

УДК: 519.876.5

Н.М. Котвицька, Д.О. Крупеня

DOI: 10.36919/2312-7812.4.2022.108

РЕГУЛЮВАННЯ СВІТОВОГО РИНКУ ТРАНСПОРТНИХ ПОСЛУГ

Транспортне забезпечення зовнішньоекономічної діяльності (ЗЕД) одна із ключових елементів ефективної реалізації міжнародної торгівлі. Під транспортним забезпеченням ЗЕД розуміють сукупність технічних, технологічних елементів; економічних, правових, організаційних впливів; форм та методів управління транспортними процесами та операціями.

Сьогодні термінали виконують функції великих вантажно-накопичувальних центрів та баз постачання. У реаліях України через відсутність координації при плануванні промислово-складської та транспортно-логістичних зон у країні сформувалося розсіяне та неефективне розміщення зазначених терміналів. Така ситуація призвела до значного зростання видатків у сфері виробництва та послуг, користуючись з чого сповільнилося зростання всіх галузей економіки країни. Крім того, Україна має всі можливості для розвитку свого транзитного потенціалу на міжнародному ринку. Однак вона не може скористатися цими перевагами через низький розвиток логістичної інфраструктури, у тому числі й логістичних центрів. Транзитний потенціал дозволив би збільшити зовнішньоекономічні показники, тобто підвищити темпи зростання експорту товарів до країн Азії.

Пріоритетним завданням підвищення ефективності міжнародних перевезень вантажів є вдосконалення та розвиток транс'європейських транспортних мереж (TEN-T), в основі функціонування яких знаходяться міжнародні транспортні коридори (МТК). Чотири з десяти МТК, визначених ЄС як складові Транс'європейської транспортної мережі (ТТМ), проходять через територію України, що визначає її потенційно важливою країною у транзиті для Європи та інших частин світу. Географічне положення України зумовлює її значення для Європейської транспортної системи (ЕТС) у визначенні оптимальних шляхів транспортування вантажів та пасажирів, забезпечення скорочення термінів перевезень, зниження транспортної складової вартості продукції.

Найкоротші шляхи із Західної Європи до Закавказзя, Центральної Азії, Ірану, Афганістану; з Центральної та Північної Європи до портів Чорного моря, країни Близького Сходу проходять територією України. З дев'яти сухопутних МТК, визначених другою Пан'європейський транспортною конференцією, три «критські» проходять Україною.

Transport support of foreign economic activity (FED) is one of the key elements of effective implementation of international trade. The transport support of the ZED is understood as a set of technical and technological elements; economic, legal, organizational influences; forms and methods of managing transport processes and operations.

Today, terminals perform the functions of large cargo and storage centers and supply bases. In the realities of Ukraine, due to the lack of coordination in the planning of industrial-warehouse and transport-logistics zones in the country, a scattered and inefficient location of the specified terminals was formed. This situation led to a significant increase in expenses in the sphere of production and services, due to which the growth of all branches of the country's economy slowed down. In addition, Ukraine has all the opportunities to develop its transit potential on the international market. However, it cannot take advantage of these advantages due to the low development of logistics infrastructure, including logistics centers. The transit potential would make it possible to increase foreign economic indicators, that is, to increase the growth rate of export of goods to Asian countries.

The priority task of improving the efficiency of international cargo transportation is the improvement and development of trans-European transport networks (TEN-T), the basis of which are international transport corridors (ITC). Four out of ten MTKs, defined by the EU as components of the Trans-European Transport Network (TTM), pass through the territory of Ukraine, which defines it as a potentially important country in transit for Europe and other parts of the world. The geographical location of Ukraine determines its importance for the European Transport System (ETS) in determining the optimal ways of transporting goods and passengers, ensuring the reduction of transportation times, and reducing the cost of the transport component of products.

The shortest routes from Western Europe to Transcaucasia, Central Asia, Iran, Afghanistan; from Central and Northern Europe to the ports of the Black Sea, the countries of the Middle East pass through the territory of Ukraine. Of the nine land ITCs defined by the second Pan-European Transport Conference, three "Cretan" ones pass through Ukraine.

Ключові слова: управління, транспортно-логістичні зони, термінал, вплив, форма, забезпечення.

Key words: management, transport and logistics zones, terminal, influence, form, support.

Постановка проблеми. До особливостей транспортного забезпечення у зовнішньоекономічних зв'язках слід віднести те, що продукція транспорту виступає на міжнародних ринках як об'єкт купівлі-продажу, і тому вона піддається впливу всіх факторів, що впливають на розвиток світової економіки в цілому. Транспортна продукція реалізується через міжнародні ринки транспортних послуг [6, с. 79].

Пріоритетним напрямом розвитку ринку транспортних послуг у ЄС є створення нових транспортних схем, згідно з якими великі обсяги вантажів доставлятимуться до місця призначення найефективнішими видами транспорту (їх комбінацією). При перевезеннях на довгі відстані можливості скорочення викидів вуглецю на автотранспорті обмежені, і вантажовідправників економічно привабливою має стати вантажна мультимодальність. Так, у строк до 2030 р. 30% автомобільних вантажних перевезень на відстані понад 300 км планується перевести на інші види транспорту, наприклад, залізницю чи морський транспорт, що забезпечить 60% скорочення викидів вуглекислого газу та відповідне зменшення залежності від нафти. Для цього ЄС планує забезпечити структурні зміни, які дозволять залізниці ефективно конкурувати та брати на себе велику частку вантажних перевезень на середні та великі відстані.

Нарешті, у міжнародній торгівлі рішення щодо транспортного обслуговування має прийматися заздалегідь, до фактичного початку перевізного процесу, спочатку лише на рівні продавця і покупця товару, потім лише на рівні виробника та продавця, та був на рівні транспортних підприємств і закупівельних організацій. Це вимагає чіткого поділу обов'язків сторін та відповідних витрат під час транспортування зовнішньоторговельних вантажів.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. У зовнішній торгівлі використовують такі основні види транспорту: залізничний, морський, внутрішній водний (річковий), автомобільний, повітряний, трубопровідний.

Через велику протяжність водного простору, що розділяє основні економічні регіони світу, основними видами транспорту, з погляду глобального підходу, є морський і повітряний. Морський транспорт забезпечує перевезення понад 60% обсягу міжнародної торгівлі. Вантажники оплачують судновласникам у вигляді фрахту за пере-

везення вантажів у міжнародних морських сполученнях 105 - 110 млрд дол. щорічно, що дорівнює приблизно 7% вартості світового експорту [9, с. 32].

Наземні види транспорту, зокрема автомобільний, використовуються для перевезення вантажів між найближчими країнами, що є особливо характерним для Європи, де відстані перевезень порівняно невеликі. Одночасно залізничний транспорт відіграє важливу роль у міжнародних транспортних коридорах між країнами Європи та Азії.

Довжина маршрутів перевезень вантажів територією України така, що можуть обслуговуватися як залізничним, і автомобільним транспортом. Це призводить до жорсткої конкуренції між зазначеними видами транспорту над ринком перевезень вантажів. В цей час склалася ситуація, коли залізничним транспортом перевозять в основному сировину та напівфабрикати, а цінні вантажі практично повністю перейшли на автомобільний транспорт. Причиною такої ситуації є необхідність виконання перевантажувальних операцій з автомобільного транспорту і назад на початковому та кінцевому етапі перевезень, а це призводить до того, що загальна вартість перевезення та термін доставлення від дверей до дверей перевищує вартість автомобільного перевезення.

Водночас транспортно-логістична система України знаходиться на досить низькому рівні в порівнянні з іншими країнами світу. Цей ринок досить слабо структурований. Більшість проблем у цій сфері пов'язані з непропорційним розвитком транспортних та логістичних послуг. Як наслідок нині Україна посідає 102 місце серед 155 країн за індексом логістичної ефективності [1, с. 78].

Мета статті є дослідження сучасних тенденцій розвитку міжнародного ринку транспортних послуг.

Методи дослідження, фундаментальні положення економічної теорії. У дослідженні використані діалектичний, системно-логічний, комплексний та економіко-математичні методи аналізу та наукового пізнання.

Виклад основного матеріалу дослідження. Регулювання діяльності послуг має певну специфіку на світовому ринку. Насамперед це пов'язано з тим, що послуги відрізняються надзвичайно широкою різноманітністю форм та контенту, при цьому утворюючи єдиний ринок, що не має спільних рис, проте має загальні тенденції, які дозволяють глобально регулювати ринок, навіть за умови постійного розвитку та нововведень [8, с. 14].

Відповідно до ГАТС (Генеральна угода з торгівлі послугами), здійснюється загальне регулювання, що набуло чинності з 1 січня 1995 року.

З метою усунення розбіжностей, ГАТС склали три блоки:

1. Рамкова угода (визначення правил та принципів регулювання торгівлі послугами).

2. Спеціальні угоди, доступні лише для деяких галузей сфери послуг.

3. Перелік зобов'язань національних урядів щодо усунення обмежень.

Виходячи з цього, зі сфери дії ГАТС випадає лише регіональний рівень. Загальна генеральна угода спрямована на лібералізацію торгівлі послугами та охоплює такі види послуг: послуги у сфері телекомунікацій, фінансів та транспорту. Зі сфери його діяльності виключені експортні продажі фільмів та телевізійних програм, що пов'язано з побоюваннями деяких європейських держав втратити свою національну культуру та привілей.

Секторальне регулювання міжнародної торгівлі послугами також здійснюється у глобальному масштабі, що пов'язано з глобальним виробництвом та споживанням цих послуг. На відміну від ГАТС, організації, що регулюють такі послуги, мають спеціалізований характер [10]. Наприклад, цивільна авіація регулюється Міжнародною організацією цивільної авіації (ІКАО), іноземний туризм Всесвітня туристична організація (СОТ) та морем — Міжнародною морською організацією (ММО). На регіональному рівні міжнародна торгівля послугами регулюється в рамках груп економічної інтеграції, які не обмежують взаємну торгівлю послугами (як, наприклад, у ЄС), і можуть запроваджувати обмеження на таку торгівлю з третіми країнами [7, с. 12].

ГАТС — другий основний додаток до Угоди СОТ про освіту, містить найважливіші принципи, що лежать на основі регулювання МТП (Міжнародної торгівлі послугами). До цього немає ніяких правил, регулюючих послуги банківської справи, страхування, транспорту, туризму, будівництва, телебачення і телекомунікації. У кожній країні існували свої правила та норми, існував лише захист своїх інтересів та потреб.

У ході Уругвайського раунду ГАТС (1986-1994) було досягнуто згоди про недискримінаційну торгівлю послуг, телекомунікації та повітряного транспорту. ГАТС складається з трьох блоків, містить тридцять п'ять статей, у яких шість розділів та чотири додатки. У першому блоці є зобов'язання країн-членів, надання сприятливих умов для постачальників послуг. Другий та третій блоки — списки вихідного взаємного доступу до ринків послуг, заявки на особливий статут окремих секторів послуг [3].

Програми ГАТС є невід'ємною частиною. Вони входять різноманітні типи послуг і пов'язані з ними питання: рух робочої сили, послуги повітряного транспорту, телекомунікації, тимчасові заходи щодо звільнення від фінансових послуг. Заявки та принципи, сформовані в ГАТС, розглядаються як майбутня основа для формування не тільки міжнародної системи регулювання ринку послуг, але й для національних систем регулювання надання послуг [5, с. 4].

Специфіка цього документа у тому, що він стосується як традиційних торгових бар'єрів, а й інвестицій у послуги, а як і визначення основних обов'язків членів СОТ. На додаток до Угоди країни-члени СОТ вже підписали угоду про лібералізацію ринку фінансових послуг (Женева, 1997 р.), яка набула чинності у березні 1999 р. після ратифікації. Він передбачає поступове усунення національних обмежень на трансграничні потоки капіталу та дії іноземних компаній на внутрішніх ринках. Фактично, це відкриває доступ західних фінансових фірм до ринків країн, що розвиваються.

Транспортні операції у зовнішній торгівлі, порівняно з операціями, що виконуються на внутрішньому ринку, відрізняються більшою складністю. Це як великими відстанями, і великою кількістю сторін, залучений у процесі перевезення, і навіть наявністю специфічних чинників та умов транспортування вантажів у міжнародній торгівлі (табл. 1).

Для реалізації зазначеного підходу в ЄС прийнято «План розвитку єдиного європейського транспортного простору (ЕТП) — на шляху до конкурентоспроможної та ресурсоефективної транспортної системи» («Біла Книга-Транспорт»). Метою цього є оптимізація функціонування мультимодальних логістичних схем (МЛС), зокрема з допомогою ширшого використання ресурсоефективних видів транспорту. Так, при перевезеннях на середні відстані передбачається активне використання мультимо-

дальних рішень, що базуються на використанні водного та залізничного транспорту [4, с. 334].

Таблиця 1

Фактори транспортного обслуговування ЗЕД

Групи факторів	Види факторів
Державно-політичні	➤ характер взаємовідносин держав (у тому числі «транзитних»), які здійснюють зовнішньоекономічні зв'язки; ➤ транспортна та торговельна політики країн, спілок, міжнародних асоціацій, що беруть участь у транспортному забезпеченні зовнішньоекономічних зв'язків; ➤ державне економічне та комерційно-правове регулювання транспортної діяльності; ➤ державне сприяння формуванню та функціонуванню ринків транспортних послуг
Природно-географічні	➤ природні та кліматичні особливості країн та регіонів, в яких здійснюється транспортне забезпечення зовнішньоекономічних зв'язків; ➤ ступінь розвитку окремих видів транспорту загального користування, що залежать від географічних особливостей країни, розмірів її території, історичних умов формування транспортної мережі; ➤ сезонність перевезень та роботи окремих видів транспорту загального користування; ➤ стан метеорологічної обстановки
Техніко-експлуатаційні	➤ рівень навігаційного обслуговування; ➤ рівень розвитку транспортно-технологічних систем; ➤ регулярність та якість транспортного обслуговування; ➤ техніко-експлуатаційні характеристики транспортних засобів, перевантажувальної техніки; ➤ транспортна характеристика зовнішньоторговельних вантажів, що перевозяться; ➤ безпека та надійність роботи технічних засобів та безпека руху транспортних засобів на окремих видах транспорту; ➤ контроль за виконанням нормативних вимог експлуатації технічних засобів; ➤ кваліфікація кадрів, які обслуговують транспортну техніку та відповідають за її стан та експлуатацію.
Економічні	➤ співробітництво у міжнародних транспортних організаціях та реалізація міжнародних угод у галузі транспорту; ➤ державна система контролю за діяльністю транспортних підприємств та підприємців у галузі міжнародних перевезень та іноземних перевізників на території країн; ➤ захист та підтримка діяльності транспортних підприємств та підприємців на зовнішніх ринках; ➤ створення необхідних умов розвитку міжнародної транспортної інфраструктури.

Характеристика окремих видів транспорту, які у зовнішньоекономічних операціях, наведено у таб. 2.

Таблиця 2

Характеристики різних видів транспорту ЗЕД

Вид транспорту	Переваги	Недоліки
Залізничний	- висока провізна та пропускна здатність; - незалежність від кліматичних умов, пори року та доби; - висока регулярність перевезень; - щодо низькі тарифи, висока швидкість доставки вантажів на великі відстані	- обмежену кількість перевізників; великі капітальні вкладення у виробничо-технічну базу; - висока матеріаломісткість та енергоємність перевезень; - низька доступність до кінцевих точок продажу (споживання); - недостатньо висока безпека вантажу
Трубо-провідний	- низька собівартість; - висока продуктивність; - висока безпека вантажу; - низька капіталомісткість	- обмеженість видів вантажу; - недостатня доступність малих обсягів вантажів, що транспортуються
Морський	- можливість міжконтинентальних перевезень; - низька собівартість перевезень на далекі відстані; - висока провізна та пропускна здатність; - низька капіталомісткість перевозок	- обмеженість перевезень; - низька швидкість доставки; - залежність від географічних, навігаційних та погодних умов; - необхідність створення складної портової інфраструктури
Автомобільний	- висока доступність; - можливість доставки вантажу «від дверей до дверей»; - висока маневреність, гнучкість, динамічність; - висока швидкість доставки; - можливість використання різних маршрутів та схем доставки; - висока безпека вантажу; - можливість відправлення вантажу маленькими партіями	- низька продуктивність; - залежність від погодних та дорожніх умов; - відносно висока собівартість перевезень на великі відстані; - недостатня екологічна чистота; - неможливість використання як магістрального транспорту
Повітряний	- найвища швидкість доставки вантажів; - висока надійність; - найвища безпека вантажів; - найбільш короткі маршрути перевезень	- висока собівартість перевезень; - висока капіталомісткість, матеріало- та енергоємність перевезень; - залежність від погодних умов, недостатня географічна доступність

Наразі транспортна мережа України підключена до формування потужних МТК загальноєвропейського значення, запропонованих ЄС для покращення зв'язків між заходом та сходом Європи:

1) Пан'європейський транспортний коридор III, Берлін – Вроцлав – Львів – Київ, довжина 1,640 км, з яких 694 км залізниці та 611 км автомобільної дороги проходить через Україну (рис. 1.);

2) МТК, Гданськ – Одеса, довжина 1,816 км, з яких 918 км залізниці та 1,208 км автомобільної дороги проходить через Україну (рис. 2.);

3) Пан'європейський транспортний коридор V, що з'єднує Трієст та Львів через Любляну, Будапешт та Ужгород. Довжина 1,595 км, з яких 339 км залізниці та 266 км автомобільної дороги проходить через Україну (рис. 3.);



Рис. 1. Пан'європейський транспортний коридор III



Рис. 2. МТК Гданськ – Одеса



Рис. 3. Пан'європейський транспортний коридор V

4) Пан'європейський транспортний коридор VII, нар. Дунай. Довжина 1600 км, проходить через Австрію, Угорщину, Болгарію, Румунію, Молдову та Україну (70 км) (рис. 4.);



Рис. 4. Пан'європейський транспортний коридор VII

5) Пан'європейський транспортний коридор IX, Гельсінкі — Київ — Одеса — Пловдив — Бухарест — Александрополіс, довжина 3,400 км, з яких 1,496 км залізниці та 996 км автомобільної дороги проходить через Україну (рис. 5.).



Рис. 5. Пан'європейський транспортний коридор IX

Внаслідок свого географічного положення, а також завдяки розвиненій транспортній мережі та наявності що не замерзає морських портів Україна за своїм транзитним

потенціалом займає одне з провідних місць у Європі. У зв'язку з цим залізничний транспорт України, як один з основних перевізників, виконує значний обсяг роботи щодо здійснення міжнародних перевезень, експортних, імпорتنих та транзитних. При цьому частка міжнародних перевезень від загального обсягу перевезень, які здійснюють залізниці України, становить 41,4 %.

Національні мережі залізничних МТК в Україні — це найбільш потужні, головним чином двоколіїні (92,3 %), електрифіковані (95,6 %), обладнані автоблокуванням (90 %) магістралі. Мережа залізничних міжнародних коридорів (ЗМК) України та термінали на сьогодні мають резерв пропускнуої спроможності та можуть у перспективі забезпечувати зростання транспортних потоків за напрямками МТК [2, с. 91].

Висновки. Майбутнє світової економіки, безперечно, полягає саме у транспортуванні послуг. Нині існує безліч видів послуг. Найчастіше використовуються у транспортуванні послуги з залізничного транзиту товарів із Західної Європи через Україну на Схід — до Ірану, Китаю, Далекого Сходу та у зворотному напрямку, а також, щодо повітряного сполучення відправлення товару.

СОТ грає велику роль розвитку міжнародного транспорту. Головний документ — Генеральна угода про торгівлю послугами ГАТС. Дотримання всіх правил дозволяє країнам залучати більше іноземних інвестицій у транспортну галузь. Трьома найбільш використовуваними у світі видами вантажоперевезень є морські, залізничні та трубопровідні перевезення. Причому лідерство морських перевезень дуже стійке (62% загального обсягу вантажоперевезень усіма видами транспорту).

Структура світового ринку ТЛП (Транспортно-логістичні послуги): США — 23%, європейські країни — 19% та Китай — 15%, обсягу послуг. На світовому ринку ТЛП Україна не відіграє істотної ролі, проте обсяг транспортно-логістичних послуг зростає. Нині спостерігається швидке зростання обсягів прикордонної торгівлі, що пов'язано з розвитком мереж електрозв'язку, появою мережі Інтернет та розвитком інформаційних технологій. Останнім часом світова економіка почала відчувати труднощі, пов'язані із зовнішніми, внутрішніми транспортними причинами та факторами. В Україні є два шляхи розвитку власної інфраструктури та логістичних мереж: енерго-сировинний та інноваційний.

Енерго-сировинний варіант передбачає прискорений розвиток транспортної інфраструктури для нарощування паливно-сировинного експорту, а також для реалізації конкурентного потенціалу України у сфері транспорту та зростання експорту транспортних послуг.

Інноваційний варіант передбачає прискорене і збалансований розвиток транспортної системи країни, яке крім результатів енерго-сировинного варіанта передбачає забезпечення транспортних умов розвитку інноваційної складової економіки, підвищення якості життя населення, початку поліцентричної моделі просторового розвитку України.

1. Держак Е.М. Щодо врахування європейських перспектив у правовому забезпеченні транспортної політики України. Право і суспільство. 2017. № 4. С. 76–83. URL: http://pravoisusilstvo.org.ua/archive/2017/4_2017/part_1/16.pdf; 2. Держак Е.М., Павлюк С.М. Актуальні питання правового регулювання перевезення вантажів у прямому змішаному сполученні. Підприємництво, господарство і право. 2017. № 12. С. 89–93. URL: <http://pgpjournal.kiev.ua/archive/2017/12/20.pdf>; 3. Маселко Т.Є. Проблеми управління транспортно-логіс-

тичними системами України та перспективи розвитку в контексті європейської інтеграції / Т.Є. Маселко, С.Г. Шевченко. — Режим доступу : http://www.nbuv.gov.ua/portal/chem_biol/nvnlts/17_2/301_Maselko_17_2.pdf; 4. *Машканцева, С.О.* Розвиток транспортної галузі регіону в системі мультимодальних перевезень [Текст] / Світлана Олександрівна Машканцева // Український журнал прикладної економіки. — 2018. — Том 3. — № 4. — С. 331-336. — ISSN 2415-8453; 5. Науково-практичний коментар Господарського кодексу України / за ред. В. С. Щербини та Н. Б. Пацурії. Київ: Юрінком Інтер, 2019. 816 с.; 6. *Павлюк С.М.* Правове регулювання перевезення вантажів у прямому змішаному сполученні: дис. ... д-ра філос. за спец. 081 «Право». Вінниця, 2020. 193 с.; 7. *Сіденко С.В.* (2017) Світовий ринок послуг в умовах глобальних трансформацій. Стратегія розвитку України, 2, С. 7-13; 8. *Стаднік І.В.* Механізм правового регулювання господарських відносин: автореф. дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.04. Маріуполь, 2021. 22 с.; 9. *Яковлев А.І.* Аналіз стану інноваційної діяльності в Україні та шляхи його поліпшення. Наука та наукознавство. 2018. № 2 (100). С. 29–44. 10. Code des transports de France. URL: <http://codes.droit.org/CodV3/transports.pdf>.

1. *Derkach E.M.* Regarding the consideration of European perspectives in the legal provision of the transport policy of Ukraine. Law and society. 2017. No. 4. P. 76–83. URL: http://pravoisuspilstvo.org.ua/archive/2017/4_2017/part_1/16.pdf; 2. *Derkach E.M., Pavlyuk S.M.* Actual issues of legal regulation of cargo transportation in direct mixed traffic. Entrepreneurship, economy and law. 2017. No. 12. P. 89–93. URL: <http://pgpjournal.kiev.ua/archive/2017/12/20.pdf>; 3. *Maselko T.E.* Problems of management of transport and logistics systems of Ukraine and development prospects in the context of European integration / T.E. Maselko, S.G. Shevchenko. — Access mode: http://www.nbuv.gov.ua/portal/chem_biol/nvnlts/17_2/301_Maselko_17_2.pdf; 4. *Mashkantseva, S.O.* Development of the transport industry of the region in the system of multimodal transportation [Text] / Svitlana Oleksandrivna Mashkantseva // Ukrainian Journal of Applied Economics. — 2018. — Volume 3. — No. 4. — P. 331-336. - ISSN 2415-8453.; 5. Scientific and practical commentary on the Economic Code of Ukraine / edited by V. S. Shcherbyna and N. B. Patsuriya. Kyiv: Yurinkom Inter, 2019. 816 p.; 6. *Pavlyuk S.M.* Legal regulation of freight transportation in direct mixed traffic: dissertation. ... Dr. Philos. for special 081 «Right». Vinnytsia, 2020. 193 p.; 7. *Sidenko S.V.* (2017) The world services market in conditions of global transformations. Development Strategy of Ukraine, 2, pp. 7-13; 8. *Stadnik I.V.* The mechanism of legal regulation of economic relations: autoref. thesis ... candidate law Sciences: 12.00.04. Mariupol, 2021. 22 p.; 9. *Yakovlev A.I.* Analysis of the state of innovative activity in Ukraine and ways to improve it. Science and science. 2018. No. 2 (100). P. 29–44; 10. Code des transports de France. URL: <http://codes.droit.org/CodV3/transports.pdf>.