

УДК 351.81:656.025.4

<https://doi.org/10.32703/2663-6352/2025-1-17-160-169><https://orcid.org/0009-0000-5351-1670>**Приліна Максим Михайлович,**

аспірант навчально-наукового

Київського інституту залізничного транспорту

Національний транспортний університет

ДЕРЖАВНЕ РЕГУЛЮВАННЯ МУЛЬТИМОДАЛЬНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ

Анотація. У статті досліджено особливості державного регулювання мультимодальних перевезень. Розкрито теоретичні аспекти мультимодальних транспортних систем, їх роль у забезпеченні ефективного функціонування економіки та нормативно-правову основу їх регулювання. Здійснено комплексний аналіз поняття мультимодальної транспортної системи на основі різних наукових підходів, що дозволило сформулювати авторське визначення мультимодальних транспортних систем як цілісних інтегрованих комплексів, що поєднують щонайменше два види транспорту, інфраструктурні компоненти різних транспортних мереж, функціонально пов'язані через транспортні вузли та доповнені сучасними цифровими платформами управління. Відповідно запропоновано розуміння державного регулювання мультимодальних перевезень як комплексу законодавчих, адміністративних, економічних заходів, спрямованих на створення сприятливих умов для розвитку мультимодальних транспортних систем, забезпечення їхньої ефективності, безпеки та конкурентоспроможності. Проаналізовано нормативно-правову базу, що включає як національне законодавство, так і міжнародні договори. Особлива увага приділено Закону України «Про мультимодальні перевезення», який визначає правові та організаційні засади мультимодальних перевезень. Розглянуто структуру механізму державного регулювання мультимодальних перевезень, виділено його ключові елементи та функціональні зв'язки між ними.

У дослідженні визначено основних суб'єктів державного регулювання – Кабінет Міністрів України, Міністерство інфраструктури України та центральні органи виконавчої влади, що реалізують державну політику з питань безпеки на різних видах транспорту. Проаналізовано їхні повноваження та функції в системі державного регулювання мультимодальних перевезень. Виокремлено та детально охарактеризовано основні методи державного регулювання: нормативно-правове регулювання, адміністративне регулювання, економічне регулювання, інформаційне забезпечення та міжнародне співробітництво. Для кожного методу наведені конкретні приклади його реалізації в українській практиці, що демонструє практичну спрямованість дослідження. На основі проведеного аналізу ідентифіковано ключові проблеми у сфері державного регулювання мультимодальних перевезень в Україні, серед яких недостатній розвиток транспортної інфраструктури, фрагментарність правового регулювання, низький рівень цифровізації логістичних процесів, відсутність чіткої координації між різними видами транспорту.

У статті запропоновано комплексне бачення шляхів удосконалення державного регулювання мультимодальних перевезень, що включає: гармонізацію національного законодавства з міжнародними стандартами та вимогами ЄС; формування єдиного координаційного органу або центру мультимодальних перевезень; модернізацію транспортної інфраструктури з урахуванням принципів мультимодальності; цифровізацію і розвиток електронної логістики; запровадження економічних стимулів для суб'єктів мультимодальних перевезень; розвиток людського капіталу через удосконалення освітніх програм у галузі транспорту і логістики; активізацію міжнародного співробітництва, зокрема участь України у європейських транспортних ініціативах.

Ключові слова: державне регулювання, мультимодальні перевезення, транспортна система, логістика, нормативно-правове забезпечення, транспортна інфраструктура, цифровізація, міжнародне співробітництво, євроінтеграція, транспортна політика.

Annotation. The article examines the features of state regulation of multimodal transportation. It reveals the theoretical aspects of multimodal transport systems, their role in ensuring the efficient functioning of the economy, and the legal framework for their regulation. A comprehensive analysis of the concept of multimodal transport systems is conducted based on various scientific approaches, which allowed the author to formulate a definition of multimodal transport systems as integrated, holistic complexes combining at least two types of transport, infrastructural components of different transport networks, functionally connected through transport hubs and complemented by modern digital management platforms. Accordingly, state regulation of multimodal transportation is understood as a set of legislative, administrative, and economic measures aimed at creating favorable conditions for the development of multimodal transport systems, ensuring their efficiency, safety, and competitiveness.

The legal framework is analyzed, including both national legislation and international treaties. Special attention is given to the Law of Ukraine “On Multimodal Transportation”, which defines the legal and organizational foundations of multimodal transport. The structure of the state regulation mechanism of multimodal transportation is considered, highlighting its key elements and the functional links between them.

The study identifies the main subjects of state regulation – the Cabinet of Ministers of Ukraine, the Ministry of Infrastructure of Ukraine, and central executive authorities responsible for implementing state policy on transport safety across various transport modes. Their powers and functions within the state regulation system of multimodal transportation are analyzed. The main methods of state regulation are distinguished and described in detail: legal regulation, administrative regulation, economic regulation, information support, and international cooperation. For each method, specific examples of implementation in Ukrainian practice are provided, demonstrating the practical orientation of the research.

Based on the analysis, key problems in the state regulation of multimodal transportation in Ukraine are identified, including insufficient development of transport infrastructure, fragmented legal regulation, low level of digitalization of logistics processes, and lack of clear coordination between different types of transport.

The article proposes a comprehensive vision for improving state regulation of multimodal transportation, which includes: harmonization of national legislation with international standards and EU requirements; creation of a single coordinating body or center for multimodal transportation; modernization of transport infrastructure considering multimodality principles; digitalization and development of electronic logistics; introduction of economic incentives for multimodal transportation operators; development of human capital through the improvement of educational programs in transport and logistics; and strengthening international cooperation, particularly Ukraine’s participation in European transport initiatives.

Key words: state regulation, multimodal transportation, transport system, logistics, regulatory framework, transport infrastructure, digitalization, international cooperation, European integration, transport policy.

Постановка проблеми в загальному вигляді. В умовах війни та геополітичної нестабільності питання ефективного державного регулювання мультимодальних перевезень набуває особливої ваги. Зруйнована інфраструктура, заблоковані коридори та загроза ураження вимагають використання гнучких логістичних рішень, серед яких мультимодальні перевезення стають стратегічно важливими для підтримки мобільності, обороноздатності та економічної стабільності України. Водночас чинне законодавство у цій сфері є недосконалим: бракує узгодженості з міжнародними стандартами, чітких механізмів координації між органами влади й цифрової інтеграції логістичних процесів. Усе це потребує глибокого переосмислення підходів до державного

регулювання з урахуванням потреб воєнного часу, завдань євроінтеграції та цілей післявоєнного відновлення транспортної системи.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Різні аспекти проблематики державного регулювання мультимодальних перевезень досліджували у своїх працях такі дослідники: В. М. Гурнак – охарактеризував стан, проблеми та перспективи транспортно-дорожнього комплексу України (2006 р.) [1]; О. М. Костенніков і В. С. Буклей – розкрили основні поняття та особливості мультимодальних і інтермодальних вантажоперевезень (2023 р.) [4]; О. І. Петренко – проаналізувала ключові бар'єри розвитку мультимодальних перевезень в Україні та запропонували шляхи їх подолання (2017 р.) [6]; І. О. Піюренко, О. М. Гаркуша та О. Г. Кухарчик – висвітлили регіональні особливості формування систем мультимодальних перевезень (2018 р.) [7]; О. Є. Соколова – визначила концептуальні засади створення мультимодальної системи перевезень вантажів (2014 р.) [13]; О. Трегубов, Ю. Солоненко та О. Андронік – дослідили європейський досвід підвищення конкурентоспроможності транспортної галузі (2022 р.) [14]; В. М. Чернега – проаналізував механізм правового регулювання мультимодальних перевезень в українському законодавстві (2023 р.) [20]; С. В. Ширяєва – дослідила чинники, що впливають на формування й розвиток мультимодальної транспортної системи України в сучасних умовах (2020 р.) [21].

Незважаючи на наявні дослідження, правові аспекти державного регулювання мультимодальних перевезень потребують глибшого опрацювання, що підтверджує актуальність подальших наукових розвідок.

Метою статті є дослідження особливостей державного регулювання мультимодальних перевезень, аналіз його нормативно-правової основи та обґрунтування шляхів підвищення ефективності державного впливу на розвиток цієї сфери транспорту.

Виклад основного матеріалу дослідження. Розвиток мультимодальних перевезень є стратегічним напрямом транспортної політики багатьох країн світу, оскільки вони дозволяють оптимізувати логістичні процеси, зменшити екологічне навантаження, скоротити витрати та підвищити ефективність транспортної системи загалом. Як зазначає В. Клименко, «створення мультимодальних транспортних систем є одним з ключових напрямів розбудови транспортних систем світу» [5, с. 6]. За даними дослідниці, нині середньорічне зростання обсягів контейнерних мультимодальних перевезень у світі перевищує 6 %, при цьому понад 55 % світового обсягу сухих вантажів транспортується в контейнерах. У країнах-членах ЄС середній рівень контейнеризації становить 45 %, тоді як в Україні обсяг мультимодальних перевезень з використанням контейнерів не перевищує 2,5 % на рік [5, с. 6, 19].

Така ситуація зумовлює необхідність активізації державного регулювання у сфері мультимодальних перевезень, формування ефективної нормативно-правової бази та створення сприятливих умов для розвитку цього виду транспортування в Україні.

У всіх країнах з розвинутою ринковою економікою конкурентоспроможність національного транспорту забезпечується впливом держави на всі фактори, що впливають на ефективність транспорту і на підтримку національних учасників транспортного процесу. Як зазначають О. С. Трегубов, Ю. В. Солоненко та О. Л. Андронік, «посилення конкуренції на глобальному ринку перевезень, інтеграція України до європейської та світової транспортних систем потребують використання нових підходів до розвитку транспортної сфери та підвищення її конкурентоспроможності. ... Лідерами транспортної галузі країн ЄС напрацьовано певний досвід формування конкурентних переваг, який враховує кращі світові досягнення та інновацій в сфері підвищення якості, безпечності, ефективності логістичної діяльності» [14, с. 246].

Для глибшого розуміння сутності державного регулювання мультимодальних перевезень варто насамперед визначити поняття мультимодальної транспортної системи. У науковій літературі існують різні підходи до трактування цього поняття. В. Клименко наводить декілька визначень, серед яких варто виокремити таке: «Мультимодальна транспортна система – це поєднання всіх учасників перевезень та видів транспортних систем,

що експлуатуються за допомогою різних систем» (Біеллі М., Бульмакул А. та Мунісіф Х.) [5, с. 7; 22]. Також мультимодальна транспортна система розглядається як «використання двох або більше видів транспорту, що беруть участь у переміщенні людей або вантажів від початку до пункту призначення» (Девітт У., Клінгер Дж.) [5, с. 7; 24].

О. Є. Соколова визначає мультимодальну систему перевезень як «інтегровану та взаємозв'язану транспортну систему, завданням якої є прискорення, здешевлення та спрощення технологічних процедур упродовж повного ланцюга доставки «від дверей до дверей» за умов організаційно-технологічної взаємодії всіх ланок перевізного процесу» [13, с. 114]. На думку дослідниці, «мультимодальна система перевезення вантажів заснована на внутрішній інтеграції різних видів транспорту та інших учасників перевізного процесу, що взаємодіють між собою, а також виконують свою частину роботи в межах договірних відносин та за наявності єдиного органу керування – «головної ланки» [13, с. 114].

Натомість О. М. Костенніков мультимодальні перевезення тлумачить як «транспортування вантажів за одним договором, яке виконується більше ніж двома видами транспорту з одним транспортним документом (коносаментом, транспортною накладною)» [4, с. 186].

О. І. Піюренко та О. М. Гаркуша «мультимодальне перевезення визначають як міжнародне перевезення, яке виконується двома або більше видами транспорту, організовується оператором, який бере на себе відповідальність доставки вантажів «від дверей до дверей» за єдиним договором і наскрізною ставкою фрахту» [7, с. 137].

У свою чергу С. В. Ширяєва розглядає мультимодальну транспортну систему як «систему, складовими якої є: рухомий склад різних видів транспорту та мультимодальна транспортна мережа, яка представляє собою сукупність мультимодальних транспортних коридорів, мультимодальних транспортних вузлів та шляхів сполучення різних видів транспорту» [21].

На підставі аналізу наявних наукових підходів мультимодальні транспортні системи можемо потлумачити як цілісні інтегровані комплекси, що поєднують щонайменше два види транспорту, інфраструктурні компоненти різних транспортних мереж (залізничної, автомобільної, водної, авіаційної), функціонально пов'язані між собою через транспортні вузли, які забезпечують оперативну взаємодію, а також доповнені сучасними цифровими платформами управління, системами електронного документообігу та платіжними інструментами.

Відповідно, державне регулювання мультимодальних перевезень – це комплекс законодавчих, адміністративних, економічних заходів, здійснюваних державними органами з метою створення сприятливих умов для розвитку мультимодальних транспортних систем, забезпечення їхньої ефективності, безпеки та конкурентоспроможності.

Об'єктом державного регулювання в цій сфері виступають мультимодальні транспортні системи та відносини, що виникають у процесі їх функціонування. Суб'єктами державного регулювання є органи державної влади, що здійснюють регуляторний вплив на мультимодальні перевезення. Метою такого регулювання є забезпечення ефективного функціонування мультимодальних транспортних систем, підвищення їх конкурентоспроможності, інтеграція національної транспортної системи в європейську та світову транспортні мережі.

Що стосується нормативно-правової основи державного регулювання мультимодальних перевезень в Україні, її становлять: Конституція України, Цивільний кодекс України, Господарський кодекс України, Кодекс торговельного мореплавства України, Митний кодекс України, закони України «Про транспорт», «Про залізничний транспорт», «Про автомобільний транспорт», «Про транзит вантажів», «Про зовнішньоекономічну діяльність», «Про транспортно-експедиторську діяльність», «Про державну допомогу суб'єктам господарювання», «Про мультимодальні перевезення» та ін. нормативно-правові акти.

Особливе значення для регулювання мультимодальних перевезень має Закон України «Про мультимодальні перевезення», прийнятий 17 листопада 2021 року. Цей закон визначає «правові та організаційні засади мультимодальних перевезень і спрямований на створення умов для їх розвитку та вдосконалення, заохочення використання більш екологічно чистих видів транспорту з метою охорони довкілля, запобігання змінам клімату та надмірному споживанню енергії» [9]. Сферою його застосування є відносини, що виникають між учасниками мультимодального перевезення під час надання послуги мультимодального перевезення (ч. 1 ст. 2).

Відповідно до ч. 2 ст. 4 Закону України «Про мультимодальні перевезення» мультимодальні перевезення вантажів транзитом здійснюються відповідно до Закону України «Про транзит вантажів» [9]. Мультимодальні перевезення небезпечних вантажів здійснюються з урахуванням положень міжнародних договорів України, міжнародних договорів, згода на обов'язковість яких надана Верховною Радою України, Закону України «Про перевезення небезпечних вантажів», а також актів законодавства України, прийнятих відповідно до нього (ч. 4 ст. 4 Закону України «Про мультимодальні перевезення»). Мультимодальні перевезення об'єктів тваринного та рослинного світу здійснюються відповідно до законів України: «Про захист тварин від жорстокого поводження», «Про рослинний світ», «Про тваринний світ».

Важливе місце в системі нормативно-правового регулювання мультимодальних перевезень посідають міжнародні договори та акти ЄС. Зокрема, Конвенція ООН про міжнародні мультимодальні перевезення вантажів 1980 року (Женевська конвенція) є першим документом, у якому було визначено поняття мультимодальних перевезень та введено поняття оператора мультимодального перевезення [3].

Україна також уклала низку двосторонніх міжнародних угод про міжнародні перевезення, які передбачають взаємодію різних видів транспорту, зокрема: Угоду між Міністерством інфраструктури та Федеральним міністерством транспорту, інновацій та технологій Республіки Австрія про міжнародні комбіновані перевезення від 21 листопада 2013 р. [18]; Угоду між Кабінетом Міністрів України і Урядом Турецької Республіки про організацію міжнародного прямого вантажного залізнично-поромного сполучення від 25 січня 2011 р. [16]; Угоду між Кабінетом Міністрів України і Урядом Словачької Республіки про міжнародні комбіновані перевезення від 26 лютого 2007 р. [15]; Угоду між Кабінетом Міністрів України та Урядом Азербайджанської Республіки про міжнародні комбіновані вантажні перевезення [17].

Базовим орієнтиром розвитку вітчизняної транспортної галузі є «Національна транспортна стратегія України на період до 2030 року» [10]. У цьому стратегічному документі державне регулювання визнається об'єктивно необхідним, проте водночас підкреслюється, що регуляторна роль держави має зводитися до створення сприятливих умов, використання ринкових механізмів і недопущення надмірного втручання в господарську діяльність перевізників та інших учасників ринку.

Механізм державного регулювання мультимодальних перевезень включає комплекс інструментів, методів і форм впливу держави на розвиток цієї сфери транспорту. Цей механізм має забезпечувати ефективне функціонування мультимодальних транспортних систем, їх інтеграцію в європейську та світову транспортні мережі, конкурентоспроможність національних операторів мультимодальних перевезень.

В. М. Чернега, аналізуючи механізм правового регулювання мультимодальних перевезень, визначає його як «скупнення юридичного інструментарію (правових засобів, способів і форм) у сфері мультимодальних перевезень, злагоджена взаємодія якого спроможна впорядкувати ці відносини» [20, с. 62]. Ця позиція є цілком прийнятною, як і структура цього механізму, до якого дослідник відносить: «1) норми права у сфері мультимодальних перевезень; правові акти саморегулювання мультимодальних перевезень; 2) юридичні факти; 3) правовідносини у сфері мультимодальних перевезень; 4) акти здійснення і захисту прав та

інтересів і виконання обов'язків у сфері мультимодальних перевезень; 5) правову свідомість; 6) правову культуру» [20, с. 62–63].

Нормативною основою механізму правового регулювання мультимодальних перевезень є система нормативно-правових актів, що регулюють відносини у цій сфері. У механізмі правового регулювання мультимодальних перевезень важливу роль відіграють як регулятивні норми (уповноважувальні, зобов'язуючі), так і атипові норми права (норми-дефініції, темпоральні норми, оперативні норми, колізійні норми) [20, с. 63–65]. Тобто це сукупність регулятивних й атипових норм (дефініційних, темпоральних, колізійних тощо), зосереджених у Законі «Про мультимодальні перевезення» та інших актах. Договір між оператором і замовником є водночас головним актом саморегулювання та ключовим юридичним фактом, що запускає весь механізм. Ефективність його дії істотно залежить від рівня правової свідомості та культури учасників.

Державне регулювання у сфері транспорту учені визначають як цілісну систему взаємопов'язаних інструментів, методів, форм і важелів впливу, що застосовуються державою відповідно до чинного законодавства та із використанням інформаційного забезпечення як на макро-, так і на мікрорівнях [1]. Воно здійснюється через виконання відповідних функцій уповноваженими органами. Основними з них є забезпечення господарюючих суб'єктів необхідними послугами та формування сприятливих умов для розвитку транспортної галузі.

Законом України «Про мультимодальні перевезення» передбачено розподіл повноважень щодо державного регулювання мультимодальних перевезень між:

- Кабінетом Міністрів України;
- Міністерством інфраструктури України як центральним органом виконавчої влади, що забезпечує формування державної політики у сферах автомобільного, залізничного, морського та річкового транспорту (зокрема, формування та реалізацію державної політики у сфері мультимодальних перевезень; нормативно-правове регулювання у сфері мультимодальних перевезень; визначення пріоритетних напрямів розвитку мультимодальних перевезень);
- Центральними органами виконавчої влади, що реалізують державну політику з питань безпеки на наземному, морському та річковому, та авіаційному транспорті (реалізують державну політику з питань безпеки при здійсненні мультимодальних перевезень; здійснюють державний нагляд (контроль) з питань безпеки рухомого складу при здійсненні мультимодальних перевезень на території України; вносять пропозиції щодо формування державної політики з питань безпеки при здійсненні мультимодальних перевезень) [9].

Беручи за основу викладене вище, а також адаптовуючи до мультимодальних перевезень, можемо стверджувати, що для реалізації управлінської функції уповноважені органи застосовують різноманітні методи державного регулювання, які в сукупності створюють комплексну систему управління цією сферою. Розглянемо їх детальніше.

Так, ключовим методом є **нормативно-правове регулювання**. Воно полягає у розробленні та прийнятті законів, підзаконних актів, наказів та постанов, що чітко визначають правила здійснення мультимодальних перевезень. Ці нормативні документи встановлюють вимоги до учасників перевезень – перевізників, експедиторів, вантажовласників, митних органів – регламентують їхні права, обов'язки і відповідальність у разі порушень. Завдяки чітко прописаним нормам забезпечується правова визначеність і захист інтересів усіх сторін. Наприклад, у законодавстві визначаються вимоги до оформлення єдиного транспортного документа, що супроводжує вантаж на всіх етапах перевезення, а також встановлюються норми щодо умов зберігання і перевантаження вантажів між різними видами транспорту. Так, у Цивільному кодексі України (ЦКУ), є зокрема розділи, що регламентують договори перевезення вантажів (статті 927–950) [19], де встановлені загальні правила укладення договорів між перевізниками та вантажовласниками. Також законодавчими актами є Закон України «Про автомобільний транспорт», який визначає порядок здійснення автоперевезень, вимоги до перевізників, а також відповідальність за порушення. Ще один приклад – Закон

України «Про залізничний транспорт», який регламентує правила перевезень залізничним транспортом, оформлення залізничних накладних, що часто є частиною мультимодального перевезення.

Наступним методом є **адміністративне регулювання**, яке включає механізми контролю та нагляду за дотриманням встановлених законодавством норм. Це, зокрема, процедури ліцензування перевізників і експедиторських компаній, сертифікації транспортних засобів і логістичних операторів, стандартизації технологічних процесів і технічних вимог до транспортної інфраструктури. Державні органи здійснюють перевірки, інспекції і аудит діяльності учасників мультимодальних перевезень, що допомагає виявляти порушення і попереджати аварійні ситуації. Таким чином забезпечується високий рівень безпеки вантажоперевезень, зменшується ризик затримок і втрат вантажів. Прикладом є система ліцензування перевізників відповідно до Порядку ліцензування діяльності з перевезення пасажирів і вантажів автомобільним транспортом (затвердженого постановою Кабінету Міністрів України № 707 від 13 липня 2011 року) [8]. Крім того, існують вимоги щодо сертифікації транспортних засобів на відповідність стандартам безпеки, що регламентуються наказами Міністерства інфраструктури. Державний контроль здійснюють Державна служба України з безпеки на транспорті (Укртрансбезпека) та інші контролюючі органи, які проводять інспекції та моніторинг дотримання вимог.

До важливих методів державного регулювання належить і **економічне регулювання**. Воно включає формування тарифної політики, яка впливає на вартість транспортних послуг і стимулює розвиток мультимодальних ланцюгів доставки. Крім того, держава використовує інструменти оподаткування, спрямовані на створення сприятливого податкового клімату для суб'єктів транспортного ринку. Важливою складовою економічного регулювання є державна підтримка у вигляді субсидій, грантів і пільг, а також прямі інвестиції у розвиток транспортної та логістичної інфраструктури: будівництво нових транспортних вузлів, модернізація портів, залізничних станцій, автомобільних доріг та терміналів. Ці заходи сприяють підвищенню ефективності мультимодальних перевезень і збільшенню їхньої привабливості для бізнесу. Прикладом може бути тарифна політика, що регулюється постановами Національної комісії, що здійснює державне регулювання у сферах енергетики та комунальних послуг (НКРЕКП), а також Мінекономіки. Державна підтримка реалізується через програми інвестицій у транспортну інфраструктуру, наприклад, проекти реконструкції портів, розвиток транспортних коридорів, що фінансуються з державного бюджету або за кредитами міжнародних фінансових організацій. Також застосовуються податкові пільги для компаній, що інвестують у розвиток логістичних центрів.

Не менш важливим є **інформаційне забезпечення** мультимодальних перевезень. Сучасна логістика неможлива без розвинених інформаційних систем, які надають учасникам ланцюга доступ до актуальних даних про рух вантажів, стан транспортних засобів, графіки перевезень, митні процедури та інші критичні параметри. Держава створює і підтримує бази даних, електронні платформи та інформаційні портали, що забезпечують прозорість процесів і дозволяють швидко реагувати на зміни. Наприклад, впровадження електронного обігу вантажних документів і систем моніторингу вантажів у реальному часі значно зменшує ризики помилок і затримок. Так, в Україні діє електронна система «єдине вікно» для митного оформлення вантажів, що значно спрощує доступ до інформації про митний статус вантажу і дозволяє усім учасникам мультимодального перевезення вчасно отримувати актуальні дані [2]. Крім того, Міністерство інфраструктури України розробляє і впроваджує цифрові платформи, наприклад, електронний транспортний портал, який інтегрує інформацію про маршрути, наявність транспорту і стан доріг. Це сприяє оперативному плануванню перевезень і підвищує прозорість логістичних процесів.

Окремим напрямом виділимо **міжнародне співробітництво**, яке виступає як інструмент гармонізації національного законодавства з міжнародними стандартами та забезпечення інтеграції транспортних систем у світову мережу. Україна бере активну участь у

роботі міжнародних організацій, таких як Європейська економічна комісія ООН (ЄЕК ООН), Міжнародна морська організація, Міжнародний союз автомобільного транспорту (IRU) тощо. Укладання дво- і багатосторонніх угод з сусідніми країнами, ратифікація міжнародних конвенцій (зокрема Роттердамської конвенції) [12], а також співпраця у сфері обміну інформацією і спільного контролю за безпекою перевезень сприяють уніфікації правил, зниженню адміністративних бар'єрів і спрощенню процедур транскордонних мультимодальних перевезень.

Однак лише комплексне використання усіх цих методів державного регулювання дозволяє створити умови для стабільного розвитку мультимодальних перевезень, підвищити їх ефективність і безпеку, інтегрувати національну транспортну систему у глобальні логістичні мережі та забезпечити сталий економічний розвиток країни.

Слід відзначити, що сучасний стан цієї сфери в Україні характеризується низкою проблем, серед яких недостатній розвиток транспортної інфраструктури, фрагментарність правового регулювання, низький рівень цифровізації логістичних процесів, відсутність чіткої координації між різними видами транспорту. На це вказують і низка дослідників [6; 11; 23]. У зв'язку з цим постає потреба в обґрунтованому пошуку ефективних шляхів удосконалення державного впливу. Насамперед, одним із найважливіших напрямів удосконалення є **гармонізація національного законодавства з міжнародними стандартами**. Україна повинна забезпечити повну імплементацію положень міжнародних договорів, що регламентують мультимодальні перевезення, зокрема положень Роттердамської конвенції, Конвенції CMR, Конвенції СІМ, з урахуванням вимог ЄС. Це дозволить створити єдині прозорі правила для всіх учасників ринку та забезпечити передбачуваність правових умов. По-друге, необхідним є **формування єдиного координаційного органу або центру мультимодальних перевезень**, який би забезпечував узгодження дій між різними видами транспорту, органами державної влади та приватними логістичними операторами. Такий орган міг би виступати арбітром у спірних ситуаціях, розробляти пропозиції щодо спрощення процедур перевезень, координувати інвестиційні проєкти. Третім важливим кроком вважаємо **модернізацію транспортної інфраструктури з урахуванням мультимодальності**. Держава повинна спрямовувати бюджетне та залучати приватне фінансування на створення та оновлення логістичних хабів, інтермодальних терміналів, вантажних дворів, портів та прикордонних переходів. Особливу увагу варто приділяти розвитку «сухих портів», які поєднують залізничний і автомобільний транспорт з митним і складським обслуговуванням. Четвертим напрямом є **цифровізація і розвиток електронної логістики**. Важливо забезпечити створення інтегрованої національної платформи для електронного документообігу в сфері мультимодальних перевезень, яка дасть змогу у реальному часі відстежувати вантажі, оформлювати документи, здійснювати митне декларування. Така система має бути інтегрована з міжнародними інформаційними мережами. Крім того, держава повинна активніше використовувати **економічні стимули для суб'єктів мультимодальних перевезень**. Доцільним є запровадження податкових пільг, державних гарантій, грантових програм для підприємств, що інвестують у мультимодальні логістичні рішення. Особливої підтримки потребують стартапи у сфері «зеленої логістики», що поєднують інноваційні технології з енергоефективністю. Важливим напрямом є також **людський капітал**. Варто переглянути державні освітні програми в галузі транспорту і логістики, інтегрувавши в них сучасні знання про мультимодальні процеси, цифрову логістику, міжнародне регулювання перевезень. Підготовка кваліфікованих кадрів має бути частиною стратегії державного впливу. Нарешті, **ефективне міжнародне співробітництво** залишається вирішальним чинником. Необхідно активізувати участь України у європейських транспортних ініціативах (наприклад, TEN-T), укладати нові міждержавні угоди про спрощення транзиту вантажів, підтримувати транскордонні інфраструктурні проєкти.

Отже, комплексне поєднання правових, інституційних, економічних та цифрових заходів має стати основою нової моделі державного регулювання мультимодальних

перевезень. Лише за умови системного підходу та стратегічного бачення можливо забезпечити ефективний розвиток цієї сфери як ключового елементу транспортної системи України та її інтеграції у глобальні ланцюги постачання.

Висновки і перспективи подальших досліджень. Державне регулювання мультимодальних перевезень є важливим інструментом забезпечення ефективного функціонування транспортної системи України, особливо в умовах війни, геополітичної нестабільності та євроінтеграційних процесів. Аналіз теоретичних підходів до розуміння мультимодальних транспортних систем дав можливість визначити їх як цілісні інтегровані комплекси, що поєднують щонайменше два види транспорту, інфраструктурні компоненти різних транспортних мереж та сучасні цифрові платформи управління. Відповідно, державне регулювання мультимодальних перевезень має розглядатися як комплекс законодавчих, адміністративних та економічних заходів, спрямованих на створення сприятливих умов для розвитку цієї сфери. Дослідження нормативно-правової бази показало, що в Україні створено базові правові умови для функціонування мультимодальних перевезень, зокрема прийнято спеціальний Закон «Про мультимодальні перевезення», укладено низку міжнародних угод. Проте наявна система регулювання потребує вдосконалення з урахуванням міжнародних стандартів та вимог ЄС. Основними напрямками вдосконалення державного регулювання мультимодальних перевезень мають стати: гармонізація національного законодавства з міжнародними нормами; створення єдиного координаційного центру; модернізація транспортної інфраструктури; цифровізація логістичних процесів; запровадження економічних стимулів; розвиток людського капіталу та активізація міжнародного співробітництва. Особливої уваги потребує розвиток «сухих портів», які поєднують різні види транспорту, та впровадження інтегрованої електронної платформи для документообігу в сфері мультимодальних перевезень. Лише комплексний підхід до вдосконалення державного регулювання, що охоплює правові, інституційні, економічні та цифрові аспекти, дозволить забезпечити ефективний розвиток мультимодальних перевезень як ключового елементу транспортної системи України та її успішну інтеграцію у європейські та глобальні логістичні мережі.

Перспективи подальших досліджень охоплюють вивчення моделей регулювання в ЄС, механізмів державно-приватного партнерства, оцінку цифрової трансформації та розробку індикаторів для моніторингу транспортної політики.

ЛІТЕРАТУРА

1. Гурнак В. М. Транспортно-дорожній комплекс України на сучасному етапі (Стан. Проблеми. Перспективи.). Залізничний транспорт України. 2006. № 4. С. 14–16.
2. Єдине вікно для міжнародної торгівлі. URL: <https://cabinet.customs.gov.ua/>.
3. Конвенція ООН про міжнародні змішані перевезення 1980 р. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_189#Text.
4. Костенніков О. М., Буклей В. С. Мультимодальні та інтермодальні вантажоперевезення. Інтелектуальні транспортні технології : матеріали IV міжнар. наук.-техн. конф. (27-28 листопада 2023 р.). Харків : УкрДУЗТ, 2023. С. 186-188.
5. Науково-технічні дослідження у галузі транспорту : колективна монографія / за заг. ред. Д. В. Ломотька. Івано-Франківськ : Видавець Кушнір Г. М., 2022. Т. 2. 216 с.
6. Петренко О. І., Дереповська Т. В. Проблеми розвитку мультимодальних перевезень в Україні та шляхи їх розв'язання. Ефективна економіка. 2017. № 5. URL: <http://www.economy.nayka.com.ua/?op=1&z=5582>.
7. Піюренко І. О., Гаркуша О. М., Кухарчик О. Г. Сучасні аспекти формування систем мультимодальних перевезень на регіональному рівні. Ukrainian Journal of Applied Economics. 2018. Vol. 3, № 4. С. 131–144. URL: http://ujae.org.ua/wp-content/uploads/2019/10/ujae_2018_r04_a16.pdf.
8. Про затвердження Ліцензійних умов провадження господарської діяльності з перевезення пасажирів, небезпечних вантажів та небезпечних відходів автомобільним транспортом,

- міжнародних перевезень пасажирів та вантажів автомобільним транспортом : Постанова Кабінету Міністрів України від 02.12.2015 р. № 1001. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1001-2015-%D0%BF#Text>.
9. Про мультимодальні перевезення : Закон України від 17.11.2021 р. № 1887-IX. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1887-20#Text>.
10. Про схвалення Національної транспортної стратегії України на період до 2030 року та затвердження операційного плану заходів з її реалізації у 2025-2027 роках : Постанова Кабінету Міністрів України. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1550-2024-%D0%BF#Text>.
11. Проблеми та пріоритети економічної інтеграції транспортних систем України та ЄС : колективна монографія / укладачі: О. Кириленко та ін. ; за заг. ред. О. М. Паливоди. Київ : Кондор, 2023. 279 с.
12. Роттердамська конвенція про процедуру Попередньої обґрунтованої згоди відносно окремих небезпечних хімічних речовин та пестицидів у міжнародній торгівлі. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_a35#Text.
13. Соколова О. Є. Концептуальні засади формування мультимодальної системи перевезення вантажів. Наукоємні технології. 2014. № 1. С. 114-118.
14. Трегубов О., Солоненко Ю., Андронік О. Дослідження європейського досвіду підвищення конкурентоспроможності транспортної галузі. Економіка і організація управління. 2022. № 2(46). С. 240-249. DOI: <https://doi.org/10.31558/2307-2318.2022.2.23>.
15. Угода між Кабінетом Міністрів України і Урядом Словацької Республіки про міжнародні комбіновані перевезення. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/703_067#Text.
16. Угода між Кабінетом Міністрів України і Урядом Турецької Республіки про організацію міжнародного прямого вантажного залізнично-поромного сполучення між Україною та Турецькою Республікою. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/792_079#Text.
17. Угода між Кабінетом Міністрів України та Урядом Азербайджанської Республіки про міжнародні комбіновані вантажні перевезення. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/031_066#Text.
18. Угода між Міністерством інфраструктури та Федеральним міністерством транспорту, інновацій та технологій Республіки Австрія про міжнародні комбіновані перевезення. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/040_037#Text.
19. Цивільний кодекс України : Закон України від 16.01.2003 р. № 435-IV. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/435-15>.
20. Чернега В. М. Механізм правового регулювання мультимодальних перевезень. Науковий вісник Міжнародного гуманітарного університету. Серія: Юриспруденція. 2023. № 61. С. 62–66. URL: <https://www.vestnik-pravo.mgu.od.ua/archive/juspradenc61/13.pdf>.
21. Ширяєва С. В. Фактори, що впливають на формування і розвиток мультимодальної транспортної системи України в сучасних умовах. Вісник Національного транспортного університету. Серія «Технічні науки». 2020. Вип. 1 (46). С. 466-454.
22. Bielli M., Boulmakoul A., Mouncif H. Object modeling and path computation for multimodal travel systems. European Journal of Operational Research. 2006. Vol. 175 (3). P. 1705-1730.
23. Bielova A., Novalska N., Orlovska A. Актуальні питання розвитку мультимодальних перевезень в Україні. Review of Transport Economics and Management. 2019. № 2(18). DOI: <https://doi.org/10.15802/rtem.v18i2.191243>.
24. Dewitt W., Clinger J. Intermodal Freight transportation. 2000. URL: <http://onlinepubs.trb.org/onlinepubs/millennium/00061.pdf>.