

УДК 658.5.009.12:338.436
UDK 658.5.009.12:338.436

Козак С.В., Хітров І.О.

*Національний університет водного господарства та природокористування***БЕЗПЕКА ТРАНСПОРТНОЇ ДІЯЛЬНОСТІ ТА АНАЛІЗ ЕФЕКТИВНОСТІ
ПЕРСОНАЛЬНОГО ЕЛЕКТРИЧНОГО ТРАНСПОРТУ ШЛЯХОМ ВКЛЮЧЕННЯ ДО
ЄДИНОЇ ТРАНСПОРТНОЇ СИСТЕМИ УКРАЇНИ**

Україна, співпрацюючи з міжнародними проектами за фінансування Світового банку, активно провадить політику, що спрямована на інтеграцію до світового економічного простору. Даний політичний курс створює економічні та політичні передумови, що вимагають поглиблення міжнародних зв'язків та зростання обсягів торгівлі, що в кінцевому результаті призводить до збільшення інтенсивності пасажиро – і вантажопотоків, що сприяє розвитку України в транспортній галузі. Прагнення України інтегруватися до світового економічного простору вимагає забезпечення ефективного функціонування єдиної транспортної системи держави, чіткої юридичної визначеності і ясності правового регулювання транспортної сфери, особливо в частині забезпечення безпеки дорожнього руху. Поряд із цим на сьогодні існує низка проблем правового характеру, про що йдеться у даному дослідженні. Транспорт є проміжною ланкою між створенням продукції виробником та її доставкою до споживача, налагодженням зв'язків виробника з різними галузями господарства для встановлення попиту на ту чи іншу продукцію, переміщенням вантажів та здійсненням пасажирських перевезень. Роль транспортної системи у розрізі економічного розвитку держави можна визначити як ключову. Без належного стану розвитку в Україні транспортної системи, ефективного функціонування усіх видів транспорту, надання якісних транспортних послуг стабілізація та позитивна динаміка у сфері економіки неможлива.

Ключові слова: безпека транспортної діяльності, ефективність, електричний транспорт, єдина транспортна система України

ВСТУП

Проаналізувавши чинне законодавство України з питань безпеки транспортної діяльності, ми виявили наявну правову прогалину, а саме повну відсутність правових норм, якими мають врегульовуватися суспільні відносини у сфері безпеки дорожнього руху, зокрема в частині правил використання учасниками дорожнього руху персонального транспорту з електричним приводом.

Беручи до уваги зростаючу популярність в Україні та світі транспортних засобів пересування з електроприводом, ми поставили завдання дослідити, у який спосіб в Україні регулюється (і чи регулюється взагалі) організація безпеки транспортної діяльності, учасники якого використовують засоби персонального електротранспорту. З цієї метою досліджено зарубіжний досвід забезпечення безпеки дорожнього руху та проаналізовано українські реалії з означеного питання.

АНАЛІЗ ЛІТЕРАТУРНИХ ДАНИХ ТА ПОСТАНОВКА ПРОБЛЕМИ

Економічним проблемам розвитку транспортної галузі присвятили свої дослідження такі українські та зарубіжні вчені, як О.П. Голиков, В.Г. Шинкаренко А.І. Абрамов, А.В. Вельможин, А.І. Воркут, Б.Л. Геронімус, Є.А. Жуков, В.Н. Іванов, В.Є. Канарчук, Л.В. Канторович та інші. Науковці всебічно вивчали питання розвитку транспортного комплексу, давали рекомендації й пропонували шляхи забезпечення ефективного функціонування цієї важливої сфери народно-господарського комплексу країни.

ЦІЛІ ТА ЗАДАЧІ ДОСЛІДЖЕННЯ

Метою статті є дослідження транспортної діяльності та аналіз ефективності персонального автомобільного транспорту, шляхом включення до єдиної транспортної системи України

РЕЗУЛЬТАТИ ДОСЛІДЖЕННЯ

Розвиток транспортної системи в економіці будь-якої держави безпосередньо впливає на рівень економічного зростання. Транспорт є проміжною ланкою між створенням продукції виробником та її доставкою до споживача, налагодженням зв'язків виробника з різними галузями господарства для встановлення попиту на ту чи іншу продукцію, переміщенням вантажів та здійсненням пасажирських перевезень. Роль транспортної системи у розрізі економічного розвитку держави можна визначити як ключову. Без належного стану розвитку в Україні транспортної системи, ефективного функціонування усіх видів транспорту, надання якісних транспортних послуг стабілізація та позитивна динаміка у сфері економіки неможлива. Ефективне функціонування в Україні транспортної системи є також вагомим умовою для розвитку зовнішньоекономічних відносин, забезпечення достатнього життєвого рівня громадян тощо.

Сучасна політика держави спрямована на створення сприятливих умов у сфері економіки задля входу українських транспортних мереж до єдиної транспортної системи та вступу України у світове співтовариство шляхом інтеграції в європейську та світову економіку.

Можливість пересування за допомогою транспорту є однією з важливих потреб людини, що у сучасному світі дає їй змогу бути повноцінним членом суспільства. Задовольнятися ця потреба може різними способами: за допомогою громадського та приватного транспорту, засобів мікромобільності (велосипедів, самокатів та відповідних електричних аналогів). Транспорт (від латинського *transporto* – «переміщувати») – найважливіша ланка у сфері економічних відносин, одна із провідних галузей матеріального виробництва. Він бере участь у створенні продукції та доставці її споживачам, здійснює зв'язок між виробництвом та споживанням, між різними галузями господарства, між країнами та регіонами.

Хоча ця галузь господарства не створює жодних матеріальних цінностей, розвиток транспорту розглядається як одне зі стратегічних завдань у будь-якій розвинутій державі. Транспорт є необхідною умовою функціонування господарства, оскільки забезпечує вкрай важливі зв'язки між окремими підприємствами, галузями та регіонами. Тим самим транспорт об'єднує територію окремої країни в єдине господарство, а національні господарства – в єдине світове господарство. Невипадково транспорт називають «кровоносною системою економіки».

Значення транспорту для держави з розгалуженою інфраструктурою є досить вагомим аспектом. Він відіграє важливу економічну, оборонну, соціально-політичну та культурну роль. Транспорт є важливою складовою частиною ринкової інфраструктури, бо створює умови для формування загальнодержавного й місцевих ринків.

Наукові джерела дають різні визначення транспорту. Одна група вчених визначає транспорт як єдину систему залізничних, авто-мобільних, річних, морських, трубопровідних й повітряних шляхів сполучення. Всі види транспорту тісно пов'язані один з одним й взаємодіють під час виконання перевезень⁷.

Інші дослідники притримуються більш об'ємного трактування, де «транспорт» розглядається не лише як сукупність засобів перевезення й шляхів сполучення, а й також як засіб керування та зв'язку, різних технічних пристроїв, механізмів і споруджень, що забезпечують процес перевезення.

Застосовуючи різні підходи для встановлення ролі транспорту, варто звернути увагу на погляди К. Маркса, який стверджував, що транспортна промисловість представляє самостійну галузь виробництва, а тому й особливу сферу додавання виробничого капіталу. З іншого боку, вона відрізняється тим, що представляє продовження виробничого процесу в процесі обігу й для процесу обігу⁶.

Варто звернути увагу на науковий погляд А.М. Маркової, яка зазначає, що транспорт обслуговує потребу в перевезеннях всіх галузей економіки, як сфери матеріального виробництва, так і не-матеріальної сфери. Транспорт забезпечує постійний зв'язок міжгосподарськими одиницями, який є необхідним для розвитку виробництва, обміну, забезпечення різних потреб економіки й населення. Транспорт забезпечує перевезення вантажів, переносить на них свою вартість і утворює нову вартість. З огляду на це виробничі та невиробничі потреби галузей економіки і населення у перевезеннях надзвичайно важливі. Транспорт має три елементи, які характерні для будь-якої галузі матеріального виробництва: (а) предмети праці – об'єкти перевезення (вантажі, пасажери); (б) засоби праці – транспортні засоби; (в) характеризується як доцільна діяльність людей – працівів.

Розглянувши численні погляди, що зустрічаються в різних джерелах, можна прийти до висновку, що значення транспорту необхідно розглядати разом з його соціально-економічною функцією, яку він відіграє у розвитку держави. Дана функція проявляється у можливості реалізації обміну матеріальних та духовних потреб між населеними пунктами як у межах області, так і між областями, що сприяє консолідації єдиної країни.

Резюмуючи вищевикладене, варто підкреслити, що цілкове та якісне задоволення потреб держави в транспортних перевезеннях можливе лише у випадку, коли всі транспортні засоби будуть функціонувати та прогресувати у взаємозв'язку. Результат такої єдності створює можливість задовольнити потреби населення та ведення економічної діяльності не лише в перевезеннях, а й в інших транспортних послугах. Науково-технічний прогрес сприяє створенню нових та вдосконаленню вже наявних видів транспорту, що призводить до конкуренції окремих видів транспортних засобів. Варто зазначити, що на сьогодні в Україні з'являються та набувають великої популярності нові види транспорту для персонального користування, які ще не включені до єдиної транспортної системи України. Окрім самокатів – як електричних, так і звичайних – сюди зараховують

понад 12 найменувань гаджетів, зокрема сегвеї, моноколеса, ролики та електроролики, гіроскутери тощо. Кількість поїздок, що здійснюються такими транспортними засобами, збільшується щоденно. Відсутність цих видів транспортних засобів у Правилах дорожнього руху та стратегіях країни створює правову невизначеність у випадку дорожньо-транспортної пригоди та обмежує можливості їх розвитку. На нашу думку, сприяння розвитку таких видів транспорту повинно вважатися пріоритетним, оскільки вони є екологічно чистими та не створюють заторів у населених пунктах з інтенсивним рухом транспортних засобів та пішоходів. Всі перелічені види транспорту та велосипед об'єднує кілька характеристик: а) вони призначені для персонального використання; б) вони легкі, їх можна перенести у руках. За прикладом країн ЄС пропонується об'єднати ці види транспорту під загальною назвою «персональний транспорт» і додати це визначення у закони України. Закон України «Про транспорт» від 10 листопада 1994 року № 232/94-ВР (далі – Закон України «Про транспорт») дає визначення єдиної транспортної системи України. Так, стаття 21 даного закону встановлює, що єдину транспортну систему України становлять: транспорт загального користування (залізничний, морський, річковий, автомобільний і авіаційний, а також міський електротранспорт, у тому числі метрополітен); промисловий залізничний транспорт; відомчий транспорт; трубопровідний транспорт; шляхи сполучення загального користування.

До складу міського електротранспорту згідно зі статтею 34 Закону України «Про транспорт» входять підприємства міського електротранспорту, що здійснюють перевезення пасажирів, вантажів, багажу, пошти, рухомий склад, трамвайні і тролейбусні лінії, ремонтно-експлуатаційні депо, службові приміщення, фунікулери, канатні дороги, ескалатори, заводи з ремонту рухомого складу і виготовленню запасних частин, споруди енергетичного господарства та зв'язку, промислові, ремонтно-будівельні, торговельні та постачальницькі організації, навчальні заклади, науково-дослідні та проектно-конструкторські установи, заклади охорони здоров'я, відпочинку, фізичної культури і спорту та інші культурно-побутові заклади і підприємства, установи та організації незалежно від форм власності, що забезпечують роботу міського електротранспорту.

Опрацювавши норми Закону України «Про транспорт», Закону України «Про дорожній рух» та постанову Кабінету Міністрів України від 10 жовтня 2001 р. № 1306 «Правила дорожнього руху», варто звернути увагу, що на сьогодні відсутнє визначення на законодавчому рівні поняття персонального транспорту як окремого виду транспорту. Внаслідок цього такий популярний та розповсюджений транспорт не включений в єдину транспортну систему поряд з усіма іншими видами транспорту, що перелічені в ст. 21 Закону України «Про транспорт». Станом на 23.07.2021 р. ст. 14 Закону України «Про дорожній рух» чітко визначила, що до учасників дорожнього руху віднесені лише водії та пасажирів транспортних засобів, пішоходи, велосипедисти, погоничі тварин. Надавши такий вичерпний перелік законодавець, на нашу думку, допустив юридичну помилку, оскільки осіб, які пересуваються персональним електричним транспортом, не було віднесено ні до жодної з категорій учасників дорожнього руху. Оскільки їх не винесено в окрему категорію, це тягне за собою негативні наслідки у вигляді суперечностей та неоднозначного трактування правозастосовувачем норм законодавства у сфері безпеки дорожнього руху.

У 2020 році фонд Velo friends провів інтернет-опитування для користувачів двоколісного немоторизованого та мікромобільного транспорту. Опрацьовані результати показали достатньо велику популярність засобів пересування з електроприводом. 3688 опитаних респондентів 47% зазначили, що поєднують поїздки на двоколісному транспорті з використанням автомобільного транспорту, 26,3% відмітили, що користуються прокатним автомобілем або таксі, 26,0% учасників опитування їздять на електросамокаті, 3,7% осіб їздять на електровелосипеді, 5,3% опитаних використовують моноколесо.

Проаналізувавши чинне законодавство в сфері безпеки дорожнього руху, ми виявили наявну правову прогалину, тобто повну відсутність правових норм, якими мають врегульовуватися суспільні відносини у сфері безпеки дорожнього руху. Беручи до уваги популярність засобів пересування з електроприводом в Україні, ми дослідили зарубіжний досвід забезпечення безпеки дорожнього руху.

Транспорт для персонального користування в більшості європейських країнах прирівнюється до велосипедів, тобто користувачі персонального електротранспорту повинні рухатися велосипедними доріжками, які відокремлені бордюром та позначені спеціальним наказовим знаком «Доріжка для велосипедистів». Таким чином, учасники дорожнього руху таких зарубіжних країн користуються більш високим рівнем безпеки на дорозі та захищені на законодавчому рівні як повноцінні учасники дорожнього руху з обов'язком дотримуватися та не порушувати вимог правил дорожнього руху. З огляду на вищевикладене можна підсумувати, що кваліфікація поліцейськими дорожньо-

транспортних пригод не викликає жодних складнощів. Це діаметрально відрізняється від ситуації в Україні, де поліція на власний розсуд кваліфікує користувачів персонального електротранспорту, які є причетними до ДТП, іноді прирівнюючи їх до пішоходів, іноді – до транспортних засобів, хоча вони, згідно із чинним законодавством, не відносяться до жодної з них.

Використання персонального електротранспорту у Грузії, як і в Україні, окремим законом не регулюється, а водії такого виду транспорту так само прирівняні до пішоходів. Проте тут діє обмеження швидкості – до 20 км/год.

Правила дорожнього руху Казахстану визначають, що велосипеди, мопеди і прирівняний до них електроскутер повинні рухатися велосипедною смугою або велосипедною доріжкою, а в разі їх відсутності – правим краєм проїжджої частини. Власники сігвеїв, моноколес, гіроскутерів прирівняні до пішоходів¹¹.

Польща 01 вересня 2021 року врегулювала рух персонального електротранспорту та встановила суворе покарання за порушення передбачених законом правил. Вартий уваги приклад виїзду на тротуар або в пішохідну зону велосипедистами та користувачами дрібним електротранспортом, які зобов'язані рухатися зі швидкістю, близькою до швидкості руху пішоходів, та надавати їм пріоритет. На велосипедних доріжках їздити на самокатах та іншому електротранспорті дозволено не швидше 20 км/год, при цьому використання телефону або перевезення іншої людини, тварини чи багажу суворо заборонено чинними правилами в даній країні¹¹. З червня 2021 року в Німеччині офіційно дозволено користуватися електроскутерами. Водити електросамокати можна з 14 років. Спеціальні водійські права не потрібні. Носіння шолома не обов'язкове, але настійно рекомендоване. Їздити на самокатах з електроприводом можна тільки велодоріжками, а якщо їх немає – проїжджою частиною. Що стосується сігвеїв, то ними в Німеччині користуються навіть поліцейські. Їздити на такому транспорті в ФРН можна з 15 років і за наявності, як мінімум, прав на водіння мопеда¹¹.

У Нідерландах, як велосипедній країні, заборонені будь-які електричні пристрої. Тут електросамокати прирівняні до мопедів, на які треба отримувати права. Основні принципи щодо врегулювання руху е-самокатів у світі – обмеження швидкості (20–25 км/год) і потужності – від 250 Вт в Швеції до 1 кВт в Естонії. Максимально дозволена швидкість руху – 20–25 км/год. Якщо пристрій технічно може їхати понад 20–25 км/год, то він уже не потрапляє у цю категорію і прирівнюється до мопеда, на керування яким потрібно мати права.

Рух тротуарами заборонений майже скрізь – у Франції, Німеччині, Іспанії (за винятком кількох міст), Австрії, Швеції тощо. Рекомендовано рухатися велодоріжкою, а якщо її немає – краєм проїжджої частини [8].

Щодо вікових обмежень використання електротранспорту, то вони в кожній країні можуть бути різні. Шоломи у жодній з країн не є обов'язковими, але рекомендованими⁹.

Також у більшості країн прямо прописано, що цей електричний пристрій для пересування може використовувати лише одна людина.

Підсумовуючи вищевикладене, можна зробити висновок, що у чинному законодавстві України існує юридична прогалина, оскільки для користувачів такого виду транспорту, який активно використовується великою кількістю людей, не передбачено жодної відповідальності у разі порушення ними законодавства у сфері безпеки дорожнього руху. Незважаючи на перераховане вище, до сьогодні персональний, і, зокрема, велосипедний транспорт, не визнано невід'ємною частиною транспортної системи України відповідно до статті 21 Закону України «Про транспорт». І що найголовніше, питання безпеки велосипедистів та інших користувачів персонального транспорту, організація руху велосипедного та інших видів персонального транспорту не віднесені до повноважень жодного центрального органу виконавчої влади.

В Україні рівень смертності на дорозі та отримання тілесних ушкоджень різного ступеню тяжкості учасниками дорожнього руху внаслідок дорожньо-транспортних пригод є надзвичайно високим порівняно з іншими європейськими державами, а рівень організації безпеки дорожнього руху залишається вкрай низьким, про що у своїх звітах неодноразово наголошували експерти ВООЗ, Світового банку та інших міжнародних інституцій. За оцінкою Світового банку, щорічні втрати в результаті дорожньо-транспортних пригод в Україні становлять близько 4–5 млрд. доларів США. Так, у 2016 році на українських дорогах загинуло майже 3,4 тис. осіб, 33,6 тис. були травмовані¹³. У 2019 році в Україні зареєстровано 160 675 дорожньо-транспортних пригод, із них 26052 – із загиблими та/або травмованими особами (загинуло 3454 особи і травмувалося 32736 осіб). Понад 33 відсотки загиблих та/або травмованих у дорожньо-транспортних пригодах є пішоходами (1261 особа

загинула і 8005 осіб травмовані). На дорогах України загинуло 164 дитини та травмовано 4435 дітей віком до 18 років.

За словами першого заступника начальника Департаменту патрульної поліції Олексія Білошицького, протягом 2020 року в Україні сталося 168 107 ДТП. З них 26 140 ДТП – з травмованими, в яких загинула 3541 людина та 31974 людини дістали травм.

За фактичними даними довідкового сайту WorldLifeExpectancy, на якому розміщені дані щодо аварійності та наслідків дорожньо-транспортних пригод, Україна посідає шосте місце в Європі за смертністю у ДТП. Попереду нас щодо кількості загиблих Росія, Албанія, Литва, Білорусь та Молдова. Так, у середньому в державах – членах ЄС на 100 тис. жителів припадає 5 відсотків загиблих у дорожньо-транспортних пригодах, тоді як в Україні такий показник становить (за даними 2019 року) 8,22 відсотка осіб, або 9 осіб на 100 тисяч населення¹³.

Згідно зі Стратегією підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2024 року, затвердженою розпорядженням Кабінету Міністрів України від 21 жовтня 2020 р. № 1360-р, одними з основних напрямів реалізації цієї Стратегії в частині державного управління у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху є:

1) забезпечення дотримання пріоритетності інтересів учасників дорожнього руху під час розроблення заходів із підвищення безпеки дорожнього руху відповідно до підходів сталої міської мобільності, а саме врахування їх інтересів у такій послідовності: пішоходи (насамперед маломобільні групи населення), велосипедисти та інші незахищені учасники дорожнього руху, громадський транспорт та транспорт екстрених і комунальних служб, вантажний автотранспорт, легковий автотранспорт приватних осіб та організацій; проведення аналізу та вдосконалення законодавства з питань безпеки дорожнього руху з метою забезпечення його відповідності найкращим законодавчим стандартам, що діють у країнах Європи з найбезпечнішими дорожньо-транспортними системами, у тому числі в частині посилення відповідальності громадян та посадових осіб за вчинення правопорушень у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, правового врегулювання використання персонального легкого електротранспорту (сегвеї, моноколеса (самобалансуючі одноколісні пристрої), електросамокати тощо) на вулично-дорожній мережі, попередження дитячого дорожньо-транспортного травматизму.

ОБГОВОРЕННЯ РЕЗУЛЬТАТІВ ДОСЛІДЖЕННЯ

Таким чином, глобальною тенденцією розвитку світової економіки на сучасному етапі стає проблематика вдосконалення ефективності транспортної логістики, при застосуванні цифровізації та інформаційних технологій. Вдосконалення ефективності транспортної логістики дозволяє виділити основні елементи ефективності транспортного процесу. Забезпечення ефективності транспорту та завдяки вдосконаленню ефективності транспортної логістики, при застосуванні цифровізації та інформаційних технологій, допомагає сформулювати необхідний потенціал та передбачає вирішення основних задач сьогодення.

ВИСНОВКИ

Вважаємо, що успішний досвід різних іноземних країн може бути консолідований та застосований в українському законодавстві, а в подальшому – впроваджений у наявну систему забезпечення безпеки дорожнього руху в Україні.

Констатовано, що досвід різних зарубіжних країн має бути більш детально проаналізований та модернізований з урахуванням сучасних українських реалій, а надалі – інтегрований у чинну систему забезпечення безпеки дорожнього руху в Україні.

Із метою вдосконалення чинного законодавства у сфері безпеки дорожнього руху та зниження смертельних наслідків і випадків травмування учасників дорожнього руху на дорогах України нами пропонується узгодити норми чинного законодавства з вимогами сучасності.

По-перше, на нашу думку, необхідно внести зміни до Закону України «Про транспорт» шляхом включення електровелосипедів, самокатів, електросамокатів, сігвеїв, гіробордів, самобалансуючих електричних одноколісних велосипедів (моноколеса), електроскутерів, гіроскутерів, електроскейтів, моноциклів, гіророликів до персонального транспорту. Таке рішення дасть можливість популяризувати цей екологічний спосіб пересування та забезпечити безпеку дорожнього руху для його користувачів. Увести вимогу щодо здійснення обов'язкового аналізу причин аварій та дорожньо-транспортних пригод та розроблення профілактичних заходів щодо їх запобігання, а також встановити контроль за їх виконанням. По-друге, внести зміни до статті Кодексу України про адміністративну відповідальність (далі – КУпАП). Зокрема, ми пропонуємо частину 2 статті 127 КУпАП в редакції від 08.08.2021, яка визначає відповідальність за порушення правил дорожнього

руху особами, які керують велосипедами, гужовим транспортом, і погоничами тварин, доповнити визначенням персональним електротранспортом.

Дані доповнення до вищезазначеної статті позитивно впливатимуть на підвищення рівня безпеки учасників дорожнього руху та зроблять можливим ведення обліку та проведення аналізу причин аварій, дорожньо-транспортних пригод на автомобільному, міському електричному, залізничному та персональному транспорті¹⁵. На основі статистичних даних центральний орган виконавчої влади, що забезпечує реалізацію державної політики з питань безпеки на наземному транспорті, отримає повноваження на проведення технічного розслідування дорожньо-транспортних пригод, а на основі отриманих результатів буде зобов'язаний розробляти профілактичні заходи щодо запобігання виникненню катастроф, аварій, дорожньо-транспортних пригод на автомобільному, міському електричному, залізничному та персональному транспорті та матиме право здійснювати контроль за їх виконанням.

ПЕРЕЛІК ДЖЕРЕЛ ПОСИЛАННЯ

1. Устенко М. О. Актуальність формування транспортно-логістичних систем в умовах євроінтеграції / М. О. Устенко // Вісн екон. трансп. і пром-сті. — 2015. — № 49. — С. 207–210.
2. Бойко О. В. Ринок транспортних послуг: основи методології розвитку: монограф. / О. В. Бойко. — К. : Кондор, 2014. — 494 с.
3. Брагінський В. В. Розвиток транспортно-логістичної системи як форма реалізації транзитного потенціалу України / В. В. Брагінський // Державне управління: теорія і практика. — 2011 — № 2 [Електронний ресурс]. — Режим доступу : <http://www.academy.gov.ua/ej/ej14/index.htm>.
4. Іртишева І. О. Структура транспортно-логістичної системи України / І. О. Іртишева, С. М. Мінакова, О. А. Христенко // Глобальні та національні проблеми економіки. — 201 — № 4. — С. 146–149.
5. Михайличенко К. М. Відновлення транзитного потенціалу як чинник підвищення конкурентоспроможності України / К. Михайличенко // Стратегічні пріоритети. — 2015. — № 4. — С. 59–65.
6. Попова Н. В. Транспортно-логістична система: дефініція та складові / Н. В. Попова // Бізнес Інформ. — 2016. — № 1. — С. 169–174.
7. Соколова О. Є. Теоретико-методологічні основи формування транспортно-логістичної системи України [Електронний ресурс] / О. Є. Соколова. — Режим доступу : <http://jrn1.nau.edu.ua/index.php/PPEI/article/view/182/173>.
8. Чернявська Т. А. Стратегічні напрями розвитку транспортно-комунікативної системи України в контексті забезпечення національної безпеки і самодостатності / Т. Чернявська // Екон. вісн. Нац. гірн. ун-ту. — 2015. — № 3. — С. 68–76.
9. Зайцева І. Ю. Фінансово-правові аспекти процесу інтеграції України до Транс-Європейської транспортної мережі ТЕМ-Т / І. Ю. Зайцева // Вісн. екон. трансп. і пром-сті. — 2014. — № 46. — С. 223–227.
10. Садловська І. П. Розвиток національної транспортної мережі України та її інтеграція до пріоритетних транспортних мереж ЄС / І. Садловська // Зб. наук пр. Держ. екон.-техн. ун-ту трансп. — 2015. — № 31. — С. 16–26.
11. Ткач О. В. Формування єдиної логістичної системи: важлива складова євро-інтеграційних процесів / О. В. Ткач, І. А. Волощук // Наук вісн. Херсон. держ. ун-ту. — 2014. — № 9. — С. 208–212. — (Серія «Економіка»).
12. Співробітництво Україна – ЄС в сфері транспорту // Офіційний сайт Представництва України при Європейському Союзі та Європейському Співтоваристві атомної енергії [Електронний ресурс]. — Режим доступу : <http://ukraine-eu.mfa.gov.ua/ua/ukraine-eu/sectoral-dialogue/transport>.
13. Міжнародна технічна допомога ЄС у сфері транспорту // Офіційний сайт Міністерства інфраструктури України [Електронний ресурс]. — Режим доступу : <http://mtu.gov.ua/content/mizhnarodna-tehnichna-dopomoga-es-u-sferi-transportu.html>.

REFERENCES

1. Ustenko M. O. Aktual'nist' formuvannja transportno-logistychnyh system v umovah jevrointegracii' / M. O. Ustenko // Visn ekon. трансп. і пром-сті. — 2015. — № 49. — С. 207–210.
2. Bojko O. V. Rynok transportnyh poslug: osnovy metodologii' rozvytku : monograf. / O. V. Bojko. — K. : Kondor, 2014. — 494 s.
3. Bragins'kyj V. V. Rozvytok transportno-logistychnoi' systemy jak forma realizacii' tranzynogo potencialu Ukrai'ny / V. V. Bragins'kyj // Derzhavne upravlinnja: teorija i praktyka. — 2011. — № 2 [Elektronnyj resurs]. — Rezhym dostupu : <http://www.academy.gov.ua/ej/ej14/index.htm>.
4. Irtyshheva I. O. Struktura transportno-logistychnoi' systemy Ukrai'ny / I. O. Irtyshheva, S. M. Minakova, O. A. Hrystenko // Global'ni ta nacional'ni problemy ekonomiky. — 2015. — № 4. — С. 146–149.

5. Myhajlychenko K. M. Vidnovlennja tranzytnogo potencialu jak chynnyk pid- vyshhennja konkurentospromozhnosti Ukrai'ny / K. Myhajlychenko // *Strategichni priorytety*. — 2015. — № 4. — S. 59–65.
6. Popova N. V. Transportno-logistychna systema: definicija ta skladovi / N. V. Popova // *Biznes Inform.* — 2016. — № 1. — S. 169–174.
7. Sokolova O. Je. Teoretyko-metodologichni osnovy formuvannja transportno-logistychnoi'systemy Ukrai'ny [Elektronnyj resurs] / O. Je. Sokolova. — Rezhym dostupu : <http://jrn1.nau.edu.ua/index.php/PPEI/article/view/182/173>.
8. Chernjavs'ka T. A. Strategichni naprjamy rozvytku transportno-komunikatyvnoi' systemy Ukrai'ny v konteksti zabezpechennja nacional'noi' bezpeky i samodostatnosti /T. Chernjavs'ka // *Ekon. visn. Nac. girn. un-tu*. — 2015. — № 3. — S. 68–76.
9. Zajceva I. Ju. Finansovo-pravovi aspekty procesu integracii' Ukrai'ny do Trans- Jevropejs'koi' transportnoi' merezhi TEM-T / I. Ju. Zajceva // *Visn. ekon. transp.i prom-sti*. — 2014. — № 46. — S. 223–227.
10. Sadlovs'ka I. P. Rozvytok nacional'noi' transportnoi' merezhi Ukrai'ny ta i'i' integracijado priorytetnyh transportnyh merezh JeS / I. Sadlovs'ka // *Zb. nauk pr. Derzh. ekon.- tehn. un-tu transp.* — 2015. — № 31. — S. 16–26.
11. Tkach O. V. Formuvannja jedynoi' logistychnoi' systemy: vazhlyva skladova jevro- integracijnyh procesiv / O. V. Tkach, I. A. Voloshhuk // *Nauk visn. Herson. derzh. un-tu*. — 2014. — № 9. — S. 208–212. — (Serija «Ekonomika»).
12. Spivrobitnyctvo Ukrai'na – JeS v sferi transportu // Oficijnyj sajт Predstavnytva Ukrai'ny pry Jevropejs'komu Sojuzi ta Jevropejs'komu Spivtovarystvi z atomnoi' energii' [Elektronnyj resurs]. — Rezhym dostupu : <http://ukraine-eu. mfa.gov.ua/ua/ ukraine-eu/sectoral-dialogue/transport>.
13. Mizhnarodna tehnicna dopomoga JeS u sferi transportu // Oficijnyj sajт Ministerstva infrastruktury Ukrai'ny [Elektronnyj resurs]. — Rezhym dostupu : <http://mtu.gov.ua/ content/mizhnarodna-tehnicna-dopomoga-es-u-sferi-transportu.html>.

S. Kozak, I. Khitrov. Security of transport activities and analysis of the efficiency of personal electric transport through inclusion into the unified transport system of Ukraine

Ukraine, cooperating with international projects financed by the World Bank, is actively pursuing a policy aimed at integration into the global economic space. This political course creates economic and political prerequisites that require deepening international ties and increasing trade volumes, which ultimately leads to an increase in the intensity of passenger and cargo flows, which contributes to the development of Ukraine in the transport sector. Ukraine's aspiration to integrate into the global economic space requires ensuring the effective functioning of the unified transport system of the state, clear legal certainty and clarity of legal regulation of the transport sector, especially in terms of ensuring road safety. Along with this, there are currently a number of legal problems, which are discussed in this study. Transport is an intermediate link between the creation of products by the manufacturer and their delivery to the consumer, establishing relations between the manufacturer and various sectors of the economy to establish demand for a particular product, moving cargo and carrying out passenger transportation. The role of the transport system in the context of the economic development of the state can be defined as key. Without the proper development of the transport system in Ukraine, the effective functioning of all types of transport, and the provision of quality transport services, stabilization and positive dynamics in the economy are impossible.

Keywords: transport safety, efficiency, electric transport, unified transport system of Ukraine

КОЗАК Світлана Володимирівна, кандидат економічних наук, доцент кафедри транспортних технологій і технічного сервісу Національний університет водного господарства та природокористування e-mail: svetakoza1971@ukr.net. <http://orcid.org/0009-0006-3204-1861>

ХІТРОВ Ігор Олександрович, кандидат технічних наук, доцент, доцент кафедри транспортних технологій і технічного сервісу, Національний університет водного господарства та природокористування, e-mail: i.o.khitrov@nuwm.edu.ua; <https://orcid.org/0000-0003-2310-1472>.

Svitlana KOZAK, Doctor of Economics, Associate Professor of the departament of transport technologies and technical servise National University of Water Management and Nature Management e-mail svetakoza1971@ukr.net. <http://orcid.org/0009-0006-3204-1861>

Ihor KHITROV, PhD, Associate Professor of the Transport Technology and Technical Service Department, National University of Water and Environmental Engineering, e-mail: i.o.khitrov@nuwm.edu.ua; <https://orcid.org/0000-0003-2310-1472>

DOI 10.36910/automash.v1i24.1727