

Самойленко Богдан Віталійович, кандидат економічних наук, докторант, Волинський національний університет імені Лесі українки

Samoilenko Bohdan, PhD, Doctoral researcher at Lesya Ukrainka Volyn National University, <https://orcid.org/0009-0006-2380-314X>

ІНСТИТУЦІОНАЛЬНИЙ БАЗИС ДЛЯ РЕГУЛЮВАННЯ РИНКУ ЛОГІСТИЧНИХ ПОСЛУГ В УКРАЇНІ ТА ЇЇ РЕГІОНАХ З БОКУ ДЕРЖАВИ
INSTITUTIONAL FRAMEWORK FOR REGULATION OF THE LOGISTICS SERVICES MARKET IN UKRAINE AND ITS REGIONS BY THE STATE

Самойленко Б. В. Інституціональний базис для регулювання ринку логістичних послуг в Україні та її регіонах з боку держави. *Український журнал прикладної економіки та техніки*. 2024. Том 9. № 3. С. 78 – 86.

Samoilenko B. Institutional framework for regulation of the logistics services market in Ukraine and its regions by the state. *Ukrainian Journal of Applied Economics and Technology*. 2024. Volume 9. № 3, pp. 78 – 86.

Трансформація української економіки в бік ринкових відносин виявила значні дисбаланси в сфері логістики. Відсутність адекватної теоретичної бази та чіткої державної політики в цій галузі призвели до низки проблем. Зокрема, можна виділити такі: недостатнє інформаційне забезпечення логістичних процесів, обмежена кількість великих логістичних операторів та дефіцит науково-дослідних розробок у сфері логістики. Вказані фактори суттєво ускладнюють оптимізацію товаропотоків та знижують конкурентоспроможність українських підприємств. Метою цієї публікації є детальне дослідження архітектури системи та еволюції форм державного регулювання в логістичній сфері. Архітектура системи державного регулювання в логістиці передбачає структурований і комплексний підхід до управління логістичними процесами на державному рівні. Вона включає кілька основних компонентів, які взаємодіють для забезпечення ефективного функціонування ринку логістичних послуг. Для забезпечення стійкого розвитку української економіки та підвищення якості життя громадян необхідно впроваджувати сучасні підходи до державного регулювання логістичних послуг. Зокрема, пріоритетним завданням є створення цифрової платформи «єдине вікно», яка об'єднає всі дозвольні процедури в єдиний електронний сервіс. Паралельно слід активно працювати над гармонізацією українського митного законодавства з європейськими стандартами, що дозволить суттєво спростити митні формальності та прискорити рух товарів. Реалізація цих заходів сприятиме підвищенню конкурентоспроможності українського бізнесу та залученню іноземних інвестицій. Для створення конкурентоспроможної логістичної галузі необхідно забезпечити тісну співпрацю держави та бізнесу. Регулярні консультації, прозорість регуляторних процедур та гнучкість законодавства є ключовими факторами для залучення інвестицій та стимулювання інновацій. Впровадження спеціальних податкових режимів, таких як знижки на податок на прибуток для компаній, що інвестують у розвиток інфраструктури, та підтримка стартапів і інноваційних компаній, дозволить модернізувати галузь та підвищити її ефективність. Крім того, важливо забезпечити гармонізацію українського законодавства з європейськими стандартами, що сприятиме інтеграції України в єдиний європейський економічний простір.

Ключові слова: державне регулювання, інституціоналізм, інституціональний базис, логістика, логістична сфера, логістичне регулювання.

The transformation of the Ukrainian economy towards market relations has brought to light significant imbalances in the logistics sector. A lack of an adequate theoretical framework and a clear state policy in this area has led to several problems. These include insufficient information support of logistics processes, a limited number of large logistics operators, and a need for more research and development in logistics. These factors complicate the optimization of trade flows and reduce the competitiveness of Ukrainian enterprises, making it an urgent matter that requires immediate attention. This publication aims to provide a detailed study of the system architecture and the evolution of forms of state regulation in the logistics sector. The architecture of the state regulation system in logistics provides a structured and comprehensive approach to managing logistics processes at the state level. It includes several main components that interact to ensure the effective functioning of the logistics services market. It is necessary to implement modern approaches to the state regulation of logistics services to ensure the Ukrainian economy's sustainable development and improve citizens' quality of life. These approaches can potentially revolutionize the sector, bringing about significant improvements. In particular, the priority task is to create a single digital window platform that will combine all permitting procedures into a single electronic service. At the same time, the government should actively work on harmonizing Ukrainian customs legislation with European standards, which will significantly simplify customs formalities and speed up the movement of goods. Implementing these measures will help increase the competitiveness of Ukrainian businesses and attract foreign investment, paving the way for a brighter future for the Ukrainian logistics sector. It is crucial to ensure close cooperation between the state and business. Regular consultations, transparency of regulatory procedures, and flexibility of legislation are critical factors for attracting investment and stimulating innovation. Introducing special tax regimes, such as corporate tax rebates for companies investing in infrastructure development and support for start-ups and innovative companies, will help modernize the industry and increase efficiency. However, the most significant step is harmonizing Ukrainian legislation with European standards. This is not just a formality but a significant milestone that will facilitate Ukraine's integration into the European Economic Area, opening new opportunities for the Ukrainian logistics sector and paving the way for its growth and development.

Keywords: state regulation, institutionalism, institutional framework, logistics, logistics sector, logistics regulation.

Вступ

Інституційні засади формують сукупність законів, нормативних актів, державних органів та інституцій, які створюють рамки для функціонування певної системи. У контексті ринку логістичних

послуг в Україні – це комплексний механізм, що визначає нормативи для всіх учасників цього ринку. Інституції відіграють ключову роль в економіці, оскільки завдяки їм економічні суб'єкти можуть прогнозувати поведінку інших учасників ринку, що знижує ризики та стимулює інвестиції; спрощують укладання та виконання договорів; зменшують інформаційну асиметрію та вирішують конфлікти; встановлюють нормативи, які дозволяють людям спеціалізуватися на певних видах діяльності та ефективно співпрацювати; сприяють довгостроковому економічному зростанню та стабільності.

Історію виникнення логістики було досліджено великою кількістю як вітчизняних, так і зарубіжних учених, серед яких можна виділити: І.В. Бабій [9], Д.В. Воловик [9], Г.Є Павлова [9], Л. Харсун [18].

Водночас саме питанням інституціоналізму, а також регуляторних процесів в логістичній сфері було присвячено праці О.В. Новосад [12], К.В. Павлова [11; 13], О.М. Павлової [10; 15], А.П. Пінчука [16], О.А. Сергійчука [15].

Однак, на нашу думку, на сьогодні недостатньо приділено уваги комплексному підходу в частині дослідження питань щодо інституціонального базису регулювання ринку логістичних послуг в державі, а також її регіонів.

Формулювання цілей статті

Метою публікації є змістовне дослідження інституціональних засад формування державного регулювання на ринку логістичних послуг.

Ефективне функціонування ринку логістичних послуг у межах загальної макроекономічної системи вимагає всебічного аналізу та синтезу логістичних процесів на різних рівнях управління. Це передбачає розробку комплексної методології, яка спирається на міцний фундамент логістичних концепцій. Незважаючи на значні досягнення в науковому апараті логістики, досі існують розбіжності щодо розуміння її сутності та ролі у формуванні інституційного середовища.

Виклад основного матеріалу дослідження

Ефективність регулювання ринку логістичних послуг залежить від того, наскільки добре скоординована діяльність різних інституцій та наскільки готові вони до викликів сучасної економіки.

На ринку логістичних послуг у регулюванні беруть участь різноманітні інституції, зокрема державні органи, саморегульовані організації, міжнародні організації та ін.

Різні інституції взаємодіють між собою, створюючи складну систему регулювання ринку логістичних послуг. Ця взаємодія може бути як доповнюючою, при якій державні органи встановлюють загальні правила, а саморегульовані організації розробляють більш детальні стандарти, міжнародні організації встановлюють глобальні стандарти, які доповнюються національним законодавством, так і суперечливою, де інтереси різних інституцій можуть не збігатися, що призводить до конфліктів, наприклад, державні органи можуть прагнути максимізувати бюджетні надходження, а бізнес – мінімізувати податки та регуляторні обмеження [7].

Саме завдяки основним інституціям система державного регулювання ринку логістичних послуг виконує такі основні функції:

- ліцензування – надання дозволів на здійснення певних видів логістичної діяльності;
- контроль – перевірка дотримання суб'єктами господарювання вимог законодавства;
- сертифікація – підтвердження відповідності продукції або послуг встановленим стандартам;
- стандартизація – розробка та впровадження стандартів якості логістичних послуг;
- антимонопольне регулювання – запобігання зловживанням монопольним становищем на ринку.

Метою державного регулювання є захист життя та здоров'я людей, збереження довкілля, стимулювання розвитку конкуренції та впровадження нових технологій, забезпечення справедливих умов конкуренції для всіх учасників ринку, створення сприятливих умов для розвитку міжнародної торгівлі.

Важливо зазначити, що система державного регулювання ринку логістичних послуг в Україні є динамічною і постійно розвивається. Зміни в законодавстві та практиці його застосування спрямовані на удосконалення механізмів регулювання та адаптацію до нових викликів.

Детальний аналіз державного регулювання ринку логістичних послуг в Україні пропонуємо провести на основі основних складових інституційних засад, до яких віднесемо участь різноманітних діючих законодавчих актів, міжнародних угод та договорів, які впливають на національне законодавство в цій сфері та ін. (рис. 1).

Складові інституційних засад реалізації системи державного регулювання ринку логістичних послуг поєднуються між собою за допомогою таких елементів:

– законодавча база, яка створює правову основу для функціонування ринку логістичних послуг, визначаючи нормативи, права та обов'язки учасників. Вона забезпечує стабільність і передбачуваність у відносинах між державою, бізнесом та споживачами;

– державні органи та інституції, які здійснюють контроль за дотриманням законів та норм, що забезпечують регуляцію та моніторинг ринку. Вони виконують функцію нагляду, розробляють політику у сфері логістики та взаємодіють з іншими учасниками ринку для визначення та впровадження стратегій розвитку;

– саморегульовані організації – забезпечують підтримку стандартів якості та етики у сфері логістичних послуг. Вони формують кодекси поведінки для своїх членів, сприяють розвитку професійних норм та надають послуги з сертифікації, що допомагає підвищити довіру до ринку;

– міжнародні договори та угоди поєднують національні регулювання з міжнародними стандартами та практиками. Укладання та виконання міжнародних угод дозволяє забезпечити гармонізацію норм і правил, що регулюють діяльність у сфері логістики, спрощує трансакції між країнами та сприяє інтеграції ринку на міжнародному рівні.



Рис. 1. Спільні ознаки складових інституційних засад реалізації системи державного регулювання ринку логістичних послуг

Взаємодія цих складових створює комплексну систему, яка забезпечує ефективне регулювання ринку логістичних послуг, сприяє його прозорості, конкурентоспроможності та розвитку.

Спільні риси між інституційними складовими – це їх інтеграція в єдину структуру, що забезпечує функціонування ринку логістичних послуг. Усі складові мають на меті забезпечення регулювання цього ринку, визначаючи правила та норми, які повинні виконуватись учасниками. Законодавча база, державні органи, саморегульовані організації та міжнародні договори взаємодіють між собою, формуючи комплексний підхід. Так, законодавство визначає правила, а державні органи контролюють їх виконання. Усі елементи працюють над створенням та впровадженням стандартів якості, безпеки та ефективності в наданні логістичних послуг. Основною метою цих складових є захист інтересів споживачів та забезпечення справедливих умов для бізнесу, що сприяє розвитку конкурентної середовища. Всі ці елементи забезпечують стабільність та прогнозованість для інвесторів та учасників ринку. Міжнародні договори допомагають інтегрувати національне регулювання з міжнародними стандартами, що підвищує конкурентоспроможність на глобальному ринку. Загалом всі ці складові є частинами єдиної системи, яка підтримує функціонування та розвиток ринку логістичних послуг, що забезпечує юридичну та практичну основи для його діяльності [6].

Аналізуючи законодавчу базу, першочергово слід звернути увагу на Цивільний кодекс України, який регулює загальні правовідносини, у тому числі договори перевезення, зберігання тощо; Господарський кодекс України, де визначаються правові засади підприємницької діяльності, у тому числі в сфері логістики; Закон України «Про автомобільний транспорт», на основі якого регулюється діяльність автомобільного транспорту, включаючи перевезення вантажів і пасажирів; Закон України «Про залізничний транспорт», в якому визначаються правові засади функціонування залізничного транспорту; Закон України «Про морський і річковий транспорт»; Закон України «Про повітряний транспорт»; Митний кодекс України, який регулює митне оформлення товарів, що переміщуються через митний кордон України.

Як було зазначено, в інституційних засадах реалізації системи державного регулювання ринку логістичних послуг в Україні важливу роль відіграє Цивільний кодекс України (ЦКУ), який визначає правові основи для цивільних правовідносин в Україні, включаючи укладення угод, виконання зобов'язань, охорону прав суб'єктів господарювання тощо. У контексті ринку логістичних послуг важливими є положення, що стосуються зобов'язань, які регулюють відносини між логістичними компаніями і їх замовниками, а також між учасниками ланцюгів постачання та договорів, у випадку коли Кодекс конкретизує типи угод, які можуть укладатися в рамках логістичних послуг, включаючи договори перевезення, складання та інші [2].

Дотримання принципу свободи договору ЦКУ закріплює принцип свободи, що дозволяє сторонам самостійно визначати умови своїх зобов'язань. Це важливо для ринку логістичних послуг, оскільки учасники ринку можуть швидше адаптуватися до змінюваних умов та потреб клієнтів; підприємства можуть створювати специфічні пакети послуг, враховуючи особливості контрагентів.

Регулювання зобов'язань (Глава 51 ЦКУ – «Правові наслідки порушення зобов'язання. Відповідальність за порушення зобов'язання») описує права та обов'язки сторін у зобов'язаннях, включаючи визначення відповідальності за неналежне виконання зобов'язань (ст. 610 ЦКУ) [19].

У випадках, коли логістичні послуги неналежно виконуються, замовник має право на відшкодування збитків. Умови виконання зобов'язань регулюють правила, які повинні дотримуватися сторони при виконанні своїх обов'язків, що є критично важливим для управління ризиками.

Спеціальний підрозділ Кодексу містить норми, присвячені договорам перевезення. Основні складові, що впливають на ринок логістичних послуг, включають визначення прав і обов'язків перевізника і вантажовласника. Кодекс описує, що перевізник зобов'язаний доставити вантаж у вказане місце та певні строки. У разі виникнення суперечок між сторонами ЦКУ передбачає механізми для врегулювання конфліктів, що може бути важливим для підтримки стабільності на ринку.

ЦКУ містить положення про власність та її передачу, що також має значення для логістичних послуг. «Передача права власності під час поставки товарів» регулює, коли і як право власності на товар переходить від постачальника до замовника.

Отже, Цивільний кодекс України є основоположним актом, що регулює правовідносини на ринку логістичних послуг. Він встановлює рамки для реалізації зобов'язань між учасниками, забезпечує механізми захисту прав кожної сторони та сприяє стабільності ринку. Таким чином, ЦКУ надає необхідні правові основи для розвитку та регулювання логістичних послуг в Україні, що є критично важливим для забезпечення ефективності та конкурентоспроможності національної економіки.

До законодавчої бази відносимо і Господарський кодекс України (ГКУ), який є важливим елементом правової системи України, що здійснює регулювання господарських відносин, зокрема і в сфері логістичних послуг. Його положення визначають правові основи для ведення бізнесу, укладення угод, а також забезпечують умови для стабільного функціонування досліджуваного нами ринку [4].

Основні положення ГКУ регулюють як приватні, так і публічні господарські відносини. У контексті логістичних послуг ГКУ регулює діяльність усіх суб'єктів господарювання, які працюють у сфері логістики, включаючи перевізників, склади, логістичні компанії; забезпечує правові основи для здійснення господарської діяльності, що важливо для розвитку інфраструктури логістичних послуг. ГКУ класифікує суб'єктів господарювання, включаючи фізичних, юридичних осіб та державні підприємства. Це має велике значення для ринку логістичних послуг, оскільки відмінності між ними визначають порядок здійснення діяльності, зокрема для малих підприємств, середнього та великого бізнесу на ринку. Кодекс окреслює права і обов'язки суб'єктів господарювання, що важливо для визначення процедур регулювання та контролю. Господарський кодекс містить норми, які регулюють укладення, виконання та розірвання господарських угод, зокрема визначає права та обов'язки сторін, що укладають договір перевезення, встановлює правила відповідальності перевізника за втрату, знищення або псування вантажу під час транспортування. Визначає умови зберігання вантажів, відповідальність сторін, що дозволяє урегулювати питання, пов'язані з ризиками при зберіганні товарів. Встановлює обов'язки суб'єктів господарювання та можливість захисту своїх прав у випадку порушення умов угод, визначаючи процедури для контролю за виконанням обов'язків, що важливо для забезпечення належного рівня обслуговування у логістичних компаніях. У разі виникнення конфліктів між сторонами ГКУ передбачає механізми для врегулювання суперечок, що допомагає підтримувати стабільність в бізнес-середовищі. Кодекс накладає обмеження на антиконкурентні дії, що важливо для забезпечення чесної конкуренції на ринку логістичних послуг [2].

Господарський кодекс України є невід'ємною складовою інституційних засад реалізації системи державного регулювання ринку логістичних послуг і відіграє критично важливу роль у функціонуванні та розвитку ринку логістичних послуг в Україні, забезпечуючи стабільність, верховенство права, дотримання норм справедливої та конкурентоспроможної діяльності [2].

Закон України «Про автомобільний транспорт» є важливим інструментом для регулювання відносин у сфері автомобільного транспорту. Аналіз цього Закону як складової інституційних засад реалізації системи державного регулювання ринку логістичних послуг дозволяє зрозуміти його вплив та роль у забезпеченні ефективності, безпеки і якості логістики [2].

Закон України «Про автомобільний транспорт» встановлює правові основи для здійснення діяльності в сфері автомобільного транспорту, а саме: оцінку відповідності на автомобільному транспорті (ст. 8 із змінами, внесеними згідно із Законом № 124-IX від 20.09.2019), ліцензування на автомобільному транспорті спрямоване на визначення початкових і поточних умов надання послуг з перевезень пасажирів і небезпечних вантажів, а також найважливіших параметрів обслуговування споживачів (ст. 9), визначає тарифну політику на автомобільному транспорті (ст. 10), вказує на надання соціально значущих послуг автомобільного транспорту (ст. 11), страхування на автомобільному транспорті (ст. 12) та ін. [6].

Закон чітко формулює права та обов'язки перевізників і споживачів логістичних послуг, зокрема робиться акцент на тому, що перевізник зобов'язаний забезпечити безпечне перевезення товарів та дотримуватися всіх необхідних норм безпеки (ст. 20, 21). Ця відповідальність є критично важливою для гарантії надійності логістичних послуг. Аналізований нами Закон регулює укладення, виконання та завершення договорів перевезення. Саме в ньому зазначено, що укладаються договори на перевезення письмово з чітким визначенням умов і обов'язків сторін (ст. 50), що базується на принципах, викладених у Господарському кодексі України, таких як Глава 20 статті 179 (Загальні умови укладання договорів, що породжують господарські зобов'язання) і 181 (Загальний порядок укладання господарських договорів). У разі втрати або псування вантажу перевізник несе відповідальність перед замовником (ст. 51 Закону). Це важливо для захисту прав споживачів та підвищення довіри до логістичних операторів. Відповідні державні органи здійснюють перевірки дотримання норм і вимог, зазначених у Законі, для підтримки

безпеки та ефективності автомобільного транспорту (ст. 50), оскільки ефективність контролю є одним з головних факторів у забезпеченні стабільності та певності на ринку [2].

Отже, Закон України «Про автомобільний транспорт» є одним із ключових елементів інституційних засад реалізації системи державного регулювання ринку логістичних послуг в Україні, завдяки якому забезпечується нормативна база, яка служить основою для розвитку логістичних послуг в Україні, сприяє підвищенню їхньої якості та безпеки, а також захищає права споживачів і підтримує добросовісну конкуренцію на ринку.

Митний кодекс України регулює митні відносини в країні. Митні процедури, встановлені Кодексом, напряду впливають на ефективність, безпеку та швидкість міжнародних перевезень і, відповідно, на всю логістичну інфраструктуру [7].

Кодекс регулює низку важливих аспектів, пов'язаних із митним оформленням товарів та транспортних засобів. Він визначає порядок здійснення митних процедур, що включає митне оформлення, декларування, контролі та митні експерименти (ст. 80–107). Він встановлює загальні положення щодо умов та порядку переміщення і пропуску товарів, транспортних засобів комерційного призначення через митний кордон України (Глава 27, ст. 186–193), регулює визначення митної вартості товарів, що має вирішальне значення для якісного та швидкого оформлення, а саме містить положення про порядок визначення митної вартості, що є основою для розрахунку митних платежів (Глава 8, ст. 49), передбачає механізми для вирішення суперечок між суб'єктами зовнішньоекономічної діяльності і митними органами (процедури для оскарження рішень митних органів, що забезпечує захист прав учасників міжнародної торгівлі).

Кодекс встановлює повноваження митних органів і механізми державного контролю, зокрема митні органи виконують контрольну функцію, що включає перевірки діяльності підприємств та забезпечення дотримання митних правил (ст. 5–11) [2; 7].

Аналізуючи цей документ, можна стверджувати, що він забезпечує ефективність митних процедур, прозорість та зрозумілість яких сприяють розвитку зовнішньої торгівлі та інтеграції України в світовий економічний простір, що допомагає зменшити витрати учасників логістичного процесу та підвищити їх конкурентоспроможність на світовому ринку.

Наступна складова інституцій, які регулюють ринок логістичних послуг – державні органи та інституції, які залучені до регулювання транспортного сектору, включаючи логістичні послуги, для забезпечення безпеки, ефективності та конкурентоспроможності. Вони працюють над забезпеченням безпеки на всіх етапах транспортних процесів, покращуючи нормативно-правову базу та контролюючи виконання законодавства, кожен із цих органів має повноваження контролювати дотримання законодавства у своїй сфері, що дозволяє створити правове середовище для ведення бізнесу. Усі ці органи мають на меті взаємодію з приватним сектором, що сприяє розвитку транспорту та логістичних послуг в Україні шляхом консультацій та залучення до процесів ухвалення рішень. Антимонопольний комітет та інші органи працюють над запобіганням антиконкурентним практикам, сприяючи формуванню здорового конкурентного середовища, яке є вигідним для споживачів та бізнесу [17]. Вони виконують функції збору даних, аналізу ринку та моніторингу ситуації у сфері транспорту, що дозволяє своєчасно реагувати на виклики та зміни, а також згрупувавшись можуть підходити до впровадження нових технологій та інновацій у сферу транспорту, розробляючи політику, яка сприятиме більш ефективному функціонуванню ринку логістичних послуг.

Міністерство інфраструктури України є центральним органом виконавчої влади, що відповідає за формування та реалізацію державної політики в сфері транспорту, інфраструктури та логістики. Воно забезпечує відповідне нормативне та правове середовище для розвитку цієї сфери та виконує кілька основних функцій, що стосуються регулювання ринку логістичних послуг, розробляє та реалізує державну політику в сфері транспорту та логістики, створюючи загальні умови для розвитку ринку, що включає як залізничний, так і автомобільний, морський та авіаційний транспорт, відповідає за розробку і ухвалення нормативно-правових актів, які регулюють діяльність транспортного сектору, включаючи логістичні процеси (погодження стандартів, безпеки та технологій перевезень), має ряд структурних підрозділів та регуляторних органів під своїм контролем, які виконують функції з регулювання і контролю (контролює дотримання норм і стандартів, що забезпечують безпеку перевезень, важливу складову логістичних послуг), ініціює проекти модернізації автомобільних доріг, залізниць, портів тощо, що сприяє підвищенню ефективності логістичних процесів. Міністерство залучає інвестиції для розвитку інфраструктури, забезпечуючи створення належних умов для роботи логістичних компаній, активно співпрацює з міжнародними організаціями і програмами (у процесі інтеграції України до Європейського Союзу Міністерство адаптує законодавство та практики відповідно до європейських стандартів, що підвищує конкурентоспроможність українських логістичних послуг), представляє інтереси України в міжнародних угодах, що стосуються транспорту і логістики, сприяючи розвитку міжнародної торгівлі реалізує програми підтримки для підприємств у сфері логістики, надає консультаційні послуги і інформацію про нововведення в законодавстві, яке стосується логістичних процесів. Отже, завдяки функціям Міністерства з формування політики, розвитку інфраструктури, регуляції і контролю, а також співпраці з міжнародними організаціями, Україні вдається забезпечити необхідні умови для розвитку логістичних послуг.

Не менш важливою ланкою в інституційному середовищі є Державна служба України з безпеки на транспорті, яка відповідає за забезпечення безпеки, порядку та надійності на всіх видах транспорту в Україні, включаючи автомобільний, залізничний, авіаційний та морський. Державна служба виконує

низку функцій, які є критично важливими для формування безпечного середовища для здійснення логістичних операцій, а саме нагляд за дотриманням безпеки на всіх видах транспорту, що включає перевірки стану транспортних засобів, інфраструктури та діяльності підприємств, що займаються перевезеннями. Відіграє важливу роль у розробці та впровадженні нормативно-правових актів, забезпечує розробку стандартів і вимог до безпеки перевезень, що входять до регуляторного середовища для логістичних компаній. Це включає створення норм для роботи транспортних засобів, охорони вантажів і безпеки пасажирів. Державна служба контролює дотримання безпекових вимог не лише до транспортних засобів, але й до інфраструктури (дороги, мости, термінали), що безпосередньо впливає на якість і надійність логістичних послуг. Служба може запроваджувати програми та рекомендації для підприємств щодо підвищення рівня безпеки на всіх етапах логістичних процесів.

Саморегульовані організації (СРО) можуть швидше реагувати на зміни в ринкових умовах та адаптувати правила діяльності учасників ринку, ніж державні структури, що зазвичай пов'язані з великою бюрократією. Як правило, члени СРО мають глибше розуміння конкретних моментів та потреб ринку, що дозволяє створювати ефективніші нормативи та стандарти; розробляють та впроваджують галузеві стандарти якості, етики та безпеки для діяльності учасників ринку. Ці організації здійснюють контроль за дотриманням норм та стандартів серед членів, а також проводять оцінки ризиків та управління ними, виступають посередниками у конфліктах між членами, зменшуючи навантаження на судову систему та забезпечуючи швидке вирішення суперечок. СРО допомагають забезпечувати відповідальність своїх членів, що формує державне регулювання, створюючи більш прозоре та підзвітне середовище та належить до одних із переваг саморегулювання.

До переліку саморегульованих організацій в Україні входять:

- Громадська організація «Українська логістична асоціація», яка є професійним об'єднанням, що представляє інтереси учасників ринку логістики в Україні та сприяє розвитку логістики, впровадженню міжнародних стандартів та навчанню фахівців [5];

- Асоціація міжнародних автомобільних перевізників України, яка представляє інтереси міжнародних перевізників, займається просуванням принципів саморегулювання та забезпеченням дотримання законодавства у сфері транспорту [1];

- Всеукраїнська громадська організація «українська асоціація перевізників» - об'єднує перевізників різних видів транспорту та працює над покращанням умов роботи в галузі захисту прав своїх членів [3].

Ці організації відіграють важливу роль у формуванні стандартів, обміні досвідом, моніторингу виконання норм та забезпеченні високої якості логістичних послуг в Україні. Взаємодіючи із державними органами, СРО сприяють стабільному розвитку ринку логістики в країні. Вони можуть активно займатися впровадженням інноваційних технологій у сфері логістики, таких як автоматизація та цифровізація, що відповідає сучасним трендам, може сприяти ефективнішій координації між учасниками ринку та покращенню галузевого менеджменту.

Саморегульовані організації є важливими компонентами інституційних засад державного регулювання ринку логістичних послуг. Вони забезпечують гнучкість, адаптивність та ефективність в управлінні ринком, підвищуючи довіру та професійність серед учасників. Для досягнення повної ефективності потрібно розвивати співпрацю між СРО та державними органами влади.

Сьогодні логістика функціонує як цілісна система, яка організовує доставку різних вантажів від виробників до споживачів. Постійне удосконалення транспортних та товаропровідних мереж веде до посилення торговельних зв'язків між різними країнами, а також сприяє глобалізації, спеціалізації та кооперації, що робить міжнародну логістику особливо важливою. У цьому процесі організуються, обліковуються, контролюються та управляються різноманітні логістичні потоки: матеріальні, фінансові, інформаційні та сервісні. Ключовою рисою міжнародної логістики є те, що виробники та споживачі часто перебувають у різних країнах. Процес доставки товару до споживача включає подолання державних кордонів та митний контроль. Основні цілі міжнародної логістики полягають у забезпеченні перевезення вантажів з однієї країни до іншої, а також в оптимізації витрат, пов'язаних із ресурсами, годинами та грошовими коштами, для доставки товару від виробника до конкретного споживача. Тому Україна є учасником багатьох міжнародних договорів у сфері транспорту та логістики, які визначають умови надання міжнародних транспортних послуг.

Міжнародні договори та угоди визначають рамки співпраці між державами, встановлюють правила і норми, які забезпечують ефективність та безпеку логістичних процесів. Міжнародні договори – це письмові угоди між державами або міжнародними організаціями, які регулюють ті чи інші відносини на міжнародному рівні. У контексті логістичних послуг це угоди про співпрацю в сфері транспорту, торгівлі, митного оформлення та інші. Вони охоплюють угоди про вільну торгівлю, митні угоди та інші договори, які впливають на логістичні процеси. Зокрема, угода про асоціацію між Україною та Європейським Союзом відкриває доступ до єдиного ринку ЄС і сприяє гармонізації логістичних стандартів. Порядок реалізації положень Конвенції про процедуру спільного транзиту на території України із змінами і доповненнями, внесеними наказом Міністерства фінансів України від 27 жовтня 2022 року № 352, визначає особливості застосування процедури спільного транзиту та процедури забезпечення безперервної роботи спільного транзиту на митній території України [14].

Угоди в рамках міжнародних організацій – Конвенція про міжнародні автомобільні перевезення (ADR) – регулює перевезення небезпечних вантажів; Міжнародна конвенція про охорону живих морських

ресурсів стосується перевезення морських вантажів та екологічної безпеки; Угода про спільні правила в галузі транспорту ЄАЕС – адаптує українські норми до стандартів Євразійського економічного союзу.

У міжнародній практиці мають місце і Спеціалізовані конвенції, зокрема Конвенція ООН про укладення міжнародних товарних перевезень (CMR), яка регулює умови перевезення вантажів автомобільним транспортом, Конвенція про міжнародні залізничні перевезення (CIM), в якій зазначено норми перевезення вантажів залізницею. Конвенція про міжнародні залізничні перевезення (COTIF), яка стандартизує правила перевезення вантажів залізницею, включаючи міжнародні угоди; Конвенція про транспортування морськими шляхами (Hague-Visby Rules) встановлює правила відповідальності перевізника за вантаж при морських перевезеннях. Сюди відносять і Угоду про глобальну торгівлю послугами (GATS), яка регулює міжнародну торгівлю послугами, включаючи і логістичні; Міжнародні угоди щодо безпеки (наприклад, SOLAS, ISPS) охоплюють норми щодо безпеки морських перевезень та логістичних процесів.

Договори та угоди в рамках Світової організації торгівлі (СОТ) впливають на правила доступу до ринку, субсидії та інші аспекти, що стосуються логістичних послуг. Угода про вільну торгівлю (FTA) є двосторонньою чи багатосторонньою угодою, які можуть спростити транспортні та логістичні операції між державами. Всі перелічені міжнародні угоди формують правову базу, що впливає на національне законодавство та регулює діяльність у галузі логістики.

Доцільно зазначити, що більшість угод із сусідніми країнами укладаються з метою полегшення митних процедур і підвищення ефективності міжнародних перевезень. Міжнародні договори впливають на формування інституційних засад у декількох аспектах: нормативне регулювання, при якому завдяки міжнародним стандартам Україна може адаптувати своє законодавство, що сприяє підвищенню конкурентоспроможності українських логістичних компаній на міжнародній арені. Міжнародні угоди часто передбачають спрощення митних формальностей, що прискорює переміщення товарів і знижує витрати для бізнесу, підвищують інвестиційну привабливість.

Отже, Міжнародні договори та угоди не лише регулюють взаємовідносини на міжнародному рівні, але й суттєво впливають на внутрішню політику країни, сприяючи розвитку логістичних операторів, підвищенню якості надання послуг та забезпеченню конкурентоспроможності України на світовій арені. Для ефективної реалізації всіх цих аспектів важливо, щоб державні органи, бізнес і суспільство загалом активно співпрацювали в рамках міжнародних ініціатив та проєктів з метою вдосконалення логістичних процесів в Україні.

Динаміка експортно-імпорتنних операцій в Україні протягом останніх років підпорядковується постійним змінам. У 2020 році зовнішньоторговельний обіг товарів і послуг в Україні зменшився на 10,2% (на 13,5 млрд доларів) у порівнянні з 2019 роком, досягнувши 118,3 млрд доларів. Торговельний баланс товарів і послуг залишався від'ємним, з показником у 255,5 млн доларів, але покращився на 3,4 млрд доларів у порівнянні з показниками попереднього року. Від'ємне сальдо зовнішньої торгівлі товарами склало 4,9 млрд доларів, з покращенням на 5,9 млрд доларів у порівнянні з 2019 роком [20].

Вступ України до міжнародних транспортних організацій та ратифікація низки міжнародних угод, конвенцій та інших документів щодо організації транспортних систем та перевезень стали основоположними кроками в інтеграції українського транспортно-дорожнього комплексу до європейської системи. Серед документів, які сприяли інтеграції України в європейську транспортно-логістичну систему, слід зазначити: Програму створення та функціонування національної мережі міжнародних транспортних коридорів (1998 р.); Комплексну програму затвердження України як транзитної держави на 2001–2010 роки (2001 р.); Концепцію розвитку транспортно-дорожнього комплексу України до 2020 року (2001 р.); План дій Україна – Європейський Союз, політику сусідства (2005 р.); Програму формування Спілки, політику сусідства (2006 р.); Програму створення мережі логістичних центрів у системі міжнародних транспортних коридорів України тощо. Завдяки включенню до Транс'європейської опорної транспортної мережі (TEN-T) у 2018 році Україна стала важливим учасником у розвитку стратегічного транспортного коридору між Європою та Азією. Співпраця на цьому напрямку має на меті: покращення перевезення пасажирів та вантажів; забезпечення безперервності транспортних потоків між Україною, ЄС та третіми країнами; усунення адміністративних, технічних, транскордонних та інших бар'єрів; а також покращення транспортних мереж та модернізацію інфраструктури [2; 8; 9].

Значним кроком українського уряду у напрямку інтеграції до транспортно-логістичної системи Європейського Союзу стало приєднання до спільних проєктів транскордонної інфраструктури під назвою «З'єднання Європи». З березня 2019 року Україна отримала можливість участі у таких проєктах разом із державами-членами ЄС. Угода про Асоціацію, яку Україна ратифікувала у вересні 2014 року, мала найбільший вплив на транспортно-логістичні зв'язки між Україною та ЄС. Вона призвела до нових викликів для українського уряду, пов'язаних із проведенням системних реформ у транспортному секторі та адаптацією до директив та регуляцій ЄС. Основні питання, які охоплює ця угода, стосуються умов співпраці у таких сферах як торгівля, створення нормативних актів для транспортних послуг, міжнародного морського перевезення, автомобільного, залізничного та внутрішнього водного транспорту, а також авіаційного перевезення. Важливим аспектом є також приведення українського законодавства у відповідність до законодавства ЄС, координація процедур закупівель, пов'язаних із транспортною діяльністю, а також підтримка екологічних ініціатив та розвитку стійких транспортних систем [18].

У контексті сучасних подій стало помітним виконання зобов'язань за Угодою про Асоціацію Міністерством інфраструктури України. У жовтні 2020 року відомство розробило проєкти ключових

законів та підзаконних актів у транспортній галузі для реалізації цієї угоди. Серед основних законопроектів – «Про внутрішній водний транспорт», «Про залізничний транспорт» та «Про мультимодальні перевезення». Крім цього, Міністерство активно працює над гармонізацією національного законодавства з європейськими нормами у сфері перевезення небезпечних вантажів та регулювання ринку автотранспортних послуг. Уряд України вже зробив певні кроки на шляху до поглиблення інтеграції з європейським транспортно-логістичним комплексом. Подальший розвиток транспортної інфраструктури в Україні значною мірою залежить від здатності влади впроваджувати системні інституційні зміни, орієнтуючись на реформи в рамках Асоціації з ЄС та угоди DCFTA. Для покращення взаємодії України з ЄС у транспортному секторі необхідно створити сприятливі умови для розвитку бізнесу, завершити децентралізацію влади та адміністративно-територіальну реформу, а також забезпечити подальшу лібералізацію зовнішньоекономічної діяльності та ефективніше використання фінансових ресурсів, виділених Європейським Союзом для підтримки економічних перетворень у країні. Таким чином, інтерес до розвитку логістики в економічно розвинених країнах завжди буде зумовлений економічними факторами [2].

Зростання обсягів виробництва та розширення внутрішніх та міжнародних зв'язків призвели до підвищення витрат у сфері логістики, що змусило підприємців шукати ефективніші способи оптимізації та зменшення витрат у цій галузі. Розвиток логістики залежить не лише від бажання компаній знизити витрати на перевезення, а й від двох ключових факторів: ускладнення ринкових відносин та зростання вимог до якості розподільчих процесів, а також необхідності створення гнучких виробничих систем. Суттєвий вплив на розвиток логістики справив перехід від ринку продавця до ринку покупця, що призвело до змін у стратегічному управлінні виробництвом та процесах руху товарів. Якщо раніше виробництво визначалося безпосередньо завданнями збуту, то в умовах перенасиченості ринку стало важливим формувати виробничі програми з урахуванням попиту на товари.

Висновки та перспективи подальших розвідок

Розвиток ефективної системи державного регулювання ринку логістичних послуг є одним з ключових факторів для підвищення конкурентоспроможності української економіки та покращення якості життя населення. Тому вдосконалення інституційних засад державного регулювання ринку логістичних послуг є важливим кроком для покращення бізнес-середовища та стимулювання розвитку цієї галузі. Враховуючи аналіз інституційного середовища логістичних послуг, слід враховувати, що на майбутнє необхідно спростувати:

– регуляторні процеси за допомогою запровадження «єдиного вікна» – створення інтегрованої системи, яка об'єднує всі дозвоільні процедури в один електронний сервіс. Це дозволить зменшити час та зусилля на проходження адміністративних бар'єрів;

– митні процедури шляхом адаптування митного законодавства до європейських стандартів з метою зменшення часу на оформлення вантажів та спрощення документального супроводження.

Література

1. Асоціація міжнародних автомобільних перевізників України. URL: <http://www.asmap.org.ua/>.
2. Верховна Рада України. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws>.
3. Всеукраїнська громадська організація «українська асоціація перевізників». URL: <https://vgouap.at.ua/>.
4. Господарський кодекс України. Із останніми змінами, внесеними згідно із Законами № 3587-IX від 22.02.2024 р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/436-15#Text>.
5. Громадська організація «Українська логістична асоціація». You control. URL: https://youcontrol.com.ua/catalog/company_details/33628647/.
6. Про автомобільний транспорт: Закон України № 2344-III від 05.04.2001 р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2344-14#Text>.
7. Митний кодекс України. Із змінами, внесеними згідно із Законами № 3854-IX від 16.07.2024 р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/4495-17#Text>.
8. Павлов К.В., Павлова О.М., Бортнік А.В., Гупало В.В. Особливості розвитку міжнародних логістичних систем за умов глобалізації. *Актуальні проблеми інноваційної економіки та права*. 2023. № 1-2. С. 29-35. URL: http://apie.org.ua/wp-content/uploads/2023/07/apie_2023_r01_a05.pdf.
9. Павлова Г.Є., Бабій І.В., Воловик Д.В. Становлення логістики на рівні міжнародних економічних відносин. *Innovation and Sustainability*. 2022. № 2. С. 139-146.
10. Павлова О.М. Розвиток людського капіталу за умов євроінтеграційних змін та економічних викликів. *Міжнародний науковий журнал "Інтернаука". Серія: "Економічні науки"*. 2024. № 6.
11. Павлова О., Павлов К., Бортнік А., Волошин А., Мельник О. Методичні підходи до оцінки проектів у підприємстві, логістиці та торгівлі. *Успіхи досягнення у науці. Серія «Соціальні та поведінкові науки»*. 2024. № 4(4). С. 803-817. DOI: [https://doi.org/10.52058/3041-1254-2024-4\(4\)-803-817](https://doi.org/10.52058/3041-1254-2024-4(4)-803-817).
12. Павлова О.М., Новосад О.В., Мурзіна А.В., Опашнюк Ю.В., Ширшиков Н.О., Мельник О. О. Розвиток підприємництва у сфері ІТ-бізнесу за умов змін та комунікацій. *Актуальні проблеми інноваційної економіки та права*. 2024. № 2. С. 124-130. DOI: <https://doi.org/10.36887/2524-0455-2024-2-23>.
13. Павлова О.М., Павлов К.В. Логістична взаємодія між суб'єктами газотранспортної галузі: механізм реалізації та перспективи. *Міжнародний науковий журнал «Інтернаука». Серія «Економічні науки»*. 2020. №3(35). Том 2. С. 46-51. DOI: <https://doi.org/10.25313/2520-2294-2020-3-5737>.
14. Про затвердження Порядку реалізації положень Конвенції про процедуру спільного транзиту на території України. Із змінами і доповненнями: Наказ, Порядок № 325 від 07.10.2022 р. URL: <https://ips.ligazakon.net/document/RE38645?an=2>.

15. Павлов К.В., Павлова О.М., Бортнік А.В., Гупало В.В. Особливості розвитку міжнародних логістичних систем за умов глобалізації. Всеукраїнський науковий журнал «Актуальні проблеми інноваційної економіки та права» № 1-2. 2023. С. 29-35.
16. Самойленко Б.В., Павлова О.М., Пінчук А.П. Концептуалізація механізму регулювання ринку логістичних послуг. *Міжнародний науковий журнал "Інтернаука". Серія: "Економічні науки"*. 2024. №6.
17. Стрішенець О.М., Павлов К.В. Особливості конкурентних відносин на регіональних ринках нерухомості. *Науковий вісник ужгородського університету. Серія «Економіка»*. 2016. Випуск 1(47). Том 2. С. 35-38.
18. Харсун Л.Г. Логістичне обслуговування товаропотоків між Україною та країнами ЄС. *Економіка України*. 2016. № 4. С. 112-121. URL: http://nbuv.gov.ua/UJRN/EkUk_2016_4_12.
19. Цивільний кодекс України. Із останніми змінами, внесеними згідно із Законами № 3778-IX від 05.06.2024. Верховна Рада України. Законодавство України. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/435-15#Text>.
20. Updated National Transport Strategy of Ukraine 2030. PART 1: Transport Sector Policy Note. 2016. URL: <https://mtu.gov.ua/files/Zakypivli/Ukraine%20Transport%20Strategy%20Part%201%20-%20POLICY%20NOTE.pdf>.

References

1. Asotsiatsiia mizhnarodnykh avtomobil'nykh pereviznykiv Ukrainy. [Association of International Automobile Carriers of Ukraine]. Available at: <http://www.asmap.org.ua/>.
2. Verkhovna Rada Ukrainy. [Verkhovna Rada of Ukraine]. Available at: <https://zakon.rada.gov.ua/laws>.
3. Vseukrains'ka hromads'ka orhanizatsiia «ukrains'ka asotsiatsiia pereviznykiv». [All-Ukrainian public organization "Ukrainian Association of Carriers"]. Available at: <https://vgouap.at.ua/>.
4. Hospodars'kyj kodeks Ukrainy. Iz ostannimy zminamy, vnesenymy zghidno iz Zakonamy. (2024). [Economic Code of Ukraine. With the latest changes introduced in accordance with Law]. № 3587-IX dated February 22, 2024. Available at: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/436-15#Text>.
5. Hromads'ka orhanizatsiia «Ukrains'ka lohystychna asotsiatsiia». [Public organization "Ukrainian Logistics Association"]. You control. Available at: https://youcontrol.com.ua/catalog/company_details/33628647/.
6. Pro avtomobil'nyj transport: Zakon Ukrainy. (2001). [On road transport: Law of Ukraine]. № 2344-III dated April 5, 2001. Available at: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2344-14#Text>.
7. Mytnyj kodeks Ukrainy. Iz zminamy, vnesenymy zghidno iz Zakonamy № 3854-IX vid 16.07.2024 r. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/4495-17#Text>.
8. Pavlov, K.V., Pavlova, O.M., Bortnik, A.V., Hupalo, V.V. (2023). «Peculiarities of the development of international logistics systems under the conditions of globalization». *Aktual'ni problemy innovatsijnoi ekonomiky ta prava*. № 1-2. pp. 29-35. Available at: http://apie.org.ua/wp-content/uploads/2023/07/apie_2023_r01_a05.pdf.
9. Pavlova, H.Ye, Babij, I.V., Volovyk, D.V. (2022). «Development of logistics at the level of international economic relations». *Innovation and Sustainability*. № 2. pp. 139-146.
10. Pavlova O.M. Rozvytok liuds'koho kapitalu za umov ievrointehratsijnykh zmin ta ekonomichnykh vyklykiv. *Mizhnarodnyj naukovyj zhurnal "Internauka"*. Serii: "Ekonomichni nauky". 2024. № 6. DOI: <https://doi.org/10.25313/2520-2294-2024-6-9998>.
11. Pavlova O., Pavlov K., Bortnik A., Voloshyn A., Mel'nyk O. Metodichni pidkhody do otsinky proiektiv u pidpriemnytstvi, lohystytsi ta torhivli. Uspikhy dosiahnennia u nauksi. Serii «Sotsial'ni ta povedinkovi nauky». 2024. № 4(4). S. 803-817. DOI: [https://doi.org/10.52058/3041-1254-2024-4\(4\)-803-817](https://doi.org/10.52058/3041-1254-2024-4(4)-803-817).
12. Pavlova O.M., Novosad O.V., Murzina A.V., Opashniuk Yu.V., Shyrshykov N.O., Mel'nyk O. O. Rozvytok pidpriemnytstva u sferi IT-biznesu za umov zmin ta komunikatsij. *Aktual'ni problemy innovatsijnoi ekonomiky ta prava*. 2024. № 2. S. 124-130. DOI: <https://doi.org/10.36887/2524-0455-2024-2-23>.
13. Pavlova, O.M., Pavlov, K.V. (2020). «Logistic interaction between subjects of the gas transport industry: implementation mechanism and prospects». *Mizhnarodnyj naukovyj zhurnal «Internauka». Serii «Ekonomichni nauky»*. №3(35). Vol. 2. pp. 46-51. DOI: <https://doi.org/10.25313/2520-2294-2020-3-5737>.
14. Pro zatverdzhennia Poriadku realizatsii polozhen' Konventsii pro protseduru spil'noho tranzytu na terytorii Ukrainy. Iz zminamy i dopovnenniamy: Nakaz, Poriadok. (2022). [On the approval of the Procedure for the implementation of the provisions of the Convention on the procedure of joint transit on the territory of Ukraine. With changes and additions: Order, Order]. № 325 dated October 7, 2022. Available at: <https://ips.ligazakon.net/document/RE38645?an=2>.
15. Pavlov K., Pavlova O., Bortnyk A., Gupalo V. Peculiarities of development of international logistics systems in the context of globalization. Actual problems of innovative economy and law. 2023. No. 1-2, pp. 29-35. <https://doi.org/10.36887/2524-0455-2023-1-5>
16. Samojlenko B.V., Pavlova O.M., Pinchuk A.P. Kontseptualizatsiia mekhanizmu rehuliuвання rynku lohystychnykh posluh. *Mizhnarodnyj naukovyj zhurnal "Internauka"*. Serii: "Ekonomichni nauky". 2024. №6. DOI: <https://doi.org/10.25313/2520-2294-2024-6-9996>.
17. Strishenets', O.M., Pavlov, K.V. (2016). «Peculiarities of competitive relations in regional real estate markets». *Naukovyj visnyk uzhhorods'koho universytetu. Serii «Ekonomika»*. Issue 1(47). Vol. 2. pp. 35-38. Available at: <https://evnuir.vnu.edu.ua/handle/123456789/10435>.
18. Kharsun, L.H. (2016). «Logistics service of goods flows between Ukraine and EU countries». *Ekonomika Ukrainy*. № 4. pp. 112-121. Available at: http://nbuv.gov.ua/UJRN/EkUk_2016_4_12.
19. Tsyvil'nyj kodeks Ukrainy. Iz ostannimy zminamy, vnesenymy zghidno iz Zakonamy № 3778-IX vid 05.06.2024. Verkhovna Rada Ukrainy. Zakonodavstvo Ukrainy. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/435-15#Text>.
20. Updated National Transport Strategy of Ukraine 2030. PART 1: Transport Sector Policy Note. (2016). Available at: <https://mtu.gov.ua/files/Zakypivli/Ukraine%20Transport%20Strategy%20Part%201%20-%20POLICY%20NOTE.pdf>.

Стаття надійшла до редакції 03.08.2024 р.