямками діяльності, а не за регіональним принципом. Стратегія розвитку Укрзалізниці має бути переглянута із уточненням положень, з урахуванням глобалізації, уникнення монополії.

Щодо поштового зв'язку, то діяльність «Укрпошти» в Україні регулюється: Всесвітньою поштовою конвенцією (конвенцію затверджено Указом Президента № 316/2017 від 10.10.2017), Законом України «Про поштовий зв'язок» (ВВР), № 6, 2002), розпорядженням Кабінету Міністрів України «Про національного оператора поштового зв'язку» (10 січня 2002 р. № 10-р), постановою Кабінету Міністрів України «Про затвердження Правил надання послуг поштового зв'язку» (5 березня 2009 р. № 270), нормативами і нормативними актами пересилання поштових відправлень, нормативами розвитку та розміщення у містах і сільській місцевості мережі об'єктів поштового зв'язку та поштових скриньок національного оператора поштового зв'язку (28.11.2013 № 958), Антикорупційною програмою Укрпошти (2015 р.). Антикорупційна програма Укрпошти включає: виявлення корупційних ризиків; удосконалення структурної схеми управління підприємством; запобігання тонізації системи продажу товарів широкого вжитку; контроль достовірної інформації, забезпечення повноти та актуальності даних обліку, забезпечення доброчесності праці; покращання використання державного майна; формування громадської підтримки дій УДППЗ «Укрпошта» у запобіганні і протидії корупції; профілактичні та просвітницькі заходи. Нагадаємо, що 5 березня 2021 р., національний поштовий оператор «Укрпошта» та компанія VIDІ підписали договір на закупівлю 1860 авто «Citroen Berlingo L2 Worker» для пересувних поштових відділень вартістю 1,3 млрд грн. Це стало можливим завдяки залученню кредиту ЄБРР на 33 млн. євро. До кінця 2021 року нові авто курсуватимуть країною у рамках проекту «Пересувні відділення» у складі 2500 мобільних поштових відділень.

Завдяки НТС відбулася децентралізація Укравтодору, затверджено державну цільову економічну програму розвитку автомобільних доріг загального користування державного значення на 2018 - 2022 рр. та державну програму підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2020 р. Області отримали рекордне фінансування: у 2018 р. - понад 11,5 млрд. грн. на автошляхи і відповідальність за них; у 2019 р. - понад 14,6 млрд. грн, план на 2020 р. - понад 22,1 млрд. грн. змінено підхід до перевірки якості виконаних дорожніх робіт. Починаючи з 2018 р. всі контракти на середні поточні ремонти передбачають гарантію не менше ніж 5 років, на капітальні

ремонти – 10 років. У разі виявлення дефектів виконавець робіт має ліквідувати їх власним коштом [12].

Відзначимо, що євроінтеграція є головним зовнішньополітичним пріоритетом України, а подальша розбудова та поглиблення взаємовідносин з ЄС здійснюється на засадах економічної інтеграції (табл. 4).

Таблиця 4

Ключові напрями євроінтеграції України у логістично-транспортній інфраструктурі

1. Співробітництво у сфері гармонізації законодавства та чинних стандартів	<ul style="list-style-type: none"> • Угода про Асоціацію між Україною та Європейським Союзом, Європейським співтовариством з атомної енергії • Нормативно-правова база України щодо адаптації законодавства України у сферах транспорту, туризму та поштових послуг до законодавства ЄС
2. Реалізація проектів залучення фінансових інструментів і коштів фінансових установ ЄС	<ul style="list-style-type: none"> • Міжнародна технічна допомога ЄС у сфері транспорту • Співпраця з тематичними програмами та агентствами ЄС у сфері авіаційного морського та річкового, залізничного транспорту
3. Участь у регіональних транспортно-логістичних проектах ЄС	<ul style="list-style-type: none"> • Східне партнерство • Стратегія ЄС для Дунайського регіону • Міжрегіональна програма «TRACECA»

* складено автором

Учасниками стратегії ЄС для Дунайського регіону є країни ЄС (Німеччина, Австрія, Угорщина, Чехія, Словаччина, Болгарія, Румунія, Словенія, Хорватія) і країни, що не входять до його складу (Боснія і Герцеговина, Сербія, Чорногорія, Молдова, Україна (з 2011 р.). В адміністративному плані стратегії Україна представлена 4 областями, частково розташованими в басейні р. Дунай та її притоків: Одеська (має безпосередній вихід до Кілійського гирла р. Дунай), Чернівецька та Івано-Франківська (на території яких розташовані витoki річок Прут та Сірет), а також Закарпатська (знаходиться в басейні річки Тиса). Загальна площа української частини Дунайського регіону складає 68,1 тис. кв. км. із загальною чисельністю населення 5,9 млн. осіб. Україна стала першою країною, що не є членом ЄС, яка буде головувати в стратегії і у період з листопада 2021 по листопад 2022 рр.

Зазначимо, що ухвалення Закону «Про приєднання до Угоди про розвиток мультимодальних перевезень TRACECA» в 2021 р. створює правові підстави для здійснення мультимодальних перевезень. В ньому пропонується ввести єдиний договір мультимодального перевезення незалежно від зміни видів транспорту, а також впроваджує відповідальність оператора такого перевезення за вантаж перед замовником послуги з моменту прийняття ним вантажу та до моменту його видачі.

Висновки та перспективи подальших досліджень. Наявні проблеми у формуванні нормативно-правового забезпечення та логістично-транспортної інфраструктури розвитку національних транспортних мереж, зокрема несвоєчасність реалізації поставлених задач, впливає на ефективність розвитку ринку транспортних послуг, оскільки за період 2015 - 2020 рр. здебільшого відсутні позитивні результати у галузях транспортної інфраструктури, а проекти ключових законів перебувають досі на розгляді. Зніми у законодавстві у 2015 - 2016 рр., характеризуються безсистемністю, а у 2017 - 2020 рр., не здійснено глобальних змін у інфраструктурі. За висновками дослідження для істотного покращення стану транспортної системи необхідні заходи, спрямовані першочергово на децентралізацію управління, модернізацію рухомого складу, розвиток логістики, транспортно-складської та інформаційної інфраструктури, забезпечення доступності та якості транспортних послуг населенню, забезпечення рентабельності річкових перевезень та роботи портів, розвиток пропускної спроможності морських портів, вдосконалення мережі інформаційно-комунікаційних

технологій транспорту, покращення функціонування національного оператора поштового зв'язку.

Наприклад, Проект Закону про Національну комісію, що здійснює державне регулювання у сфері транспорту зараз на стадії опрацювання. Функціонування комісії у сфері регулювання транспорту дозволило б контролювати та встановити певну рівновагу на ринку між попитом і пропозицією на транспортні послуги, уникнути певних проблем у транспорті, зокрема у Укрзалізниці.

Існує необхідність розробки Кодексу автомобільного транспорту України. До прикладу, ще у 2000 р., Верховна Рада України навіть видала відповідну Постанову про введення документа в дію, проте досі ця ідея залишається на рівні ініціативи.

В контексті організаційно-управлінського напрямку розвитку екологічної логістики транспорту в Україні доцільно зменшити хаотичність потоків сировини і готової продукції, яка крім негативного впливу на навколишнє середовище збільшує навантаження на магістралі. Для безперебійної роботи та ефективності «зеленої логістики транспорту», необхідно забезпечити модальність транспорту, тобто використання комбінації різних видів транспорту через їх відповідні характеристики. І якщо, наприклад, автомобільний транспорт необхідний у транспортно-складській логістиці і здійснюється на міжрегіональних відстанях, проте, як правило, неефективний для агросировини. Мультиmodalьні та інтерmodalьні перевезення наприклад, водним (морським та річковим) та залізничним видами транспорту сприятиме екологізації.

Зміни в екологізації автомобільного транспорту в Україні сприяють модернізації автомобільного транспорту відповідно до стандартів Євро 5 та Євро 6, і в перспективі перетворення на гібриди з повним переходом до електродвигунів. Варто пам'ятати, що у світі частка потужностей використання енергії сонця та вітру стабільно зростає, порівняно з електростанціями. В майбутньому електричний транспорт дозволить зберігати енергію з альтернативних джерел, щоб зменшити витрати на накопичення струму [13].

Дослідження показують, що у 2010-2015 рр. економія пального за рахунок належного екологічного управління в Нідерландах становила 5%. Так званий екологічний підхід «Energie Zuinig Rijden» – це метод зміни поведінки водіїв з точки зору екологічного водіння та подальших дій навчання тренерів середнього та вищого рівня для досягнення реалістичності цілей енергозбереження. Цей підхід виявився успішним оскільки, необхідні зміни для запровадження нового підходу до управління (знизу вгору) стимулювали енергозбереження [14].

Поняття "зелена логістика" повинно бути основою для реалізації зазначених напрямків та для її реалізації в національних умовах важливо вивчити та використовувати прогресивний європейський досвід транспортно-логістичних компаній. Світові тенденції розвитку транспортно-логістичних систем зосереджуються на інноваціях та енергозбереженні, глобалізації а особливе місце посідає «зелена логістика транспорту».

Неможливо повністю зупинити процеси глобалізації, особливо зараз у часи пандемії. Однак, звичайно, ми прокинемось у зовсім іншій світовій економічній та геополітичній системі. Географічна структура постачання сировини та напівфабрикатів, безумовно, незначно зміниться. Це стосується, серед іншого, відносин між економіками європейських країн та Китаю - пандемія точно показала велику залежність від китайського ланцюга створення вартості всієї європейської економіки [15].

Список бібліографічного опису:

1. Михайличенко К. Відновлення транзитного потенціалу як чинник підвищення конкурентоспроможності України. Стратегічні пріоритети. 2015. № 4. С. 59–65.
2. Панасенко Н.Л., Іваник В.Б. Комплексна оцінка транспортної системи та її підсистем в Україні. Еконо-мічний простір. 2014. № 84. С. 89–97.

3. Конституція України: Закон від 23.02.2006 № 3492-IV. База даних «Законодавство України»/ВР України. URL :<https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2344-14#Text> (дата звернення: 25.07.2021)
4. Стратегія розвитку морських портів до 2038 року (23 грудня 2020 р. № 1634)
5. Конституція України: Закон від 28.01.93 № 2953-XII . База даних «Законодавство України»/ВР України. URL :<https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/3353-12#Text> (дата звернення: 25.07.2021)
6. Укрінформ. В Україні планують замінити міський громадський транспорт на електричний до 2030 року. Режим доступу: <https://www.ukrinform.ua/rubric-economy/3139333-v-ukraini-planuut-do-2030-roku-zaminiti-miskij-gromadskij-transport-na-elektricij.html>
7. Конституція України: Закон від 20.11.2003 № 1297-IV. База даних «Законодавство України»/ВР України. URL :<https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1172-14#Text> (дата звернення: 25.07.2021)
8. Михайличенко К. Інтеграція України до транспортної системи «Європа – Азія» як чинник забезпечення національних інтересів держави. Стратегічні пріоритети. 2014. № 1 (30). С. 69–76.
9. Ігнатова Н. Удосконалення транспортної інфраструктури в контексті співпраці ЄС-Україна: господарсько-правовий аналіз. 2018. сайт. Режим доступу: <http://dspace.onua.edu.ua/bitstream/handle/11300/11360/Ihnatova%20N%20S.pdf?sequence=1>
10. Бізнес. 2019. Навіщо розроблялась Національна транспортна стратегія України до 2030 року: сайт. Режим доступу: <https://nv.ua/ukr/biz/experts/transportna-strategiya-2030-yak-pracyuye-i-shcho-v-prioriteti-novini-ukrajini-50034098.html>
11. Урядовий портал. Реформа інфраструктури: сайт. Режим доступу: <https://www.kmu.gov.ua/diyalnist/reformi/ekonomichne-zrostantnya/reforma-infrastrukturi>
12. Міністерство розвитку громад та територія: сайт. Режим доступу: <https://www.minregion.gov.ua>
13. Randall T., 2016: Here's how electric cars will cause the next oil crisis [źródło elektroniczne] <https://www.bloomberg.com/features/2016-ev-oil-crisis/> [dostęp: 13.12.2018]
14. Luijt R., 2017: 5 lat duńskiej eko-jazdy: Zarządzenie zmianą zachowań, Transportation Research Part 98, 46–63
15. Стельмах Х. Тенденції формування глобальних ланцюгів доданої вартості: сайт. Режим доступу: http://li-maup.edu.lviv.ua/uploads/media/content/Zbirnyk_MAUP_29102020.pdf#page=246

References

1. Mykhailychenko K. Vidnovlennia tranzynoho potentsialu yak chynnyk pidvyshchennia konkurentospromozhnosti Ukrainy yu. Stratehichni priorytety. 2015. № 4. S. 59–65.
2. Panasenko N.L., Ivanyk V.B. Kompleksna otsinka transportnoi systemy ta yii pidsystem v Ukraini. Ekonomichnyi prostir. 2014. № 84. S. 89–97.
3. Konstytutsiia Ukrainy: Zakon vid 23.02.2006 № 3492-IV. Baza danykh «Zakonodavstvo Ukrainy»/VR Ukrainy. URL :<https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2344-14#Text> (data zvernennia: 25.07.2021)
4. Stratehiia rozvytku morskyykh portiv do 2038 roku (23 hrudnia 2020 r. № 1634)
5. Konstytutsiia Ukrainy: Zakon vid 28.01.93 № 2953-XII . Baza danykh «Zakonodavstvo Ukrainy»/VR Ukrainy. URL :<https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/3353-12#Text> (data zvernennia: 25.07.2021)
6. Ukrinform. V Ukraini planuiut zaminyty miskiyi hromadskiyi transport na elektrychniy do 2030 roku. Rezhym dostupu: <https://www.ukrinform.ua/rubric-economy/3139333-v-ukraini-planuut-do-2030-roku-zaminiti-miskij-gromadskij-transport-na-elektricij.html>
7. Konstytutsiia Ukrainy: Zakon vid 20.11.2003 № 1297-IV. Baza danykh «Zakonodavstvo Ukrainy»/VR Ukrainy. URL :<https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1172-14#Text> (data zvernennia: 25.07.2021)
8. Mykhailychenko K. Intehratsiia Ukrainy do transportnoi systemy «Ievropa – Aziia» yak chynnyk zabezpechennia natsionalnykh interesiv derzhavy. Stratehichni priorytety. 2014. № 1 (30). S. 69–76.
9. Ihnatova N. Udoskonalennia transportnoi infrastruktury v konteksti spivpratsi YeS-Ukraina: hospodarsko-pravovyi analiz. 2018. sait. Rezhym dostupu: <http://dspace.onua.edu.ua/bitstream/handle/11300/11360/Ihnatova%20N%20S.pdf?sequence=1>
10. Biznes. 2019. Navishcho rozroblialas Natsionalna transportna stratehiia Ukrainy do 2030 roku: sait. Rezhym dostupu: <https://nv.ua/ukr/biz/experts/transportna-strategiya-2030-yak-pracyuye-i-shcho-v-prioriteti-novini-ukrajini-50034098.html>
11. Uriadovi portal. Reforma infrastruktury: sait. Rezhym dostupu: <https://www.kmu.gov.ua/diyalnist/reformi/ekonomichne-zrostantnya/reforma-infrastrukturi>
12. Ministerstvo rozvytku hromad ta terytorii: sait. Rezhym dostupu: <https://www.minregion.gov.ua>
13. Randall T., 2016: Here's how electric cars will cause the next oil crisis [źródło elektroniczne] <https://www.bloomberg.com/features/2016-ev-oil-crisis/> [dostęp: 13.12.2018]
14. Luijt R., 2017: 5 lat duńskiej eko-jazdy: Zarządzenie zmianą zachowań, Transportation Research Part 98, 46–63
15. Stelmakh Kh. Tendentsii formuvannia hlobalnykh lantsiuhiv dodanoi vartosti: sait. Rezhym dostupu: http://li-maup.edu.lviv.ua/uploads/media/content/Zbirnyk_MAUP_29102020.pdf#page=246

Дата подання публікації: 14.08.2021р.