DOI: [10.32702/2307-2156-2022.1.31](https://doi.org/10.32702/2307-2156-2022.1.31)

УДК 354.1

О. І. Платонов,
к. е. н., докторант кафедри публічного адміністрування,
Міжрегіональна академія управління персоналом
ORCID ID: 0000-0002-3059-5389

СТАН ІМПЛЕМЕНТАЦІЇ МУЛЬТИМОДАЛЬНОГО ТРАНСПОРТНОГО КОМПОНЕНТУ УГОДИ ПРО АСОЦІАЦІЮ

О Platonov
PhD in Economics, Doctoral candidate of the Department of Public Administration,
Interregional Academy of Personnel Management

STATUS OF IMPLEMENTATION OF THE MULTIMODAL TRANSPORT COMPONENT OF THE ASSOCIATION AGREEMENT

У статті акцентовано увагу на проблемних питаннях, зокрема, імплементації мультимодального транспортного компонента Угоди про асоціацію між Україною з однієї сторони, та Європейським Союзом, Європейським співтовариством з атомної енергії і їхніми державами-членами, з іншої сторони, яким потрібна об'єктивна оцінка і варіанти вирішення, прийнятні та вигідні для обох сторін. Наголошено, що зростання потреби в оцінюванні стану імплементації мультимодального транспортного компонента Угоди зумовлене зобов'язаннями, взятими Україною та строками їх виконання.

Констатовано, що наразі в Україні є сфери, імплементація компонентів Угоди у яких суттєво відстає від графіку виконання зобов'язань. Встановлено, що найменший прогрес спостерігають у секторі транспорту та транспортної інфраструктури. Проаналізовано зобов'язання України за Угодою у сфері імплементації Директив та Регламентів ЄС у секторі транспорту та транспортної інфраструктури. Розглянуто цілі, передбачені Угодою у секторі транспорту та транспортної інфраструктури. Наголошено на визначені заходів з імплементації транспортної компоненти Угоди та термінів їх реалізації відповідно до Національної транспортної стратегії України на період до 2030 року. Розглянуто стан імплементації мультимодальної транспортної компоненти Угоди за авіа- та автоперевезеннями, перевезеннями залізничним, водним та морським транспортом. Здійснено SWOT-аналіз стану імплементації мультимодальної транспортної компоненти Угоди. Наголошено на існуючих проблемах та побудовано «дерево проблем» імплементації мультимодальної транспортної компоненти Угоди. Обгрунтовано потребу у пошуку шляхів вирішення існуючих проблем з імплементації Директив та Регламентів ЄС у галузі мультимодальних перевезень. Запропоновано «дерево розв'язання проблем» з імплементації мультимодальної транспортної компоненти Угоди.

The article focuses on problematic issues, in particular, the implementation of the multimodal transport component of the Association Agreement between Ukraine on the one hand, and the European Union, the European Atomic Energy Community and their Member States, on the other

hand, which need an objective assessment and options. solutions that are acceptable and beneficial to both parties. It was stressed that the growing need to assess the state of implementation of the multimodal transport component of the Agreement is due to the commitments made by Ukraine and the deadlines for their implementation. It was stated that currently in Ukraine there are areas where the implementation of the components of the Agreement is significantly behind schedule. The least progress was found in the transport and transport infrastructure sector. Ukraine's commitments under the Agreement in the field of implementation of EU Directives and Regulations in the transport and transport infrastructure sector are analyzed. The objectives set out in the Agreement in the transport and transport infrastructure sector are considered. Emphasis is placed on certain measures for the implementation of the transport component of the Agreement and the timing of their implementation in accordance with the National Transport Strategy of Ukraine until 2030. Thanks to the proactive position of the government, Ukraine has reached an agreement with the EU to launch a regular dialogue aimed at coordinating policies in the areas covered by the European Green Course, based on the Association Agreement between Ukraine and the EU. The state of implementation of the multimodal transport component of the Agreement on air and road transport, transport by rail, water and sea transport is considered. A SWOT analysis of the state of implementation of the multimodal transport component of the Agreement was performed. The existing problems are highlighted and the "problem tree" of implementation of the multimodal transport component of the Agreement is built. The need to find ways to solve existing problems in the implementation of EU Directives and Regulations in the field of multimodal transport is substantiated. A "problem-solving tree" for the implementation of the multimodal transport component of the Agreement has been proposed.

Ключові слова: мультимодальні перевезення; мультимодальні компоненти Угоди; транспорт; транспортна інфраструктура.

Keywords: multimodal transport; multimodal components of the Agreement; transport; transport infrastructure.

Постановка проблеми. Забезпечення єдності принципів державного регулювання відносин, пов'язаних із здійсненням господарської діяльності та забезпечення стабільності нормативно-правової бази, за рахунок перенесення наголосу з творення нових норм права на відстеження наслідків дії чинних норм права неможливе без виваженої регуляторної політики. Саме завдяки регуляторній політиці держава встановлює загальні правила поведінки й діяльності суб'єктів суспільних відносин та вносить корективи в загальноприйняті норми й правила, пов'язані з процесом євроінтеграції України [1, с.312].

Процес євроінтеграції України є великим цивілізаційним процесом, розпочатим з укладенням Угоди про асоціацію між Україною з однієї сторони, та Європейським Союзом, Європейським співтовариством з атомної енергії і їхніми державами-членами, з іншої сторони, ратифіковану Законом України від 16.09.2014 р. №1678-VII (надалі – Угода) [2] - одним із найбільш вагомих міжнародних документів за всю історію України, який забезпечує створення європейського каркасу для розвитку української політики та економіки, фіксує зовнішні зобов'язання щодо необхідних реформ [3, с.5]. З її підписанням Україна та ЄС завдяки створенню архітектури виконання, визначених нею для сторін зобов'язань та їх моніторингу, адаптування значного обсягу європейського законодавства та вибудови інтенсивного і всеосяжного діалогу, отримали багато взаємної вигоди. Однак крім прогресу, на себе звертають увагу і декілька проблемних питань, зокрема, імплементації мультимодального транспортного компоненту Угоди, яким потрібна об'єктивна оцінка і варіанти їх вирішення, прийнятні та вигідні для обох сторін, що саме і потребує на подальші дослідження з даної тематики [4, с.5].

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Результати наукових досліджень з даної тематики свідчать, що сьогодні процес імплементації Угоди координується із залученням усіх гілок влади: президентської, законодавчої та виконавчої. Для цього у 2020 році створена Комісія з питань координації виконання Угоди про асоціацію під головуванням Прем'єр-міністра України. Комісія вже показала свою ефективність як важливий майданчик, що дає змогу на політичному рівні узгоджувати багато деталей. Зокрема, в рамках роботи Комісії сформовано карту пріоритетних євроінтеграційних законопроектів, яка є дорожньою картою роботи Уряду та Парламенту в євроінтеграційному напрямі [4, с.9].

Суттєвої уваги імплементації компонентів Угоди надають і науковці та практики, зокрема, такі як Антонова Л., Андрусевич Н., Гринчуцький В., Дацій О., Левченко Н., Стефанішина О. та ін. В їх працях дається оцінка досягнень та викликів імплементації певних секторальних компонентів Угоди, наголошується на

існуючих прогалинах в імplementації європейського законодавства та пропонується здійснення відповідних інституційних змін, як у структурі виконавчої влади, так і у принципах ведення бізнесу. Однак, не дивлячись на цінність їх пропозицій та рекомендацій, питання, зокрема, імplementації мультимодального транспортного компоненту Угоди, до тепер лишаються остаточно невирішеними, що саме і потребує на подальші дослідження з даної тематики, результати яких, як очікується, стануть поштовхом прискорення набуття Україною повноправного членства в ЄС.

Формулювання цілей (мети) статті. Метою статті є дослідження стану імplementації мультимодального транспортного компоненту Угоди про асоціацію між Україною та Європейським Союзом.

Виклад основного матеріалу дослідження з повним обґрунтуванням отриманих наукових результатів. Імplementація Угоди передбачає виконання українською стороною майже 8 тис. заходів у рамках понад 2 тис. завдань. Усі вони визначені в інформаційно-аналітичній системі «Пульс Угоди», яку Уряд використовує для моніторингу прогресу виконання країною зобов'язань за Угодою загалом та у 24 сферах (секторах) співробітництва, зокрема. Загальний прогрес виконання Угоди про асоціацію, згідно з даними «Пульсу Угоди», становить 54%. Таким чином, загалом у 2020 році Україна **просунулася** в реалізації своїх зобов'язань на 10% [4, с.10].

Найбільшого прогресу за весь час виконання Угоди про асоціацію досягнуто у таких сферах, як:

політичний діалог, національна безпека та оборона - 89%;

юстиція, свобода, безпека, права людини - 85%;

державні закупівлі - 83%;

підприємництво - 81% .

Натомість є сфери, в яких Україна суттєво відстає від графіку виконання своїх зобов'язань. Зокрема, найменший прогрес спостерігають у таких секторах, як:

транспорт, транспортна інфраструктура - 35%;

фінансове співробітництво та боротьба із шахрайством - 24% та ін. [4, с.10].

Для розуміння ситуації, встановлення прогалин в реалізації зобов'язань щодо імplementації транспортного та безпосередньо мультимодального компонентів, здійснено SWOT-аналіз стану імplementації мультимодального транспортного компоненту Угоди, першочергово зупинившись на вивченні зобов'язань України, визначених Угодою за даним секторальним компонентом (рис. 1).

Розділ IV

передбачає лібералізацію транспортних послуг, включаючи міжнародний морський транспорт (морські перевезення між портами України) та держав-членів ЄС (чи третіх країн), а також створення передумов для взаємного доступу на ринок для автомобільного, залізничного, внутрішнього водного транспорту та авіаційного транспорту.

Розділ V

передбачає співробітництво у розвитку сталої національної транспортної політики; розвиток галузевих стратегій щодо автомобільного, залізничного, річкового, морського та авіаційного транспорту, а також інтермодальність; розвиток мультимодальної транспортної мережі, пов'язаної з Транс'європейською транспортною мережею TEN-T; приєднання до міжнародних транспортних організацій та угод; науково-технічне співробітництво та обмін інформацією; сприяння використанню інтелектуальних транспортних систем та інформаційних технологій.

Додаток XXXII

визначає перелік директив та регламентів ЄС, до яких Україна зобов'язується поступово наблизити своє законодавство відповідно до встановлених термінів у таких тематичних сферах: (а) автомобільний транспорт (9 директив, 3 регламенти); (б) залізничний транспорт (7 директив, 4 регламенти); (в) авіаційний транспорт (укладення Угоди про спільний авіаційний простір, яка передбачає впровадження 64 актів законодавства ЄС); (г) морський транспорт (14 директив, 6 регламентів); (г) внутрішній водний транспорт (6 директив).

Рис. 1. Зобов'язання України щодо імplementації транспортної компоненти Угоди про асоціацію між Україною та ЄС [2]

Тож, основними цілями імplementації транспортного компоненту Угоди визнано (рис.2).

Заходи з досягнення поставлених цілей та виконання, взятих Україною зобов'язань щодо імplementації транспортного та безпосередньо мультимодального компонентів Угоди, визначено Національною транспортною стратегією України на період до 2030 року, схваленою Розпорядженням КМУ №430-р від 30.05.2018 р. [5]

та Планом заходів на 2019-2021 роки з реалізації Національної транспортної стратегії України, розробленого урядом України у взаємодії з Європарламентом [5].

Рис. 2. Цілі впровадження імплементації транспортної компоненти Угоди про асоціацію [2]

Зокрема, щодо імплементації автотранспортного компоненту Угоди зазначимо, що у відповідності до Директив ЄС з січня 2018 р. в Україні працює Дорожній фонд, завдяки якому дорожня галузь має захищене фінансування. З березня 2018 р. в країні запроваджено Державну цільову економічну програму розвитку автомобільних доріг загального користування державного значення на 2018-2022 рр. [6], спрямовану на забезпечення ефективного функціонування та розвитку наявної мережі автомобільних доріг. За 2018-2020 рр. відновлено понад 10 тис. км доріг (тобто 20% доріг, що перебувають в управлінні Укравтодору). Започатковано реформу децентралізації автомобільних доріг місцевого значення – близько 117 тис. км передані до сфери управління обласних державних адміністрацій, які отримали додаткові кошти на ремонт, відновлення та будівництво доріг [7, с.16]. До того ж протягом 2017-2020 років у ВРУ було зареєстровано декілька варіантів законопроектів у сфері лібералізації міжнародних вантажних автомобільних перевезень між Україною та ЄС, проте, на жаль, жодного з них (окрім ЗУ «Про мультимодальні перевезення» [8]) урядом не ухвалено. Відтак варто визнати відсутність до тепер в Україні рамкового законодавства, яке б забезпечувало подальшу імплементацію Директив та Регламентів ЄС у цій сфері господарської діяльності [4, с. 102].

У сфері залізничних перевезень в останні роки у відповідності до Директив ЄС було здійснено певні кроки щодо запровадження приватної локомотивної тяги на залізниці та започаткування пілотних проєктів із приватною локомотивною тягою. А саме ухвалено Постанову КМУ «Про реалізацію експериментального проєкту щодо допуску приватних локомотивів до роботи окремими маршрутами на залізничних коліях загального користування» від 04.12.2019 р. за № 1043 [9] та прийнято Наказ Мінінфраструктури «Про затвердження Тимчасового положення про порядок допуску приватних локомотивів до роботи окремими маршрутами на залізничних коліях загального користування» від 04.03.2020 р. за № 191 [10].

Водночас ухвалено Розпорядження КМУ «Про затвердження плану заходів з реформування залізничного транспорту» від 27.12.2019 р. за № 1411 [11] та схвалено цільову організаційну структуру АТ «Укрзалізниця», яка передбачає відокремлення оператора інфраструктури від перевізників. Утворено філії АТ «Укрзалізниця» «Пасажирська компанія», «Вантажна компанія «УЗ Карго» та «УЗ Інфра» як оператор інфраструктури [4, с. 103].

В свою чергу у сфері імплементації положень директив та регламентів ЄС з внутрішнього водного транспорту урядом України ухвалено Закон України «Про внутрішній водний транспорт» від 03.12.2020 р. за № 1054 [12], з введенням в дію якого розблоковано процес подальшого виконання імплементаційних заходів та затверджено Стратегічні плани розвитку річкового транспорту.

В той же час у сфері імплементації положень директив та регламентів ЄС з міжнародного морського транспорту схвалено Стратегію імплементації положень директив та регламентів ЄС у сфері міжнародного морського та внутрішнього водного транспорту («дорожня карта»), затверджену Розпорядженням КМУ від 11.10.2017 р. за № 747 [13] та розроблено план заходів з імплементації актів права ЄС у цій сфері.

У 2017 р. згідно Постанови КМУ «Про утворення Державної служби морського та річкового транспорту України» від 06.09.2017 р. за № 1095 [14] утворено Державну службу морського та річкового транспорту України, основними завданнями якої стали реалізація державної політики у сферах морського та

річкового транспорту, торговельного мореплавства, судноплавства на внутрішніх водних шляхах, забезпечення навігаційно-гідрографічного мореплавства, а також забезпечення та здійснення державного нагляду (контролю) за безпекою на морському та річковому транспорті [7, с.17].

У сфері інформування та моніторингу розроблено проект постанови КМУ «Про внесення змін до деяких постанов КМУ» для впровадження інформаційної системи «Морське єдине вікно». Внесені зміни у ст.14 ЗУ «Про морські порти України» від 17.05.2012 р. за №4709-VI. [15]. Наказом Мінінфраструктури України від 18.08.2017 р. внесено відповідні зміни до Наказу №221 від 25.04.2012 р. та викладено у новій редакції положення про функціонування єдиної системи моніторингу надводної обстановки з використанням автоматизованої ідентифікаційної системи на Чорному та Азовському морях у зоні відповідальності України [7, с.18].

Заходи і часові рамки наближення законодавства України до законодавства ЄС у авіаційній сфері, визначено Планом заходів з виконання Угоди про асоціацію, затвердженому Постановою КМУ від 25 жовтня 2017 р. за №1106. Найближчим часом очікується підписання Угоди між Україною та ЄС про Спільний авіаційний простір [4, с. 106].

Тож, матриця SWOT-аналізу стану імплементації мультимодального транспортного компоненту Угоди набуває наступного вигляду (табл.1).

Таблиця 1.

SWOT-аналіз стану імплементації мультимодального транспортного компоненту Угоди про асоціацію

Сильні сторони	Слабкі сторони
1. Вдале географічне положення	1.Хронічне недофінансування галузі та систематична потреба у додаткових інвести-ціях
2. Введення в дію ЗУ «Про мультимодальні перевезення»	2.Складність та висока вартість реалізації проектів
3. Наявність гнучкого механізму ДПП	3. Продовження перехресного субсидування та відсутність гарантій фінансування проектів
4. Добре розвинена мережа морських портів з достатніми потужностями	4. Високі ставки портових зборів та негнуч-кість тарифної політики
5. Розвинута залізнична мережа (22 тис. км, 45% з яких електрифіковані) з високою пропускну здатністю	5. Відносно висока собівартість послуг авіаперевезень
6. Розгалужена мережа автомобільних доріг	6. Слабо розвинена трансферна та комер-ційна інфраструктура аеропортів
7. Значний транзитний потенціал аеропортів	7. Незавершеність імплементації директив і технічних регламентів ЄС
8. Висококваліфікований персонал	8. Перевищення максимального навантажен-ня при вантажних перевезеннях
Можливості	Загрози
1. Державна підтримка	1.Дискримінація окремих перевізників або вантажовласників
2. Будівництво «сухих портів»	3. Невідповідність розвитку мережі прикор-донних пунктів та логістичних центрів умовам зростання обсягів торгівлі
3. Впровадження нової методики розрахунку портових зборів	4. Незавершена реформа Укрзалізниці й роз-ділення інфраструктури та транспортних послуг
4. Лібералізація ринку залізничних пере-везень	5. Державне регулювання цін перевезень авто-, залізничним та водним транспортом
5. Укладання угоди про «Відкрите небо»	6. Обмеження на вхід суден під іноземним прапором до внутрішніх водних шляхів
6.Будівництво швидкісних доріг та автобанів	7. Незадовільний стан переважної більшості дорожнього фонду
7. Справедливий розподіл ризиків між учас-никами перевезень	
8. Розвиток транспортних технологій та підходів до управління інфраструктурою	
8. Будівництво «сухих портів» та збільшення транзитного потенціалу	

Виходячи зі слабких сторін та загроз імплементації мультимодального транспортного компоненту Угоди, поданих в табл.1, «дерево проблем» імплементації даного компоненту Угоди у вітчизняній практиці набуває наступного вигляду (рис.3).

Рис. 3. «Дерево проблем» імплементції мультимодального транспортного компоненту Угоди про асоціацію
[авторське бачення]

Чітко усвідомлюючи існуючі проблеми з імплементції мультимодального транспортного компоненту Угоди, маємо підстави для визначення шляхів їх вирішення як у найближчій, так і у середньостроковій перспективі (рис.4).

Однак, поданий на рис.4 перелік шляхів вирішення проблем імплементції мультимодального транспортного компоненту Угоди не є вичерпаним, оскільки у 2019 році Європейський Союз розпочав новий етап стратегування, оголосивши про запуск ініціативи «Європейський зелений курс» (European Green Deal).

Рис. 4. «Дерево розв’язання проблем» імплементації мультимодального транспортного компоненту Угоди про асоціацію
[авторське бачення]

Завдяки проактивній позиції уряду, Україна досягла домовленості зі стороною ЄС щодо започаткування регулярного діалогу, спрямованого на координацію політики у сферах, охоплених Європейським зеленим курсом, на основі Угоди про асоціацію між Україною та ЄС [4, с.6]. Тож, поданий на рис.4 перелік шляхів вирішення проблем імплементації мультимодального транспортного компоненту Угоди з внесенням доповнень до додатків Угоди «Навколишнє середовище», має бути доповнено заходами з розробки політики адаптації транспортного сектору економіки України до змін клімату та політики декарбонізації, спрямованої на скорочення вуглецевого сліду мультимодальних перевезень.

Висновки. Таким чином, за результатами проведеного дослідження здійснено оцінювання стану імплементації мультимодального транспортного компоненту Угоди про асоціацію між Україною та Європейським Союзом, встановлено прогалини у виконанні зобов’язань, взятих Україною за Угодою, що дозволило побудувати «дерево проблем» стану імплементації мультимодального транспортного компоненту Угоди та визначитись з «деревом розв’язання означених проблем».

Література.

1. Гринчук В.І. Трансформаційні процеси економічної системи в умовах сучасних викликів: монографія. Тернопіль: Крок, 2014. – 544 с.
2. Угода про асоціацію між Україною з однієї сторони, та Європейським Союзом, Європейським співтовариством з атомної енергії і їхніми державами-членами, з іншої сторони, ратифікована Законом України від 16.09.2014 р. №1678-VII. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/984_011#Text
3. Софій О., Баранецький Т., Зубрицька Д., Крат М. Дослідження «Інвентаризація державної допомоги на прикладі Львівської області». Львів. ГО «Європейський діалог» 2019. - 102 с.

4. Звіт про виконання Угоди про асоціацію між Україною та Європейським Союзом 2015-2020. EUUA. 2021. URL: <https://www.kmu.gov.ua/storage/app/sites/1/zviti-pro-vikonannya/aa-implementation-report-2015-2020-ukr-final.pdf>
5. Про схвалення Національної транспортної стратегії України на період до 2030 року. Розпорядження КМУ від 30.05.2018 р. №430-р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/430-2018-%D1%80#Text>
6. Про затвердження Державної цільової економічної програми розвитку автомобільних доріг загального користування державного значення на 2018-2022 рр. Постанова КМУ від 21.03.2018 р. №382. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/382-2018-%D0%BF#Text>
7. Андрусевич Н. Транспортна складова угоди про асоціацію: стан виконання і перспективи. Ресурсно-аналітичний центр «Суспільство і довкілля». 2020. URL : https://www.civic-synergy.org.ua/wp-content/uploads/2020/03/Web_Dopovid_Transportna_2020.pdf
8. Про мультимодальні перевезення. Закон України від 17.11.2021 р. №1887-IX. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1887-20#Text>
9. Про реалізацію експериментального проєкту щодо допуску приватних локомотивів до роботи окремими маршрутами на залізничних коліях загального користування. Постанова КМУ від 04.12.2019 р. за № 104. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1043-2019-%D0%BF#Text>
10. Про затвердження Тимчасового положення про порядок допуску приватних локомотивів до роботи окремими маршрутами на залізничних коліях загального користування. Наказ Мінінфраструктури України від 04.03.2020 р. за № 191. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0278-20#Text>
11. Про затвердження плану заходів з реформування залізничного транспорту. Розпорядження КМУ від 27.12.2019 р. за № 1411. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1411-2019-%D1%80#Text>
12. Про внутрішній водний транспорт. Закон України від 03.12.2020 р. за № 1054. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1054-20#Text>
13. Про схвалення Стратегії імплементації положень директив та регламентів ЄС у сфері міжнародного морського та внутрішнього водного транспорту («дорожня карта»). Розпорядження КМУ від 11.10.2017 р. за № 747. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/747-2017-%D1%80#Text>
14. Про утворення Державної служби морського та річкового транспорту України. Постанова КМУ від 06.09.2017 р. за № 1095. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1095-2017-%D0%BF#Text>
15. Про морські порти. Закон України від 17.05.2012 р. №4709-VI. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/4709-17#Text>

References.

1. Hrynychtsky V.I. 9204). Transformatsijni protsesy ekonomichnoi systemy v umovakh suchasnykh vyklykiv. [Transformational processes of the economic system in the conditions of modern challenges: monograph], Krok, Ternopil, Ukraine.
2. The Verkhovna Rada of Ukraine (2014), The Law of Ukraine “Association Agreement between Ukraine on the one hand, and the European Union, the European Atomic Energy Community and their Member States, on the other hand”, available at: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/984_011#Text (Accessed 22 December 2021).
3. Sofiy O., Baranetsky T., Zubrytska D., Krat M. Research. (2019). Doslidzhennia «Inventoryzatsiia derzhavnoi dopomohy na prykladi L'viv's'koi oblasti». [Inventory of state aid on the example of Lviv region]. NGO "European Dialogue". Lviv. Ukraine.
4. Report on the implementation of the Association Agreement between Ukraine and the European Union 2015-2020. EUUA. 2021, available at: <https://www.kmu.gov.ua/storage/app/sites/1/zviti-pro-vikonannya/aa-implementation-report-2015-2020-ukr-final.pdf> (Accessed 12 December 2021).
5. The Cabinet of Ministers Ukraine. (2018). Order of the “On approval of the National Transport Strategy of Ukraine for the period up to 2030”, available at: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/430-2018-%D1%80#Text> (Accessed 10 December 2021).
6. The Cabinet of Ministers Ukraine. (2018). Resolution of the “On approval of the State target economic program for the development of public roads of state importance for 2018-2022”, available at: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/382-2018-%D0%BF#Text> (Accessed 07 December 2021).
7. Andrushevich N. (2020). Transportna skladova uhody pro asotsiatsiiu: stan vykonannia i perspektyvy. [Transport component of the association agreement: status and prospects. Resource and Analytical], available at: https://www.civic-synergy.org.ua/wp-content/uploads/2020/03/Web_Dopovid_Transportna_2020.pdf (Accessed 17 December 2021).
8. . The Verkhovna Rada of Ukraine (2021), The Law of Ukraine “On multimodal transportation”, available at: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1887-20#Text> (Accessed 04 December 2021).
9. The Cabinet of Ministers Ukraine. (2019). Resolution of the “On the implementation of a pilot project on the admission of private locomotives to work on separate routes on public railways”, available at: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1043-2019-%D0%BF#Text> (Accessed 09 December 2021).
10. The Ministry of Infrastructure of Ukraine. (2020). Order of the “On approval of the Provisional Regulations on the Procedure for Admission of Private Locomotives to Work on Certain Routes on Public Railways”, available at: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0278-20#Text> (Accessed 14 December 2021).

11. The Cabinet of Ministers Ukraine. (2019). Order of the “On approval of the action plan for railway transport reform”, available at: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1411-2019-%D1%80#Text> (Accessed 17 December 2021).
12. The Verkhovna Rada of Ukraine (2020), The Law of Ukraine “On inland water transport”. available at: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1054-20#Text> (Accessed 21 December 2021).
13. The Cabinet of Ministers Ukraine. (2019). Order of the “On approval of the Strategy for the implementation of the provisions of EU directives and regulations in the field of international maritime and inland waterway transport ("road map")”, available at: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/747-2017-%D1%80#Text> (Accessed 23 December 2021).
14. The Cabinet of Ministers Ukraine. (2019). Resolution of the “On the establishment of the State Maritime and River Transport Service of Ukraine”, available at: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1095-2017-%D0%BF#Text> (Accessed 19 December 2021).
15. The Verkhovna Rada of Ukraine (2014), The Law of Ukraine “About seaports”, available at: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/4709-17#Text> (Accessed 16 December 2021).

Стаття надійшла до редакції 10.01.2022 р.