

*Електронний журнал «Державне управління: удосконалення та розвиток» включено до переліку наукових фахових видань України з державного управління (Категорія «Б», Наказ Міністерства освіти і науки України № 1643 від 28.12.2019).*

*Спеціальність – 281.*

*Державне управління: удосконалення та розвиток. 2025. № 3.*

**DOI: <http://doi.org/10.32702/2307-2156.2025.3.4>**

**УДК 351:656**

*A. P. Lelachenko,*

*д. держ. упр., професор, професор кафедри публічного управління та адміністрування, Державний університет “Київський авіаційний інститут”*

*ORCID ID: <https://orcid.org/0000-0002-0850-3724>*

*M. V. Kocherov,*

*д. ю. н., професор кафедри публічного управління та адміністрування, Державний університет “Київський авіаційний інститут”*

*ORCID ID: <https://orcid.org/0000-0001-8687-8604>*

## **УДОСКОНАЛЕННЯ МЕХАНІЗМІВ РЕАЛІЗАЦІЇ ДЕРЖАВНОЇ ПОЛІТИКИ РОЗВИТКУ ТРАНСПОРТНОЇ ГАЛУЗІ УКРАЇНИ**

*A. Lelechenko,*

*Doctor of Science in Public Administration, Professor, Professor of the Department of Public Management and Administration, The State University “Kyiv Aviation Institute”*

*M. Kocherov,*

*Doctor of Science of Law, Professor of the Department of Public Management and Administration, The State University “Kyiv Aviation Institute”*

## **IMPROVING THE MECHANISMS FOR IMPLEMENTING STATE POLICY IN THE DEVELOPMENT OF UKRAINE’S TRANSPORT SECTOR**

*У статті здійснено аналіз механізмів реалізації державної політики розвитку транспортної галузі України та вироблено рекомендації щодо їх удосконалення з урахуванням європейських інтеграційних процесів. Досліджено основні з них: нормативно-правовий, організаційно-функціональний, фінансово-економічний, техніко-технологічний та кадрово-професійний. Обґрунтовано, що ефективність нормативно-правового механізму визначається стабільністю законодавчого поля, його відповідністю міжнародним стандартам та спроможністю адаптуватися до сучасних викликів. Доведено, що наявність колізійних норм, відсутність дієвих механізмів контролю та надмірна нормативна зарегульованість суттєво уповільнюють розвиток транспортної інфраструктури. Окреслено проблеми організаційно-функціонального механізму, серед яких виокремлено неефективність управлінських структур, дублювання функцій регуляторних органів, недостатній рівень координації між державним і приватним секторами. Висвітлено особливості фінансово-економічного механізму, де ключовими викликами визначено недостатнє державне фінансування, низький рівень залучення інвестицій та невирішеність питань державно-приватного партнерства. Розкрито роль техніко-технологічного механізму у впровадженні інновацій та модернізації інфраструктури, виявлено наявність таких бар'єрів, як застарілість матеріально-технічної бази, недостатній рівень цифровізації та відсутність стимулів для запровадження екологічно безпечних технологій. Доведено, що кадрово-професійний механізм потребує реформування, оскільки спостерігається дефіцит кваліфікованих фахівців, розрив між освітніми програмами та реальними потребами ринку праці. Запропоновано заходи щодо вдосконалення кожного з механізмів, зокрема модернізацію законодавства, оптимізацію управлінських процесів, стимулювання інвестицій, цифрову трансформацію та оновлення системи професійної підготовки. Підкреслено необхідність комплексного підходу до реформування транспортної галузі для забезпечення її сталого розвитку в умовах євроінтеграції.*

*The article analyzes the mechanisms for implementing state policy in the development of Ukraine's transport sector and provides recommendations for their improvement, taking into account European integration processes. The key mechanisms examined include regulatory and legal, organizational and functional,*

*financial and economic, technical and technological, and human resource and professional mechanisms. It is substantiated that the effectiveness of the regulatory and legal mechanism depends on the stability of the legislative framework, its compliance with international standards, and its adaptability to modern challenges. It has been proven that the presence of conflicting norms, the lack of effective control mechanisms, and excessive regulatory burdens significantly slow down the development of transport infrastructure. The article outlines the problems of the organizational and functional mechanism, highlighting inefficiencies in management structures, duplication of functions by regulatory bodies, and insufficient coordination between the public and private sectors. The financial and economic mechanism is examined, identifying key challenges such as insufficient state funding, low levels of investment, and unresolved issues related to public-private partnerships. The role of the technical and technological mechanism in implementing innovations and modernizing infrastructure is revealed, with barriers identified, including outdated material and technical bases, a low level of digitalization, and a lack of incentives for introducing environmentally friendly technologies. It is proven that the human resource and professional mechanism requires reform due to a shortage of qualified specialists and a gap between educational programs and the actual needs of the labor market. Measures for improving each mechanism are proposed, including legislative modernization, optimization of management processes, investment stimulation, digital transformation, and updates to the professional training system. The necessity of a comprehensive approach to reforming the transport sector to ensure its sustainable development in the context of European integration is emphasized.*

**Ключові слова:** *державна політика, транспортна галузь, нормативно-правовий механізм, фінансово-економічний механізм, техніко-технологічний механізм, фінансово-економічний механізм, кадрово-професійний механізм, державно-приватне партнерство, цифровізація, євроінтеграція*

**Keywords:** *state policy, transport sector, regulatory and legal mechanism, financial and economic mechanism, technical and technological mechanism, human resource and professional mechanism, public-private partnership, digitalization, European integration*

***Постановка проблеми у загальному вигляді та її зв'язок із важливими науковими чи практичними завданнями.*** Ефективне функціонування транспортної галузі є одним із головних чинників економічного зростання та соціального добробуту держави. В умовах глобалізації, зростаючих обсягів міжнародної торгівлі, урбанізації та технологічного прогресу транспортна галузь повинна відповідати сучасним викликам, забезпечуючи ефективну логістику, мобільність населення, конкурентоспроможність економіки та інтеграцію України до світового транспортного простору. Однак, попри важливість транспортної сфери для соціально-економічного розвитку країни, існуючі механізми реалізації державної політики в цій галузі залишаються недосконалими. Україна стикається з низкою проблем, серед яких: застарілі нормативно-правові підходи, недосконалість організаційних структур управління, хронічне недофінансування інфраструктурних проєктів, кадровий дефіцит та недостатнє впровадження інноваційних технологій. Крім того, повномасштабна війна, розпочата Росією, завдала значної шкоди транспортній інфраструктурі країни, що вимагає нових підходів до її відновлення, модернізації та забезпечення стійкості в умовах кризових ситуацій.

***Аналіз останніх досліджень і публікацій.*** У сучасних наукових роботах значна увага приділяється питанням реалізації механізмів державної політики у сфері транспорту. Дослідники акцентують увагу на необхідності нормативно-правових змін, інституційних реформ та економічного стимулювання для підвищення ефективності транспортної системи. Окремим напрямом є стійкий розвиток транспортної інфраструктури, що передбачає впровадження сучасних технологій, підвищення енергоефективності та цифровізацію управлінських процесів. Науковцями наголошується на важливості гармонізації державної політики із принципами сталого розвитку, що сприятиме екологічній безпеці та підвищенню конкурентоспроможності транспортної галузі (А. Устименко) [1]. Також значна увага приділяється функціонуванню транспортної інфраструктури у контексті зовнішньоекономічної діяльності. Дослідження показують, що недостатня адаптація нормативно-правової бази до європейських стандартів,

проблеми тарифоутворення та логістичної координації суттєво стримують інтеграцію України у глобальні транспортні мережі (Д. Мальнов) [2]. Дослідницька увага фокусується також на організаційно-економічних механізмах розвитку внутрішнього водного транспорту, які залишаються фрагментарними та потребують інтеграції до європейської транспортної системи. Вказується на необхідність залучення інвестицій, запровадження прозорих механізмів регулювання та адаптації до міжнародних стандартів А. Кенс) [3]. Таким чином, сучасні дослідження підтверджують необхідність комплексного реформування механізмів реалізації державної політики у транспортній галузі.

**Формулювання цілей статті (постановка завдання).** Метою статті є аналіз механізмів реалізації державної політики розвитку транспортної галузі України та вироблення рекомендацій щодо їх удосконалення з урахуванням сучасних викликів та європейських інтеграційних процесів.

**Виклад основного матеріалу дослідження.** Розвиток транспортної галузі України значною мірою залежить від ефективності механізмів реалізації державної політики, серед яких основну роль відіграє **нормативно-правовий механізм**, при цьому законодавча база охоплює загальні принципи функціонування транспортної системи, її регулювання, фінансування, контроль тощо. Закон України «Про транспорт» (1994 р.) [4] є базовим нормативним актом, що визначає загальні засади функціонування транспортної системи країни. У ньому закріплено положення щодо державного регулювання транспорту, організації перевезень, прав та обов'язків учасників транспортного процесу. Водночас закон є дещо застарілим, оскільки не враховує сучасних викликів, зокрема питань цифровізації, інтеграції України до європейського транспортного простору, екологічної модернізації та адаптації до умов воєнного стану.

Закон України «Про залізничний транспорт» (1996 р.) [5] визначає організаційно-правові засади діяльності залізничного транспорту, його структуру, основи тарифоутворення та державного контролю. Важливим

аспектом є регулювання питань реформування залізничної галузі та забезпечення її економічної стабільності. Однак, в умовах сучасного ринку необхідним є оновлення закону відповідно до європейських норм, зокрема щодо демонополізації сектору, розвитку приватного перевізника, удосконалення стандартів безпеки та екологічних вимог.

Закон України «Про автомобільний транспорт» (2001 р.) [6] регламентує діяльність автомобільного транспорту, зокрема порядок надання послуг перевезень, сертифікації транспортних засобів, ліцензування діяльності перевізників. Закон відіграє важливу роль у правовому забезпеченні комерційних перевезень, проте його положення потребують уточнення щодо цифрових технологій в управлінні автоперевезеннями, інтеграції електромобільного транспорту та стимулювання розвитку екологічних стандартів.

Закон України «Про міський електричний транспорт» (2012 р.) [7] встановлює правові основи діяльності трамвайного та тролейбусного транспорту. Він регулює питання фінансування, тарифної політики, безпеки руху та оновлення рухомого складу. Водночас відсутність належного механізму стимулювання розвитку електротранспорту, недостатність державних програм фінансування оновлення інфраструктури є чинниками, що уповільнюють розвиток цього виду транспорту.

Закон України «Про внутрішній водний транспорт» (2021 р.) [8] є відносно новим нормативно-правовим актом, який вперше комплексно врегулював діяльність річкового транспорту в Україні. Він передбачає лібералізацію ринку внутрішніх водних перевезень, залучення іноземних компаній, зменшення бюрократичних процедур та стимулювання модернізації флоту. При цьому закон викликав певні дискусії щодо ефективності його реалізації, адже впровадження нових правил потребує значних інфраструктурних змін, фінансових вкладень та забезпечення екологічних стандартів.

Закон України «Про функціонування єдиної транспортної системи

України в особливий період» в редакції від 23.04.2021 [9] регламентує діяльність транспортної сфери в умовах надзвичайного або воєнного стану. Він визначає особливі правила роботи транспортної системи, її мобілізаційну готовність, взаємодію з військовими структурами та цивільними установами. У зв'язку з повномасштабною війною Росії проти України цей закон набув особливої актуальності, проте потребує удосконалення в частині визначення пріоритетних заходів щодо відновлення пошкодженої інфраструктури, фінансування та координації транспортної безпеки.

Повітряний та Водний кодекси України встановлюють загальні засади функціонування авіаційної та водної інфраструктури. Повітряний кодекс України [10], ухвалений у 1993 році, визначає правила використання повітряного простору, сертифікації повітряних суден, ліцензування авіаперевізників, а також регламентує розвиток аеропортів і міжнародне співробітництво у сфері цивільної авіації. Водночас значна частина його норм є застарілою, що ускладнює гармонізацію з європейським законодавством та потребує адаптації до умов Спільного авіаційного простору з ЄС. Основними викликами залишаються модернізація інфраструктури, залучення інвестицій та безпека польотів після скасування воєнного стану.

Водний кодекс України [11], прийнятий у 1995 році, регулює управління водними ресурсами, використання внутрішніх водних шляхів для транспортування, екологічні стандарти експлуатації водних об'єктів. Однак, розвиток річкового транспорту в Україні залишається обмеженим через недостатнє фінансування та відсутність ефективних стимулів для модернізації портів і водної інфраструктури. Кодекс також потребує оновлення з урахуванням екологічних вимог ЄС та сучасних викликів, зокрема зміни клімату та необхідності збереження водних ресурсів.

Регулюючи процедури фінансування, ліцензування, тарифоутворення та забезпечення безпеки, Постанови Кабінету Міністрів України відіграють важливу роль у нормативно-правовому регулюванні транспортної галузі. Постанова «Про затвердження Порядку подання органу ліцензування

документів в електронній формі» від 24 травня 2017 року № 363 [12] встановлює порядок подання документів до органу ліцензування в електронній формі, що сприяє цифровізації адміністративних процедур, спрощує процес ліцензування та зменшує бюрократичні бар'єри. Водночас впровадження електронного документообігу потребує подальшого удосконалення технічної інфраструктури, інтеграції з іншими державними реєстрами, забезпечення інтероперабельності інформаційних систем тощо.

Постанова «Про внесення змін до Ліцензійних умов провадження господарської діяльності з перевезення пасажирів, небезпечних вантажів та небезпечних відходів автомобільним транспортом, міжнародних перевезень пасажирів та вантажів автомобільним транспортом» від 18 червня 2024 року № 712 [13] спрямована на оновлення ліцензійних умов для перевізників, що здійснюють перевезення пасажирів, небезпечних вантажів та відходів. Вона посилює вимоги до безпеки, екологічних стандартів та професійної підготовки водіїв, що є важливим кроком для приведення регулювання у відповідність до європейських норм. Проте, ефективність реалізації цих змін залежатиме від якості контролю та рівня дотримання нових вимог учасниками ринку.

Постанова «Про затвердження Порядку використання коштів, передбачених у державному бюджеті для розвитку мережі та утримання автомобільних доріг загального користування у 2025 році» від 18 лютого 2025 № 174 [14] визначає порядок використання бюджетних коштів на розвиток та утримання автомобільних доріг загального користування. Документ акцентує увагу на фінансуванні інфраструктурних проєктів та ремонті дорожнього покриття, що є критично важливим для забезпечення безперервного транспортного сполучення. Водночас залишається відкритим питання щодо ефективності розподілу бюджетних коштів, оскільки в минулому реалізація аналогічних програм часто супроводжувалася корупційними ризиками та неефективним використанням ресурсів.

Постановою від 27 грудня 2024 року № 1550 схвалено Національну транспортну стратегію України до 2030 року та затверджує операційний план її

реалізації на 2025-2027 роки [15]. Документ містить стратегічні напрями розвитку галузі, зокрема інтеграцію в європейську транспортну систему, модернізацію інфраструктури, впровадження цифрових технологій та екологічно чистих рішень. Успішність її реалізації значною мірою залежатиме від узгодженості дій між державними інституціями, залучення міжнародних інвесторів та створення ефективних механізмів моніторингу виконання запланованих заходів.

В цілому, аналіз правового поля у досліджуваній сфері дозволяє зробити висновок про поступову спрямованість на цифровізацію, безпеку та сталий розвиток транспортної галузі. Водночас, нагальною потребою є вироблення комплексного підходу щодо посилення контролю за реалізацією ухвалених рішень, гармонізації українського законодавства з міжнародними стандартами тощо.

Адаптація українського законодавства до європейських норм у сфері транспорту є важливим етапом реалізації Угоди про асоціацію між Україною та ЄС. Цей процес передбачає поступове впровадження європейських стандартів у регулювання транспортної системи, що передбачає правове забезпечення безпеки перевезень, екологічні вимоги, розвиток транспортної інфраструктури, конкуренцію на ринку транспортних послуг та інтеграцію України в єдиний європейський транспортний простір. Важливим аспектом імплементації норм ЄС є приведення українського законодавства у відповідність до «Пакету мобільності ЄС», що регламентує умови праці та відпочинку водіїв, доступ до професії перевізника та правила конкуренції на ринку автоперевезень [16]. Зокрема, ухвалення змін до Закону України «Про автомобільний транспорт» та Ліцензійних умов дозволяє наблизити умови роботи українських перевізників до європейських стандартів [6; 12].

Також відбувається гармонізація правил безпеки у залізничному та авіаційному транспорті. Україна зобов'язалася адаптувати законодавство до вимог Директиви 2016/798/ЄС про безпеку залізниць та Регламенту ЄС 300/2008 про авіаційну безпеку. Це передбачає посилення контролю за

технічним станом транспорту, сертифікацію персоналу за європейськими вимогами та запровадження механізмів незалежного розслідування аварійних подій [17].

У сфері екологічної політики адаптація норм ЄС передбачає дотримання вимог щодо зменшення викидів у транспортній галузі відповідно до Директиви 2019/1161/ЄС про сприяння використанню екологічно чистого транспорту. Законодавство України поступово вводить жорсткіші вимоги до рівня викидів транспортних засобів (відповідність стандартам Euro 5 та Euro 6), а також розширює програми стимулювання електротранспорту [18].

Крім того, адаптація законодавства охоплює приєднання України до Європейської угоди про головні внутрішні водні шляхи міжнародного значення, що дозволить інтегрувати внутрішній водний транспорт у загальноєвропейську логістичну мережу [19]. Прийняття Закону «Про внутрішній водний транспорт» у 2021 році [8] стало одним із основних кроків у цьому напрямі.

Однак, попри значні досягнення, залишається низка викликів, пов'язаних із адаптацією транспортного законодавства. Окремі положення застаріли й не відповідають сучасним реаліям, особливо в контексті децентралізації, цифровізації та запровадження принципів сталого розвитку. Крім того, регулювання багатьох питань транспорту є фрагментарним, що створює правову невизначеність і перешкоджає ефективному функціонуванню галузі. Імплементация європейських норм гальмується через застарілу інфраструктуру, потребу залучення значних інвестицій у транспортну галузь, а також недостатню інституційну спроможність органів державної влади для ефективного виконання вимог ЄС. Для успішної адаптації необхідне посилення координації між відповідальними державними структурами, збільшення фінансування програм реформування транспорту та залучення європейських експертів до процесу гармонізації законодавства.

Ефективне функціонування транспортної сфери України значною мірою залежить від *організаційно-функціонального механізму*, який охоплює

взаємодію державних та місцевих органів влади, оптимізацію управлінських структур, державні програми розвитку та механізми державно-приватного партнерства.

Одним із ключових аспектів цього механізму є координація між органами державної влади та місцевого самоврядування у сфері транспорту. Дослідники наголошують, що недостатня узгодженість дій на національному та регіональному рівнях призводить до дублювання функцій, неефективного використання ресурсів та затримок у реалізації стратегічних ініціатив. Наявні практики свідчать про необхідність запровадження чітких алгоритмів співпраці, розподілу повноважень та механізмів комунікації між різними рівнями управління. Так, наприклад, Міністерство розвитку громад, територій та інфраструктури України відіграє центральну роль у координації діяльності всіх видів транспорту та забезпеченні формування державної політики у цій сфері [20].

Важливим напрямом удосконалення є оптимізація управлінських структур та державних програм розвитку транспорту. Органи державної влади різних напрямів та рівнів, що є відповідальними за транспортну політику, часто працюють у відокремленому режимі без належної інтеграції між собою. Одним із шляхів вирішення цієї проблеми є посилення ролі дорадчих органів, які сприяють ефективній координації між різними рівнями влади та суб'єктами транспортної галузі. Такі органи здійснюють стратегічний моніторинг, оцінку ефективності політик та пропонують рекомендації щодо розвитку транспортної інфраструктури, безпеки та інновацій. Однак, їх склад не переглядався вже досить тривалий час [21]. Це призводить до відставання у реагуванні на нові виклики та загрози, які виникають у сфері транспорту, зокрема в умовах воєнної агресії, швидких змін у технологіях, міжнародних стандартах безпеки та актуалізації вимог до ефективного управління галуззю. Крім того, відсутність єдиного координаційного центру, який би об'єднував державні та галузеві ініціативи, уповільнює реалізацію реформ та модернізацію транспортної інфраструктури. Вважаємо, що функціонування такого центру сприятиме

підвищенню ефективності стратегічного планування та управління у галузі.

Окремої уваги потребують питання державно-приватного партнерства (ДПП) у сфері розвитку транспортної інфраструктури. Залучення приватного капіталу до розвитку транспортної мережі дозволяє значно прискорити реалізацію проєктів, зменшити навантаження на державний бюджет та забезпечити вищий рівень ефективності управління об'єктами інфраструктури. Водночас виникає гостра необхідність вдосконалення правових норм для стимулювання інвесторів, зниження регуляторних бар'єрів та забезпечення прозорих механізмів контролю за виконанням договорів ДПП. Таким чином, вдосконалення організаційно-функціонального механізму реалізації державної політики у сфері транспорту передбачає підвищення ефективності взаємодії державних і місцевих органів, реформування управлінських структур, посилення стратегічного планування та активне залучення приватного сектору до розвитку транспортної інфраструктури. Це дозволить не лише підвищити якість транспортних послуг, але й забезпечити сталий розвиток галузі відповідно до європейських стандартів.

**Фінансово-економічний механізм** є одним з основних важелів державного регулятивного впливу, що визначають успіх розвитку транспортної галузі, оскільки саме він забезпечує необхідні ресурси для реалізації національних стратегій у цій сфері. Ефективність транспортної політики прямо залежить від належного фінансування, яке забезпечується через різноманітні джерела. Найбільш важливими серед них є державний бюджет, міжнародні гранти, приватні інвестиції та інструменти ДПП.

Державний бюджет залишається традиційним і стабільним джерелом фінансування для підтримки базових потреб транспортної інфраструктури. Однак, цього часто недостатньо для масштабних змін або модернізації, тому важливу роль відіграють міжнародні гранти. Вони дозволяють залучити додаткові фінансові ресурси для реалізації пріоритетних проєктів, зокрема тих, що сприяють інтеграції України в європейський транспортний простір. Маючи обмеження у внутрішніх фінансах, міжнародні гранти здатні стати вирішальним

чинником для підтримки стабільності та розвитку інфраструктури галузі.

Проте наявність фінансових ресурсів не гарантує їх ефективного використання. Важливим питанням є управління цими коштами, оскільки неефективне використання призводить до затримок у реалізації проєктів, зниження якості інфраструктури, а також значних фінансових втрат. Тому необхідно впроваджувати ефективні механізми контролю за витратами та забезпечення прозорості в управлінні фінансами. Згідно з «Планом відновлення України», важливим напрямом є також інвестування в розвиток міської мобільності та підвищення стійкості інфраструктури до різноманітних зовнішніх загроз [22]. Загалом, залучення інвестицій у відбудову транспортної інфраструктури є пріоритетним завданням, що потребує чітко визначених механізмів фінансування, належного управління коштами та підтримки з боку держави для забезпечення сталого розвитку галузі [23].

*Техніко-технологічний механізм* охоплює різноманітні напрями удосконалення, від автоматизації управління до розвитку екологічно чистих видів транспорту, що відповідають сучасним вимогам сталого розвитку.

Одним із основних інструментів є інноваційні технології у транспортному секторі. Цифровізація логістики та впровадження автоматизованих систем управління дозволяють значно підвищити ефективність транспорту, скоротити час доставки вантажів, зменшити людський фактор та покращити моніторинг стану транспортних засобів. Використання «розумного» транспорту дозволяє оптимізувати рух, знижувати затори та покращувати управління міським транспортом. Застосування таких технологій є надзвичайно важливим в умовах урбанізації та зростаючої потреби в швидкісному та ефективному переміщенні людей і вантажів.

Не менш важливим напрямом є розвиток екологічного транспорту. Впровадження «зелених» технологій дозволяє не тільки зменшити викиди шкідливих речовин в атмосферу, але й сприяє покращенню якості життя у містах. Зокрема, перехід на електричний транспорт, розвиток інфраструктури для зарядних станцій і підтримка альтернативних видів палива стають

необхідними умовами для зменшення екологічного впливу транспорту. Це особливо актуально в контексті міжнародних зобов'язань України щодо зменшення викидів та адаптації до змін клімату.

Що стосується безпеки та надійності транспортної інфраструктури, варто зазначити, що в умовах воєнного стану та процесів відновлення країни після конфлікту, важливим буде забезпечення не лише функціональності, але й стійкості транспортної мережі. Інноваційні технології, як-от системи автоматичного моніторингу та дистанційного управління, дозволяють оперативно реагувати на надзвичайні ситуації, виявляти пошкодження на об'єктах інфраструктури та швидко відновлювати їх роботу.

Дослідження показують, що інноваційні процеси на транспортних підприємствах можуть суттєво підвищити економічну ефективність галузі. Так, наприклад, застосування інноваційних технологій у транспортній галузі дозволяє оптимізувати витрати та підвищити якість послуг [24]. Інноваційний розвиток транспортної системи України також спрямований на інтеграцію сучасних технологій для підвищення ефективності та конкурентоспроможності галузі. Це передбачає впровадження нових матеріалів та технологій для будівництва інфраструктури, а також розвиток інформаційних систем для управління транспортом [25].

***Кадрово-професійний механізм*** є однією з фундаментальних складових ефективного функціонування та сталого розвитку транспортної галузі. Якість транспорту, безпека перевезень та здатність інфраструктури відповідати сучасним вимогам безпосередньо залежить від рівня підготовки кадрового потенціалу. Сучасні реалії вимагають від фахівців високої кваліфікації, здатності адаптуватися до інноваційних технологій та складних управлінських викликів. Значну роль у підготовці конкурентоспроможних кадрів відіграє тісна взаємодія між освітніми установами, бізнес-середовищем та державними структурами. Така співпраця дозволяє не лише забезпечити відповідність освітніх програм реальним вимогам ринку праці, але й інтегрувати студентів у професійну діяльність через практики, стажування та участь у реальних

проектах. Це, у свою чергу, сприяє розвитку кваліфікованих кадрів, готових до роботи в умовах сучасних викликів транспортної галузі, таких як цифровізація, автоматизація та забезпечення екологічної безпеки.

Усе вищезазначене дозволило окреслити основні механізми реалізації державної політики розвитку транспортної галузі України, визначити проблеми їх функціонування та запропонувати заходи щодо їх удосконалення, які наведено у таблиці 1.

**Таблиця 1. Механізми реалізації державної політики розвитку транспортної галузі України та заходи щодо їх удосконалення**

<b>Механізм</b>	<b>Проблеми функціонування</b>	<b>Заходи щодо удосконалення</b>
<b>Нормативно-правовий механізм</b>	Застаріла законодавча база, невідповідність європейським стандартам, фрагментарність регулювання, корупційні ризики, складність регуляторних процедур	Гармонізація з європейськими стандартами, цифровізація дозвільних процедур, зменшення адміністративного навантаження, антикорупційні заходи
<b>Організаційно-функціональний механізм</b>	Недосконала структура управління, дублювання повноважень, відсутність єдиної координації	Оптимізація системи управління, чітке розмежування функцій, повноважень та відповідальності, створення єдиної координаційної структури
<b>Фінансово-економічний механізм</b>	Дефіцит бюджетних коштів, недостатній рівень інвестицій, непрозорість фінансових потоків	Залучення приватного капіталу, державно-приватне партнерство, прозоре фінансування та аудит витрат
<b>Техніко-технологічний механізм</b>	Застаріла інфраструктура, відставання у впровадженні цифрових технологій, низька автоматизація процесів	Модернізація інфраструктури, впровадження інтелектуальних транспортних систем, розвиток цифрових платформ, стимулювання інновацій
<b>Кадрово-професійний механізм</b>	Дефіцит кваліфікованих кадрів, застарілі освітні програми, відтік спеціалістів за кордон	Актуалізація освітніх програм, розвиток дуальної освіти, підвищення престижу професій у галузі транспорту

*Джерело: складено автором*

***Висновки та перспективи подальших розвідок у даному напрямі.***

Транспортна галузь є однією з ключових складових національної економіки, її ефективний розвиток є необхідною умовою забезпечення сталого економічного зростання, підвищення конкурентоспроможності та інтеграції України в міжнародні транспортні мережі. Сучасні виклики, зокрема євроінтеграційні

процеси, необхідність відновлення інфраструктури після воєнних руйнувань, залучення інвестицій та впровадження інноваційних технологій, потребують оновлення правового регулювання, усунення застарілих норм і гармонізації законодавства з європейськими стандартами. Удосконалення механізмів реалізації державної політики розвитку транспортної галузі України потребує трансформаційних змін на всіх етапах: планування, бюджетування, моніторингу та оцінки ефективності. Перспективи подальших досліджень можуть передбачати дослідження ефективності інноваційних моделей управління транспортною інфраструктурою в умовах глобальних викликів та трансформацій на міжнародних ринках; аналіз впливу цифровізації та впровадження нових технологій (розумних міст, автономних транспортних засобів тощо) на розвиток транспортної галузі в Україні; оцінку впливу розвитку транспортної галузі на соціально-економічні показники країни, зокрема на розвиток регіональних економік та зниження регіональних диспропорцій; вивчення міжнародного досвіду реформування транспортної галузі та адаптацію його до українських умов.

## Література

1. Устименко А.В. Стійкий розвиток транспортної інфраструктури в контексті забезпечення досягнення цілей сталого розвитку України. *Науковий вісник Ужгородського Національного Університету. Серія ПРАВО*. Випуск 85: частина 3. 2024. URL : <https://visnyk-juris-uzhnu.com/wp-content/uploads/2024/11/26-2.pdf>
2. Д. Мальнов. Особливості розвитку та функціонування транспортної інфраструктури України в контексті зовнішньоекономічної діяльності. *Економіка та суспільство*. 2024 (64). URL : <https://economyandsociety.in.ua/index.php/journal/article/view/4285>
3. А.В. Кенс. Складові організаційно-економічного механізму розвитку внутрішнього водного транспорту України. *Розвиток методів управління та господарювання на транспорті*. 2024. Том 2 № 87. URL : <https://daemmt.odesa.ua/index.php/daemmt/article/view/524>

4. Про транспорт: закон України. 1994. URL : <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/232/94-%D0%B2%D1%80#Text>
5. Про залізничний транспорт : закон України. 1996. URL : <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/273/96-%D0%B2%D1%80#Text>
6. Про автомобільний транспорт : закон України. 2001. URL : <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2344-14#Text>
7. Про міський електричний транспорт : закон України. 2012. URL : <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1914-15#Text>
8. Про внутрішній водний транспорт : закон України. 2021. URL : <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1054-20#Text>
9. Про функціонування єдиної транспортної системи України в особливий період: закон України (редакція від 23.04.2021) <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/194-14#Text>
10. Повітряний Кодекс України. 1993. URL : <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/3393-17#Text>
11. Водний кодекс України. 1995. URL : <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/213/95-%D0%B2%D1%80#Text>
12. Про затвердження Порядку подання органу ліцензування документів в електронній формі: постанова Кабінету Міністрів України від 24 травня 2017 р. № 363. URL : <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/363-2017-%D0%BF#Text>
13. Про внесення змін до 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 18 червня 2024 р. № 712. URL : <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/712-2024-%D0%BF#Text>
14. Про затвердження Порядку використання коштів, передбачених у державному бюджеті для розвитку мережі та утримання автомобільних доріг загального користування у 2025 році: постанова Кабінету Міністрів України від 18 лютого 2025 р. № 174. URL : <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/174-2025-%D0%BF#Text>
15. 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 від 27 грудня 2024 р. № 1550. URL : <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1550-2024-%D0%BF#n22>

16. Інформація щодо Пакету мобільності Європейського Союзу. URL : <http://www.asmap.org.ua/index1.php?id=66686>

17. Вступ України до ЄС: розпочато прескриптивне законодавство у сфері залізничного транспорту. 2024. URL : <https://mtu.gov.ua/news/36155.html?PrintVersion>

18. Реалізація європейського зеленого курсу в транспорті та формування сталої мобільності. 2022. URL : <https://brdo.com.ua/wp-content/uploads/2024/07/ZK-Realizatsiya-YEvropey-skogo-zelenogo-kursu-v-transporti-ta-formuvannya-staloi-mobilnosti.pdf>

19. Європейська угода про найважливіші внутрішні водні шляхи міжнародного значення (УМВШ). URL : [https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/994\\_342#Text](https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/994_342#Text)

20. Деякі питання діяльності центральних органів виконавчої влади: постанова Кабінету Міністрів України від 17 грудня 2022 р. № 1400. URL : <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1400-2022-%D0%BF#Text>

21. Дорадчі органи у сфері безпеки на транспорті. URL : <https://mtu.gov.ua/content/koordinaciyna-robota.html>

22. План відновлення України. URL : <https://recovery.gov.ua/>

23. Залучення інвестицій у відбудову транспортної галузі в Україні. НІДС. URL : <https://niss.gov.ua/news/komentari-ekspertiv/zaluchennya-investytsiy-u-vidbudovu-transportnoyi-haluzi-v-ukrayini>

24. О. Вовк, А. Абдулгусейнова, Х. Дмитрик. Економічна ефективність інноваційних процесів на транспортних підприємствах в умовах інтелектуалізації. *Економіка та суспільство*, 2021. № 32. URL : <https://economyandsociety.in.ua/index.php/journal/article/view/819>

25. К. Данилків, К. Горбова, О. Побурко. Інноваційний розвиток транспортної системи України. *Науковий вісник НЛТУ України*. 2018. Том 28 № 4. URL : <https://nv.nltu.edu.ua/index.php/journal/article/view/1573>

## References

1. Ustymenko, A.V. (2024), “Sustainable development of transport infrastructure in the context of achieving the sustainable development goals of Ukraine”, Scientific Bulletin of Uzhhorod National University. Law Series, vol. 85, no. 3, Available at: <https://visnyk-juris-uzhnu.com/wp-content/uploads/2024/11/26-2.pdf> (Accessed: 11 January 2025).
2. Malnov, D. (2024), “Features of the development and functioning of Ukraine’s transport infrastructure in the context of foreign economic activity”, Economy and Society, vol. 64, Available at: <https://economyandsociety.in.ua/index.php/journal/article/view/4285> (Accessed: 11 January 2025).
3. Kens, A.V. (2024), “Components of the organizational and economic mechanism for the development of Ukraine’s inland water transport”, Development of Management and Economic Methods in Transport, Vol. 2, No. 87, Available at: <https://daemmt.odesa.ua/index.php/daemmt/article/view/524> (Accessed: 16 February 2025).
4. Verkhovna Rada of Ukraine (1994), Law of Ukraine “On Transport”, Available at: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/232/94-%D0%B2%D1%80#Text> (Accessed: 02 February 2025).
5. Verkhovna Rada of Ukraine (1996), Law of Ukraine “On Railway Transport”, Available at: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/273/96-%D0%B2%D1%80#Text> (Accessed: 05 January 2025).
6. Verkhovna Rada of Ukraine (2001), Law of Ukraine “On Motor Transport”, Available at: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2344-14#Text> (Accessed: 26 February 2025).
7. Verkhovna Rada of Ukraine (2012), Law of Ukraine “On Urban Electric Transport”, Available at: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1914-15#Text> (Accessed: 08 January 2025).
8. Verkhovna Rada of Ukraine (2021), Law of Ukraine “On Inland Water Transport”, Available at: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1054-20#Text> (Accessed: 12 January 2025).
9. Verkhovna Rada of Ukraine (2021), Law of Ukraine “On the Functioning of

Ukraine's Unified Transport System in a Special Period", Available at: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/194-14#Text> (Accessed: 26 January 2025).

10. Verkhovna Rada of Ukraine (1993), "Air Code of Ukraine", Available at: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/3393-17#Text> (Accessed: 26 January 2025).

11. Verkhovna Rada of Ukraine (1995), "Water Code of Ukraine", Available at: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/213/95-%D0%B2%D1%80#Text> (Accessed: 26 January 2025).

12. Cabinet of Ministers of Ukraine (2017), Resolution "On approval of the procedure for submitting documents in electronic form to the licensing authority", Available at: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/363-2017-%D0%BF#Text> (Accessed: 15 February 2025).

13. Cabinet of Ministers of Ukraine (2024), Resolution "On amendments to the licensing conditions for business activities related to the transportation of passengers, hazardous goods, and waste by road transport", Available at: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/712-2024-%D0%BF#Text> (Accessed: 29 January 2025).

14. Cabinet of Ministers of Ukraine (2025), Resolution "On approval of the procedure for using funds allocated in the state budget for the development and maintenance of public roads in 2025", Available at: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/174-2025-%D0%BF#Text> (Accessed: 15 February 2025).

15. Cabinet of Ministers of Ukraine (2024), Resolution "On approval of the National Transport Strategy of Ukraine for the period until 2030 and approval of the operational action plan for its implementation in 2025-2027", Available at: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1550-2024-%D0%BF#n22> (Accessed: 08 February 2025).

16. Association of International Road Carriers of Ukraine (2024), "Information on the EU Mobility Package", Available at: <http://www.asmap.org.ua/index1.php?id=66686> (Accessed: 10 February 2025).

17. Ministry of Infrastructure of Ukraine (2024), "Ukraine's accession to the EU: pre-screening of railway transport legislation has begun", Available at: <https://mtu.gov.ua/news/36155.html?PrintVersion> (Accessed: 26 January 2025).

18. BRDO (2022), “Implementation of the European Green Deal in transport and formation of sustainable mobility”, Available at: <https://brdo.com.ua/wp-content/uploads/2024/07/ZK-Realizatsiya-YEvropey-skogo-zelenogo-kursu-v-transporti-ta-formuvannya-staloi-mobilnosti.pdf> (Accessed: 26 January 2025).
19. Verkhovna Rada of Ukraine (1996), “European Agreement on Main Inland Waterways of International Importance (AGN)”, Available at: [https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/994\\_342#Text](https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/994_342#Text) (Accessed: 18 January 2025).
20. Cabinet of Ministers of Ukraine (2022), Resolution “Some issues of the activities of central executive authorities”, Available at: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1400-2022-%D0%BF#Text> (Accessed: 04 February 2025).
21. Ministry of Infrastructure of Ukraine (2024), “Advisory bodies in the field of transport safety”, Available at: <https://mtu.gov.ua/content/koordinaciyna-robota.html> (Accessed: 05 February 2025).
22. Government of Ukraine (2024), “Ukraine Recovery Plan”, Available at: <https://recovery.gov.ua/> (Accessed: 06 February 2025).
23. National Institute for Strategic Studies (2024), “Attracting investments in the reconstruction of Ukraine’s transport sector”, Available at: <https://niss.gov.ua/news/komentari-ekspertiv/zaluchennya-investytsiy-u-vidbudovu-transportnoyi-haluzi-v-ukrayini> (Accessed: 16 February 2025).
24. Vovk, O., Abdulhuseinova, A. and Dmytryk, K. (2021), “Economic efficiency of innovative processes in transport enterprises under intellectualization conditions”, Economy and Society, vol. 32, Available at: <https://economyandsociety.in.ua/index.php/journal/article/view/819> (Accessed: 18 February 2025).
25. Danylkyv, K., Horbova, K. and Poburko, O. (2018), “Innovative development of Ukraine’s transport system”, Scientific Bulletin of NLTU of Ukraine, Vol. 28, №. 4, Available at: <https://nv.nltu.edu.ua/index.php/journal/article/view/1573> (Accessed: 28 January 2025).

*Стаття надійшла до редакції 28.02.2025 р.*