

КЛЮЧОВІ ЗАВДАННЯ ПРАВОВОГО РЕГУЛЮВАННЯ ІНТЕГРАЦІЇ ТРАНСПОРТНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ УКРАЇНИ В ТРАНС'ЄВРОПЕЙСКУ ТРАНСПОРТНУ МЕРЕЖУ

Сергій Сергійович ГЛІБКО, ORCID 0009-0000-9509-6153¹

*¹аспірант кафедри права Європейського Союзу Національного юридичного університету
імені Ярослава Мудрого*

Автор-кореспондент: Сергій Сергійович Глібко, e-mail: s.s.glibko@nlu.edu.ua

Анотація. Дослідження проблеми правового регулювання міжнародних вантажних перевезень в умовах євроінтеграції є актуальним для вітчизняної правової науки з наступних причин. Подальша інтернаціоналізація міжгосподарських зв'язків призводить до збільшення обсягів міжнародної торгівлі, обміну товарами та послугами між державами, що створює великий попит на міжнародні перевезення, відносно яких потребують належного правового забезпечення. Як першочергове завдання можливо окреслити дослідження основ сучасного правового регулювання TEN-T в законодавстві ЄС та доктрині а також визначення орієнтирів для формування засобів забезпечення прав та інтересів учасників національної транспортної системи при створенні засобів і механізмів міжнародних вантажних перевезень, приєднання до TEN-T та відповідної адаптації законодавства України до права ЄС. Значим напрямом правового регулювання вантажних перевезень є формування правових механізмів функціонування транс'європейської транспортної мережі.

Оновлення європейського законодавства щодо транс'європейської транспортної мережі та транспортних коридорів відбулося при прийнятті Регламенту (ЄС) 2024/1679 Європейського Парламенту та Ради від 13 червня 2024 року «Про керівні принципи Союзу щодо розвитку трансєвропейської транспортної мережі, що вносить зміни до Регламентів (ЄС) 2021/1153 та (ЄС) № 913/2010 та скасовує Регламент (ЄС) № 1315/2013», що потребує і врахування в законодавстві України.

Формування фактично з початкового рівня інфраструктури мультимодальних, в перспективі інтермодальних перевезень надає змогу законодавчого регулювання перебудови транспортної системи України безпосередньо з пропуском пройдених етапів розбудови TEN-T. Законодавчі зміни в Україні повинні передбачити нові умови адміністративного, галузевого регулювання та узгодження основних перевезень в залізничному, автомобільному та інших видах транспорту з технічною, технологічною та правовою адаптацією до TEN-T.

Ключові слова: транспортна мережа, мультимодальні перевезення, інтермодальні перевезення, транспортна інфраструктура, транспортний коридор.

Авторський внесок

Автор виконав роботу самостійно.

Заява про розкриття інформації

Автор не має жодних конкуруючих фінансових, професійних чи особистих інтересів з боку інших сторін.

ВСТУП

Дослідження проблеми правового регулювання міжнародних вантажних перевезень в умовах євроінтеграції є актуальним для вітчизняної правової науки з наступних причин. Подальша

інтернаціоналізація міжгосподарських зв'язків призводить до збільшення обсягів міжнародної торгівлі, обміну товарами та послугами між державами, що створює великий попит на міжнародні перевезення, відносини з яких потребують належного правового забезпечення. Актуальність заявленої проблеми також обумовлена необхідністю напрацювання пропозицій щодо доктринальних та правових засобів, які були б спрямовані на вирішення наступних ситуацій: подолання чи мінімізації впливу негативних факторів збройної агресії проти України та наявної стагнації як в сфері міжнародних вантажних перевезень в Україні, так і у всієї транспортної системи держави; у фактичній відсутності поширення та розповсюдження новітніх технологічних зразків вантажного автотранспорту, логістики на протипагу значному удосконаленню функціонування європейської транспортної системи. По-четверте – це наявні тренди економічної, правової перебудови транс'європейської транспортної мережі (Trans-European Transport Network), яка є найближчою до кордонів України, наразі конкурентною, але й перспективною для входження в неї транспортної системи України, в тому числі сфери вантажних перевезень, тим більш Україна має стратегічне географічне положення, що робить її важливою ланкою на перетині міжнародних транспортних коридорів.

Мета дослідження. Відмічені переваги України потребують в свою чергу визначення постановки правових проблем приведення законодавства України в цій царині у відповідність до вимог *acquis* ЄС. При цьому слід урахувати та поставити акценти на розвитку перспективних інтермодальних перевезень при приєднанні до транс'європейської транспортної мережі.

ТЕОРЕТИЧНИЙ ОГЛЯД

Зараз в Україні існують негативні фактори стагнації транспортних автомобільних перевезень як і всієї транспортної системи України, відсутності розповсюдження новітніх технологічних зразків вантажного автотранспорту на протипагу європейській транспортній системі, в економічній, правовій перебудові транс'європейської транспортної мережі (Trans-European Transport Network), (далі – TEN-T), яка є найближчою та на разі конкурентною, але перспективною для входження в неї економічною галуззю по відношенню транспортної системи України, в тому числі системи вантажних перевезень.

Разом з тим на підставі історичного огляду забезпечення нормативного регулювання транспортної системи України в Національній транспортній стратегії України на період до 2030 року (Cabinet of Ministers of Ukraine, 2024), можливо констатувати, що при відведенні значної ролі міжнародних вантажних перевезень в економіці України, були відсутні будь-яка стратегія чи державна цільова програма розвитку відмічених перевезень, що потребує аналізу наукових досліджень та нормативних актів ЄС з метою визначення ключових орієнтирів для правотворчої діяльності в Україні. Основні питання в наукових дослідженнях були присвячені побудові TEN-T, її інфраструктури, змісту комбінованих перевезень, інтермодальних портів та іншому.

Серед значної кількості науковців які досліджують зміст та механізми інтермодальних перевезень, їх інфраструктуру, можливо відмітити представників основних напрямків, які впливають на правотворення. Так Р. Aditijandra розглядав зміст та історію розвитку інтермодальних перевезень в TEN-T (Aditjandra, 2024, р. 225–237). Л. Кпарčíková та Р. Kaščák досліджували інфраструктуру інтермодальних та комбінованих перевезень (Кпарčíková & Kaščák, 2019, р. 168). Tadić S. ті інші визначили методологію, яка всебічно досліджує вимоги різних зацікавлених сторін при побудові терміналів, на основі яких вони визначають та пріоритезують особливості розвитку, що призводить до проектування терміналу, яке відповідатиме потребам зацікавлених сторін та принципам сталого розвитку (Tadić et al., 2014, р. 2). J. Rentscher звертає увагу на можливі удосконалення механізмів модальних перевезень які в майбутньому можуть трансформуватися в синхромодальні перевезення, які, як нова концепція, передбачають гнучкі перевезення в режимі реального часу (Rentscher, 2025, р. 188). Наведені елементи та механізми TEN-T вимагають

трансформації законодавства та технологій в Україні. На дослідження окремих таких питань і спрямоване це дослідження.

МЕТОДОЛОГІЯ ДОСЛІДЖЕННЯ

При проведенні наукового дослідження були застосовані історичний, формально-логічний та порівняльно-правові методи при аналізі нормативно-правових документів Європейського Союзу та України щодо розвитку і функціонування інтермодальних терміналів.

РЕЗУЛЬТАТИ ТА ОБГОВОРЕННЯ

Як першочергове завдання можливо окреслити дослідження основ сучасного правового регулювання ТЕН-Т в законодавстві ЄС та доктрині а також визначення орієнтирів для формування засобів забезпечення прав та інтересів учасників національної транспортної системи при створенні засобів і механізмів міжнародних вантажних перевезень, приєднанні до ТЕН-Т та відповідної адаптації законодавства України до права ЄС.

Умовно, в історичному плані, нормативно-правове регулювання вантажних перевезень ЄС можливо поділити на декілька етапів.

Європейське законодавство стосовно мультимодальних перевезень на сьогодні зазнало значної трансформації, починаючи з появи «комбінованого автомобільно/залізничного перевезення». Відповідно до п.1 ст. 1 **Директиви Ради ЕЕС № 75/130/ЄЕС від 17 лютого 1975 року** «Про встановлення загальних правил для деяких видів комбінованих автомобільних/залізничних перевезень вантажів між державами-членами» (Council of the European Communities, 1975) (далі – Директива Ради ЕЕС № 75/130/ЄЕС) (була чинна до 15/12/1992) було закріплене поняття «комбіноване автомобільне/залізничне перевезення» як автомобільне перевезення вантажів між державами-членами, де тягач, вантажівка, причіп, напівпричіп або їхні зчеплені кузови перевозяться залізницею між найближчою придатною залізничною станцією навантаження до місця завантаження та найближчою придатною розвантажною станцією до місця розвантаження.

Ще одним історичним етапом регулювання комбінованих перевезень стало прийняття **Директиви Ради № 92/106/ЄЕС від 7 грудня 1992 року** «Про встановлення спільних правил для певних видів комбінованих перевезень вантажів між державами-членами» (Council of the European Communities, 1992) (чинна на сьогодні) (далі – Директива Ради № 92/106/ЄЕС), якою скасовано дію **Директиви Ради ЕЕС № 75/130/ЄЕС від 17 лютого 1975 р.**

Відповідно до Директива Ради № 92/106/ЄЕС серед організаційних, адміністративних підстав доцільно виокремити деякі економічні, які стали причинами змін регулювання:

1) внутрішній ринок призводить до збільшення обсягів перевезень, тому забезпечення оптимального управління своїми транспортними ресурсами ЄС потребує використання комбінованих перевезень;

2) стало необхідним подальший розвиток комбінованих перевезень здійснювати як альтернативу автомобільним перевезенням;

3) забезпечення розвитку та подальшого вдосконалення методів транспортування, що базуються на інтермодальності видів транспорту повинні охоплювати комбіновані види транспорту, що поєднують автомобільний та інші види транспорту, такі як залізничний, внутрішній водний та морський транспорт;

4) Цією Директивою було змінено та надано поняття «комбінованого перевезення» як перевезення вантажів між державами-членами, де вантажівка, причіп, напівпричіп, з тягачем або без нього, знімний кузов або контейнер довжиною 20 футів або більше використовує дорогу на початковому або кінцевому етапі подорожі, а на іншому етапі – залізничний, внутрішній водний

або морський транспорт, якщо ця ділянка перевищує **100 км по прямій**, і здійснює початковий або кінцевий етап дорожнього перевезення між місцем завантаження товарів та найближчою придатною залізничною станцією навантаження для початкового етапу, а також між найближчою придатною залізничною станцією розвантаження та місцем розвантаження товарів для кінцевого етапу, або в радіусі, що не перевищує 150 км по прямій від порту внутрішнього водного шляху або морського порту завантаження або розвантаження.

Центральним елементом розвитку ТЕН-Т стало розбудова механізмів та шляхів інтермодальних перевезень. Як відмічається, інтермодальні перевезення – це переміщення товарів в одній і тій самій вантажній одиниці або транспортному засобі послідовними видами транспорту без обробки самих товарів під час зміни видів транспорту (Tadić et al., 2019, p. 1, 4).

Етапи трансформації політики ЄС щодо вантажних перевезень, а також нормативно правове регулювання які узгоджувалось з формуванням комбінованих перевезень та розбудовую ТЕН-Т ЄС, були визначені як в Білих і Зелених книгах ЄС так і в рішеннях, директивах та регламентах ЄС, що відображено в роботі Р. Т. Aditijandra (Aditijandra, 2018)

Положення щодо термінів та основних підходів до мультимодальних та комбінованих перевезень були в основних елементах трансформовані в **Закон України «Про мультимодальні перевезення»** (Verkhovna Rada of Ukraine, 2021) (набрання чинності 19.12.2021, редакція 01.01.2025 р.). Так в статті 7 цього Закону зазначено та визначено **комбіноване перевезення** вантажів як здійснення мультимодального перевезення вантажів вантажним автомобілем, причепом, напівпричепом, з тягачем або без тягача, знімним кузовом або контейнером, що має відповідне маркування згідно з міжнародними стандартами, автомобільними шляхами на початковому та кінцевому відрізках маршруту мультимодального перевезення та залізницею, внутрішніми водними, морськими шляхами за умови, що морська відстань більше **100 кілометрів** прямої лінії, на іншому відрізку маршруту мультимодального перевезення. Під час комбінованого перевезення вантажів початковим та/або кінцевим відрізком маршруту є перевезення між точкою завантаження товарів та найближчою відповідною завантажувальною станцією залізниці для початкового відрізка маршруту і між найближчою відповідною розвантажувальною станцією залізниці та пунктом, де товари розвантажуються для кінцевого відрізка маршруту, або у радіусі максимум 150 кілометрів від річкового або морського порту (термінала) завантаження або розвантаження.

В різні періоди розбудови транспортної системи ЄС різні види перевезення в транспортній системі ЄС (ТЕН-Т) еволюціонували в такі перевезення, як мультимодальне, інтермодальне, комодальне, мультимодальний (з різними складовими), на що звернув увагу Р. Т. Aditijandra (Aditijandra, 2018).

Іншим значим напрямом правового регулювання вантажних перевезень є формування правових механізмів функціонування транс'європейської транспортної мережі. Не зважаючи на те, що концепція транс'європейської мережі з'явилася значно раніше в Римському договорі, наближене до сучасного її розуміння біло закріплено в Рішенні Європейського Парламенту та Ради № 661/2010/ЄС від 7 липня 2010 року «Про керівні принципи Союзу щодо розвитку транс'європейської транспортної мережі» (перероблена редакція) (Текст, що стосується ЄЕЗ) (European Parliament & Council of the European Union, 2010) (далі – Рішення № 661/2010/ЄС). В статтях 2 та 3 Рішення № 661/2010/ЄС було відмічено, що транс'європейська транспортна мережа має бути створена поступово до 2020 року шляхом інтеграції мереж наземної, морської та повітряної транспортної інфраструктури наступним чином. Транс'європейська мережа включає:

– транспортну інфраструктуру: автомобільні, залізничні та внутрішні водні мережі, морські автомагістралі, морські порти та порти внутрішніх водних шляхів, аеропорти та інші точки взаємоз'єднання між модальними мережами;

– системи управління дорожнім рухом;

– системи позиціонування та навігації.

Наступним етапом регулювання вантажних перевезень в ТЕН-Т стало прийняття Регламенту (ЄС) № 1315/2013 Європейського Парламенту та Ради Європи від 11 грудня 2013 року «Про настанови Євросоюзу щодо розвитку транс'європейської транспортної мережі та скасування Рішення № 661/2010/ЄС (текст стосується ЄЕП)» (European Parliament & Council of the European Union, 2013) (Регламент (ЄС) № 1315/2013 Європейського Парламенту та Ради Європи від 11 грудня 2013 року Про настанови Євросоюзу щодо розвитку транс'європейської транспортної мережі та скасування Рішення № 661/2010/ЄС (текст стосується ЄЕП)] (далі – Регламент (ЄС) № 1315/2013). (Було відмінено Рішення Європейського Парламенту та Ради № 661/2010/ЄС від 7 липня 2010 року).

Відповідно до статті 2 Регламенту (ЄС) № 1315/2013 цей Регламент стосувався удосконалення регулювання транс'європейської транспортної мережі, коридори якої зображено в цьому Регламенті. Транс'європейська транспортна мережа включала транспортну інфраструктуру та програмне забезпечення дистанційного зв'язку, а також містить заходи, що сприяють ефективному керуванню та використанню цієї інфраструктури та надають можливість утворення та роботи ефективної та надійної системи транспортних послуг.

Інфраструктура транс'європейської транспортної мережі охоплює інфраструктури залізничного транспорту, внутрішнього водного транспорту, автомобільного транспорту, морського транспорту, повітряного транспорту та мультимодального транспортування.

Л. Кнарчіková та Р. Каšćák відмітили, що інфраструктура інтермодальних та комбінованих перевезень, до якої автори віднесли шлюзи та хаби, інтермодальні термінали, які пов'язані зі шлюзами та хабами та супутники (елементи системи) сприяє досягненню змін в транспорті та економічному зростанню регіонів. (Кнарчіková & Каšćák, 2019, р. 168).

Tadić S. та інші відмітили, що однією з основних підсистем інтермодальних перевезень є інтермодальний термінал, що представляє собою місце зберігання та перевантаження інтермодальних транспортних одиниць між різними видами транспорту (Tadić et al., 2019, р. 2).

Окремі завдання розвитку ТЕН-Т, які в ЄС ставилися ще в 2013 році, але є актуальними для України і сьогодні:

1) розгортання нових технологій та інновацій, що у свою чергу може допомогти підвищити загальну ефективність європейської транспортної індустрії та зменшити негативні наслідки викидів парникових газів, сприятиме укріпленню паливної безпеки. Для досягнення зазначених цілей потрібно зробити більш доступними альтернативні екологічні види палива у межах усієї транс'європейської транспортної мережі. Доступність таких альтернативних екологічно чистих видів палива має ґрунтуватися на попиті на такі типи палива, причому не має бути ніяких законодавчо встановлених вимог щодо забезпечення заправки усіма альтернативними типами екологічно чистого палива на кожній заправці;

2) забезпечення ефективної мультимодальності для можливості вибирати надійніші та кращі типи транспорту для перевезення пасажирів і вантажів, та щоб уможливити перевозку великих консолідованих обсягів на великі відстані. Це зробить мультимодальність більш економічно привабливою для пасажирів, користувачів та експедиторів;

3) з метою забезпечення високоякісної та ефективної транспортної інфраструктури на всіх типах транспорту, слід брати до уваги питання загальної безпеки та безпеки пасажирських та вантажних перевезень, внесок транспортної інфраструктури у зміни клімату, а також вплив змін клімату та інше;

4) необхідно приділяти увагу заходам з оцінки ризиків та адаптації з метою адекватного підвищення ступеню стійкості до кліматичних змін та екологічних катастроф;

5) базова мережа має бути мультимодальною, підмножиною перекриваючої її комплексної мережі, має представляти собою найбільш важливі у стратегічному відношенні вузли та лінії транспортної мережі згідно потреб щодо руху та перевезень;

6) визначення найбільш важливих міських транспортних вузлів, портів, аеропортів та пунктів перетину кордону, які повсюди, де є така можливість мають з'єднуватися мультимодальними транспортними лініями за умови, що такі лінії стануть до 2030 року економічно обґрунтованими та екологічно сталими;

7) коридори базової мережі мають бути узгодженими із мережею вантажних коридорів залізничного транспорту, організованих згідно Регламенту (ЄС) № 913/2010 Європейського парламенту і Ради (European Parliament & Council of the European Union, 2010) та згідно Європейського плану розгортання системи керування європейським залізничним рухом (ERTMS), визначеним у Рішенні Комісії №2009/561/ЄС (European Commission, 2009) .

Однак відмічені завдання ніяким чином не були відображені в Законі України «Про мультимодальні перевезення».

Щодо науковців, то Т. Рокицький та інші розглянули стан та напрямок змін в інтермодальних перевезеннях в окремих країнах ЄС (Rokicki et al., 2021, p. 300). Через проблеми із заторами на дорогах у Європі та в усьому світі, інтермодальні перевезення почали відігравати важливу роль в останні роки, також з огляду на турботу про навколишнє середовище та безпеку дорожнього руху (Rokicki et al., 2021, p. 301).

Tadić S. та інші (Tadić et al., 2019, p. 9) в методології дослідження планування інтермодальних терміналів визначили вимоги багатьох зацікавлених осіб: інвестори, власники та оператори терміналу мають на меті побудувати термінал, експлуатувати його та надавати послуги на рівні, який відповідає вимогам користувачів та враховує конкретні потреби органів влади та мешканців, з якомога меншими початковими інвестиціями, експлуатаційними та іншими витратами, щоб досягти максимально можливого прибутку; користувачі терміналів (вантажовідправники, постачальники логістичних послуг, транспортні оператори тощо) прагнуть отримати якомога адекватні та якісні послуги за доступною ціною; основними цілями органів влади та мешканців є економічний розвиток та створення робочих місць, а також покращення стану охорони навколишнього середовища, безпеки та охорони здоров'я. Ці вимоги поділено на 4 групи: економічні, екологічні, інфраструктурні та вимоги до якості обслуговування. Хоча на наш погляд, група економічних вимог не може не передбачати законодавчих та політичних вимог.

Оновлення європейського законодавства щодо транс'європейської транспортної мережі та транспортних коридорів відбулося при прийнятті Регламенту (ЄС) 2024/1679 Європейського Парламенту та Ради від 13 червня 2024 року «Про керівні принципи Союзу щодо розвитку транс'європейської транспортної мережі, що вносить зміни до Регламентів (ЄС) 2021/1153 та (ЄС) № 913/2010 та скасовує Регламент (ЄС) № 1315/2013» (European Parliament & Council of the European Union, 2024) (далі – Регламент (ЄС) 2024/1679).

В статті 6 Регламенту ЄС 2024/1679 передбачено поступовий розвиток транс'європейської транспортної мережі у три етапи: завершення основної мережі до 31 грудня 2030 року; завершення розширеної основної мережі до 31 грудня 2040 року та завершення комплексної мережі до 31 грудня 2050 року .

В статті 9 Регламенту ЄС 2024/1679 передбачена співпраця ЄС з третіми країнами з метою з'єднання транс'європейської транспортної мережі з їхніми інфраструктурними мережами через проекти, що становлять спільний інтерес, де це доречно, з метою посилення сталого економічного зростання та конкурентоспроможності, і зокрема: сприяння поширенню на треті країни політики транс'європейської транспортної мережі разом з іншими пов'язаними політиками Союзу; забезпечення зв'язку між транс'європейською транспортною мережею та транспортними мережами третіх країн у пунктах пропуску через кордон, зокрема на території третьої країни, яка є частиною Європейського транспортного коридору, з метою гарантування безперервних потоків прикордонного контролю та вирішення інших завдань.

В статті 7 Регламенту ЄС 2024/1679 визначається поняття транспортних коридорів, а відповідно до статті 11 цього Регламенту та Додатку III є 9 транспортних коридорів, що охоплю-

ють основні маршрути внутрішнього ринку ЄС, та які мають найбільше стратегічне значення для розвитку сталих та мультимодальних потоків вантажних та пасажирських перевезень у Європі, а також для розвитку сумісної високоякісної інфраструктури та експлуатаційних показників. З відмічених 9 коридорів 2 проходять через територію України, а саме, один: Північне море – Балтійське море, другий: Балтійське море – Чорне море – Егейське море, а один передбачає завершення бокової гілки в місті Львові та які відображені на Map Finder Chart for European Transport Corridors, яка розміщена в додатку III цього Регламенту ЄС 2024/1679.

В пунктах 42, 43 Регламенту ЄС 2024/1679, у Повідомленні Комісії від 12 травня 2022 року «План дій щодо Шляхів солідарності між ЄС та Україною для сприяння експорту сільськогосподарської продукції та двосторонній торгівлі України з ЄС» акцентується увага на необхідність підтримки економіки та відновлення України, забезпечення доступу сільськогосподарських та інших товарів до ринків Союзу та світових ринків, а також забезпечення значного покращення зв'язку з ЄС як для експорту, так і для імпорту.

Незважаючи на перевагу стратегії ЄС щодо розвитку залізничного транспорту та залізничних перевезень в TEN-T а також при розвитку мультимодальних терміналів та мультимодальних перевезень, в Україні значну роль має автомобільний транспорт в тому числі вантажний, у зв'язку з наведеними завданнями розвитку транспортних коридорів в ЄС та обмеженим розвитком транспортних коридорів ЄС в Україні. Значну роль для підтримки транспортних коридорів буде відігравати розвиток автомобільних доріг та вантажних перевезень, які мають частково відокремлене регулювання в межах регулювання в ЄС стану TEN-T.

Щодо впровадження вимог Регламенту (ЄС) 1315/2013, Директиви Ради № 92/106/ЄЕС окремі дослідження свідчать про ефективність функціонування TEN-T та мультимодальних перевезень. Так Т. Рокицький та інші, на основі даних за 12 років до 2019 року по транспорту в ЄС зробили висновки, що інтермодальні перевезення зросли в більшості країн ЄС, але дуже швидко тільки в деяких – Німеччина, Італія, Швеція, Бельгія, Нідерланди, і то, переважно в окремих видах транспорту, в залежності від географічних умов (Rokicki et al., 2021, p. 307).

Проведене А. Pratelli та іншими (Pratelli et al., 2021, p. 220) порівняння портів Північної Італії та портів Північного хребта є показовим, оскільки ці дві системи характеризуються суттєвими відмінностями не лише за розміром, (тільки порт Роттердама перевозить більші обсяги контейнерних перевезень, ніж уся портова система Італії), але також з огляду на організаційну структуру та управління. Розмір ринку сприяє значним відмінностям. Фактично, порти Північної Європи обслуговують один з найбільших ринків у світі, тоді як італійські порти набагато обмеженіші. Враховуючи переміщення вантажів з пунктом відправлення/призначення в Італії до Північного хребта, Роттердам можна вважати «восьмим італійським портом».

А. Pratelli та інші (Pratelli et al., 2021, p. 224) відмітили 5 напрямків які слід враховувати при розбудові сухого порту та мінімізації логістичних витрат, що може впливати на зміну публічно-правового регулювання (відкритість даних, доступ до перевезень) так і приватне правове регулювання:

- 1) локалізація та доступність, врахування вимог внутрішнього ринку, заторів, екологічні вимоги та інші;
- 2) доступність послуг та операцій при будь яких формах перевезень;
- 3) логістичні об'єкти з проактивними та активними діями (в тому числі зі зміною транспорту, часу та інше);
- 4) відкритість для клієнтів;
- 5) технологічні інновації в перевезенні, обліку та інше.

Якщо розглядати наземний транспорт, то система доставки може бути двох типів: унімодальна (автомобільний транспорт) та мультимодальна (поєднання автомобільного та залізничного транспорту). При унімодальних перевезеннях, автомобільний транспорт набув широкого засто-

сування завдяки екстенсивному розвитку шляхів сполучення та відносній легкості виконання вантажно-розвантажувальних робіт. (Rossolov, D. et al., 2017, p. 61)

Необхідно використовувати більш гнучкий підхід до оцінки економічної ефективності застосування унімодальної або мультимодальної системи перевезення вантажів на великі відстані. Загальноприйнята наукова думка про високу ефективність мультимодальних перевезень на основі залізничного транспорту на практиці може бути недійсною у разі комплексного негативного впливу низки випадкових характеристик. (Rossolov, D. et al., 2017, p. 67)

ВИСНОВКИ

Врахування існуючої транспортної системи України, свідчить про технічну спроможність її участі в транспортних коридорах ЄС та можливості залучення до мультимодальних перевезень.

Формування фактично з початкового рівня інфраструктури мультимодальних, в перспективі інтермодальних перевезень надає змогу законодавчого регулювання перебудови транспортної системи України безпосередньо з пропуском пройдених етапів розбудови TEN-T. Законодавчі зміни в Україні повинні передбачити нові умови адміністративного, галузевого регулювання та узгодження основних перевезень в залізничному, автомобільному та інших видах транспорту з технічною, технологічною та правовою адаптацією до TEN-TЄС.

В наступних дослідженнях необхідно визначити напрями правотворчості для ефективної адаптації законодавств України до права ЄС в сфері регулювання TEN-T.

REFERENCES

- Aditjandra, P. T. (2018) Chapter Eight – Europe’s Freight Transport Policy: Analysis, Synthesis and Evaluation. In Y. Shiftan & M. Kamargianni (Eds.). *Advances in Transport Policy and Planning*, 1, 197-243. <https://doi.org/10.1016/bs.atpp.2018.07.006>. Retrieved from: <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S2543000918300064>.
- Cabinet of Ministers of Ukraine. (2024, December 27). *National transport strategy of Ukraine until 2030* (Resolution No. 1550). Retrieved from <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1550-2024-%D0%BF#Text> [in Ukrainian].
- Council of the European Communities. (1975, February 17). *Council Directive 75/130/EEC on the establishment of common rules for certain types of combined road/rail carriage of goods between Member States*. Retrieved from <https://eur-lex.europa.eu/eli/dir/1975/130/oj/eng>
- Council of the European Communities. (1992, December 7). *Council Directive 92/106/EEC on the establishment of common rules for certain types of combined transport of goods between Member States*. Retrieved from <https://eur-lex.europa.eu/eli/dir/1992/106/oj/eng>
- European Commission. (2009, July 22). *Commission Decision 2009/561/EC amending Decision 2006/679/EC as regards the implementation of the technical specification for interoperability relating to the control-command and signalling subsystem of the trans-European conventional rail system*. Retrieved from <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A32009D0561>
- European Parliament & Council of the European Union. (2010, September 22). *Regulation (EU) No 913/2010 concerning a European rail network for competitive freight*. Retrieved from <https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/2010/913/oj/eng>
- European Parliament & Council of the European Union. (2013, December 11). *Regulation (EU) No 1315/2013 on Union guidelines for the development of the trans-European transport network and repealing Decision No 661/2010/EU*. Retrieved from <https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/2013/1315/oj/eng>
- European Parliament & Council of the European Union. (2024, June 13). *Regulation (EU) 2024/1679 on Union guidelines for the development of the trans-European transport network, amending Regulations (EU) 2021/1153 and (EU) No 913/2010 and repealing Regulation (EU) No 1315/2013*. Retrieved from <https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/2024/1679/oj/eng>

- Knapčíková, L., & Kaščák, P. (2019). Sustainable multimodal and combined transport in the European Union. *Acta Logistica*, 6(4), 165–170. <https://doi.org/10.22306/al.v6i4.144>. Retrieved from <https://www.researchgate.net/publication/345362255>
- Pratelli, A., Van Duin, R., Souleyrette, R., Bianchini, B., Marigo, D., Brocchini, L., & Teng, W. (2021). Dry port network model: Best practices in the EU with notes from the USA. *International Journal of Transport Development and Integration*, 5(3), 217–230. <https://doi.org/10.2495/TDI-V5-N3-217-230>. Retrieved from <https://www.researchgate.net/publication/353427118>
- Rentschler, J. (2025). *Connecting Europe through intermodal transportation – Building efficient networks and embracing digitalization*. <https://doi.org/10.26083/tuprints-00028983>. Retrieved from <https://tuprints.ulb.tu-darmstadt.de/entities/publication/06c9e67a-4bb7-4ed3-b281-74a7b8b916fb>
- Rokicki, T., Ochnio, L., Borawski, P., Beldycka-Borawska, A., & Zak, A. (2021). Development of intermodal transport in the EU countries. *European Research Studies Journal*, XXIV(4, Part 2), 300–308. <https://doi.org/10.35808/ersj/2657>. Retrieved from <https://ersj.eu/journal/2657#>
- Tadić, S., Krstić, M., Roso, V., & Brnjac, N. (2019). Planning an intermodal terminal for the sustainable transport networks. *Sustainability*, 11(15), 4102. <https://doi.org/10.3390/su11154102>. Retrieved from <https://www.mdpi.com/2071-1050/11/15/4102>
- Verkhovna Rada of Ukraine. (2021, November 17). On multimodal transportation (Law of Ukraine No. 1887-IX). Retrieved from <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1887-20> [in Ukrainian].

KEY LEGAL REGULATORY TASKS FOR INTEGRATING UKRAINE'S TRANSPORT INFRASTRUCTURE INTO THE TRANS – EUROPEAN TRANSPORT NETWORK

Serhii Serhiiiovych HLIBKO, ORCID 0009-0000-9509-6153¹

¹*Postgraduate Student at the Department of European Union Law, Yaroslav Mudryi National Law University*

Abstract. The study of the problem of legal regulation of international freight transportation in the context of European integration is relevant for domestic legal science for several reasons. Further internationalization of economic relations leads to an increase in the volume of international trade and the exchange of goods and services between states, which creates a significant demand for international transportation, the relations of which require proper legal regulation. As a primary task, it is possible to outline the study of the foundations of modern legal regulation of TEN-T within EU legislation and doctrine, as well as the identification of guidelines for forming mechanisms to ensure the rights and interests of participants in the national transport system when creating tools and mechanisms for international freight transportation, joining TEN-T, and adapting Ukrainian legislation to EU law. An important direction of legal regulation of freight transportation is the formation of legal mechanisms for the functioning of the Trans-European Transport Network.

The update of European legislation regarding the Trans-European Transport Network and transport corridors took place with the adoption of Regulation (EU) 2024/1679 of the European Parliament and of the Council of 13 June 2024 on Union guidelines for the development of the trans-European transport network, amending Regulations (EU) 2021/1153 and (EU) No. 913/2010 and repealing Regulation (EU) No. 1315/2013, which also requires consideration in the legislation of Ukraine.

The development of multimodal transport infrastructure, and in the future intermodal transport, practically from an initial level provides an opportunity for legislative regulation of the restructuring of Ukraine's transport system directly, bypassing the previously completed stages of TEN-T development. Key legislative changes in Ukraine should provide for new conditions for administrative and sectoral regulation, as well as for the coordination of major transportation flows in rail, road, and other modes of transport, with technical, technological, and legal adaptation to the TEN-T.

Keywords: transport network, multimodal transport, intermodal transport, transport infrastructure, transport corridor.

КЛЮЧОВІ ЗАВДАННЯ ПРАВОВОГО РЕГУЛЮВАННЯ ІНТЕГРАЦІЇ ТРАНСПОРТНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ УКРАЇНИ В ТРАНС'ЄВРОПЕЙСКУ ТРАНСПОРТНУ МЕРЕЖУ

Анотація. Дослідження проблеми правового регулювання міжнародних вантажних перевезень в умовах євроінтеграції є актуальним для вітчизняної правової науки з наступних причин. Подальша інтернаціоналізація міжгосподарських зв'язків призводить до збільшення обсягів міжнародної торгівлі, обміну товарами та послугами між державами, що створює великий попит на міжнародні перевезення, відносно яких потребують належного правового забезпечення. Як першочергове завдання можливо окреслити дослідження основ сучасного правового регулювання ТЕН-Т в законодавстві ЄС та доктрині а також визначення орієнтирів для формування засобів забезпечення прав та інтересів учасників національної транспортної системи при створенні засобів і механізмів міжнародних вантажних перевезень, приєднання до ТЕН-Т та відповідної адаптації законодавства України до права ЄС. Значим напрямом правового регулювання вантажних перевезень є формування правових механізмів функціонування транс'європейської транспортної мережі.

Оновлення європейського законодавства щодо транс'європейської транспортної мережі та транспортних коридорів відбулося при прийнятті Регламенту (ЄС) 2024/1679 Європейського Парламенту та Ради від 13 червня 2024 року «Про керівні принципи Союзу щодо розвитку транс'європейської транспортної мережі, що вносить зміни до Регламентів (ЄС) 2021/1153 та (ЄС) № 913/2010 та скасовує Регламент (ЄС) № 1315/2013», що потребує і врахування в законодавстві України.

Формування фактично з початкового рівня інфраструктури мультимодальних, в перспективі інтермодальних перевезень надає змогу законодавчого регулювання перебудови транспортної системи України безпосередньо з пропуском пройдених етапів розбудови ТЕН-Т. Законодавчі зміни в Україні повинні передбачити нові умови адміністративного, галузевого регулювання та узгодження основних перевезень в залізничному, автомобільному та інших видах транспорту з технічною, технологічною та правовою адаптацією до ТЕН-Т.

Ключові слова: транспортна мережа, мультимодальні перевезення, інтермодальні перевезення, транспортна інфраструктура, транспортний коридор.

Дата подачі автором: 08.03.2026

Дата прийняття після рецензування: 12.03.2026

Дата публікації: 17.03.2026

Цитувати цю статтю слід: Глібко С. С. Ключові завдання правового регулювання інтеграції транспортної інфраструктури України в транс'європейську транспортну мережу. *Право та інноваційне суспільство*. 2026. Вип. 1(26). С. 10–19. [https://doi.org/10.37772/2309-9275-2026-1\(26\)-1](https://doi.org/10.37772/2309-9275-2026-1(26)-1).