

## **2.2. Правове забезпечення національної транспортної політики як складової економічної безпеки держави**

---

---

Україна має унікальне й досить вигідне географічне положення, через територію нашої держави проходять транспортні потоки, які поєднують Європу та Азію. Крім цього, перевагою є й те, що вона розташована в центрі Європи, має розгалужену систему морських та річкових портів, розвинену інфраструктуру залізниць та автомобільних шляхів, трубопровідну складову тощо. Є всі об'єктивні чинники для ефективної роботи національної транспортної системи, у першу чергу за рахунок коштів, які надходять від транзитних перевезень.

Проте, транзитний потенціал держави, як свідчать дані статистики, використовується лише на чверть, якість транспортних послуг є досить низькою, а що саме найголовніше – існують суттєві загрози як для безпеки перевезень (враховуючи нестабільну ситуацію на сході країни та у Криму), так і транспортної безпеки у цілому, а також загрози нормальному функціонуванню інших елементів транспортної системи.

Причому така критична ситуація мала місце ще до підписання Угоди про асоціацію з ЄС, що, на жаль, залишилося незмінним й дотепер. Це досить дивно, оскільки зацікавленість і затребуваність потужностей української транспортної мережі з боку західноєвропейських партнерів, безумовно, є. Особливо це стосується перевезення вантажів, оскільки найкоротший (і найвигідніший з економічної точки зору) маршрут для їх перевезення з Європи в Азію, інші східні країни проходить саме територією України.

Варто зауважити, що ідея створення міжнародних торговельних шляхів, які дозволили б швидко і безпечно доставляти вантажі від місця виробництва до місця споживання, є не новою. Як указує В. М. Філіпов, саме виникнення й поступове зміцнення мінових відносин і викликало необхідність розвитку транспортних зв'язків<sup>1</sup>. Так,

---

<sup>1</sup> Філіпов В. М. С чего начинается дорога? Иркутск : Восточно-Сибирское книжное изд-во, 1985. С. 5.

у різних країнах світу виникли великі торгові караванні шляхи – «янтарний шлях» (Прибалтійський регіон), «олов'яний шлях» (Англія – Середземноморські країни), «скіфський золотий шлях» (Середня Азія – Причорноморський степ) тощо. Як відомо з історичних пам'яток, Дніпро з притоками став для наших пращурів тим шляхом, який дозволив їм долучитися до міжнародної торговельної системи, яка розвивалась у Південно-Східній Європі, поєднав їх з чорноморськими та каспійськими ринками.

Вигідне положення Київської Русі забезпечувало прискорений товарообіг, що, звісна річ приносило великі прибутки купцям. Слід підкреслити, що ця держава сформувалася та об'єдналася не тільки завдяки вдалим військовим походам, а й умілій дипломатії. Саме в часи Київської Русі виникла перша дипломатична служба, яка діяла відповідно до норм міжнародного права, у цей же час з'явилися зародки митної справи в Україні, були підписані перші міжнародні договори, що дійшли до нас, мова йде про угоди з Візантією 907 і 911 рр.<sup>1</sup>. Примітно, що саме в цей період з'явилися перші засоби державного регулювання процесу транспортування вантажів. Так, київські князі своїми указами зобов'язували певних осіб (переважно купців і міщан) будувати і утримувати шляхи сполучення, до того ж за їх невиконання було передбачене покарання у вигляді штрафу<sup>2</sup>.

Варто наголосити, що, навіть перебуваючи у складі СРСР, Україна брала участь у багатьох угодах, покликаних сприяти регулюванню міжнародних економічних відносин та їх розвитку, зокрема, в угодах, які регламентують організацію міжнародного зв'язку і транспортних сполучень. Наприклад, УРСР є стороною Конвенції 1965 р. про транзитну торгівлю внутріконтинентальних держав<sup>3</sup>, Конвенції 1968 р. про дорожній рух та про дорожні знаки та сигнали<sup>4</sup>, з 1959 р. УРСР

<sup>1</sup> Дешинський Л. С. Панюк А. В. Міжнародні відносини України: історія і сучасність.: навч. посібник. Львів : Бескид Біт, 2002. Ч.1. С. 5.

<sup>2</sup> Павлов А. Литовський статут та Магдебурзьке право: їх роль у розвитку торгівлі і митної справи на Київщині (XV–XVII ст.). *Право України*. 2003. №10. С. 147.

<sup>3</sup> Конвенція про транзитну торгівлю внутрішньоконтинентальних держав від 08.06.1965 р. URL: <http://www.rada.gov.ua>.

<sup>4</sup> Конвенція про дорожній рух від 08.11.1968 р. URL: <http://www.rada.gov.ua>; Конвенція про дорожні знаки та сигнали від 08.11.1968 р. URL: <http://www.rada.gov.ua>.

є стороною Конвенції 1929 р. для уніфікації деяких правил, що стосуються міжнародних повітряних перевезень<sup>1</sup>.

Сучасний етап розвитку міжнародних транспортних коридорів на території України бере свій початок у 80-х рр. ХХ століття, коли чітко прослідковувалась тенденція до збільшення товарообміну між Західною Європою та Азіатсько-Тихоокеанськими країнами. По-сприятло розвитку МТК і виникнення після Другої світової війни транснаціональних компаній, для яких першочерговим завданням було якнайшвидше перевезення вантажів з однієї країни до іншої, спрощення митних формальностей тощо.

Однією з передумов формування нових транспортних магістралей континентального значення стала побудова Транс'європейської транспортної мережі у рамках Європейського Союзу, яка розвивається відповідно до Угоди про створення ЄС (т. зв. «Маастрихтської угоди»), до Договору про запровадження Конституції для Європи<sup>2</sup>. Заснування єдиного європейського ринку викликало необхідність транспортної інтеграції Європи. У цей час різними державами висуваються ініціативи щодо створення єдиного економічного простору для вільного руху товарів, капіталів та послуг. На підставі цього значного поширення набула ідея розробки і впровадження єдиної для усіх держав транспортної політики.

Ці ідеї втілені в концепції транс'європейських транспортних вісей (Декларація комітету міністрів транспорту ЄЕС, 1983 р.), потім – ін-термодальних транспортних мостів (I Загальноєвропейська конференція з транспорту, Прага, 1991 р.), і, нарешті, міжнародних транспортних коридорів (II Загальноєвропейська конференція з транспорту, Крит, 1994 р.).

На Критській конференції були визначені пріоритетні транспортні коридори в напрямках захід-схід та північ-південь Європи. До мережі загальноєвропейських транспортних коридорів увійшли

---

<sup>1</sup> Конвенція для уніфікації деяких правил, що стосуються міжнародних повітряних перевезень від 12.10.1929 р. URL: <http://www.rada.gov.ua>.

<sup>2</sup> Конституційні акти Європейського Союзу /ра заг. ред. Т. А. Качки. Київ: Юстиніан, 2005. Ч. 1. С. 417.

10 маршрутів, а територією України проходять чотири з десяти Критських міжнародних транспортних коридорів (МТК).

Постановою Кабінету Міністрів України від 16 грудня 1996 року «Про першочергові заходи щодо створення національної мережі міжнародних транспортних коридорів» встановлено їх перелік і закріплено, що вони розглядаються включаються як складова міжнародних транспортних коридорів.

Правові основи розбудови і функціонування МТК в Україні започатковані у 1998 році з прийняттям Програми створення та функціонування національної мережі міжнародних транспортних коридорів<sup>1</sup>. Проте ще у 1997 р. була прийнята Концепція створення та функціонування національної мережі міжнародних транспортних коридорів<sup>2</sup>, яка визначає основні принципи створення та функціонування національної мережі транспортних коридорів на період до 2015 р. та включення її до міжнародної транспортної системи. Програма передбачає життя комплексу першочергових заходів, спрямованих на будівництво МТК на період до 2005 р. і розвиток автомобільного й залізничного транспорту. Постановою КМУ 12 квітня 2006 р. була затверджена Програма розвитку національної мережі транспортних коридорів в Україні на 2006–2010 рр. Згідно з вказаними документами спочатку відбувається будівництво МТК відповідно до існуючої системи доріг, а потім будівництво нових доріг. Проте, на жаль, реалізація зафіксованих у цих документах завдань є вкрай низькою.

У контексті сказаного необхідно акцентувати, що розвиток перевезень повністю залежить від політики держави у цій сфері, тобто від національної транспортної політики. Тому, як наголошує Р. П. Бойчук, основним завданням є чітке визначення та систематизування правових регуляторів діяльності в галузі транспорту, зокрема, встановлення механізму їх регулюючої дії, компетенції уповноважених органів держави на їх застосування, що, у свою чергу, дасть можливість чіт-

---

<sup>1</sup> Про затвердження Програми створення та функціонування національної мережі міжнародних транспортних коридорів: постанова Кабінету Міністрів України від 20.03.1998 р. № 346. *Уряд. кур'єр*. 1998. № 67–68. від 09.04.1998 р.

<sup>2</sup> Про затвердження Концепції створення та функціонування національної мережі міжнародних транспортних коридорів: постанова Кабінету Міністрів України від 04.08.1997 р. № 821. URL: [http:// www.rada.gov.ua](http://www.rada.gov.ua).

кіше прогнозувати результат такого регулюючого впливу для узгодження різних інтересів у процесі господарювання й подолання конфліктів, які можуть виникати<sup>1</sup>.

Для чіткого розуміння суті питання, слід передусім з'ясувати зміст термінів. Енциклопедична дефініція “транспортна політика” має наступний вигляд: «транспортна політика – це діяльність держави і відповідних галузевих інститутів, спрямована на забезпечення галузей економіки та населення країни перевезеннями»<sup>2</sup>. Проте Д. Прейгер вказує, що таке визначення є неповним (і ми з ним у цьому погоджуємось), «оскільки стосується лише внутрішніх перевезень, тобто не враховує можливість і доцільність реалізації транзитного потенціалу України»<sup>3</sup>. При цьому вчений дає власне тарктування поняття “транспортна політика”, яку він розглядає як діяльність органів влади, спрямовану на повне задоволення потреб населення, галузей економіки та підприємств у перевезеннях, на реалізацію власного транзитного потенціалу при економічно обґрунтованих тарифах з додержанням екологічних вимог і міжнародних зобов’язань держави у сфері розвитку транспортних комунікацій. Слід визнати, що таке бачення транспортної політики дійсно є більш повним та адекватним реаліям сьогодення, проте з точки зору права є дещо неточним. Так, транспортна політика – це діяльність не тільки *державних органів влади*, а й інших суб’єктів права, зокрема, органів місцевого самоврядування, суб’єктів господарювання, які опосередковано впливають на політику тощо.

У свою чергу, М. Погребицький визначає державну транспортну політику як комплексну програму дій за різними напрямками діяльності транспортного комплексу, включаючи його техніко-технологічну модернізацію, адаптацію до ринкових умов господарювання, інституційні перетворення у сфері форм власності, економічних відносин, системи управління, інтеграції до європейської й світової

---

<sup>1</sup> Бойчук Р. Правове забезпечення системи державного регулювання економічних відносин в Україні. *Українське комерційне право*. 2005. № 6. С. 67.

<sup>2</sup> *Економічна енциклопедія*: у 3 т. Київ: Академія, 2002. Т. 3. с. 679.

<sup>3</sup> Прейгер Д. Формування ЄСАТП: місце і роль України. *Економіка України*. 2006. №3. с. 64.

транспортних систем, кадрову й соціальну політику, економічну безпеку держави<sup>1</sup>. Ця дефініція, на нашу думку, є досить ґрунтовною, повною, проте вважаємо, що транспортна політика – це не просто «програма дій». Політика передбачає наявність як об'єктного, так і суб'єктного складу, а тому цьому визначенню бракує «суб'єктивізації».

Під *спільною транспортною політикою* Євросоюзу Філіпенко О. В. розуміє комплекс дій на рівні Євросоюзу та його держав-членів з метою досягнення збалансованого, узгодженого регулювання відносин на європейському транспортному ринку<sup>2</sup>. Наковець зазначає, що особливість цієї політики полягає в тому, що вона базується, зокрема, на принципах протекціонізму власних ринків транспортних послуг від зовнішніх впливів. Так, наприклад, технічні стандарти для транспортних засобів часто сформульовані в державах – членах ЄС саме таким чином, щоб захистити ринок транспортних послуг від зовнішньої конкуренції.

Що стосується власне національної транспортної політики, то потрібно перш за все визначитися, яку ж мету вона переслідує?

До *основних цілей і завдань національної транспортної політики* слід, як нами зазначалось, віднести такі: розвиток як національного ринку транспортних послуг, так і загальнонаціонального ринку (внутрішньоекономічний фактор); подальший розвиток власне транспортної галузі; забезпечення участі держави у міжнародному товарообігу; правове забезпечення розвитку транспортної системи України<sup>3</sup>.

Завдяки участі України в міжнародному товарообігу відбуватиметься й інтеграція національних економічних систем, й правова інтеграція (як одна з важливих передумов економічної), а також посилення процесів міжнародного розподілу праці.

---

<sup>1</sup> Погребиський М. Напрями розвитку транспортного комплексу та системи міжнародних перевезень. *Збірник наукових праць НАДУ при Президентів України*. 2006. № 1. С. 361.

<sup>2</sup> Філіпенко О. В. Правовий механізм регулювання спільної транспортної політики Євросоюзу: дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.11. Київ, 2004. С. 17.

<sup>3</sup> Матвєєва А. В. Транспортний коридор: правова природа, зміст, види та учасники (комплексне дослідження) : монографія. Харків: Вид-во «ФІНН», 2011. 206 с.

Як наголошує О. В. Філіпенко, кінцевою метою спільної політики держав – членів Євросоюзу у сфері транспорту є створення *спільного ринку у сфері транспортних послуг*<sup>1</sup>. Ще одна мета спільної транспортної політики полягає в тому, щоб регулювання ринків транспортних послуг зробити максимально ефективним. Причому ця ефективність, у свою чергу, вимірюється оптимізацією інтересів держав – членів ЄС та мірою врахування інтересів учасників ринку транспортних послуг, що мають на меті зростання прибутку від своєї діяльності та доступу до ринків інших держав.

На підставі викладеного **національну транспортну політику** у загальному вигляді можна розглядати як *діяльність спеціально уповноважених органів державної влади та інших суб'єктів, спрямовану на формування концепції розвитку транспортної галузі та визначення господарсько-правових заходів її реалізації, пріоритетною метою якої є стимулювання подальшого розвитку національного ринку транспортних послуг та входження до міжнародного транспортного ринку*.

Сьогодні в Україні в умовах нової фінансово-економічної кризи відбуваються процеси реформування багатьох сфер суспільного життя, у тому числі й економічної сфери, зокрема, переглядаються вихідні засади функціонування різних типів ринків.

Якщо проаналізувати основні підходи до розуміння ринку, то їх можна умовно розділити на групи за такими критеріями: за суб'єктами; об'єктами; як взаємовідносини; як механізм реалізації та дії економічних законів<sup>2</sup>. Зокрема, вченими пропонуються такі тарктування поняття «ринок»:

- 1) це організації, інститути, що використовуються людьми для торгівлі;
- 2) це сукупність покупців (існуючих і потенційних) або ж сукупність продавців;

---

<sup>1</sup> Філіпенко О. В. Правовий механізм регулювання спільної транспортної політики Євросоюзу: дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.11. Київ, 2004. с. 12.

<sup>2</sup> Козырев В. М. Основы современной экономики. Москва : Финансы и статистика, 2001. С. 16; Черкасов Г. И. Рынок: регулирование рынка: учеб. пособие для вузов. Москва: ЮНИТИ-ДАНА, 2004. с. 125; Крупка М. І. Островерх П. І., Реверчук С. К. Основы економічної теорії: підручник. Київ: Атіка, 2001. С. 87.

3) це своєрідний механізм, за допомогою якого здійснюються контакти між виробниками й споживачами товарів із взаємоузгодженням їх інтересів;

4) це сукупність різноманітних відносин між продавцями і покупцями (а також між самими покупцями та самими продавцями) з приводу обміну товарами;

5) це система товарно-грошових відносин із механізмом вільного ціноутворення, з вільним підприємництвом на підставі економічної самостійності, рівноправ'я та конкуренції суб'єктів господарювання у боротьбі за споживача.

Як справедливо зазначає К. В. Масляєва, зміст поняття «ринок» слід доповнити такою важливою ознакою, як необхідність державного регулювання. Науковець розуміє ринок як «сферу економічних зв'язків, які виникають між суб'єктами ринкових відносин з приводу виготовлення та реалізації продукції, виконання робіт і надання послуг шляхом погодження ціни й регулюються державою»<sup>1</sup>.

Відразу необхідно відмітити, що в українському законодавстві немає визначення поняття «ринок транспортних послуг». Проте існує тлумачення поняття «фондовий ринок», «ринок зерна», а також «ринок фінансових послуг». Так, відповідно до ст. 2 Закону України «Про цінні папери та фондовий ринок» від 23 лютого 2006 р. № 3480-IV фондовий ринок (ринок цінних паперів) визначається як сукупність учасників фондового ринку та правовідносин між ними щодо розміщення, обігу та обліку цінних паперів і похідних (деривативів)<sup>2</sup>.

Статтею 1 п. 23 Закону України «Про зерно та ринок зерна в Україні» від 4 липня 2002 року № 37-IV передбачено, що ринок зерна – це система товарно-грошових відносин, що виникають між його суб'єктами в процесі виробництва, зберігання, торгівлі та використання зерна на засадах вільної конкуренції, вільного вибору напрямів

---

<sup>1</sup> Масляєва К. В. Господарсько-правове забезпечення функціонування ринку фінансових послуг України. Харків: Видавництво «ФІНН», 2010. С. 12.

<sup>2</sup> Про цінні папери та фондовий ринок: Закон України від 23.02.2006 р. № 3480-IV. *Відомості Верховної Ради України*. 2006. № 31. Ст. 268.



реалізації зерна та визначення цін, а також державного контролю за його якістю та зберіганням<sup>1</sup>.

А за ст. 1 п. 6 Закону України «Про фінансові послуги та державне регулювання ринків фінансових послуг» від 12 липня 2001 р. № 2664-III визначає ринки фінансових послуг – сфера діяльності учасників ринків фінансових послуг з метою надання та споживання певних фінансових послуг<sup>2</sup>.

Аналіз вищенаведених визначень дає підстави стверджувати, що єдність у розумінні ринку як юридичної категорії відсутня, підходи до його розуміння є різними, а іноді й прямо протилежними. Наукове тлумачення цього терміна також не свідчить про однотайність вчених. Так, В. І. Семчик визначає аграрний ринок як сферу товарного обміну, який (у межах, урегульованих законодавством про аграрні ринки) здійснюється між продавцями і покупцями (юридичні і фізичні особи, територіальні громади і держава), як товарообмін, що виникає за результатами товаровиробництва в установлених місцях, формах шляхом укладення і виконання договорів купівлі-продажу, інших цивільно-правових правочинів на добровільних узгоджених умовах і за відповідними цінами та волевиявлення продавців і покупців<sup>3</sup>.

Вивчаючи сутність поняття «інноваційний ринок», Ю. Є. Атаманова розглядає останній як особливу сферу обміну об'єктами інтелектуальної власності та інноваційними продуктами і сукупність відносин, які при цьому складаються<sup>4</sup>.

Розглядаючи ринок технологій, О. М. Давидюк визначає останній як структуровану систему, яка складається з наступних елементів: суб'єкти (учасники) ринку технологій, об'єкти ринкових відносин

---

<sup>1</sup> Про зерно та ринок зерна в Україні: Закон України від 04.07.2002 р. № 37-IV. *Відомості Верховної Ради України*. 2002. № 35. Ст. 258.

<sup>2</sup> Про фінансові послуги та державне регулювання ринків фінансових послуг: Закон України від 12.07.2001 р. № 2664-III. *Відомості Верховної Ради України*. 2002. № 1. Ст. 1.

<sup>3</sup> Організаційно-правові засади розвитку аграрного і земельного ринків в Україні: монографія /за ред. В. І. Семчика. Київ: Юридична думка, 2005. С. 22.

<sup>4</sup> Атаманова Ю. Є. Господарсько-правове забезпечення інноваційної політики держави: монографія. Харків: Видавництво «ФІНН», 2008. С. 99.

(безпосередньо технологія чи її складові, елементи), відносини, що складаються між суб'єктами з приводу передачі об'єктів (відносини, пов'язані з наявністю «технологічного» попиту, та відносини, пов'язані з технологічною пропозицією) й держава в особі уповноважених органів<sup>1</sup>.

Проаналізувавши усі ці визначення ринків, слід виділити основні ознаки будь-якого ринку:

- ринок зумовлює наявність покупців та продавців товарів, робіт або послуг, а також посередників між ними. До того ж ринкова економіка хоча й базується на принципах саморегуляції, проте вимагає у деяких випадках втручання держави. Отже, держава в особі уповноважених державних органів також виступає учасником ринку;
- будь-який ринок передбачає наявність чіткого предмету купівлі-продажу – це можуть бути товари, роботи або послуги, тобто те, з приводу чого складаються відносини між продавцями та покупцями на конкретному ринку;
- для ефективного функціонування ринку необхідне втручання держави, тому наявність владного, імперативного регулюючого впливу в деяких питаннях забезпечення функціонування конкретного ринку – невід'ємна частина ринку.

Вважаємо, що у найбільш загальному плані будь-який ринок можна визначити як систему складних відносин між споживачами і продавцями з приводу об'єктів купівлі-продажу, посередниками і продавцями, посередниками і споживачами, продавцями між собою, а також як систему відносин між усіма цими суб'єктами та державою в особі уповноважених органів.

Що стосується ринку транспортних послуг, то він характеризується наявністю особливих суб'єктів. До них слід віднести споживачів послуг – пасажирів, власників багажу та вантажовласників, а також суб'єктів, які надають ці послуги – перевізників і експедиторів. Важливу роль серед учасників ринку транспортних послуг відіграють

---

<sup>1</sup> Давидюк О. М. Технологія як об'єкт господарсько-правового регулювання: монографія. Харків: Вид-во «ФІНН», 2010. С. 141–142.

органи державної влади та місцевого самоврядування, які здійснюють функції державного регулювання й контролю за учасниками ринку транспортних послуг, а також учасники, які надають допоміжні транспортні послуги (сервісне обслуговування транспортних засобів, зберігання, складування, пакування вантажу тощо). Усі ці учасники вступають у певні групи правовідносин, які, враховуючи стратегічне значення транспортного ринку, повинні бути закріплені на законодавчому рівні. До того ж для повноти та ефективності нормативного регулювання таких груп відносин необхідно забезпечити низку засобів правового регулювання. Якщо мова йде про учасників ринку транспортних послуг, то щодо них як суб'єктів господарського права повинні бути застосовані засоби господарсько-правового регулювання перш за все власне господарських відносин – господарсько-виробничих, господарсько-організаційних і внутрішньогосподарських відносин.

Ринок транспортних послуг України характеризується наявністю усіх видів транспорту, їх взаємодією, наявністю транспортної інфраструктури.

Об'єктом купівлі-продажу на ринку транспортних послуг є власне транспортні послуги – це, передусім, послуги з перевезення пасажирів, багажу і вантажу за встановленими маршрутами. При цьому маються на увазі перевезення як внутрішньодержавні (міські, між-міські, обласні тощо), так і міжнародні, а також такий особливий вид перевезень, як транзит.

Досить складним є питання визначення видів об'єктів ринку транспортних послуг, тому на ньому ми зупинимось детальніше. Якщо раніше «продукцією» транспорту вважалося власне саме перевезення, що вимірювалося такими величинами, як обсяги перевезень, вантажообіг тощо, то у сьогоденнішніх ринкових умовах на перше місце виходять «послуги», які, як і будь-який товар, повинні бути належної якості.

Пропонуємо таке визначення поняття «транспортні послуги» – це сукупність зобов'язань, врегульованих нормами права, опосередкованих відповідними договорами, забезпечених господарсько-право-

вими засобами державного регулювання, та пов'язаних із фізичним переміщенням у просторі пасажирів, багажу, вантажів<sup>1</sup>.

З'ясувавши, які види послуг надаються на ринку транспортних послуг, а також що таке «транспортна послуга», необхідно встановити, хто ж виступає учасниками цього ринку.

Найголовнішими учасниками ринку є, очевидно, виробники і споживачі транспортної послуги. Споживачами транспортних послуг можуть бути як юридичні чи фізичні особи, так і держава. Так, фізичні особи найчастіше виступають на ринку транспортних послуг саме як споживачі (переважно – як пасажирів). Юридичні ж особи здебільшого є споживачами послуг з перевезення вантажів.

Виробниками транспортних послуг є юридичні чи фізичні особи-підприємці, основним видом діяльності яких вважається здійснення перевезень, транспортно-експедиційної діяльності або ж надання супутніх послуг. Це можуть бути підприємства-перевізники (у тому числі й державні, наприклад, Укрзалізниця) або ж підприємства, що обслуговують діяльність основних виробників транспортних послуг (це можуть бути різного роду ремонтні підприємства, асфальтобетонні заводи тощо).

Держава є як контролюючим суб'єктом на ринку транспортних послуг, так і може бути споживачем або виробником транспортних послуг (зокрема, ними можуть бути державні підприємства).

На підставі наведених міркувань, можемо запропонувати таке визначення поняття **«ринку транспортних послуг»** – *це складна система врегульованих нормами права і забезпечених засобами правового регулювання відносин, що складаються між виробниками і споживачами транспортних послуг, а також іншими учасниками ринку й державою в особі уповноважених органів державної влади з приводу перевезення пасажирів, багажу і вантажів як на національному, так і на міжнародному рівні.*

Користуючись своїм вигідним геополітичним положенням, маючи розвинену мережу залізниць і автошляхів, сучасні морські порти

---

<sup>1</sup> Матвєєва А. В. Транспортний коридор: правова природа, зміст, види та учасники (комплексне дослідження) : монографія. Харків: Вид-во «ФІНН», 2011. 206 с.

на Чорному та Азовському морях і в гирлі Дунаю, Україна відіграє важливу роль у налагодженні транспортних зв'язків між країнами Європи й Азії. Виходячи з цього одним із головних напрямів реалізації транспортної політики останнім часом є забезпечення функціонування й розвитку міжнародних транспортних коридорів і входження їх до міжнародної транспортної мережі<sup>1</sup>. Найважливіша мета національної транспортної політики – становлення, функціонування та подальший розвиток національного ринку транспортних послуг. Вона може бути, на наш погляд, досягнута за допомогою повноцінного входження України до світової мережі МТК як рівноправного партнера з високим потенціалом розвитку.

Підписання Угоди про асоціацію між Україною та ЄС надало новий поштовх та зміст розвитку міжнародних перевезень і поставило нові завдання, зокрема, і у сфері національної транспортної політики. Перш за все слід вказати, що стаття 367 Угоди закріплює основні напрямки європейської транспортної політики у межах співробітництва з Україною: розширення і зміцнення співробітництва в галузі транспорту з метою сприяння розвитку стабільних транспортних систем; сприяння здійсненню ефективних і безпечних транспортних перевезень, а також інтермодальності й оперативної сумісності транспортних систем; докладання зусиль для посилення основних транспортних зв'язків між територіями Сторін<sup>2</sup>.

Фактично наведене – це орієнтири для української Сторони, яких необхідно прагнути. Аналіз статті 368 Угоди дає підстави виокремити й перші кроки, які треба зробити нашій державі у транспортному секторі:

1) реструктуризація й оновлення транспортного сектору України і поступова гармонізація чинних стандартів і політики з існуючими в ЄС без шкоди для зобов'язань, що випливають з окремих транспортних угод, укладених між Сторонами;

---

<sup>1</sup> Шкідченко О. В. Правове регулювання міжнародних транспортних коридорів в Україні. *Актуальні проблеми міжнародних відносин: зб. наук. праць*. Київ, 2001. Вип. 29. Ч. II. С. 143–150.

<sup>2</sup> Про ратифікацію Угоди про асоціацію між Україною, з однієї сторони, та Європейським Союзом, Європейським співтовариством з атомної енергії і їхніми державами-членами, з іншої сторони: Закон України від 16 вересня 2014 року № 1678-VII. *Офіційний вісник України* від 26.09.2014 № 75, том 1, С. 82. Ст. 2125.

2) покращення руху пасажирів і вантажів, зростання плинності транспортних потоків між Україною, ЄС і третіми країнами регіону за рахунок усунення адміністративних, технічних, прикордонних та інших перешкод, покращення транспортної мережі й модернізації інфраструктури, зокрема, на головних транспортних вісях, які з'єднують Сторони. Це співробітництво включає заходи, спрямовані на спрощення перетину кордонів;

3) обмін інформацією і спільна діяльність: а) на регіональному рівні, зокрема, враховуючи та впроваджуючи досягнення прогресу, що знайшли своє відображення в різних регіональних транспортних домовленостях, як наприклад, Транспортній панелі Східного партнерства, транспортного коридору Європа – Кавказ – Азія (ТРАСЕКА), Бакинському процесі та інших транспортних ініціативах; б) на міжнародному рівні, йдеться про міжнародні транспортні організації і міжнародні угоди і конвенції, ратифіковані Сторонами; у рамках різних транспортних агентств ЄС.

Відповідно до приписів ст. 369 Угоди співробітництво охоплює такі сфери, хоча й не обмежуючись тільки ними:

а) розвиток сталої національної транспортної політики, яка буде охоплювати всі види транспорту, зокрема, з метою забезпечення ефективних і безпечних транспортних систем, і сприяти інтеграції ініціатив у сфері транспорту в інші напрями політики;

б) розвиток галузевих стратегій на основі національної транспортної політики (наприклад, нормативні вимоги щодо модернізації технічного обладнання і транспортних парків для дотримання найвищих міжнародних стандартів) щодо автомобільного, залізничного, річкового, морського й авіаційного транспорту, а також інтермодальність, враховуючи строки й основні етапи імплементації, адміністративну відповідальність і фінансові плани;

с) розвиток мультимодальної транспортної мережі, пов'язаної з Транс'європейською транспортною мережею (TEN-T), та удосконалення інфраструктурної політики з метою кращого визначення й оцінки інфраструктурних проєктів щодо різних видів транспорту. Розробка стратегій фінансування, спрямованих на утримання, усу-

нення перешкод у пропускній здатності та модернізацію неповної інфраструктури, а також активізацію і сприяння участі приватного сектору у транспортних проектах згідно із Додатком XXXIII до цієї Угоди;

d) приєднання до відповідних міжнародних транспортних організацій і угод, зокрема, процедури забезпечення суворого застосування й ефективного виконання міжнародних транспортних угод і конвенцій;

e) науково-технічне співробітництво й обмін інформацією для розвитку й удосконалення технологій в галузі транспорту, наприклад, інтелектуальних транспортних систем;

f) сприяння використанню інтелектуальних транспортних систем та інформаційних технологій при управлінні й використанні всіх видів транспорту, а також підтримка інтермодальності і співробітництва у використанні космічних систем і впровадженні комерційних рішень, що полегшують транспортні перевезення.

Враховуючи зближення національних транспортних систем держав – членів ЄС, необхідно чітко розуміти можливі виклики та загрози для української транспортної системи, а також передбачати ті заходи, яких необхідно вжити для запобігання або протидії їм.

У цьому контексті все більшої гостроти набуває проблема забезпечення національної транспортної безпеки.

Варто зауважити, що питання забезпечення безпеки – невід’ємна складова будь-якого напрямку державної політики. Так, академік А. П. Гетьман виокремлює як основні пріоритети [екологічної політики] держави гарантування екологічної безпеки і захист екологічних прав людини<sup>1</sup>. Таким чином, проблема забезпечення транспортної безпеки держави в умовах виконання Угоди про асоціацію з ЄС, дослідження її правової природи, змісту, суб’єктно-об’єктного складу – сьогодні це першочергові завдання політичної еліти держави.

---

<sup>1</sup> Гетьман А. П. Правове забезпечення екологічної політики в системі національної безпеки України. *Адаптація до права ЄС регулювання економіки України в сучасних умовах* : зб. наук. пр. (за матеріалами «Круглого столу», м. Харків, 26 трав. 2015 р.) / НДІ правового забезп. інновац. розвитку НАПрН України. Харків: НДІ ПЗІР, 2015. С. 6–12. URL: <http://ndipzir.org.ua/wp-content/uploads/2016/01/collection-26-05-15.pdf>.

Транспортна система України включає понад 22 тис. км залізничних колій, що взаємодіють із залізницями 7 сусідніх країн і на яких функціонує 40 міжнародних залізничних переходів, близько 170 тис. км автомобільних доріг, 30 аеропортів, де діє 130 злітних смуг, 18 державних морських торговельних портів загальною технологічною потужністю понад 170 млн. тонн, 4 рибних порти, 13 приватних портових пунктів і причалів, понад 42 тис. км нафтогазопроводів. Щодоби національна транспортна система перевозить близько 2,2 млн. т вантажів і понад 19 млн. пасажирів<sup>1</sup>. Усе це й зумовило створення в Україні чотирьох з десяти пан'європейських транспортних коридорів, шести із десяти коридорів Організації співробітництва залізниць, а також транспортний коридор, який з'єднує Західну Європу через Чорне море, Кавказ і Каспійське море із Центральною Азією (ТРАСЕКА).

Така потужна транспортна система навіть з урахуванням тих втрат, яких вона понесла у зв'язку з анексією АР Крим та внаслідок проведення АТО на Сході держави, безумовно, викликає досить серйозний інтерес з боку країн ЄС.

При цьому варто зауважити, що покращення транспортної безпеки є лише четвертим із п'яти пріоритетів, які задекларовані у оновленій Національній транспортній стратегії до 2030 року, яка розроблена відповідно до рекомендацій ЄС<sup>2</sup>. На жаль, у цій Стратегії транспортна безпека розуміється у вузькому сенсі, тобто не як напрямок (і досить важливий елемент) національної економічної політики, а як зниження ризику від використання транспорту для людського життя, особливо у міському середовищі, та підвищення безпеки користувачів транспортних послуг як одного з основних прав. Вважаємо, що це визначення транспортної безпеки не є прийнятним через його надмірно вузьке і неповне тлумачення цієї категорії.

---

<sup>1</sup> Прейгер Д. Реалізація транзитного потенціалу України як фактор зміцнення економічних зв'язків між Європою та Азією. *Економіка України*. 2012. № 4. С. 48.

<sup>2</sup> UKRAINE TRANSPORT STRATEGY UPDATE DEVELOPMENT AND CONSTRUCTION OF AN INTEGRATED TRANSPORT SYSTEM IN UKRAINE: APPROACHES PROPOSED IN THE NEW NATIONAL TRANSPORT STRATEGY URL: <http://mtu.gov.ua/files/Zakypivli/UKRAINE%20%20TRANSPORT%20STRATEGY%20UPDATE.pdf>



Законом України «Про основи національної безпеки України»<sup>1</sup> від 19.06.2003 р. № 964-IV визначено основні засади державної політики, спрямованої на захист національних інтересів і гарантування в Україні безпеки особи, суспільства і держави від зовнішніх і внутрішніх загроз в усіх сферах життєдіяльності. Крім того у цьому Законі наведено дефініції термінів «національна безпека», «національні інтереси», «загрози національній безпеці» тощо, проте питання економічної безпеки детально не висвітлені.

Необхідно зауважити, що деякі аспекти забезпечення економічної безпеки є змістовною частиною численних нормативних документів, але їм бракує системності й узгодженості. Натомість, питання транспортної безпеки досить скудно представлені як на законодавчому рівні, так і у працях науковців.

Наприклад, у Стратегії національної безпеки України від 26.05.2015 р. № 287/2015 лише один раз йдеться про транспорт: у контексті одного із пріоритетів забезпечення безпеки критичної інфраструктури, до яких законодавець відніс і посилення охорони об'єктів критичної інфраструктури, зокрема енергетичної і транспортної<sup>2</sup>.

У своїх роботах І. М. Аверічев визначає транспортну безпеку як захищеність особистості, суспільства, держави та їх інтересів у транспортній сфері життєдіяльності від внутрішніх і зовнішніх загроз<sup>3</sup>. Проте ця дефініція є досить вузькою і не враховує інтересів транспортної галузі як певної системи. Про це свідчить й авторське уявлення про поділ транспортної безпеки на види. Так, науковець поділяє транспортну безпеку за видами транспорту на: безпеку повітряного, автомобільного, водного, авіаційного, залізничного та трубопровідного транспорту<sup>4</sup>.

При цьому варто детальніше зупинитися на транспортній системі держави для уникнення плутанини в розумінні категоріального апа-

<sup>1</sup> Про основи національної безпеки України: Закон України від 19 червня 2003 р. № 964-IV. *Голос України* від 22.07.2003 р. № 134.

<sup>2</sup> Стратегія національної безпеки України : Указ Президента України від 26.05.2015 р. № 287/2015. *Офіційний вісник України*. 2015. № 43. Ст. 1353.

<sup>3</sup> Аверічев І. М. Транспортна безпека як особливий вид економічної безпеки. *Водний транспорт*. 2013. Вип. 2. С. 54. URL: [http://nbuv.gov.ua/UJRN/Vodt\\_2013\\_2\\_11](http://nbuv.gov.ua/UJRN/Vodt_2013_2_11).

<sup>4</sup> Аверічев І. М. Транспортна безпека як особливий вид економічної безпеки. *Водний транспорт*. 2013. Вип. 2. С. 56. URL: [http://nbuv.gov.ua/UJRN/Vodt\\_2013\\_2\\_11](http://nbuv.gov.ua/UJRN/Vodt_2013_2_11).

рату, зокрема, таких категорій, як «транспортна система» і «система транспорту».

Перші спроби сформулювати визначення цим категоріям були зроблені ще радянськими вченими, проте такі спроби є й нині.

Так, на думку В. К. Андрєєва, транспортну систему можна визначити як «взаємопов'язану організаційну структуру підприємств та організацій, які спеціально займаються перевезенням вантажів та пасажирів (транспорт загального користування), а також самостійних підприємств та структурних ланок підприємств і виробничих об'єднань промисловості, будівництва та інших галузей народного господарства (відомчий транспорт)»<sup>5</sup>.

Єдину транспортну систему Г. П. Савичев розглядає як «сукупність різних видів громадського транспорту, об'єднаних єдиним державним плануванням, однорідними функціями по забезпеченню потреб економіки в перевезеннях, єдиним уніфікованим правовим регулюванням»<sup>6</sup>.

Натомість, В. М. Кондратьєв переконаний, що «єдина транспортна система – це єдиний, заснований на використанні певного виду транспорту, господарський комплекс, створений для планомірного ведення транспортно-господарської діяльності та керівництва нею, що складається з наділених господарською компетенцією та таких, що знаходяться у стійких зв'язках, ланках, одна з яких є центром системи, має майно і здатний діяти на основі госпрозрахунку»<sup>7</sup>.

Транспортну систему Н. Ф. Лопатіна визначає як «сукупність усіх видів транспорту, що утворюють єдину транспортну систему, яка покликана здійснювати узгоджену (скоординовану) транспортну діяльність та керівництво нею, яка складається з наділених господарською компетенцією та таких, що знаходяться у стійких господарських зв'язках, ланок, які діють як господарські системи, що очолюються

---

<sup>5</sup> Лопатина Н. Ф. Единая транспортная система (хозяйственно-правовые аспекты). Москва: Наука, 1988. С. 10.

<sup>6</sup> Савичев Г. П. Правовое регулирование перевозок народнохозяйственных грузов. Москва: Изд-во МГУ, 1986. с. 15–16.

<sup>7</sup> Транспортне право України: навч. посібник / Демський Е. Ф., Гіжевський В. К., Демський С. Е., Мілашевич А. В.; за заг. ред. В. К. Гіжевського, Е. Ф. Демського. Київ : Юрінком Інтер, 2002. С. 237.

транспортними міністерствами, або як господарські органи, що очолюються іншими органами господарського керівництва»<sup>1</sup>.

Єдину транспортну систему, на думку Е. Ф. Демського, складає сукупність внутрішньо узгоджених взаємопов'язаних соціально однорідних транспортних засобів, з допомогою яких забезпечується організуючий і стабілізуючий вплив на виконання основних завдань в перевезеннях, що відображає їх структуру<sup>2</sup>.

У свою чергу, Н. Ващенко та А. Кублій розглядають транспортну систему як сукупність засобів перевезення, шляхів сполучення, засобів управління і зв'язку, технічні споруди, що забезпечують їх роботу<sup>3</sup>.

На думку економістів, складовими єдиної транспортної системи визнаються також транспортні засоби, споруди, засоби механізації та автоматизації транспортного процесу та система управління перевезеннями, а також організація усього вантажообігу в економіці країни як єдиного цілеспрямованого вантажопотоку<sup>4</sup>.

Слід відзначити, що дефініція поняття «транспортна система» відсутня і у законодавчому масиві. Причому як у «радянському», так і в сучасному українському законодавстві не розкривається зміст цього поняття, хоча транспортна система й існує як економічна реальність та діє як комплексна економічна система, у рамках якої вирішуються проблеми взаємодії усіх видів транспорту.

Щоправда, у законодавстві незалежної України визначені основні складові транспортної системи. Так, відповідно до ст. 21 Закону України «Про транспорт» до Єдиної транспортної системи входять: 1) транспорт загального користування (залізничний, морський, річковий, автомобільний і авіаційний, а також міський електротранспорт, у тому числі метрополітен); 2) промисловий залізничний транспорт; 3) відо-

---

<sup>1</sup> Лопатина Н. Ф. Единая транспортная система (хозяйственно-правовые аспекты). Москва: Наука, 1988. С. 14.

<sup>2</sup> Транспортне право України: навч. посібник / Демський Е. Ф., Гіжевський В. К., Демський С. Е., Мілашевич А. В.; за заг. ред. В. К. Гіжевського, Е. Ф. Демського. Київ: Юрінком Інтер, 2002. С. 53.

<sup>3</sup> Ващенко Н., Кублій А. Структурно особливості розвитку транспортної системи України. *Підприємництво, господарство і право*. 2005. № 6. С. 148.

<sup>4</sup> Лопатина Н. Ф. Единая транспортная система (хозяйственно-правовые аспекты). Москва: Наука, 1988. С. 12.

мчий транспорт; 4) трубопровідний транспорт; 5) шляхи сполучення загального користування.

Кожен із вказаних видів транспорту створює певну підсистему, має свою власну внутрішню структуру, яка складається з таких елементів: 1) підприємства залізничного, морського, річкового, автомобільного, авіаційного і міського електротранспорту; 2) залізничні, морські, річкові, повітряні, автомобільні шляхи сполучення; 3) засоби перевезення (рухомий склад залізничного, автомобільного та міського електротранспорту, судна, літаки, транспортні засоби підприємств, установ, організацій); 4) пасажирські вокзали, залізничні станції, автовокзали, автостанції, порти, пристані, аеропорти, аеродроми; 5) землі транспорту, захисні та укріплюючі насадження, берегоукріплюючі споруди тощо; 6) промислові, будівельні підприємства, судноремонтні, суднобудівні заводи; ремонтні заводи цивільної авіації; ремонтно-будівельні організації тощо; 7) науково-дослідні, проектно-конструкторські організації, навчальні заклади, технічні школи; 8) підприємства, установи та заклади соціально-культурної сфери.

На нашу думку, як легальне визначення поняття «транспортна система», так і теоретичні розробки вчених-правознавців, не розкривають повною мірою суті транспортної системи.

Транспортна система України має складну та багаторівневу структуру. Вона складається із низки взаємопов'язаних між собою, проте по суті відносно самостійних підсистем.

Так, для ефективного функціонування транспортної системи України як однієї з галузей економіки, необхідні певні передумови. По-перше, має бути у наявності саме «знаряддя праці», тобто транспортні засоби. Причому транспортні засоби (рухомий склад) повинні відповідати сукупності вимог, що до них ставляться органами державної влади і місцевого самоврядування – щодо технічних та технологічних характеристик .

По-друге, звичайно мають бути і шляхи сполучення, які також повинні відповідати визначеним вимогам щодо безпеки, швидкості руху.

По-третє, не обійтись і без учасників транспортних правовідносин. Безперечно, найбільшу групу учасників транспортних право-

відносин складають суб'єкти господарювання, які безпосередньо займаються наданням транспортних послуг, які повинні бути зареєстровані у передбаченому чинним законодавством України порядку, мати відповідні дозволи (ліцензії) на здійснення господарської діяльності, пов'язаної з перевезенням пасажирів, багажу, вантажів. До них слід віднести експедиторські компанії та компанії-перевізники. До того ж з метою впорядкування господарської діяльності у транспортній сфері свої владні повноваження здійснюють органи державної влади і місцевого самоврядування, що уповноважені здійснювати державне регулювання і контроль за перевезеннями в Україні. Проте ще існують суб'єкти господарювання, які не можна віднести ні до першої, ні до другої групи. Це, наприклад, ремонтні підприємства, вокзали, порти, станції технічного обслуговування, вантажні термінали, мережа автозаправних станцій, готелів тощо. Усі ці підприємства провадять господарську діяльність з надання послуг, що не є послугами з перевезення чи експедирування, проте завжди надаються паралельно з такими послугами. На нашу думку, їх варто віднести до суб'єктів господарювання, які надають супутні транспортні послуги. До того ж функціонує ціла система навчальних закладів різних рівнів, які забезпечують транспортну систему фахівцями відповідного профілю. На нашу думку, ще одну групу учасників складають суб'єкти господарювання, які готують спеціалістів різної кваліфікації як для державних потреб, так і для потреб приватного бізнесу.

Так, перелічені складові Єдиної транспортної системи фактично є складовими *системи транспорту*. Поняття «транспортна система» ширше за поняття «система транспорту». Транспортна система включає в себе не лише усі види транспорту (тобто систему транспорту) та шляхи сполучення, а й інші елементи.

Хоча визначенню поняття «транспортна система» вченими-правознавцями було приділено увагу, проте з їх думкою щодо наведених визначень погодитись не можна з наступних підстав.

По-перше, переважно вищевказані визначення є неповними, а, по-друге, більшість із них була сформульована на підставі вивчення радянського законодавства і є дещо застарілою.

Транспортна система України має досить складну розгалужену структуру. До складу транспортної системи слід віднести такі елементи:

1) усі види транспорту – автомобільний, залізничний, водний, повітряний, трубопровідний, електричний, метрополітен тощо;

2) учасники транспортних правовідносин, які виступають суб'єктами права і надають відповідні транспортні послуги. При цьому їх слід поділити на: суб'єктів транспортних правовідносин, які безпосередньо надають транспортні послуги (перевізники та експедитори); суб'єктів транспортних правовідносин, які опосередковують надання таких послуг (ремонтні підприємства, навчальні заклади тощо); органи державної влади і місцевого самоврядування, які здійснюють управлінську діяльність у сфері транспорту;

3) шляхи сполучення – дороги, водні шляхи, залізничні колії, повітряні коридори;

4) об'єкти сервісу. До них слід віднести вокзали, аеропорти, порти, АЗС, СТО, готелі, кафетерії, кемпінги тощо;

5) сукупність вантажних терміналів та складських приміщень;

6) система засобів управління та зв'язку на транспорті;

7) єдина інформаційна база.

На підставі наведеного систему транспорту можна визначити як сукупність усіх видів транспорту, які взаємодіють між собою та мають свою інфраструктуру залежно від виду транспорту.

**Транспортна ж система України** – це одна з галузей національної економіки, що має складну інфраструктуру, частини якої взаємопов'язані між собою і водночас існують відносно відокремлено одна від одної, взаємодіють між собою у рамках визначеної мети.

Аналіз законодавства у сфері транспорту й аналітичних матеріалів дає всі підстави стверджувати, що транспортна безпека має такі ознаки:

- спрямована на захист інтересів держави та суспільства, окремих громадян;
- передбачає відповідний стан національної транспортної системи і наявність правового механізму реалізації державної політики у цій сфері;

- є складовою економічної безпеки держави, оскільки лише завдяки роботі транспортної галузі стає можливою торгівля – основа економіки держави.

Враховуючи вищенаведене, пропонуємо визначити **національну транспортну безпеку** як такий стан розвитку транспортної системи держави, за якого забезпечується баланс інтересів держави, суспільства й окремих громадян, а також захист їх інтересів у випадку виникнення внутрішніх і зовнішніх загроз.

Підсумовуючи, варто зауважити, що сьогодні в Україні питання транспортної безпеки майже не піднімаються ні на законодавчому рівні, ні на рівні фундаментальної науки. Проте вивчення історії доводить необхідність їх актуалізації. Вважаємо досить важливим проведення подальших досліджень у сфері правового забезпечення транспортної безпеки держави, виявлення її основних загроз і викликів, суб'єктів, об'єктів і елементів структури.

Крім того, на сучасному етапі суспільного розвитку проблемі визначення загроз та викликів національній транспортній безпеці України приділяється критично мало уваги як на законодавчому рівні, так і на рівні фундаментальної науки. Однак актуальність цієї тематики не викликає заперечень.

*Україна займає центральне місце в мережі Пан'європейських коридорів дорожнього та залізничного сполучень. СБРР та ЄІВ забезпечують фінансування інвестицій для покращення цих та інших основних об'єктів транспортної інфраструктури. При цьому досить важливо не втратити ці передові позиції.*

Вважаємо, що необхідно внести відповідні зміни та доповнення до чинного законодавства з урахуванням пріоритетності дослідження питань національної транспортної безпеки України, виокремлення її ознак, елементів, суб'єктів та об'єктів, а також окреслення кола викликів і загроз. Зокрема, пропонуємо у Законі України «Про транспорт» навести дефініції понять «національна транспортна політика», «міжнародний транспортний коридор», «ринок транспортних послуг», «транспортна безпека держави», їх елементів та механізмів реалізації.