

УДК 351.81:005.932(477)

DOI <https://doi.org/10.32782/1813-3401.2025.2.2>

Р. М. Молибога

докторант

Інституту держави і права імені В. М. Корецького

Національної академії наук України

<https://orcid.org/0009-0007-2950-5984>

НОРМАТИВНО-ПРАВОВІ МЕХАНІЗМИ ДЕРЖАВНОГО УПРАВЛІННЯ ТРАНСПОРТНО-ЛОГІСТИЧНОЮ СФЕРОЮ В УКРАЇНІ

У статті проаналізовані нормативно-правові механізми державного управління транспортно-логістичною сферою в Україні та зазначено, що дані механізми мають поліфункціональний характер і слугують основою для забезпечення правового порядку, безперервного функціонування транспортної системи, розвитку логістичної інфраструктури, інтеграції до європейського простору, а також посилення національної безпеки в умовах збройного конфлікту. Їх подальше вдосконалення вимагає системного перегляду національного законодавства, розвитку інституційної спроможності, імплементації європейських стандартів та формування правового середовища, здатного адаптуватися до кризових умов та глобальних трансформацій.

Виокремленні основні проблеми, що актуалізуються в процесі функціонування нормативно-правових механізмів у транспортно-логістичній сфері, зокрема: по-перше, фрагментарність та неузгодженість нормативної бази, зокрема відсутність уніфікованого закону про логістику, що зумовлює колізії, дублювання норм та правову невизначеність у регулюванні логістичних процесів; по-друге, недостатня імплементація міжнародних стандартів та норм acquis communautaire, що гальмує інтеграцію до європейського транспортного ринку та ускладнює взаємодію з іноземними партнерами; по-третє, обмежена інституційна спроможність органів державного управління, зокрема слабка координація між міністерствами, обмежений вплив профільних регуляторів, відсутність сталих механізмів міжвідомчої взаємодії; по-четверте, відставання у цифровізації логістичних процесів, включно з недостатнім правовим регулюванням електронних перевізних документів, інформаційного обміну, автоматизації контролю та прозорості процедур; по-п'яте, низький рівень впровадження механізмів державно-приватного партнерства, що обмежує інвестиційну привабливість транспортної інфраструктури та стримує розвиток логістичних хабів.

Шляхи розв'язання зазначених проблем мають базуватися на комплексному, скоординованому підході, зокрема: прийняття кодифікованого законодавчого акту про логістику, що встановить єдині принципи, терміни, повноваження органів та стандарти регулювання логістичної діяльності; прискорення гармонізації національного законодавства з acquis communautaire, з урахуванням положень Угоди про асоціацію, включаючи цифровізацію процесів, екологічну сталість, конкуренцію та права споживачів; посилення інституційної спроможності органів влади, створення спеціалізованих міжвідомчих координаційних структур з питань логістики, впровадження принципів належного врядування та стратегічного планування; юридичне та організаційне забезпечення цифрової трансформації, включно з прийняттям актів про електронні транспортні документи, інтегровані логістичні платформи, стандарти електронного обміну даними; розширення нормативної бази щодо державно-приватного партнерства, запровадження пільгових режимів інвестування в логістичну інфраструктуру, концесійних механізмів та спеціальних правових режимів для стратегічних проєктів.

Ключові слова: державне управління, транспортно-логістична сфера, інноваційність, нормативно-правові механізми, цифровізація транспортно-логістичної сфери, екологічна стійкість, гнучкість, прозорість, стандарти ЄС.

Постановка проблеми. Актуальність дослідження нормативно-правових механізмів державного управління транспортно-логістичною сферою в Україні обумовлюється комплексом стратегічних, економічних, безпекових та інтеграційних чинників, які визначають функціонування й трансформацію національного транспортного сектору в умовах сучасних викликів та реформ. З огляду на геополітичне розташування України, її транзитний потенціал, участь у міжнародних ініціативах з розвитку транспортних коридорів (зокрема TEN-T, TRACECA та ін.), а також прагнення до інтеграції у єдиний європейський транспортний простір, забезпечення ефективного нормативно-правового регулювання у цій сфері є об'єктивною необхідністю та пріоритетом державної політики.

У контексті збройної агресії російської федерації проти України та зумовлених нею деструктивних процесів у транспортній інфраструктурі особливої ваги набуває проблема нормативного оновлення інструментів управління, координації логістичних потоків, відновлення транспортного сполучення, а також адаптації законодавства до умов воєнного і післявоєнного періодів. Ефективне правове регулювання транспортно-логістичної діяльності набуває нового виміру, охоплюючи не лише економічну та технічну складові, а й питання національної безпеки, цивільного захисту, оборонного планування та гуманітарного забезпечення.

Окрему значущість становить імператив гармонізації національного законодавства з актами права Європейського Союзу відповідно до Угоди про асоціацію між Україною та ЄС. У цьому аспекті актуальним є аналіз сучасного нормативно-правового середовища, ідентифікація прогалин, колізій та недосконалостей у сфері державного регулювання логістики, транспортування та мультимодальних перевезень. Особливу увагу привертає проблема міжвідомчої координації, нормативного закріплення процедур цифровізації логістичних процесів, впровадження стандартів сталого розвитку, а також забезпечення прозорості й відповідальності у сфері публічного управління транспортною інфраструктурою.

У науково-теоретичному вимірі дослідження нормативно-правових механізмів управління транспортно-логістичною сферою є важливим для подальшого вдосконалення категоріального апарату адміністративного та господарського права, формування концептуальної основи

транспортного законодавства, розробки нових моделей публічного адміністрування в галузі логістики, які б відповідали засадам правової держави, принципам сталого розвитку, цифрової трансформації та європейської інтеграції.

Таким чином, дослідження є не лише теоретично значущим, а й має виразну прикладну спрямованість, покликану забезпечити формування ефективного, узгодженого та адаптивного правового механізму державного управління у стратегічно важливій транспортно-логістичній галузі України.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Сучасні аспекти державного регулювання транспортно-логістичною сферою, механізми державного управління у логістичній сфері, проблеми державного регулювання логістичної та транспортної сфери, реформування транспортно-логістичної сфери аналізуються в багатьох публікаціях вітчизняних та зарубіжних економістів, соціологів, фінансистів, політологів. Однак, в публічному управлінні цей аспект розкрито несистемно. Водночас, існують лише поодинокі дослідження, які розглядають сучасні аспекти державного управління транспортно-логістичною сферою в Україні, зокрема: Ю. Бекетов, А. Близнюк, Т. Габрієлова, Л. Демидчук, А. Ковалік, О. Ковбаса, О. Криворучко, О. Лебединська, С. Литвиненко, В. Марченко, І. Москвіченко, Г. Нестеренко, А. Овчаренко, І. Пальчик, Н. Попова, В. Пугачова, Н. Резнік, В. Стаднік, Л. Харчевнікова, В. Шинкаренко, В. Шутюк, П. Яновський та ін.

Мета дослідження є виокремлення нормативно-правових механізмів державного управління транспортно-логістичною сферою в Україні.

Виклад основного матеріалу. Нормативно-правові механізми державного управління транспортно-логістичною сферою в Україні становлять собою цілісну, багаторівневу систему правових засобів, за допомогою яких держава формує, реалізує та контролює політику у сфері транспорту, перевезень і логістичних послуг з урахуванням стратегічних, економічних, безпекових і міжнародно-правових детермінант. Ця система охоплює не лише сукупність норм позитивного права, що регулюють діяльність у транспортно-логістичному секторі, а й функціонально організовані процедурно-інституційні компоненти, що забезпечують їх практичне втілення у формі управлінських рішень, адміністративного регулювання, контролю і нагляду.

У межах правової науки нормативно-правовий механізм розглядається як структурно впорядкована сукупність юридичних засобів, інструментів, норм, принципів і процедур, що забезпечують досягнення цілей державного управління. Відтак у транспортно-логістичній сфері нормативно-правовий механізм охоплює як матеріально-правові елементи (норми транспортного, господарського, фінансового, митного, адміністративного права), так і процесуальні компоненти (регламенти, стандарти, процедури ліцензування, нагляду, дозволів тощо), що визначають юридичний режим регулювання транспортно-логістичних відносин.

На сучасному етапі розвитку України ця система функціонує в умовах інтенсивних трансформацій, зумовлених як зовнішніми (збройна агресія, євроінтеграційні процеси, участь у глобальних ініціативах TEN-T, TRACECA, розвитку цифрової економіки), так і внутрішніми (необхідність відновлення транспортної інфраструктури, децентралізація, публічне адміністрування на засадах доброчесності та ефективності) факторами. У зв'язку з цим державне управління у сфері транспорту і логістики дедалі більше орієнтується на системне використання нормативно-правових інструментів стратегічного планування, ризик-орієнтованого регулювання, міжвідомчої координації та інтегрованого підходу до управління логістичними потоками.

У нормативній площині державне управління транспортно-логістичною сферою реалізується через цілісну, ієрархічно структуровану систему джерел права, що включає акти різної юридичної сили – від законів до технічних стандартів і міжнародних договорів. Ця система виконує функцію правового регулювання суспільних відносин у сфері транспорту, перевезень, логістичного обслуговування та супутніх видів економічної діяльності. Нормативно-правова основа слугує інструментом інституціоналізації державної транспортної політики, визначення правових статусів суб'єктів, встановлення процедур взаємодії, гарантування безпеки транспортних процесів, а також забезпечення сумісності національного правового поля з міжнародними зобов'язаннями України.

Ядро нормативного механізму утворюють закони України, що закріплюють загальні принципи, цілі, засади організації транспортної діяльності та функціонування логістичних ланцюгів у межах різних видів транспорту. Закон України «Про транспорт» [1] є основоположним

актом, який формує загальну правову рамку транспортного регулювання, визначаючи цілі транспортної політики, компетенцію органів державної влади, права і обов'язки учасників транспортного процесу, а також основи ліцензування, сертифікації, контролю та відповідальності. У свою чергу, спеціальні закони – «Про автомобільний транспорт» [2], «Про залізничний транспорт» [3], «Про морські порти України» [4] – деталізують правові режими у відповідних підсекторах транспортної системи, з урахуванням технічних, організаційних та безпекових особливостей.

Закон України «Про публічні закупівлі» [5] має особливе значення у контексті функціонування транспортно-логістичних проектів із залученням бюджетних коштів, оскільки встановлює правові процедури, критерії допуску, принципи відкритості й прозорості тендерного процесу у сфері будівництва, експлуатації, модернізації транспортної інфраструктури, а також закупівлі логістичних послуг. Закон України «Про дорожній рух» [6] регламентує питання експлуатаційної безпеки, технічного контролю транспортних засобів, порядку організації дорожнього руху та відповідальності за його порушення, що є важливою частиною нормативної архітектури автомобільної логістики.

Крім актів законодавчого рівня, ключову регуляторну роль у транспортно-логістичній сфері відіграють підзаконні нормативно-правові акти, прийняті Кабінетом Міністрів України, галузевими міністерствами, зокрема Міністерством розвитку громад та територій України, а також іншими уповноваженими суб'єктами виконавчої влади. До таких актів належать постанови уряду щодо встановлення тарифів, порядку надання транспортних послуг, правил допуску на ринок, інструкції щодо функціонування транспортних коридорів, порядку видачі ліцензій, дозволів, допусків, проведення інспекцій тощо. Особливу роль відіграють акти, що регламентують реалізацію цифрових інструментів у логістиці – зокрема електронних накладних, транспортних платформ, інформаційного обміну між суб'єктами логістики.

Важливою складовою нормативно-правового механізму є технічне регулювання – державні стандарти (ДСТУ), технічні регламенти, методичні рекомендації, що встановлюють вимоги до параметрів транспортних засобів, перевезень, безпеки логістичних операцій, умов зберігання та супроводу вантажів, маркування,

сертифікації, а також відповідність європейським та міжнародним нормам. Саме через технічні нормативи забезпечується імплементація директив та регламентів ЄС, гармонізація транспортної інфраструктури України до вимог TEN-T [7], а також реалізація екологічних стандартів, норм щодо енергоефективності та вимог цифрової безпеки.

Нормативна база державного управління транспортно-логістичною сферою в Україні невід'ємно пов'язана з міжнародно-правовим компонентом, що зумовлено інтеграційною орієнтацією держави, її участю в міжнародних транспортних коридорах, а також об'єктивною необхідністю забезпечення сумісності національного регулювання з усталеними міжнародними стандартами у сфері перевезень, логістики, митного оформлення та технічної безпеки. У цьому контексті міжнародно-правові акти, ратифіковані Україною, відіграють подвійну роль: з одного боку, вони є джерелом зобов'язань держави у межах міжнародного правопорядку, а з іншого – формують внутрішній правовий масив, імплементований у національну нормативну систему відповідно до принципу *pacta sunt servanda*.

Найважливішими міжнародними угодами, що формують регулятивне середовище транспортно-логістичної діяльності, є ті, що мають універсальний характер і передбачають уніфіковані стандарти організації та реалізації логістичних операцій у міжнародному режимі. Зокрема, Європейська Угода про міжнародне дорожнє перевезення небезпечних вантажів (ADR) [8], укладена під егідою Європейської економічної комісії ООН, встановлює детально кодифіковані правила, що стосуються класифікації небезпечних вантажів, вимог до тари, упаковки, маркування, транспортної документації, конструкційних характеристик транспортних засобів, кваліфікаційного рівня водіїв, а також заходів безпеки при навантаженні, транспортуванні, розвантаженні та зберіганні. Зміст ADR має імперативний характер і підлягає безумовному виконанню суб'єктами перевезень у всіх державах-учасниках [8]. Приєднання України до цієї угоди зумовило необхідність гармонізації внутрішніх нормативно-правових актів, включаючи технічні регламенти, стандарти ДСТУ, інструкції органів державної влади.

Не менш значущим документом у сфері міжнародної логістики є Конвенція про договір міжнародного автомобільного перевезення

вантажів (CMR) [9], що була прийнята у 1956 році та регламентує правові відносини між вантажовідправниками, перевізниками та вантажодержувачами при здійсненні автомобільних перевезень між державами-учасницями. Вона забезпечує уніфікацію умов договору перевезення, встановлює вимоги до транспортної накладної, визначає межі відповідальності перевізника за втрату, пошкодження або затримку вантажу, а також регулює процедури пред'явлення претензій і вирішення спорів. Конвенція CMR [9] створює стабільну правову основу для транскордонних логістичних операцій, полегшуючи їх юридичне оформлення та зменшуючи транзакційні витрати. Її положення імплементовані в національне законодавство України, зокрема в Цивільний кодекс, Господарський кодекс та спеціальні транспортні нормативи.

Митна конвенція про міжнародне перевезення вантажів із застосуванням книжки МДП (конвенція МДП 1975 року) (TIR) [10] створює унікальний механізм міжнародного транзиту, що базується на принципах спрощення митних процедур, мінімізації фізичних перевірок вантажів і застосування уніфікованої транспортної документації (книжки МДП). У межах цієї конвенції держава-учасниця забезпечує гарантії щодо сплати мита і податків у разі порушення митного режиму, а уповноважені асоціації перевізників виконують функції контролю та забезпечення належного виконання митних формальностей [10]. Участь України в системі TIR є ключовим чинником для забезпечення ефективного функціонування транспортно-логістичних коридорів, інтеграції в міжнародні ланцюги постачання, зниження ризиків затримок і втрат вантажів при перетині кордону.

У сучасних умовах нормативно-правові механізми державного управління транспортно-логістичною сферою України зазнають суттєвої трансформації під впливом процесів європейської інтеграції, що інституційно закріплені в Угоді про асоціацію між Україною та Європейським Союзом. Одним із ключових вимірів цієї трансформації є необхідність адаптації національного правового поля до вимог *acquis communautaire* – нормативного доробку Європейського Союзу, що складає основу функціонування спільного європейського ринку, включно з транспортно-логістичним сектором.

Acquis communautaire у сфері транспорту охоплює комплекс обов'язкових регулятивних

стандартів, що спрямовані на забезпечення функціонування відкритого, конкурентного, безпечного та екологічно сталого ринку перевезень [11]. Йдеться про багаторівневу систему правового регулювання, яка включає правові акти первинного (договори, регламенти) та вторинного (директиви, рішення, рекомендації) права ЄС, а також практику Суду Європейського Союзу. Ця система забезпечує єдність транспортного простору ЄС через уніфікацію норм у таких сферах, як лібералізація доступу до ринку, прозорість процедур видачі ліцензій, гармонізація умов перевезення, стандарти безпеки, охорона навколишнього середовища, права пасажирів, цифрова трансформація логістичних процесів і розвиток інфраструктури в межах транс'європейської транспортної мережі (TEN-T).

Адаптація українського законодавства до цих стандартів передбачає не лише формальне узгодження змісту норм, а й структурну реформу системи державного управління у сфері транспорту. Передусім йдеться про лібералізацію ринку перевезень, що передбачає демонополізацію транспортних послуг, створення рівних умов доступу до інфраструктури, зняття адміністративних бар'єрів для вільного переміщення товарів і послуг у межах міжнародних транспортних коридорів [12]. Це вимагає внесення змін до спеціального законодавства (зокрема законів «Про автомобільний транспорт» [2], «Про залізничний транспорт» [3], «Про морські порти України» [4]), а також прийняття підзаконних актів щодо сертифікації, ліцензування, тарифної політики тощо.

Одночасно важливим елементом імплементації є забезпечення конкуренції у транспортно-логістичній сфері як однієї з основоположних засад спільного ринку ЄС. Гармонізація в цій частині передбачає не лише заборону зловживання монопольним становищем та антиконкурентних узгоджених дій, а й формування інституційних гарантій для участі нових суб'єктів господарювання, впровадження незалежного регулювання транспортних тарифів, розподілу потужностей інфраструктури, а також створення органів нагляду за дотриманням принципів добросовісної конкуренції.

Значного оновлення потребує також нормативне забезпечення захисту прав споживачів у сфері перевезень, яке має відповідати директивам ЄС про права пасажирів у різних видах транспорту. Це включає правове регулювання

питань відшкодування збитків, обміну інформацією, доступності транспортних послуг для осіб з інвалідністю, прозорості умов договорів перевезення та створення ефективного механізму скарг і контролю за якістю обслуговування.

Не менш важливим елементом є впровадження цифрових технологій у логістичні процеси відповідно до стратегії «Цифровий єдиний ринок ЄС» (*Digital Single Market*), що передбачає правову інституціоналізацію електронних транспортних документів, інтегрованих інформаційних платформ, єдиних форматів обміну даними (eFTI – електронна інформація про вантажні перевезення), автоматизацію процесів контролю, оптимізацію митних процедур, електронну сертифікацію походження товарів тощо. Україна вже здійснює відповідні кроки в межах ініціативи «цифрового безвізу» з ЄС, однак повноцінна імплементація потребує перегляду законодавчих положень щодо електронного документообігу, кібербезпеки, захисту персональних даних та доступу до відкритих даних [13].

У межах екологічного блоку *acquis communautaire* транспортно-логістичний сектор розглядається як один з основних факторів впливу на зміну клімату. Відповідно, ЄС вимагає від держав-партнерів впровадження нормативів викидів CO₂, стандартів екологічного транспорту (Euro VI), розвитку інфраструктури для альтернативних видів палива, електромобільності, створення систем моніторингу впливу логістичних операцій на навколишнє середовище. У цьому контексті українське законодавство має бути адаптоване до європейських директив щодо екологічної звітності, оцінки впливу на довкілля, екологічного маркування та фінансових стимулів для сталих перевезень.

Інтеграція до транс'європейської транспортної мережі (TEN-T) потребує не лише фізичного включення інфраструктурних об'єктів до маршруту, але й нормативного забезпечення процедур планування, фінансування, оцінки ефективності, процедур транскордонної координації, процедур державної допомоги, а також механізмів залучення інвестицій і стратегічного планування на основі загальноєвропейських пріоритетів мобільності. Це також передбачає законодавче закріплення нових форм управління інфраструктурними проектами – зокрема державно-приватного партнерства, концесії, корпоративного управління у державних логістичних підприємствах, а також механізмів прозорого контролю за реалізацією інфраструктурних програм.

Нормативно-правові механізми також є визначальними для реалізації державної транспортної політики в умовах надзвичайного правового режиму – зокрема воєнного стану. Тут вони відіграють критичну роль у забезпеченні безперервності логістичних ланцюгів, координації гуманітарних перевезень, евакуації, переміщення Збройних Сил України та територіальної оборони, захисту об'єктів критичної інфраструктури. У цьому контексті актуальним є нормативне регулювання спеціального статусу логістичних вузлів, спрощених процедур для критичних перевезень, електронної документації, а також правового режиму мобілізаційної готовності транспортної галузі.

Таким чином, нормативно-правові механізми державного управління транспортно-логістичною сферою в Україні мають поліфункціональний характер і слугують основою для забезпечення правового порядку, безперебійного функціонування транспортної системи, розвитку логістичної інфраструктури, інтеграції до європейського простору, а також посилення національної безпеки в умовах збройного конфлікту. Їх подальше вдосконалення вимагає системного перегляду національного законодавства, розвитку інституційної спроможності, імплементації європейських стандартів та формування правового середовища, здатного адаптуватися до кризових умов та глобальних трансформацій.

Проведений аналіз дає підстави виокремити основні проблеми, що актуалізуються в процесі функціонування нормативно-правових механізмів у транспортно-логістичній сфері, зокрема:

1. Фрагментарність та неузгодженість нормативної бази, зокрема відсутність уніфікованого закону про логістику, що зумовлює колізії, дублювання норм та правову невизначеність у регулюванні логістичних процесів.

2. Недостатня імплементація міжнародних стандартів та норм *acquis communautaire*, що гальмує інтеграцію до європейського транспортного ринку та ускладнює взаємодію з іноземними партнерами.

3. Обмежена інституційна спроможність органів державного управління, зокрема слабка координація між міністерствами, обмежений вплив профільних регуляторів, відсутність сталих механізмів міжвідомчої взаємодії.

4. Відставання у цифровізації логістичних процесів, включно з недостатнім правовим регулюванням електронних перевізних документів,

інформаційного обміну, автоматизації контролю та прозорості процедур.

5. Низький рівень впровадження механізмів державно-приватного партнерства, що обмежує інвестиційну привабливість транспортної інфраструктури та стримує розвиток логістичних хабів.

Шляхи розв'язання зазначених проблем мають базуватися на комплексному, скоординованому підході, зокрема:

- прийняття кодифікованого законодавчого акту про логістику, що встановить єдині принципи, терміни, повноваження органів та стандарти регулювання логістичної діяльності;

- прискорення гармонізації національного законодавства з *acquis communautaire*, з урахуванням положень Угоди про асоціацію, включаючи цифровізацію процесів, екологічну сталість, конкуренцію та права споживачів;

- посилення інституційної спроможності органів влади, створення спеціалізованих міжвідомчих координаційних структур з питань логістики, впровадження принципів належного врядування та стратегічного планування;

- юридичне та організаційне забезпечення цифрової трансформації, включно з прийняттям актів про електронні транспортні документи, інтегровані логістичні платформи, стандарти електронного обміну даними;

- розширення нормативної бази щодо державно-приватного партнерства, запровадження пільгових режимів інвестування в логістичну інфраструктуру, концесійних механізмів та спеціальних правових режимів для стратегічних проектів.

Отже, удосконалення нормативно-правових механізмів управління транспортно-логістичною сферою є критично необхідним для зміцнення національної економіки, підвищення конкурентоспроможності України як транзитної держави, інтеграції до європейського правового простору та забезпечення стійкості логістичних ланцюгів в умовах воєнного і післявоєнного відновлення.

Висновки. Нормативно-правові механізми державного управління транспортно-логістичною сферою в Україні становлять системоутворюючий інструмент реалізації транспортної політики держави, спрямований на регулювання діяльності в межах внутрішніх перевезень, транскордонної логістики, інфраструктурного розвитку та інтеграції в європейський і глобальний транспортні простори. Ці механізми

формуються на основі національного законодавства, підзаконних актів, технічних регламентів і міжнародно-правових зобов'язань, які створюють правову основу для функціонування логістичних процесів, забезпечення безпеки перевезень, управління транспортними потоками та розвитку інфраструктури.

Список використаної літератури:

1. Закон України «Про транспорт». URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/232/94-вр#Text>
2. Закон України «Про автомобільний транспорт». URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2344-14#Text>
3. Закон України «Про залізничний транспорт». URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/273/96-вр#Text>
4. Закон України «Про морські порти України». URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/4709-17#Text>
5. Закон України «Про публічні закупівлі». URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/922-19#Text>
6. Закон України «Про дорожній рух». URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/3353-12#Text>
7. Набувають чинності нові правила щодо транс'європейської транспортної мережі TEN-T. URL: https://cfts.org.ua/news/2024/07/16/nabuvayut_chinnosti_novi_pravila_schodo_transeuropeysko_transportno_merezhi_tent_79790
8. Європейська Угода про міжнародне дорожнє перевезення небезпечних вантажів. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/994_217#Text
9. Конвенція про договір міжнародного автомобільного перевезення вантажів. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_234#Text
10. Митна конвенція про міжнародне перевезення вантажів із застосуванням книжки МДП (конвенція МДП 1975 року). URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_012#Text
11. Roman Petrov. Exporting the Acquis Communautaire into the Legal Systems of Third Countries. URL: <https://ekmair.ukma.edu.ua/server/api/core/bitstreams/9db45756-2e97-4c00-aec9-7169ca8d120e/content>
12. Барський В. Р. Розвиток транспортного законодавства України в контексті Європейської інтеграції. *Право і суспільство*. 2022. № 6. URL: <https://dspace.onu.edu.ua/server/api/core/bitstreams/fed3e306-6081-40a0-b518-42ab29683bb0/content>
13. Поліщук І. В., Ткачук С. Р. Інтеграція глобальних транспортних тенденцій ЄС в Україні: актуалізація нормативно-правової бази. *Юридичний вісник*. 2023. № 3 (68). URL: <https://journals.indexcopernicus.com/api/file/viewByFileId/1995004>

Molyboha R. M. Regulatory and legal mechanisms of state management of the transport and logistics sphere in Ukraine

The article analyzes the regulatory and legal mechanisms of state management of the transport and logistics sector in Ukraine and notes that these mechanisms are multifunctional in nature and serve as the basis for ensuring legal order, uninterrupted functioning of the transport system, development of logistics infrastructure, integration into the European space, as well as strengthening national security in conditions of armed conflict. Their further improvement requires a systematic review of national legislation, development of institutional capacity, implementation of European standards and formation of a legal environment capable of adapting to crisis conditions and global transformations.

*The author identifies the main problems that are becoming relevant in the process of functioning of regulatory and legal mechanisms in the transport and logistics sector, in particular: first, fragmentation and inconsistency of the regulatory framework, in particular the lack of a unified law on logistics, which causes conflicts, duplication of norms and legal uncertainty in the regulation of logistics processes; second, insufficient implementation of international standards and *acquis communautaire* norms, which hinders integration into the European transport market and complicates interaction with foreign partners; third, limited institutional capacity of state administration bodies, in particular weak coordination between ministries, limited influence of profile regulators, lack of stable mechanisms of interagency interaction; fourth, lag in the digitalization of logistics processes, including insufficient legal regulation of electronic transport documents, information exchange, automation of control and transparency of procedures; fifth, the low level of implementation of public-private partnership mechanisms, which limits the investment attractiveness of transport infrastructure and hinders the development of logistics hubs.*

*The ways to solve these problems should be based on a comprehensive, coordinated approach, in particular: the adoption of a codified legislative act on logistics, which will establish uniform principles, terms, authorities and standards for regulating logistics activities; acceleration of the harmonization of national legislation with the *acquis communautaire*, taking into account the provisions of the Association Agreement, including the digitalization of processes, environmental*

sustainability, competition and consumer rights; strengthening the institutional capacity of government bodies, the creation of specialized interdepartmental coordination structures on logistics issues, the implementation of the principles of good governance and strategic planning; legal and organizational support for digital transformation, including the adoption of acts on electronic transport documents, integrated logistics platforms, and standards for electronic data exchange; expanding the regulatory framework for public-private partnerships, introducing preferential regimes for investing in logistics infrastructure, concession mechanisms and special legal regimes for strategic projects.

Key words: *public administration, transport and logistics sector, innovation, regulatory mechanisms, digitalization of the transport and logistics sector, environmental sustainability, flexibility, transparency, EU standards.*