ПРІОРИТЕТНІ НАПРЯМКИ ДЕРЖАВНОЇ ТРАНСПОРТНОЇ ПОЛІТИКИ ТА ЇХ ВПЛИВ НА ПОДАЛЬШЕ ВДОСКОНАЛЕННЯ ТРАНСПОРТНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ УКРАЇНИ

ТУРЧЕНКО Ігор Вікторович - доктор філософії в галузі права
ORCID: https://orcid.org/0000-0001-6127-7968
УДК 346.1:338.47
DOI: https://doi.org/10.32782/LAW.UA.2024.4.12

У статті досліджуються теоретичні та практичні проблеми формування державної транспортної політики як одного зі стратегічних напрямів соціально-економічного розвитку в Україні. Автор розглядає еволюцію державного управління в транспортному секторі, відзначаючи перехід від кількісних до якісних показників ефективності, що відповідає глобальним тенденціям інтеграції транспорту в соціально-економічне життя. На прикладі сучасного досвіду ЄС і Японії досліджено підходи до нормативного закріплення принципів транспортної політики, таких як екологічна стійкість, соціальна інклюзивність, цифровізація, науково-дослідна інноваційність та захист національної інфраструктури. В українському контексті актуалізується необхідність систематизації принципів державної транспортної політики, розробки законодавчої бази для інтеграції з міжнародними транспортними мережами та залучення інвестицій, особливо з огляду на виклики, пов'язані з війною. Запропоновані рекомендації спрямовані на підвищення правової визначеності та забезпечення сталого розвитку транспортної інфраструктури України в умовах євроінтеграції та глобалізації.

Ключові слова: державна транспортна політика, транспортна інфраструктура, принципи державної транспортної політика, модернізація, нормативне регулювання, господарське законодавство, господарсько-правова політика, економічна політика, державна політика післявоєнного відновлення.

Постановка проблеми

На сучасному етапі світового суспільного розвитку державна транспортна політика стала одним із ключових елементів соціально орієнтованої стратегії найбільш економічно розвинених країн світу. Вона спрямована на оптимізацію ефективності національної економіки цих країн та забезпечення суспільного добробуту їх жителів. Відбувся суттєвий зсув акцентів від традиційних кількісних показників до якісних індикаторів розвитку окремих країн, зокрема таких, як рівень і якість життя населення. Ефективність транспортної системи в країнах Заходу розглядається не лише через призму її техніко-економічних, експлуатаційних чи фінансових характеристик, але й оцінюється за ступенем її інтеграції в економічне та соціальне життя суспільства. Зокрема, у Білій книзі Європейської Комісії «План розвитку єдиного європейського транспортного простору на шляху до конкурентоспроможної та ресурсоефективної транспортної системи» вказується, що ефективність транспортної системи повинна оцінюватись не лише через її технічні та економічні показники, але й наголошується на необхідності покращення якості життя людей шляхом забезпечення належного рівня перевезень для літніх людей, пасажирів з обмеженими можливостями пересування та інвалідів, зменшення рівня забруднення навколишнього середовища тощо [1]. Одним із ключових завдань зазначеного документа є забезпечення безперебійного, безпечного та сталого транспорту-

вання людей і вантажів, а також гарантування доступності та структурного взаємозв'язку між усіма державами-членами ЄС, що сприяє подальшому їх економічному зростанню та конкурентоспроможності в глобальному масштабі. Водночас така політика відіграє важливу роль у реалізації конституційних прав і свобод громадян, підтримує соціальну справедливість та забезпечує рівний доступ до економічних можливостей. Транспортна мережа в цьому контексті розглядається не лише як інфраструктурний компонент, але і як суттєвий чинник правового та соціального розвитку суспільства, сприяючи інтеграції, підвищенню якості життя населення та зміцненню правових і соціальних стандартів у державах ЄС.

При цьому, за роки незалежності транспортна галузь України набула нових якісних стимулів для зростання. Вона забезпечує створення 13% ВВП, а вартість основних засобів виробництва (за первинною оцінкою) складає 35% від загальної вартості виробничого потенціалу країни. У галузі працює 5% зайнятого населення України [2, с.8]. Однак, вторгнення РФ та повномасштабна війна в Україні призвели до різкого падіння показників розвитку економіки нашої держави. ВВП знизився на 31,4% порівняно з аналогічним періодом 2021 року [3], перевезення вантажів скоротилося на 49%, а пасажирів – на 40% у порівнянні з 2021 роком [4]. Згідно з рейтингом Міжнародного індексу ефективності логістики (International Logistics Performance Index), розробленого Світовим банком для оцінки та порівняння логістичної ефективності країн світу, Україна у 2023 році посіла 88-е місце серед 140 країн. Для порівняння, у 2018 році Україна займала 69-е місце з 143 країн, що свідчить про певне зниження позицій країни у сфері логістичної ефективності [5].

У сфері транспортної інфраструктури України як загалом, так і в її окремих сегментах, за час незалежності накопичилися та продовжують існувати численні невирішені проблеми та ризики. Крім того, з початком повномасштабної війни в Україні ці проблеми загострилися і збільшилися, що значно ускладнює та негативно впливає на подальший розвиток галузі. До таких проблем можна віднести відсутність належної координації та комплексного підходу в управлінні розвитком і функціонуванням транспортної системи. Недостатньою є реалізація геополітичного розташування та транзитного потенціалу держави, обумовлена надмірною складністю доступу до міжнародних транспортних комунікацій, особливо через відсутність морських шляхів сполучення через Чорне море. Додає проблем і незадовільний стан, і темпи розвитку автомобільних доріг, стан доріг у сільській місцевості, що не відповідає встановленим стандартам та зростаючому рівню автомобілізації. Частка одноколійних неелектрифікованих залізничних ліній в Україні становить 50% від загальної протяжності шляхів сполучення, що знижує маневреність та мобільність залізничного транспорту, особливо для перевезення високовартісних та швидкопсувних товарів, насамперед під час їх експорту. Крім того, наявність різних стандартів залізничної колії спричиняє фінансові, часові та інші втрати при перевезеннях по міжконтинентальних транспортних коридорах, що актуалізує необхідність впровадження автоматизованого переведення колісних пар вагонів для роботи на іншій ширині колії. Технологічний рівень транспортної інфраструктури не забезпечує повною мірою виконання встановлених технічних регламентів та вимог для їх безпечної експлуатації. Тенденції старіння основних фондів у всіх галузях транспорту зберігаються, при цьому виробничі потужності діючих об'єктів, зокрема транзитний потенціал країни, не використовуються належним чином. Не завершено інституційні та структурні трансформації у сфері транспортної інфраструктури України, а також не досягнуто оптимального балансу між державним та ринковим регулюванням. Ці ключові проблеми свідчать про необхідність проведення системних реформ та поглиблення інтеграції з міжнародними транспортними мережами для ефективної реалізації наявного потенціалу транспортної галузі України.

Враховуючи вищезазначені проблеми, стає очевидною необхідність розробки та впровадження ефективної державної політики у сфері транспорту, заснованої на сучасних принципах управління та інтеграції

з міжнародними транспортними мережами, для максимальної реалізації потенціалу транспортної галузі нашої держави.

Метою статті є аналіз та обґрунтування впровадження основних пріоритетних принципів державної транспортної політики, спрямованих на розвиток і модернізацію транспортної інфраструктури України.

Виклад основного матеріалу

Зміст державної політики в будь-якій сфері, включаючи транспортну інфраструктуру, традиційно розкривається через систему загальних, основоположних принципів. Принцип (від латинського principio - основа, початок) у загальнонауковому сенсі визначається як фундаментальне положення, вихідна основа будь-якої теорії чи концепції, що формує базові правила діяльності. Поняття «принцип» у вітчизняних енциклопедичних джерелах розглядається, як «основні засади, вихідні ідеї, що характеризуються вищою імперативністю і універсальністю та відображають суттєві положення теорії, вчення, науки, системи внутрішнього та міжнародного права, політичної, державної чи громадської організації (гуманізм, законність, справедливість, рівність громадянина перед законом тощо)» [6, с.110].

У контексті державного управління принципи виступають своєрідним дороговказом, скелетом, що забезпечує методологічну цілісність, логічну послідовність та узгодженість політичних рішень, що особливо важливо у складних, багатовекторних транспортних відносинах. Через систему принципів державна політика набуває змістовної завершеності, дозволяючи поєднувати стратегічні завдання з оперативними діями, інтегруючи міждисциплінарні підходи й забезпечуючи гнучкість та адаптивність до сучасних викликів. Принципи державної політики в галузі транспортної інфраструктури України виступають як фундаментальні правові інститути та стратегічні орієнтири, що спрямовують суб'єкти управлінської системи й визначають напрямок руху. Вони стабілізують управлінські відносини, роблячи їх зрозумілими та раціональними для всіх учасників транспортної галузі, що є особливо важливим для ефективного функціонування державної транспортної інфраструктури. Закріплення принципів на законодавчому рівні підвищує їхню обов'язковість і сприяє формуванню чіткого й узгодженого ставлення до соціально-економічних викликів, пропонуючи прийнятні вектори розвитку транспортної системи як важливої складової суспільного життя. Вони є основою правового регулювання транспортної інфраструктури України, від якої вимагається чітке дотримання нормативних установок і уникнення відхилень від встановлених стандартів. Принципи державного регулювання транспортної системи України є основоположними ідеями, що лягають в основу правових норм, які координують транспортні відносини, відображаючи сучасний рівень наукового пізнання соціальних і правових аспектів у цьому стратегічно важливому економічному секторі. Крім того, такі принципи впорядковують управлінські зв'язки у сфері перевезень пасажирів і вантажів, охоплюючи адміністративно-правові та організаційні аспекти, що ґрунтуються на закономірностях функціонування транспортної інфраструктури як єдиного цілого.

Звернувшись до закордонного досвіду, треба зазначити, що на цей момент принципи транспортної політики Європейського Союзу розпорошені по кількох документах, таких як Договір про функціонування ЄС (TFEU) [7], Біла книга європейської комісії [1], директиви та регламенти ЄС, а також стратегічні ініціативи, як-от: Європейський зелений курс (European Green Deal) [8] та Стратегія сталої і розумної мобільності ЄС (Sustainable and Smart Mobility Strategy) [9]. З нашої точки зору, подібний підхід створює суттєві проблеми для уніфікованої та систематизованої інтерпретації фундаментальних принципів Європейського Союзу. Відсутність єдиного документа, у якому втілено всі принципи транспортної політики, ускладнює їх розуміння та тлумачення та створює додаткові перешкоди для практичного впровадження та формування єдиного транспортного простору ЄС. Варто детально розглянути позитивний досвід Японії в контексті систематизації та кодифікації принципів транспортної політики. На законодавчому рівні в цій країні було прийнято єдиний комплексний до-

кумент - Основний закон про транспортну політику (Basic Act on Transportation Policy), який закріплює фундаментальні принципи та стратегічні напрями розвитку транспортної галузі. У цьому нормативно-правовому документі визначено фундаментальні принципи на рівні основних статей, включаючи: принцип забезпечення основних потреб та стабільності життєдіяльності (стаття 2): визнає транспорт як основний засіб забезпечення повсякденних потреб, соціального життя, міжрегіонального та міжнародного обміну, сприяння стабільності та економічному розвитку. Принцип безперебійного функціонування та готовності до надзвичайних ситуацій (стаття 3): забезпечує стійку функціональність транспортної інфраструктури для задоволення потреб населення та швидкого відновлення після масштабних катастроф, зокрема для евакуації. Принцип екологічної стійкості транспорту (стаття 4): зобов'язує зменшувати негативний вплив транспорту на навколишнє середовище для збереження здоров'я та культури життя населення. Принцип оптимального розподілу ролей та інтеграції між видами транспорту (стаття 5): забезпечує ефективну координацію між різними видами транспорту з урахуванням їхніх специфічних характеристик для надання громадянам вільного вибору та підвищення зручності. Принцип міжсекторної координації та співпраці (стаття 6): підтримує розвиток транспорту через тісну координацію між урядом, місцевою владою, транспортними операторами та іншими зацікавленими сторонами, особливо у зв'язку з містобудівними та туристичними напрямками [10].

Чинне законодавство України у сфері транспорту характеризується відсутністю чітко визначених принципів як окремих юридичних положень. Хоча низка законів та нормативно-правових актів, зокрема Закон України «Про транспорт», Закон України «Про автомобільний транспорт» та Національна транспортна стратегія України до 2030 року, хоча і фрагментарно встановлюють загальні засади, цілі та завдання державної політики у сфері транспорту, але не забезпечують конкретного визначення фундаментальних принципів, які мають ключове значення для ефективного регулювання транспортних відносин в Україні. З метою закріплення концептуальних засад формування та реалізації державної політики в галузі транспорту, спрямованих на інтеграцію національної транспортної мережі до міжнародної транспортної мережі, задоволення потреб населення у перевезеннях та покращення умов ведення бізнесу задля створення конкурентоспроможної та ефективної національної економіки, Кабінет Міністрів України прийняв рішення про схвалення Національної транспортної стратегії України на період до 2030 року. Для реалізації положень Стратегії Кабінет Міністрів затверджуватиме трирічні плани заходів, які розроблятиме Мінінфраструктури разом з іншими заінтересованими центральними та місцевими органами виконавчої влади [11]. Національна транспортна стратегія України до 2030 року визначає основні напрями розвитку транспортної галузі, які можуть бути інтерпретовані як концептуальні орієнтири. Такі, як конкурентоспроможність та ефективність транспортної системи, інноваційний розвиток транспортної галузі та глобальні інвестиційні проєкти, безпечний для суспільства, екологічно чистий та енергоефективний транспорт; безперешкодна мобільність та міжрегіональна інтеграція. Закони України «Про транспорт» та «Про автомобільний транспорт» визначають загальні засади, такі як задоволення потреб населення в перевезеннях, забезпечення безпеки транспорту та ефективне використання ресурсів. Однак ці положення переважно стосуються операційних цілей та завдань, а не встановлюють фундаментальних принципів державного управління та регулювання транспортної галузі. Відсутність чітко сформульованих принципів у законодавстві призводить до низки системних проблем. По-перше, без нормативно закріплених принципів державна політика у сфері транспорту стає фрагментованою та непослідовною, що ускладнює стратегічне планування та координацію між різними відомствами та рівнями влади. По-друге, відсутність принципів як юридичних норм обмежує можливості ефективного правозастосування та контролю за діяльністю суб'єктів транспортної інфраструктури, створюючи сприятливе середовище для правових колі-

зій та зловживань. З огляду на вищезазначене, існує нагальна потреба в систематизації державних принципів транспортної політики України. Це передбачає розробку та нормативне закріплення основоположних фундаментальних принципів, які б встановлювали стратегічні напрямки розвитку дорожньої галузі та стандарти для суб'єктів транспортних відносин у нашій країні. При цьому, ці принципи повинні враховувати як специфічні виклики, з якими стикається Україна і особливості вітчизняної господарської діяльності, так і загальноєвропейські засади. Особливості вітчизняної господарської діяльності визначені в статті 6 Господарського кодексу України. Зокрема, мова йде про забезпечення економічної багатоманітності та рівного захисту всіх суб'єктів господарювання, що є критично важливим, оскільки дозволить інтегруватися в європейський простір, зберігаючи особливості українського ринку. Свобода підприємницької діяльності в межах закону також має бути відображена в принципах державної транспортної політики України, щоб гарантувати гнучкість і самостійність транспортних підприємств, які прагнуть до інноваційного розвитку та підвищення ефективності своєї роботи [12].

Принцип національного суверенітету та захисту державної інфраструктури України. У статті 1 Конституції України проголошено, що Україна є суверенна і незалежна, демократична, соціальна, правова держава [13]. Транспортна інфраструктура України має функціонувати як фундаментальний елемент державного суверенітету, забезпечуючи захист від зовнішніх загроз і знижуючи залежність від іноземних технологій. Реалізація цього принципу вимагає розробки та впровадження власних технологічних рішень у транспортній галузі, що включає створення та вдосконалення систем контролю і управління транспортом, незалежне виробництво критичних компонентів інфраструктури та адаптацію до сучасних викликів у кібербезпеці. Додатково цей принцип передбачає створення резервних транспортних маршрутів, які зможуть забезпечити функціонування інфраструктури у випадках кризових ситуацій або загроз національній безпеці, а також підтримання безперебійної роботи критично важливих об'єктів, таких як аеропорти, порти, залізничні вузли та автомагістралі, що є необхідними для стабільного функціонування держави та гарантують можливість швидкої мобілізації ресурсів у разі потреби.

Принцип пріоритету життя та здоров'я людини. У статті 3 Конституції України проголошено, що людина, її життя і здоров'я, честь і гідність, недоторканність і безпека визнаються в Україні найвищою соціальною цінністю [13]. Захист життя і здоров'я людини є основною метою державної транспортної політики. Крім того, у статті 21 Розділу II Конституції України Права, усі люди є вільні і рівні у своїй гідності та правах. Права і свободи людини є невідчужуваними та непорушними [13]. У статті 16 ЗУ «Про транспорт» визначено, що підприємства транспорту зобов'язані забезпечувати безпеку життя і здоров'я громадян, безпеку експлуатації транспортних засобів, охорону навколишнього природного середовища [14]. Цей принцип включає створення та державну підтримку транспортної інфраструктури України, що забезпечує найвищий рівень безпеки, модернізацію транспортних об'єктів, забезпечення екологічної безпеки та адаптації до кліматичних умов.

Принцип цифровізації та «розумної» інфраструктури. Цей принцип гарантує впровадження цифрових технологій, що забезпечують ефективне управління транспортною системою, оптимізацію ресурсів та підвищення якості надання послуг у сфері транспорту. Він передбачає впровадження інтелектуальних транспортних систем (ITS), інтеграцію всіх даних і штучного інтелекту для моніторингу та прогнозування транспортних потоків, а також розробку цифрових платформ для зворотного зв'язку з громадянами. Цей принцип закріплено на рівні Стратегії, яка спрямована на створення ефективного транспортного комплексу України. Стратегія передбачає, що досягнення статусу регіонального транспортного хабу можливе шляхом урахування світових тенденцій у сфері транспорту, зокрема впровадження високотехнологічних і ергономічних транспортних засобів, принципів мультимодальності, використання супутникової навігації, інтелектуальних транспортних систем, інформаційних технологій та електронного документообігу [11].

Принцип екологічної відповідальності та сталого розвитку. Транспортна інфраструктура повинна не лише бути функціональною, але й відповідати принципам сталого розвитку, зокрема зменшувати негативний вплив на навколишнє природне середовище. Перехід на екологічно чисті види транспорту, збільшення частки електротранспорту, використання відновлюваних джерел енергії в будівництві та утриманні інфраструктурних об'єктів. Принцип екологічної відповідальності та сталого розвитку в транспортній сфері України закріплений у кількох нормативно-правових актах. Стаття 50 Конституція України гарантує кожному право на безпечне для життя і здоров'я довкілля та на відшкодування завданої порушенням цього права шкоди [13]. Закон України «Про охорону навколишнього природного середовища» у статті 9 визначає екологічні права громадян, включаючи право на безпечне для життя та здоров'я людини навколишнє природне середовище [15]. У статті 56 цього ж Закону закріплено, що підприємства, установи, організації, що здійснюють проєктування, виробництво, експлуатацію та обслуговування автомобілів, літаків, суден, інших пересувних засобів, установок та виробництво і постачання пального, зобов'язані розробляти і здійснювати комплекс заходів щодо зниження токсичності та знешкодження шкідливих речовин, що містяться у відпрацьованих газах та скидах транспортних засобів. Вони зобов'язані пришвидшувати перехід на менш токсичні види енергії й пального, додержувати режим експлуатації транспортних засобів та здійснювати інші заходи, спрямовані на запобігання й зменшення викидів та скидів у навколишнє природне середовище забруднюючих речовин та додержання встановлених рівнів фізичних впливів. І нарешті, Національна Стратегія передбачає впровадження екологічно чистих видів транспорту, збільшення частки електротранспорту та використання відновлюваних джерел енергії в будівництві та утриманні інфраструктурних об'єктів. Ці документи формують правову основу для реалізації принципу екологічної відповідальності та сталого розвитку транспортної галузі України.

Принцип збереження культурної ідентичності та історичної спадщини. Функціонування транспортної інфраструктури має ґрунтуватись на враховуванні та підтримці культурної ідентичності нашого народу та держави, зберігаючи культурну і історичну спадщину. Інтеграція культурних і архітектурних особливостей в інфраструктурні проєкти, збереження історичних об'єктів і підтримка культурного ландшафту нашої країни є одним із важливих напрямів державної транспортної політики. У статті 11 Конституції України проголошується, що держава сприяє консолідації та розвитку української нації, її історичної свідомості, традицій і культури, а також розвитку самобутності всіх корінних народів та національних меншин України [13]. Ця стаття створює правовий фундамент для врахування культурної ідентичності та збереження історичної спадщини в усіх сферах державного розвитку, зокрема транспортних інфраструктурних проєктах. У частині другій статті 18 Закону України «Про регулювання містобудівної діяльності» визначено, що план зонування території розробляється з метою створення сприятливих умов для життєдіяльності людини, забезпечення захисту територій від надзвичайних ситуацій, запобігання надмірній концентрації населення і об'єктів виробництва, зниження рівня забруднення навколишнього природного середовища, охорони та використання територій з особливим статусом, у тому числі ландшафтів, об'єктів історико-культурної спадщини, а також земель сільськогосподарського призначення і лісів та підлягає стратегічній екологічній оцінці [16]. Принцип культурної ідентичності та історичної спадщини проявляється у вимогах щодо збереження автентичного вигляду історичних зон, де розміщуються об'єкти транспортної інфраструктури. Наприклад, при будівництві нових шляхопроводів чи залізничних станцій у старовинних районах передбачено збереження культурних ландшафтів та архітектурного стилю. Крім того, враховуються національні елементи дизайну, а також встановлюються інформаційні знаки й архітектурні деталі, які відображають місцеву історичну спадщину.

Принцип соціальної інклюзивності та рівного доступу. В Україні проблема соціальної інклюзивності та рівного доступу до транспортної інфраструктури існувала ще задов-

го до початку повномасштабної війни з РФ. Незважаючи на окремі кроки з покращення доступності об'єктів транспортної інфраструктури для людей з обмеженими можливостями, у цілому транспортні системи залишалися малопридатними для задоволення потреб усіх категорій нашого населення, зокрема тих, хто має фізичні обмеження, проживає у віддалених сільських районах або має низький соціальний статус. У багатьох регіонах бракувало безбар'єрної інфраструктури, транспортні послуги були недостатньо доступні у віддалених населених пунктах, а програми підтримки для людей з обмеженими можливостями мали обмежений масштаб. З початком війни ці проблеми лише посилилися та набули додаткової гостроти. Частина транспортної інфраструктури зазнала пошкоджень або повного знищення, ускладнивши доступ до транспортних послуг для тисяч наших громадян, особливо для внутрішньо переміщених осіб, жителів зон активних бойових дій та людей з обмеженими можливостями. Вказані обставини вимагають більш пильної уваги щодо дотримання принципу соціальної інклюзивності в умовах воєнного часу, а проблеми інклюзивності та недостатнього доступу до транспортних послуг потребують комплексного вирішення.

Принцип науково-дослідної інноваційності та інженерної прогресивності. Цей принцип охоплює систематичне впровадження передових науково-дослідних ідей і технологій у транспортну інфраструктуру. Підтримка науково-дослідних інститутів, що працюють у транспортній сфері, фінансування інноваційних інженерних рішень, розвиток наукових центрів і технопарків для випробувань нових технологій на часі навіть в умовах повномасштабної війни. Зокрема, у стратегії закріплено, що для впровадження Стратегії будуть виконані завдання за такими основними напрямами: інноваційний розвиток транспортної галузі та глобальні інвестиційні проєкти.

Принцип прозорості та підзвітності державного управління. Цей принцип означає забезпечення публічної прозорості та підзвітності на всіх етапах прийняття рішень та виконання проєктів у сфері транспортної інфраструктури. Зокрема, мова йде про створення публічних онлайн-платформ, де громадяни можуть слідкувати за реалізацією проєктів, відстежувати витрати, бачити терміни виконання і результати на всіх етапах будівництва та обслуговування.

Висновок

Створення такої цілісної правової основи є стратегічним імперативом, який визначатиме новий стратегічний вектор розвитку транспортної галузі України на довгострокову перспективу. Такий підхід дозволить ліквідувати нормативну фрагментарність, усунути колізії та забезпечити цілісність правового регулювання, що сприятиме ефективній координації дій між органами державної влади різних рівнів. Прийняття такого акта не лише надасть Україні чіткі стратегічні орієнтири для сталого розвитку транспортної галузі, але й спростить процес адаптації національного законодавства до acquis communautaire Європейського Союзу. У свою чергу, це посилить інвестиційну привабливість сектора, забезпечить правову визначеність та стабільність, що є критично важливими для залучення як внутрішніх, так і зовнішніх інвестицій. Враховуючи вищезазначене, впровадження цих принципів у формі окремого нормативного документа є не лише доцільним, але й необхідним кроком для забезпечення комплексного та ефективного правового регулювання транспортної сфери в Україні, що відповідатиме сучасним європейським стандартам та практикам.

Література

1. Біла Книга Європейської Комісії – План розвитку єдиного європейського транспортного простору – на шляху до конкурентоспроможної та ресурсоефективної транспортної системи. Видавничий центр Європейського Союзу, Люксембург, 2011. 28 с. URL:.https://brdo.com.ua/wp-content/uploads/2016/01/1_Bila-knyga-transport-plan-rozvytku-yedynogo-yevropey-skogo-transportnogo-prostoru-na-shlyahu-do-konkuretnospromozhnoi-ta-resursoefektyvnoi-.pdf

2. Г. Легенький, А. Новикова «Проблеми розвитку транзитних перевезень та шляхи їх вирішення», Економіка України №7, 2000. с.

3. Реальний ВВП скоротився на 29,1%. Держстат. URL: https://www.ukrinform.ua/

rubric-economy/3695597-torik-realnij-vvp-skorotivsa-na-291-derzstat.html

4. У 2022 році перевезення вантажів скоротилося на 49%, а пасажирів – на 40%. Skilky-Skilky.URL:https://skilky-skilky.info/u-2022-rotsi-perevezennia-vantazhiv-skorotylosia-na-49-a-pasazhyriv-na-40/

5. The World Bank. The Logistics Performance Index and its Indicators.World Bank LPI. URL: https://lpi.worldbank.org/international/global

6.Юридична енциклопедія: в 6 т. редкол.: Ю.С. Шемшученко (відп. ред.) та ін. Київ : Укр. енцикл., 2002. 720 с

7. Консолідовані версії Договору про Європейський Союз та Договору про функціонування Європейського Союзу з протоколами та деклараціями. URL:https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/994_b06#Text

8. European Commission. European Green Deal: Commission presents actions for ecological transition. European Commission Press Corner. URL: https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/ip_19_6691

9. European Commission. Sustainable and Smart Mobility Strategy. European Commission, Transport Themes. URL: https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/mobility-strategy_en

10. Basic Act on Transportation Policy. URL: https://www.japaneselawtranslation.go.jp/en/laws/view/2541/en#je_s1

11. Про схвалення Національної транспортної стратегії України на період до 2030 року: Розпорядження Кабінету Міністрів України від 30 травня 2018 р. № 430-р. Відомості Верховної Ради України. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/430-2018-%D1%80#Text

12. Господарський кодекс України: Закон України від 16 січня 2003 р. № 436-IV. Відомості Верховної Ради України (ВВР). 2003. № 18, № 19-20, № 21-22. Ст. 144.

13. Конституція України: Закон України від 28 червня 1996 р. № 254к/96-ВР. Відомості Верховної Ради України (ВВР). 1996. № 30. Ст. 141.

14. Про транспорт: Закон України від 10 листопада 1994 р. № 232/94-ВР. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/232/94-%D0%B2%D1%80#Text

15. Про охорону навколишнього природного середовища: Закон України від 25 червня 1991 р. № 1264-XII. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1264-12#Text

16. Про регулювання містобудівної діяльності: Закон України від 17 лютого 2011 р. № 3038-VI. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/3038-17#Text

Turchenko Ihor,
PhD in Law

PRIORITY DIRECTIONS OF STATE TRANSPORT POLICY AND THEIR IMPACT ON THE FURTHER IMPROVEMENT OF UKRAINE'S TRANSPORT INFRASTRUCTURE

The article examines the theoretical and practical issues in forming state transport policy as one of the strategic directions of socio-economic development in Ukraine. The author addresses the evolution of public administration in the transport sector, noting a shift from quantitative to qualitative indicators of efficiency, which aligns with global trends of integrating transport into socio-economic life. The study analyzes approaches to the normative establishment of transport policy principles, such as environmental sustainability, social inclusivity, digitalization, research-driven innovation, and protection of national infrastructure, drawing on the contemporary experiences of the EU and Japan. In the Ukrainian context, the necessity of systematizing principles of state transport policy is emphasized, along with the development of a legislative framework for integration with international transport networks and attracting investment, particularly given the challenges posed by the ongoing war. The proposed recommendations are aimed at enhancing legal certainty and supporting sustainable development of Ukraine's transport infrastructure within the framework of European integration and globalization

Keywords: state transport policy, transport infrastructure, principles of state transport policy, modernization, regulatory framework, economic legislation, economic and legal policy, economic policy, post-war recovery policy.