РОЛЬ ДЕРЖАВНОЇ ТРАНСПОРТНОЇ ПОЛІТИКИ УКРАЇНИ В ЗАБЕЗПЕЧЕННІ ПОДАЛЬШОГО РОЗВИТКУ ВІТЧИЗНЯНОЇ ТРАНСПОРТНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ

ТУРЧЕНКО Ігор Вікторович - доктор філософії у галузі права
ORCID: https://orcid.org/0000-0001-6127-7968
УДК 346.1:338.47
DOI: https://doi.org/10.32782/NP.2024.3.6

У статті досліджуються теоретичні та практичні проблеми формування й реалізації державної транспортної політики України як одного з ключових напрямів забезпечення сталого розвитку транспортної інфраструктури України. Автор акцентує увагу на трансформації державного управління транспортною сферою з часів незалежності України, визначаючи вплив історичних, соціально-економічних та геополітичних факторів на сучасні підходи до регулювання транспортної галузі. В умовах активної євроінтеграції й зростання потреб у модернізації транспортних об'єктів, стаття зосереджує увагу на актуальних проблемах правового регулювання, необхідності вдосконалення нормативної бази, залучення інвестицій та розвитку державно-приватного партнерства. Особливе значення надається питанням екологічної стійкості, безпеки та інтеграції інноваційних технологій, що є невід'ємними складовими сучасної транспортної політики України.

Ключові слова: державна транспортна політика, транспортна інфраструктура, модернізація, нормативне регулювання, господарське законодавство, господарсько-правова політика, економічна політика, державна політика післявоєнного відновлення.

Постановка проблеми

Ефективне державне управління в галузі забезпечення функціонування транспортної інфраструктури є критично важливою складовою частиною державної соціально-економічної політики як України, так і будь-якої іншої країни світу. В умовах демократизації всіх сфер суспільного життя відбулося поступове відходження від посткапіталістичного стилю державного управління. За роки незалежності України, завдяки перманентному реформуванню були трансформовані й основні форми і методи державного управління транспортною інфраструктурою України. З часом відбулась зміна всієї парадигми державної транспортної політики у сфері управління вітчизняною транспортною інфраструктурою. В умовах сучасних суспільно-політичних трансформацій суттєво змінилися суб'єктний склад, об'єкти та, зрештою, зміст правовідносин у транспортному комплексі. Адже за часи радянської України основним завданням транспортної системи була організація перевезення максимальної кількості людей і необхідного тоннажу вантажів у відповідні населені пункти в межах СРСР. Між тим, у сучасних вітчизняних реаліях аналогічне завдання полягає в забезпеченні безпечних, швидких, логістично виважених та зручних та екологічних перевезень не лише в межах території України. Доставка пасажирів та вантажів у будь-яку точку світу стає пріоритетом для будь-якої сучасної прогресивної держави з громадянським суспільством та потужною економікою. Поряд з цим, проблематика швидкої переорієнтації державної політики у сфері управління сучасною транспортною інфраструктурою України значною мірою пов'язана із вказаними історичними чинниками. Загальновідомо, що

значна частина наявної вітчизняної транспортної інфраструктури була спланована та побудована в умовах радянського планового соціалістичного господарства. У ті часи розвиток транспортної інфраструктури переважно диктувався перспективними планами проведення індустріалізації економіки, потребами військової організації та геополітичними інтересами СРСР. Задоволення попиту кінцевих споживачів транспортних послуг та збалансований економічний розвиток не були пріоритетними цілями державної транспортної політики того часу. Як наслідок, відбулося значне відхилення траєкторії розвитку транспортної системи України від тієї моделі, яка могла б мати місце у разі природного прогнозованого економічного зростання, властивого сучасним промислово розвиненим країнам світу. У зв'язку з цим цілком логічно, що державна транспортна політика повинна визначати основні пріоритети розвитку транспортної інфраструктури будь-якої держави у сфері перевезень пасажирів та вантажів. Зазначене актуалізує проблематику дослідження основних тенденцій та пріоритетів формування вітчизняної державної транспортної політики та створення на її основі нових механізмів господарсько-правового регулювання транспортних відносин.

Стан опрацювання проблематики

Фундаментальні питання формування державної транспортної політики України стали об'єктом ґрунтовного дослідження багатьох провідних учених-правників, які зробили вагомий внесок у розробку теоретичних та практичних підходів до правового регулювання цієї сфери. Зокрема, особливої уваги заслуговують наукові праці, які висвітлюють концептуальні основи, механізми та інструменти формування державної транспортної політики в контексті сучасних викликів та тенденцій розвитку транспортної інфраструктури України. У цілому, Д. В. Задихайло підкреслює, що господарсько-правова політика держави, що базується на положеннях конституційного економічного порядку, економічної політики держави та наукової господарсько-правової доктрини і зафіксована в змісті державних програм економічного розвитку як обов'язкова, структурна та інструментальна їхня складова, може бути визначена як імперативна концептуальна позиція держави щодо напрямів та змісту подальшого розвитку господарського законодавства, удосконалення практики його застосування, оптимізації правового господарського порядку як такого [1].

На рівні докторської дисертації Деркач Е.М. розглядає правове регулювання господарської діяльності у сфері транспорту, включаючи фрагментарні проблеми формування державної політики в цій сфері [2]. Філіпенко О. В. дослідив правові засади та механізми, що забезпечують функціонування та реалізацію спільної транспортної політики в рамках Європейського Союзу [3]. Врублевська-Місюна К.М. акцентує значну увагу на особливому виді державної політики – у галузі інноваційного інвестування [4]. Д. О. Демченко досліджує особливості та основні напрями розвитку державної політики у сфері повітряного транспорту в Україні [5]. Отже, проблематика формування державної транспортної політики України є складним міждисциплінарним напрямом дослідження, який потребує подальшого наукового обґрунтування й розробки ефективних механізмів реалізації в умовах глобальних змін та євроінтеграційних процесів.

Метою статті є наукове обґрунтування та системний доктринальний аналіз ключових чинників і стратегічної ролі державної політики України у стимулюванні розвитку вітчизняної транспортної інфраструктури.

Виклад основного матеріалу

Для повного і всебічного аналізу основних векторів подальшого розвитку та вдосконалення вітчизняної транспортної політики необхідно, насамперед, звернутися до розгляду сутності такої мультиаспектної категорії, як «політика». Традиційними підходами до визначення сутності політики є її розгляд як: відносин між класами, етносами, іншими соціальними групами щодо державної влади; як способу управління державними справами; форми забезпечення впливу

держави на суспільство, на окремі сфери, галузі його життя [6, с. 50]. У сучасних підручниках державна політика розглядається як практична діяльність політичних суб'єктів і органів державної влади з метою реалізації розробленого політичного курсу та досягнення конкретних політичних цілей» [7, с. 12]. Державна політика має комплексний, багатогранний характер і формується залежно від актуальних проблем та викликів, що потребують вирішення органами влади та державного управління в певних сферах, які забезпечують подальший сталий розвиток суспільства та економіки. Її основні напрями обумовлені потребами національного поступу і зосереджені на різних сферах. Державна політика втілюється в економічній, соціальній, фінансовій, паливно-енергетичній, аграрній, екологічній, культурній, науково-технічній, інформаційній, адміністративній, зовнішньополітичній, військово-промисловій, національній безпеці, демографічній та інших сферах.

Державна політика у будь-якій із цих сфер повинна бути орієнтована на досягнення необхідного балансу інтересів та гармонії між потребами сучасного суспільства та можливостями держави. Вказаний ідеальний орієнтир є основою для формування стратегічного курсу суспільного розвитку, що сприятиме зміцненню національних інтересів і стабільності сталого економічного розвитку будь-якої країни. Досягнення вказаної ідеальної мети пріоритетним напрямком формування вітчизняної державної транспортної політики. Після проголошення незалежності України у 1991 році Україна була і є вірною стратегічному курсу на побудову громадянського суспільства та ринкової економіки. У відповідності з базовими конституційними нормами в Україні гарантуються єдність економічного простору, вільне переміщення у ньому товарів, послуг і фінансових активів. У сучасних умовах наявність чітко сформульованої, нормативно закріпленої державної транспортної політики стало не тільки бажаним, але й життєво необхідним.

Повертаючись до проблемних аспектів визначення основоположних засад формування сучасної державної транспортної політики України як явища правової реальності та правової категорії, зазначимо, що термін «державна політика» часто використовується в різних вітчизняних нормативно-правових актах та офіційних документах без легального її визначення. Державна політика зазвичай розуміється як система цілей, принципів і заходів, що реалізуються державними органами для вирішення суспільно значущих проблем у певній сфері. Так, у Законі України «Про засади внутрішньої і зовнішньої політики» визначено засади внутрішньої політики України у сферах розбудови державності, розвитку місцевого самоврядування та стимулювання розвитку регіонів, формування інститутів громадянського суспільства, національної безпеки і оборони, в економічній, соціальній і гуманітарній сферах, в екологічній сфері та сфері техногенної безпеки, а також засади зовнішньої політики України [8]. В абзаці 40 статті 7 цього Закону, серед іншого, визначено, що основними засадами внутрішньої політики держави в економічній сфері є: «розбудова транспортної інфраструктури, підвищення ефективності використання транзитного потенціалу держави, інтеграція транспортних мереж України у міжнародні транспортні коридори». У цих нормативних положеннях акцентовано увагу на необхідності модернізації та розвитку транспортної системи України, а також на її інтеграції до міжнародних транспортних мереж, що повинно в ідеалі сприяти підвищенню конкурентоспроможності вітчизняних товарів та послуг на міжнародних ринках та подальшому економічному розвитку держави.

За результатами вивчення та узагальнення основних нормативних та теоретичних підходів до визначення сутності державної транспортної політики як правової категорії, окреслимо її найістотніші ознаки. Так, однією з базових, основоположних ознак державної політики є перш за все правова форма організації та здійснення діяльності нашої держави або інших уповноважених нею суб'єктів. Зокрема, до них можна віднести органи місцевого самоврядування, правоохоронні органи, засоби масової інформації, інститути громадянського суспільства тощо. Між тим саме державна

діяльність превалює під час формування та здійснення державної транспортної політики, у якій виявляються основні властивості державного суверенітету. Зокрема, вона має загальнообов'язковий характер, адже державна транспортна політика є незаперечною, безсумнівною та імперативно-безальтернативною. Адже сумлінне виконання визначених нею дороговказів та напрямів подальшого розвитку вітчизняної транспортної інфраструктури є обов'язковим для всіх учасників транспортних відносин, незалежно від їхнього суб'єктивного ставлення до неї. Її загальнообов'язковість для останніх забезпечується різними правовими засобами, серед яких виокремлюють, насамперед, державний авторитет і примус. Державна транспортна політика формується і здійснюється за допомогою спеціальних методів і процедур, що враховують умови її формування та здійснення. При цьому особливого значення та ролі набувають та підлягають обов'язковому врахуванню соціальне середовище та економіко-правові компоненти його формування.

Особливого значення відіграє державна транспортна політика у формуванні системи ресурсних, кадрових, інформаційних, технічних умов та необхідного фінансового забезпечення вітчизняної транспортної інфраструктури. З огляду на діяльність посадовців та відповідних державних органів у межах їх компетенції, державна транспортна політика має свідомо-вольовий зміст. З цієї точки зору, вона є формою відображення суспільної свідомості, що виражає волю держави та інших уповноважених нею суб'єктів. Зміст державної політики визначають колективні та публічні інтереси, зумовлені потребами людей, держави та суспільства з урахуванням рівня соціально-економічного розвитку останнього. Державна транспортна політика є цілеспрямованою, тобто зорієнтована на розроблення стратегічного (довгострокового) курсу розвитку найважливіших сфер життєдіяльності суспільства й тактичного (оперативного) управління ними з метою найоптимальнішого узгодження інтересів соціальних суб'єктів. Державна транспортна політика є одним із головних засобів організованості вітчизняних транспортних відносин, створення умов для прогресивного розвитку взаємодії у транспортній сфері різних категорій соціальних суб'єктів (людини, народу, суспільства, держави тощо).

Здійснюючи подальший аналіз нормативно-правових актів, що регулюють транспортні відносини, можна зробити висновок, що вітчизняний законодавець не надає легального визначення «державної транспортної політики». Поряд з цим, на сучасному етапі розвитку української економіки спостерігається цілеспрямований стратегічний державний вплив на розвиток усіх видів транспорту. Зокрема, це стосується великих державних транспортних організацій, а також фізичних осіб-підприємців та юридичних осіб приватного права, що надають послуги у сфері перевезення. Раціональна та збалансована державна транспортна політика забезпечує позитивний вплив на подальший розвиток вітчизняної транспортної інфраструктури. Між тим, стратегічної ефективності вона набуде у випадку, якщо іманентно інтегрована в щонайменше три ключові напрями загальної державної політики нашої держави: економічний, соціальний та інформаційний. Врахування вказаного економічного аспекту в поєднанні з розвитком вітчизняної транспортної інфраструктури покликане підвищити інвестиційну привабливість нашої економіки, навіть попри війну. Соціальна спрямованість державної транспортної політики полягає перш за все в забезпеченні доступності транспортних послуг для широких верств нашого населення. Нарешті, інформаційний напрям, враховуючи роль і значення інформації в сучасності суспільстві, означає широке впровадження сучасних цифрових технологій у транспортну сферу. Усе це в органічному поєднанні дозволить модернізувати необхідний (транспортний) сегмент вітчизняного господарського правового порядку, що сприятиме сталому розвитку транспорту, зростанню економіки та зрештою покращенню якості життя наших громадян.

Поточна державна транспортна політика України має бути всебічною та інтеграційною, включаючи такі стратегічні напрями, як науково-дослідна, правова, екологічна діяльність та інші суміжні сфе-

ри. Визначальною є роль і значення держави Україна як єдиного й цілісного суб'єкта управління, незалежно від регіональних особливостей реалізації управлінських повноважень та специфіки цільових програм соціально-економічного розвитку. Такий підхід підкреслює відповідальність держави Україна за забезпечення ефективної координації її політики на всіх рівнях управління, що сприятиме інтеграції наукових та екологічних інновацій, а також подальшому вдосконаленню наявних правових механізмів регулювання транспортних відносин. Це створює підґрунтя для сталого розвитку нашої транспортної інфраструктури, водночас мінімізуючи регіональні економічні диспропорції та посилюючи національну конкурентоспроможність нашої економіки загалом у глобальному світовому вимірі.

У сучасних умовах, особливо під час війни в Україні, варто враховувати значні регіональні відмінності та специфічні виклики, з якими стикаються різні області України. Зокрема, транспортна інфраструктура Харкова та Харківської області зазнала важких руйнувань. Як слушно зазначає О.В. Синєгубов, стан місцевих доріг є критичним для ефективної евакуації поранених цивільних, що робить відновлення транспортних шляхів у нашому регіоні питанням безпеки та виживання [9]. При цьому спостерігається підвищення інтенсивності використання транспортної інфраструктури в інших регіонах, віддалених від територій активних бойових дій, що призводить до зростання рівня зношеності наявних шляхів сполучення у таких регіонах. Відповідно до розпорядження Кабінету міністрів України «Про затвердження Державної стратегії регіонального розвитку на 2021-2027 роки» державна регіональна політика ґрунтується на врахуванні під час стратегічного планування ключових викликів, які впливають на людину, інфраструктуру, безпекове середовище, економіку та навколишнє природне середовище, а також включатиме побудову культури партнерства та співробітництва, орієнтовану на взаємодію органів державної влади, органів місцевого самоврядування та громадян щодо розвитку. Заходи державної регіональної політики формуватимуться на основі набутого досвіду, зібраних даних, висновків, рекомендацій, результатів аналізів та оцінки для забезпечення та підтримки високих стандартів управління та реалізації державної регіональної політики, що потребує функціонування відповідних спеціалізованих аналітичних засобів, баз даних для формування та оцінки політики.

Реалізація державної регіональної політики на період до 2027 року здійснюватиметься на основі комплексного територіально-орієнтованого підходу, який передбачає, що об'єктом пріоритетного розвитку в рамках регіональної політики є регіони та територіальні громади, які характеризуються специфічним набором соціальних, просторових, безпекових, екологічних та економічних особливостей [10]. Іншою проблемою залишається поступовий і гармонійний розвиток усіх транспортних галузей, адже залізничний, авіаційний, морський та внутрішній водний транспорт є невід'ємними складовими, від яких залежить стабільність економіки й добробут суспільства. Кожна з цих сфер відіграє свою унікальну роль у забезпеченні транспортної інфраструктури, створюючи ефективні логістичні ланцюги, які підтримують зв'язок між регіонами й відкривають нові можливості для вітчизняного економічного зростання. Рівноцінна увага до транспортного та інших секторів економіки України дозволяє створити збалансовану систему, що відповідає потребам сучасного суспільства та сприяє розвитку кожної галузі як важливого елемента загального економічного прогресу нашої країни.

Варто зупинитись також на проблематиці визначення специфіки та сфери термінологічного використання категорій «політика» та «планування». Адже вони досить часто використовуються як синонімічна пара та іноді позиціонуються як взаємозамінні. Однак такий підхід не може не викликати заперечень. Політика та планування у транспортній сфері є взаємопов'язаними, однак окремими напрямами організації та здійснення державних управлінських повноважень. Існують обставини, коли державна транспортна політика може бути розроблена без будь-яких прив'язок до транспортного планування, і планування часто здійснюєть-

ся поза будь-яким безпосереднім впливом політики. Державна транспортна політика завжди передбачає досягнення конкретних цілей, що стосуються соціальних, економічних і екологічних умов забезпечення функціонування та продуктивності транспортної інфраструктури. Транспортне планування полягає перш за все у прогнозуванні перспективних необхідних дій, спрямованих на вирішення конкретних завдань подальшого вдосконалення транспортної інфраструктури та організації роботи вітчизняного транспорту. Метою державної транспортної політики завжди є більш стратегічні напрями глобального та перспективного розподілу транспортних ресурсів, формування матеріально-технічної бази ефективної транспортної інфраструктури, державного управління та господарсько-правового регулювання існуючих транспортних відносин. У свою чергу, основне завдання транспортного планування має на меті ефективне впровадження та втілення в реальне життя вказаних напрямів державної транспортної політики. Транспортна політика безпосередньо пов'язана як з державним управлінням, так і з господарсько-правовим регулювання транспортних відносин. У будь-якому випадку транспортна політика відіграє організуючу роль та передбачає стратегічне визначення напрямів розвитку та вдосконалення транспортного сектора вітчизняної економіки. У формуванні основних напрямів державної транспортної політики саме державні органи управління транспортом традиційно відіграють домінуючу роль. Це пов'язано з тим, що саме вони зрештою здійснюють контроль, регулювання та управління значною частиною транспортної інфраструктури, маючи при можливості розвивати існуючі види транспорту та впроваджувати нові та перспективні його види. При цьому важливу роль у визначенні основних пріоритетів державної траспортної політик належить Кабінету Міністрів України, який наділений конституційно визначеним правом законодавчої ініціативи у сфері (у тому числі) нормативно-правового регулювання транспортних відносин.

Варто зазначити, що певні види транспорту (включаючи необхідну транспортну інфраструктуру), зокрема, такі як морський і повітряний транспорт, можуть перебувати у приватній власності (ст. 97 Повітряного Кодексу України, стаття 23 ЗУ «Про морські порти» [11] тощо). Вони та інші господарські підприємства, що здійснюють діяльність на міжнародних ринках, визначають свою транспортну політику, стратегію та тактику самостійно та автономно. Водночас слід відзначити значні відмінності в правовому режимі об'єктів транспортної інфраструктури з огляду на правові реалії окремих найбільш промислово розвинутих країн світу. Зокрема, Сполучені Штати Америки характеризуються історичною тенденцією до приватизації транспортної інфраструктури. Тоді як європейські країни, Китай, Індія та Японія більше орієнтовані на державну власність на транспортно-інфраструктурні об'єкти та визначення основ національної державної транспортної політики в досліджуваній сфері.

Зазначене дозволяє сформувати та запропонувати наступні висновки. Одним із основних напрямів формування та здійснення державної транспортної політики у сфері забезпечення модернізації вітчизняної транспортної інфраструктури є забезпечення визначеного сучасними суспільно-політичними реаліями рівня нормативного регулювання. Між тим приватний сектор здебільшого орієнтований на поточні проблеми надання транспортних послуг та забезпечення експлуатації окремих видів транспорту та обслуговуючих терміналів. Між тим, з урахуванням глобалізаційних процесів та тенденції дерегуляції, приватний сектор значно впливає на формування транспортної політики через рішення щодо розподілу активів, що знайшло своє відображення у зміні сучасної парадигми розвитку транспортної інфраструктури України. В одному із аспектів державна транспортна політика – це механізм, за допомогою якого органи державної влади прагнуть гармонізувати соціальні, політичні, економічні та екологічні аспекти сучасних транспортних перевезень із суспільними реаліями. Адже суспільні очікування змінюються відповідно до еволюції вітчизняних суспільних відносин, відповідно державна транспортна полі-

тика також трансформується у своїх формах та змістовних характеристиках, залишаючись динамічною та адаптивною. Головна відмінність між державною транспортною політикою та транспортним плануванням полягає у тому, що політика має більш тісний зв'язок із законодавчими нормами: вона часто (хоча і не завжди) закріплена у нормативно-правових актах, які є основою для розробки планувальних заходів у досліджуваній сфері суспільних відносин. При цьому відносини транспортного планування не обов'язково вимагають законодавчої регламентації і здебільшого орієнтовані на засоби досягнення конкретних цілей у межах уже чинної нормативно-правової бази. Таким чином, державна транспортна політика має, перш за все, стратегічне спрямування, а транспортне планування визначає логарифм здійснення конкретних поточних дій у досліджуваній сфері.

Висновки

Таким чином, державна транспортна політика України полягає у визначених центральними органами державної влади, органами влади Автономної Республіки Крим, органами місцевого самоврядування та їх посадових осіб стратегічних напрямах модернізації вітчизняної траспортної інфраструктури, а також прогнозованих реальних перспективах розвитку існуючих та швидкому впровадженню новітніх та перспективних видів транспорту. Формування державної транспортної політики України у сфері модернізації транспортної інфраструктури потребує врахування та адаптації до сучасних соціально-економічних і геополітичних умов, а також до стандартів Європейського Союзу, що стало особливо актуальним у контексті євроінтеграції нашої країни. Основними проблемами, які належить подолати на шляху до модернізації вітчизняної транспортної інфраструктури, є застарілість наявної нормативної бази, недостатність державного бюджетного фінансування, загальносуспільна нестабільність через поточні військові дії та високий рівень зносу об'єктів транспортної інфраструктури нашої країни. Розв'язання цих проблем потребує комплексного підходу, що включає вдосконалення нормативно-правової бази регулювання вітчизняних транспортних відносин, а також транспортно-інфраструктурну модернізацію. Впровадження новітніх стандартів і нормативних вимог, особливо в питаннях безпеки і екологічності, сприятиме оптимізації пасажирських та транспортних перевезень в Україні. Іншим проблемним напрямом вбачається створення позитивного інвестиційно-економічного клімату з метою залучення іноземних інвестицій, іноземних державних грантів і розробка надійних та дієвих механізмів державно-приватного партнерства в досліджуваній сфері. Це допоможе подолати брак внутрішніх ресурсів і дозволить реалізувати великі інфраструктурні проєкти, зокрема, у стратегічних сферах залізничного, автомобільного, повітряного та інших видів вітчизняного транспорту. Для цього варто прискорити впровадження сучасних інноваційних технологій для підвищення ефективності управління транспортною інфраструктурою та зниження операційних витрат. Характерна для сьогодення соціально-економічна нестабільність, пов'язана із збройною агресією Російської Федерації проти нашої країни, вимагає забезпечити особливу увагу до проблематики забезпечення безпеки транспортної системи. Державна транспортна політика у цій сфері повинна забезпечувати створення резервних транспортних шляхів, швидке відновлення пошкодженої транспортної та мостової інфраструктури та забезпечення безпечних гуманітарних коридорів. Зважаючи на це, важливо також формувати відповідний кадровий потенціал через освітні програми та професійні тренінги, адаптовані до сучасних вимог вітчизняного ринку та європейських стандартів. Останнім, але не менш важливим, є орієнтованість державної транспортної політики на формування екологічної стійкості вітчизняної транспортної системи. Адже стрімке зростання індустріального навантаження на екологію великих міст України вимагає впровадження нових засад державної транспортної політики. Враховуючи зазначене, вони повинні заохочувати до широкого використання екологічно чистих видів транспорту та зменшення шкідливих викидів у вітчизняне навколиш-

нє природне середовище та забезпечення фундаментального права наших громадян на безпечне для життя та здоров'я довкілля.

Література

1. Задихайло Д. В. Економічна та господарсько-правова політика держави: співвідношення та законодавче забезпечення. *Вісник Академії правових наук України:* зб. наук. праць. Харків: Право, 2012. No 1 (68). С. 127–137.

2. Деркач Е. М. Правове регулювання господарської діяльності в сфері транспорту: теоретичні та прикладні проблеми: дис. … д-ра юрид. наук. Київ, 2021. 499 с.

3. Філіпенко О. В. Правовий механізм регулювання спільної транспортної політики Євросоюзу: дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.11. Київ, 2004. 210 с.

4. Врублевська-Місюна К.М. Завдання господарсько-правової політики держави у сфері інноваційного інвестування. *Науковий вісник Ужгородського Національного Університету*, 2023. Серія ПРАВО. Вип. 79: ч 1, С.266-271.

5. Д. О. Демченко. Державна політика в сфері повітряного транспорту в Україні: особливості та основні напрями розвитку. *Економіка та держава.* вип. No 9 2012 р. С 115-118 URL: http://www.economy.in.ua/pdf/9_2012/34.pdf

6. Л.А. Музика. Концепція цивільно-правової політики України. Монографія. К.: В-тво: ПАЛИВОДА А.В., 2020. 503 с.

7. Державна політика: підручник. Нац. акад. держ. упр. при Президен- тові України; ред. кол.: Ю. В. Ковбасюк (голова), К. О. Ващенко (заст. голови), Ю. П. Сурмін (заст. голови). К.: НАДУ, 2014. 448 с.

8. Про засади внутрішньої і зовнішньої політики: Закон України від 1 липня 2010 р. № 2411-VI. URL:https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2411-17#Text

9. Харківська обласна державна адміністрація. Оперативна інформація щодо ситуації в області. URL: https://kharkivoda.gov.ua/news/123037

10. Про затвердження Державної стратегії регіонального розвитку на 2021-2027 роки: Постанова Кабінету Міністрів України від 5 серпня 2020 р. № 695. Відомості Верховної Ради України. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/695-2020-%D0%BF#Text

11. Про морські порти України: Закон України від 17 травня 2012 р. № 4709-VI. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/4709-17#Text

Turchenko Ihor
PhD in Law

THE ROLE OF UKRAINE'S NATIONAL TRANSPORT POLICY IN ENSURING THE FURTHER DEVELOPMENT OF DOMESTIC TRANSPORT INFRASTRUCTURE

This article examines the theoretical and practical issues in forming and implementing Ukraine's national transport policy as a key direction for ensuring the sustainable development of Ukraine's transport infrastructure. The author highlights the transformation of public governance in the transport sector since Ukraine's independence, emphasizing the influence of historical, socio-economic, and geopolitical factors on modern regulatory approaches within the transportation industry. In the context of active European integration and growing demands for infrastructure modernization, the article focuses on current challenges in legal regulation, the necessity of improving the regulatory framework, attracting investments, and developing public-private partnerships. Special emphasis is placed on issues of environmental sustainability, safety, and the integration of innovative technologies, which are essential components of Ukraine's modern transport policy.

Keywords: national transport policy, transport infrastructure, modernization, regulatory framework, economic legislation, economic and legal policy, economic policy, post-war recovery policy.