УДК 346.7

DOI <https://doi.org/10.32849/2663-5313/2021.1.09>**Елла Деркач,**канд. юрид. наук, доцент,
докторант

Донецького національного університету імені Василя Стуса

ПАРАДИГМА ПРАВОВОГО РЕГУЛЮВАННЯ ГОСПОДАРСЬКОЇ ДІЯЛЬНОСТІ У СФЕРІ ТРАНСПОРТУ У СВІТЛІ КОНЦЕПЦІЇ СТАЛОГО РОЗВИТКУ

У статті висвітлюються основні проблеми правового регулювання господарської діяльності у сфері транспорту, визначено напрями розвитку відповідного законодавства у світлі концепції сталого розвитку. У статті зазначається, що пандемія, викликана COVID-19, стала справжнім випробуванням для світової економіки, вплинувши на глобальні ланцюги поставок, трансформацію традиційних підходів щодо організації та здійснення господарської діяльності у сфері транспорту на користь цифрових. У сучасних умовах транспортна система України має відповідати глобальним викликам, зокрема, в частині застосування збалансованого підходу до оптимізації мобільності з урахуванням нових моделей торгівлі, діджиталізації, розвитку екологічних видів транспорту, у зв'язку з чим актуалізується питання визначення вектору розвитку транспортної системи держави. Для досягнення цілей сталого розвитку ООН (зокрема, створення сталої інфраструктури, стимулювання інновацій, боротьба зі зміною клімату та його наслідками, глобальне партнерство з метою сталого розвитку) транспорт має стати екологічно відповідальним, інклюзивним, ефективним та економічно стійким. Досягнення кліматичних цілей також вимагає переходу до більш екологічних видів транспорту, таких як залізничний та внутрішній водний транспорт, поєднання різних видів транспорту для мультимодальних перевезень. В умовах цифрової економіки інструментом сталого розвитку транспортної системи України стають інновації. Авторка робить висновок, що актуальними залишаються питання модернізації норм Господарського кодексу України щодо перевезення вантажів з урахуванням діджиталізації перевізного процесу, розширення кола учасників господарської діяльності у сфері транспорту, транспортних договорів; прийняття законів про мультимодальні перевезення, про залізничний транспорт, про Національну комісію, що здійснює державне регулювання у сфері транспорту, та ін. У зв'язку із зазначеним необхідна виважена державна політика, що дозволить створити необхідне правове підґрунтя для забезпечення сталого розвитку транспортної системи в умовах пандемії, інтеграції до міжнародного простору.

Ключові слова: цифрова економіка, транспорт, інфраструктура, інновації, діджиталізація, логістика, транспортне законодавство.

Постановка проблеми. Наслідки світової економічної кризи через пандемію, зумовлену поширенням COVID-19, актуалізують проблему відновлення та модернізації вітчизняного економічного потенціалу нашої держави, що має позитивно вплинути на поліпшення торговельного балансу; реіндустріалізацію та інноваційний розвиток економіки; забезпечення сталого розвитку виробничо-експортного потенціалу промислового сектору національної економіки тощо [1].

Передумовами економічного зростання і конкурентоспроможності країни є ефективна транспортна система [2]. Розташування України на перехресті основних транспортних шляхів з Європи до Азії

та від скандинавських держав до регіону Середземномор'я дає унікальну можливість реалізувати експортний і транзитний потенціал України як логістичного та виробничого хабу, що забезпечує потреби економіки [3].

Пандемія, спричинена COVID-19, стала справжнім випробуванням для світової економіки, вплинувши на глобальні ланцюги поставок, трансформацію традиційних підходів щодо організації та здійснення господарської діяльності у сфері транспорту на користь цифрових. У сучасних умовах транспортна система України має відповідати глобальним викликам, зокрема, в частині застосування збалансованого підходу до оптимізації мобільності з урахуванням нових моделей торгівлі, діджиталізації, розвитку

екологічних видів транспорту, у зв'язку з чим актуалізується питання визначення вектору розвитку транспортної системи держави та винайдення ефективних економіко-правових методів забезпечення її сталого розвитку.

За результатами досліджень Європейської бізнес-асоціації стану розвитку транспортної інфраструктури в Україні, Інфраструктурний індекс України у 2020 році становить 2,58 балів з 5-ти можливих (що включає оцінку загального стану інфраструктури України; середню оцінку загального стану розвитку п'яти транспортних галузей; оцінку рівня інвестиційної привабливості України для реалізації інфраструктурних проектів та оцінку рівня виконання державою стратегій розвитку транспортної галузі). Найгіршу оцінку серед складників індексу отримав рівень виконання державою стратегій розвитку транспортної галузі (53 % суб'єктів господарювання у сфері транспорту та логістики оцінили низько, 40 % – задовільно, і 7 % схвально оцінили рівень виконання державою транспортних стратегій) [4].

В умовах євроінтеграції відбувається структурно-галузеве реформування транспортної системи України, яке потребує вдосконалення правового регулювання [5, с. 60]. Як зазначає О. В. Клепікова, розвиток транспортної системи нині є одним із найважливіших напрямів економічної політики держави, з чим пов'язано повноцінне функціонування економічної системи, визначення рівня соціально-економічної стабільності держави [5, с. 75-76]. При цьому транспортна система має бути клієнтоорієнтованою, інтегрованою, інтернаціональною, інтермодальною, надійною, інтелектуальною, інноваційною та екологоорієнтованою [6, с. 32, 209].

Питанням удосконалення правового регулювання транспортної діяльності приділили увагу деякі вітчизняні вчені, зокрема І. В. Булгакова, Є. В. Довженко, О. В. Клепікова, Т. А. Колянковська, В. Й. Развадовський та інші. Ооднак у сучасних умовах господарювання правові питання розвитку правового регулювання господарської діяльності у сфері транспорту з метою забезпечення сталого розвитку транспортної системи України потребують переосмислення та відповідного дослідження.

Метою наукової статті є виявлення проблемних питань правового регулювання господарської діяльності у сфері транспорту у світлі концепції сталого розвитку транспортної системи України та визначення напрямів удосконалення відповідного законодавства.

Виклад основного матеріалу. Пріоритетними напрямками чинної Національної транспортної стратегії України на період до 2030 року, схваленої розпорядженням Кабінету Міністрів України від 30 травня 2018 р. № 430-р, є: забезпечення формування конкурентної та ефективної транспортної системи; інноваційний розвиток транспортного сектору та стратегічні інвестиційні проекти; забезпечення безпечного для суспільства, екологічно чистого та енергоефективного транспорту; та досягнення безперешкодної мобільності та міжрегіональної інтеграції. Зазначені пріоритети знаходять розвиток у проекті Стратегії забезпечення стабільного функціонування логістичної системи України, розробленої за підтримки Світового банку [2].

З метою посилення можливостей транспортної політики України щодо розвитку стійкого, безпечного, доступного, інклюзивного, швидкого та технологічно інноваційного транспортного сектору та транспортної інфраструктури в рамках проекту технічної допомоги ЄС розроблена «Національна транспортна модель та Майстер-план», що передбачає здійснення транспортної діяльності відповідно до екологічних вимог та зміни клімату [8].

Відповідно до Рамкової конвенції ООН з питань зміни клімату (UNFCCC) та Паризької кліматичної угоди 2015 року та досягнення цілей сталого розвитку ООН (зокрема, створення сталої інфраструктури, стимулювання інновацій, боротьба зі зміною клімату та його наслідками, глобальне партнерство з метою сталого розвитку тощо) транспорт має стати екологічно відповідальним, інклюзивним, ефективним та економічно стійким [9].

На саміті Міжнародного транспортного форуму 22 травня 2019 року підтримано об'єднання глобальних зусиль задля досягнення низьких викидів та посилення інноваційних транспортних послуг та технологій, які сприяють декарбонізації транспортної діяльності; забезпеченню ефективних, безпечних та конкурентоспроможних транспортних систем, що зменшують викиди діоксиду вуглецю [10]. На зменшення діоксиду вуглецю у транспортному секторі, вибір найбільш ефективних політичних заходів щодо декарбонізації транспорту до 2050 року спрямовано проєкт Міжнародного транспортного форуму «Декарбонізація транспорту в Європі» [11].

У зв'язку з тим, що нині на транспорт припадає чверть викидів парникових газів у ЄС, у 2019 році Європейська Комісія представила Європейський зелений курс, спря-

мований на зменшення викидів на 90 % до 2050 року шляхом надання більш чистих альтернатив [12]. Досягнення кліматичних цілей також вимагає переходу до більш екологічних видів транспорту, таких як залізничний та внутрішній водний транспорт, поєднання різних видів транспорту у мультимодальних перевезеннях [13].

З метою використання екологічних видів транспорту Міністерством інфраструктури України розроблено законопроект «Про внесення змін до Закону України «Про автомобільний транспорт», що спрямовано на використання електричного транспорту (зокрема, визначення в законодавстві України термінів «електричний транспортний засіб», «вантажний електромобіль», «гібридний електромобіль», «плагін-гібридний електромобіль» тощо) [14]. Урядом України також схвалено законопроект «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо врегулювання ринку послуг автомобільного транспорту в Україні з метою приведення їх у відповідність до акту Європейського Союзу», що визначає особливості ліцензування на автомобільному транспорті відповідно до положень Регламенту (ЄС) № 1071/2009. Законопроект передбачає систему отримання свідоцтв професійної компетентності менеджерів (управителів) з перевезень; передбачає механізм підтвердження бездоганної ділової репутації автоперевізників [15].

Важливість зазначених стратегічних документів важко переоцінити, оскільки заявлені державою галузеві політики втілюють фундаментальні підходи, напрямки розвитку та є основою для планування і подальшого впровадження реформ.

Зазначені проблеми мають стати пріоритетом держави у формуванні власної транспортної політики, вирішити які можливо за допомогою господарського законодавства. Як зазначає Н. Б. Пацурія, одним із основних завдань господарського права є всебічне правове забезпечення економічних процесів, які відбуваються в державі, з метою укріплення правового господарського порядку, який є похідною категорією від конституційного правопорядку. Відповідно до ч. 1 статті 5 Господарського кодексу України правовий господарський порядок в Україні формується на основі оптимального поєднання ринкового саморегулювання економічних відносин суб'єктів господарювання та державного регулювання макроекономічних процесів. Віднайдення балансу між приватними і публічними інтересами учасників господарських правовідносин є одвічною науковою дискусією, адже йдеться про «баланс» як іде-

ально можливу модель «партнерства» різних за статусом суб'єктів, що вступають у господарські відносини певного виду і є рівними у своїх правах [1].

Враховуючи те, що суб'єкти господарювання, які забезпечують споживачів послугами залізничного та інших видів транспорту, несуть публічні зобов'язання, забезпечення балансу, моделі «партнерства» між приватними і публічними інтересами учасників транспортних правовідносин і є завданням господарсько-правової політики як необхідної умови ефективності модернізації господарського законодавства. Правове підґрунтя господарської діяльності у сфері транспорту передбачено в главі 32 Господарського кодексу України, а також главах 64, 65 Цивільного кодексу України, транспортних законах, кодексах та статутах, правилах перевезення. Нині у Верховній Раді України зареєстровано проект Закону України «Про внесення змін до Господарського кодексу України (щодо узгодження з положеннями Цивільного кодексу України та деяких інших законодавчих актів)» (№ 4164 від 29 вересня 2020 р.), у якому передбачено, серед іншого, внесення змін щодо публічних зобов'язань суб'єктів господарювання (ст. 178), пропонується законодавче визначення господарського договору (ст. 179), змін щодо істотних умов господарського договору (ч. 3 ст. 180); змін у визначенні перевезення вантажів як виду господарської діяльності та суб'єктів відносин перевезення вантажів (ст. 306) [16]. Зазначені пропозиції є позитивними, спрямовані на оновлення Господарського кодексу України з метою забезпечення ефективного правового регулювання господарських відносин. Водночас з метою подальшого розвитку правового регулювання господарської діяльності у сфері транспорту у главі 32 Господарського кодексу України доцільно передбачити норми щодо договору мультимодального перевезення, особливостей укладення транспортних договорів в електронній формі, доповнення учасників перевезення іншими суб'єктами господарювання, що беруть участь у перевезенні, зокрема транспортного експедитора, транспортного оператора, транспортного агента (або відповідних транспортних організацій).

Слід також зазначити, що важливим кроком для розвитку правового регулювання транспортної діяльності стало прийняття Верховною Радою України Закону України «Про внутрішній водний транспорт» від 3 грудня 2020 р., що створює правове підґрунтя для розвитку цього виду транспорту, сприятиме створенню річкового шляху від Чорного до Балтійського моря в рамках міжнародного

проекту E40, у якому беруть участь Польща, Білорусь та Україна), оновленню Стратегії розвитку морських портів до 2038 року, Державної цільової програми розвитку аеропортів до 2023 року з метою забезпечення стабільного розвитку української авіації.

У сфері залізничного транспорту започатковано експериментальний проект із допуску приватних локомотивів на залізничні колії загального користування, в рамках якого укладено перший договір із допуску приватних локомотивів на 9 визначених ділянках залізниці з ТОВ «Українська локомотивобудівна компанія» [17], що сприятиме створенню конкурентного ринку залізничних перевезень, забезпеченню рівноправного доступу до залізничної інфраструктури відповідно до зобов'язань України в рамках Угоди про асоціацію з ЄС. Запровадження нової моделі ринку залізничних перевезень, аналогічної європейським залізничним системам, потребує ухвалення нового Закону України «Про залізничний транспорт» (наразі законопроект, розроблений в рамках гармонізації законодавства України та ЄС № 1196-1 від 06.09.2019 р.).

Гостра потреба у залученні інвестиційних ресурсів залишається актуальною проблемою вітчизняної транспортної галузі сучасного періоду, тому важливим напрямом розвитку транспортної системи стала реалізація проектів державно-приватного партнерства. Так, у 2020 році укладено перші концесійні договори (зокрема, ДП «Херсонський морський торговий порт» та ДП «Стивідорна компанія «Ольвія»), прийнято Закон України «Про державну підтримку інвестиційних проектів зі значними інвестиціями» від 17 грудня 2020 р. (інвестиційний проект зі значними інвестиціями може реалізовуватися на території України, серед іншого, у сфері транспорту та логістики). Відповідно до затвердженого Урядом України переліку пріоритетних для держави інвестиційних проектів на 2020-2023 роки, 40 % цього списку становлять масштабні проекти у галузі інфраструктури та транспорту. Пріоритетні інвестиційні проекти охоплюють практично всі галузі транспорту (у залізничній галузі – концесія вокзалів і станцій; у морських портах – концесії залізнично-поромного комплексу, терміналу у ДП «Морський торговий порт «Чорноморськ», пасажирського комплексу в ДП «Одеський морський торговельний порт», концесія причалів ДП «Бердянський морський торговельний порт» тощо) [18].

З метою підтримки діджиталізації транспортної галузі в Україні здійснено низку заходів, зокрема впроваджено електронну

товарно-транспортну накладну (e-TTN) для міжнародних перевезень вантажів автомобільним транспортом у рамках експериментального проекту [19] відповідно до розпорядження Кабінету Міністрів України від 16.09.2020 р. № 1122-р «Про реалізацію експерименту щодо впровадження електронного документообігу електронної ТТН»; Україна приєдналася до Конвенції CMR у червні 2020 р. З метою розвитку транспортного коридору Європа-Кавказ-Азія обговорюються перспективи подальшого співробітництва України з Республікою Казахстан у галузі залізничного сполучення та інфраструктури за програмою міжнародного співробітництва ТРАСЕКА, зокрема розвиток мультимодальних перевезень і створення нових цифрових транспортних коридорів; з Урядом Республіки Казахстан здійснюється співпраця щодо впровадження електронних разових дозволів на здійснення міжнародних вантажних автоперевезень; розроблена Концепція створення регіональної логістичної платформи GUAM-NET країнами-членами ГУАМ (*Грузія, України, Азербайджанська Республіка та Республіка Молдова*), створено електронну платформу для здійснення мультимодальних контейнерних перевезень [20].

Крім цього, Україна приєдналася до Угоди про розвиток мультимодальних перевезень ТРАСЕКА відповідно до Закону України від 2 грудня 2020 року (міжнародної транспортної програми за участю Європейського Союзу та 14 держав-членів Східноєвропейського, Кавказького та Центрально-азіатського регіонів). Важливим кроком для створення правового підґрунтя мультимодальних перевезень має стати прийняття закону про мультимодальні перевезення (відповідний законопроект зареєстровано в Верховній Раді України № 4258 від 23.10.2020), що спрямований на захист навколишнього середовища шляхом переорієнтації значної частини перевезень з автомобільного транспорту на внутрішній водний транспорт та інші екологічні види транспорту.

Втім, низка проблем у галузі транспорту потребують розв'язання, зокрема створення незалежного регулятора – Національної комісії, що здійснює державне регулювання у сфері транспорту (законопроект № 3927 від 22.07.2020). У сфері залізничного транспорту пріоритетними питаннями залишаються реорганізація Укрзалізниці, лібералізація ринку приватної тяги, зміна тарифної політики. Проведення реформ у сфері залізничного транспорту пов'язане з прийняттям нового закону про залізничний транспорт та закону про незалежного регулятора у сфері транспорту. У сфері авіаційного тран-

спорту, який у зв'язку з пандемією опинився в ризиковому становищі, найбільш очікувані реформи – розвиток аеропорту «Бориспіль» як міжнародного хабу, запровадження державної допомоги українським авіаперевізникам, державно-приватне партнерство для передачі аеропортів приватному сектору на умовах концесії. Пріоритетні напрями портової реформи передбачають вирішення питань щодо зниження портових зборів, корпоратизацію Адміністрації морських портів України до державного бюджету. У сфері автомобільного транспорту передбачається запровадження ліцензій для перевізників відповідно до Угоди про асоціацію з ЄС, розширення доступу до отримання багатосторонніх та двосторонніх транспортних дозволів (шороку у сфері автомобільного транспорту недостатня кількість автодозволів, зокрема, з боку Республіки Польща, що призводить до негативних наслідків, включаючи призупинення виробництва, затримки або скорочення поставок готової продукції до ЄС, порушення термінів доставки вантажів до компаній-партнерів за межами України створює перешкоди для належного виконання договірних зобов'язань українськими підприємствами) [20].

Крім цього, невід'ємним складником транспортної системи у майбутньому стануть дрони, які застосовуватимуться для перевезення вантажів, продуктів населенню, в логістиці тощо, що потребує належної уваги з боку законодавця [21].

Вказана проблематика та необхідність її нагального вирішення на законодавчому рівні актуалізується з метою запобігання кризовим явищам та забезпечення сталого розвитку національної економіки.

Висновки

Підсумовуючи викладене, можна зробити такі висновки. В умовах цифрової економіки інструментом сталого розвитку транспортної системи України стають інновації. В умовах невизначеності місії держави у сфері транспорту як системоутворюючої галузі, «каталізатора» розвитку промисловості є створення умов для забезпечення потреб економіки та населення через доступ до безпечних, якісних, екологічних транспортних послуг, створення правового підґрунтя для збалансованого розвитку транспортної інфраструктури, інтеграції до міжнародного простору. Забезпечення сталого розвитку транспортної системи потребує правового забезпечення партнерства учасників транспортних відносин, збалансованого поєднання приватних та публічних інтересів, формування транспортної політики держави з метою сталого

розвитку в умовах пандемії. Актуальними залишаються питання модернізації норм Господарського кодексу України щодо перевезення вантажів з урахуванням діджиталізації перевізного процесу, розширення кола учасників господарської діяльності у сфері транспорту, транспортних договорів; прийняття законів про мультимодальні перевезення, про залізничний транспорт, про Національну комісію, що здійснює державне регулювання у сфері транспорту, та ін. Досліджувані проблеми правового регулювання господарської діяльності у сфері транспорту у світлі концепції сталого розвитку не є вичерпними, тому запропоновані варіанти їх вирішення залишаються відкритими для наукової дискусії та можуть бути основою для подальших наукових досліджень.

Список використаних джерел:

1. Пацурія Н.Б. Економічна політика держави : правовий аналіз сучасного стану. *Платформа стратегічної та законотворчої аналітики*. 2020. 9 листопада. URL: <https://coordynata.com.ua/ekonomichna-politika-derzavi-pravovij-analiz-suchasnogo-stanu> (дата звернення: 03.12.2020).
2. Стратегія сталої логістики та План дій для України (проект для розгляду) / Міністерство інфраструктури України, World Bank Group. *Офіційний веб-портал Міністерства інфраструктури України*. URL: <https://mtu.gov.ua/news/29401.html> (дата звернення: 03.12.2020).
3. Національна економічна стратегія України 2030. *Платформа Центру економічного відродження*. URL: <https://nes2030.org.ua/>. (дата звернення: 03.12.2020).
4. Бізнес оцінив стан розвитку транспортної інфраструктури в Україні. *Веб-портал Європейської Бізнес Асоціації*. 2020. 4 грудня. URL: <https://eba.com.ua/biznes-otsinyv-stan-rozvytku-transportnoyi-infrastruktury-v-ukrayini/> (дата звернення: 03.12.2020).
5. Клепікова О. В. Теоретичні проблеми правової організації транспортної системи України : дис... докт. юрид. наук: 12.00.04. Київ, 2019. 502 с.
6. Ильченко С. В. Украина в мировой транспортной системе: перспективы функционирования и развития : монография. Одесса, 2012. 455 с.
7. Довгань В. Ефективна логістика – основа розвитку транспортної галузі України. *ЛІГА.net*. 2020. 3 липня. URL: <https://blog.liga.net/user/vdovhan/article/37362> (дата звернення: 03.12.2020).
8. 19 травня 2020 року відбулося онлайн обговорення проекту Національної транспортної моделі України. *Офіційний веб-портал Міністерства інфраструктури України*. URL: <https://mtu.gov.ua/news/31865.html> (дата звернення: 03.12.2020).
9. United Nations Sustainable Development Goals. *United Nations website*. URL: <https://sdgs.un.org/ru/goals> (дата звернення: 03.12.2020).

10. Ministers' Roundtable Transport and Climate: Moving forward from COP 24 JOINT STATEMENT. Summit 2019. International Transport Forum website. URL: https://2019.itf-oecd.org/sites/default/files/Joint%20Statement_TransportandClimate_0.pdf (дата звернення: 03.12.2020).

11. Decarbonising Transport in Europe. European Commission website. URL: <https://cordis.europa.eu/project/id/831743/results> (дата звернення: 03.12.2020).

12. The European Green Deal sets out how to make Europe the first climate-neutral continent by 2050, boosting the economy, improving people's health and quality of life, caring for nature, and leaving no one behind. Press Release. 2019. December, 11. European Commission website. URL: https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/ip_19_6691 (дата звернення: 07.12.2020).

13. Sustainable transport. What do we want to achieve? United Nations website. URL: https://ec.europa.eu/transport/themes/sustainable_en (дата звернення: 05.12.2020).

14. Уряд підтримав законопроект, необхідний для розвитку електромобільності в Україні. URL: <https://www.kmu.gov.ua/news/uryad-pidtrimav-zakonoprojekt-neobhidnij-dlya-rozvitku-elektromobilnosti-v-ukrayini-vladislav-kriklij> (дата звернення: 13.12.2020).

15. Уряд підтримав ліцензування на автомобільному транспорті відповідно до норм ЄС. 2020. 23 грудня. Офіційний веб-портал Міністерства інфраструктури України. URL: <https://mtu.gov.ua/news/32495.html> (дата звернення: 07.12.2020).

16. Проект Закону України «Про внесення змін до Господарського кодексу України (щодо

узгодження з положеннями Цивільного кодексу України та деяких інших законодавчих актів) від 29 вересня 2020 р. Офіційний веб-портал Верховної Ради України. URL: http://w1.c1.rada.gov.ua/pls/zweb2/webproc4_1?pf3511=70074 (дата звернення: 05.12.2020).

17. УЗ уклала перший договір у рамках експерименту із допуску приватних локомотивів на залізницю. 2020. 17 грудня. Офіційний веб-портал Міністерства інфраструктури України. URL: <https://mtu.gov.ua/news/32474.html> (дата звернення: 03.12.2020).

18. 40% пріоритетних для держави інвестпроектів складають проекти у галузі інфраструктури та транспорту. 2020. 20 листопада. Офіційний веб-портал Міністерства інфраструктури України. URL: <https://mtu.gov.ua/news/32396.html> (дата звернення: 05.12.2020).

19. Порядок реалізації експериментального проекту щодо забезпечення впровадження замовлення бланків дозволів на поїздки по територіях іноземних держав при виконанні перевезень вантажів автомобільним транспортом у міжнародному сполученні в електронній формі через Транспортний портал електронних послуг: постанов Кабінету Міністрів України від 3 червня 2020 № 473. Офіційний вісник України. 2020. № 49. Ст. 1535.

20. Січка Д. Транспортна галузь у 2020 році. Веб-портал Європейської Бізнес Асоціації. 2020. 22 грудня. URL: <https://eba.com.ua/transportna-galuz-u-2020-rotsi/> (дата звернення: 01.12.2020).

21. Drones in the Transport System: Acceptability and Integration. International Transport Forum. URL: <https://www.itf-oecd.org/drones-transport-system-acceptability-integration> (дата звернення: 01.12.2020).

Ella Derkach. The paradigm of legal regulation of economic activity in the field of transport in terms of the concept of sustainable development

The article highlights the current issues of legal regulation of economic activity in the field of transport, as well as identifies areas for development of relevant legislation in terms of the sustainable development concept. It is noted that the pandemic caused by COVID-19 has become a real test for the world economy, affecting global supply chains, the transformation of traditional approaches to the organization and implementation of economic activities in the field of transport in favor of digital ones. Currently, the transport system of Ukraine faces global challenges, in particular application of a balanced approach to optimizing mobility, taking into account new trade models, digitalization, development of environmentally friendly modes of transport. To achieve the UN's Sustainable Development goals (including sustainable infrastructure, stimulating innovation, combating climate change and its effects, and a global partnership for sustainable development), transport is expected to become environmentally responsible, inclusive, efficient and economically sustainable. Achieving climate goals also requires a shift to more environmentally friendly modes of transport, such as rail and inland waterway transport, a combination of different modes of transport in multimodal transportation. In terms of digital economy innovations become the tool of sustainable development of the Ukrainian transport system. The author concludes that the Charter on freight transportation of the Commercial Code of Ukraine should be developed due to the digitalization in transportation process, increasing the number of participants of economic activities in the field of transport, developing transport contracts. In addition, the priority state task is adoption of laws on multimodal transportation, on railway transport, on the National Commission for State Regulation of Transport, etc. In this regard, a balanced state policy is needed in order to formate the adequate legal basis for sustainable development of the transport system in a pandemic, as well as its international integration.

Key words: digital economy, transport, infrastructure, innovations, digitalization, logistics, transport legislation.