

## РОЗВИТОК ДОРОЖНЬОГО ГОСПОДАРСТВА УКРАЇНИ У ПОСТКРИЗОВОМУ ПЕРІОДІ

### ROAD INDUSTRY DEVELOPMENT IN UKRAINE IN THE POST-CRISIS PERIOD

*У статті проаналізовано сучасний стан та зміни, що відбуваються у дорожньому господарстві України в аспекті посткризового відновлення національної економіки. В ході дослідження встановлено фактори, що обумовили формування тенденцій розвитку дорожньої галузі, а також основні соціально-економічні наслідки її поточного стану, що перешкоджають виходу України на траєкторію сталого розвитку. Обґрунтовано нагальну потребу залучення ресурсів і компетенцій приватного сектору для забезпечення розвитку дорожньої галузі України у посткризовому періоді.*

**Ключові слова:** виклик, дорожнє господарство, криза, модернізація, розвиток, фінансування.

*В статье проанализированы современное состояние и изменения, происходящие в дорожном хозяйстве Украины в аспекте посткризового восстановления национальной экономики. В ходе исследования установлены факторы, обусловившие формирование тенденций развития дорожной отрасли, а также основные социально-экономические последствия ее*

*текущего состояния, препятствующие выходу Украины на траекторию устойчивого развития. Обоснована насущная необходимость привлечения ресурсов и компетенций частного сектора для обеспечения развития дорожной отрасли Украины в посткризовом периоде.*

**Ключевые слова:** вызов, дорожное хозяйство, кризис, модернизация, развитие, финансирование.

*The article analyses the modern state and changes taking place in the road industry of Ukraine in the aspect of post-crisis recovery of the national economy. During the research, there are determined factors that caused the formation of development trends of road industry and the main socio-economic consequences of its current state, which hinder the exit of Ukraine into the trajectory of sustainable development. An urgent need to attract resources and competencies of the private sector for ensuring the development of the road industry of Ukraine in post-crisis period is substantiated.*

**Key words:** challenge, road industry, crisis, modernization, development, financing.

УДК 338.242.2:656.5

**Солодовник О.О.**

к. е. н., професор кафедри

фінансів та кредиту

Харківський національний університет

будівництва та архітектури

**Постановка проблеми.** Розвиток української економіки протягом останнього десятиліття відбувається в складних, неординарних умовах посилення внутрішніх і зовнішніх викликів, породжених глобальною фінансово-економічною кризою 2008–2009 рр. та політико-економічною кризою 2014–2015 рр. Тому розробка науково обґрунтованого варіанта дій щодо посткризового відновлення та забезпечення економіки тривалий час залишається провідною темою наукових дискусій.

Важливим чинником, що визначає соціально-економічний розвиток та економічну безпеку країни, є транспорт, зокрема його інфраструктура, стабільне та ефективне функціонування якого є необхідною умовою успішної взаємодії секторів економіки, підвищення добробуту населення, забезпечення обороноздатності та захисту економічних інтересів держави. Сьогодні галузь транспорту загалом задовольняє потреби української економіки та населення у перевезеннях, проте дорожнє господарство є недостатньо розвиненим, що стає одним із головних бар'єрів на шляху відновлення економічної активності та виведення економіки України на траєкторію сталого зростання. Тому дослідження сучасного стану і тенденцій розвитку дорожнього господарства України, а також факторів, що найбільшою мірою вплинули на їх формування, є важливим етапом наукового обґрунтування ефективної моделі посткризового відновлення вітчизняної економіки, що обумовлює актуальність нашого дослідження.

#### **Аналіз останніх досліджень і публікацій.**

Проблеми функціонування і розвитку дорожнього господарства України стали предметом досліджень багатьох вчених-економістів, зокрема таких, як І.В. Богдан, О.В. Бойко, С.І. Гречан, М.І. Діба, І.В. Іголкін, Ю.В. Коноваленко, О.І. Нікіфорук, К.В. Павлюк, І.А. Попова, В.В. Юхименко. Пропозиції та рекомендації щодо підвищення ефективності роботи цієї галузі економіки розробляються експертами Європейського Союзу в рамках Програми підтримки імплементації Угоди про асоціацію та Національної транспортної стратегії [1], Національного інституту стратегічних досліджень [2; 3; 4; 5] тощо. Проте недостатньо розробленими залишаються новітні тенденції та виклики посткризового розвитку дорожньої галузі України. Саме розгляду цих питань і присвячено нашу статтю.

**Постановка завдання. Мета статті** полягає в аналізі змін, що відбуваються в дорожньому господарстві України в аспекті посткризового відновлення національної економіки.

**Виклад основного матеріалу дослідження.** Сьогодні мережа автомобільних доріг України має протяжність 163,0 тис. км, зокрема протяжність доріг із твердим покриттям становить 159,5 тис. км [6, с. 171]. Протягом 2010–2016 рр. протяжність доріг зменшилась на 3,8% переважно через події на сході України та занадто низькі обсяги введення в експлуатацію нових доріг. Наявна мережа автомобільних доріг є недостат-

ньо розвинутою порівняно з мережами країн ЄС (показники рівня забезпеченості і щільності доріг в Україні є нижчими у 3 і 4,6 рази відповідно, ніж у Європі [7]), а також характеризується низькими транспортно-експлуатаційними показниками. Так, дороги першої категорії, які здатні витримувати автомобілі максимальною вагою 40 тонн, становлять лише 2% загальної протяжності автомобільних доріг загального користування, дороги другої і третьої категорій, які витримують максимальну вагу авто 36 тонн, становлять 24%. Найбільша частка в мережі автомобільних доріг (74%) належить дорогам четвертої і п'ятої категорій, які витримують автомобілі вагою не більше 24 тонн. Середня швидкість руху на автодорогах України сьогодні складає 30 км/год., що у 2–3 рази нижче, ніж у західноєвропейських країнах, а рівень смертності у 2–3 рази вищий за середній показник ЄС, щороку жертвами ДТП стають майже 4 500 осіб, а понад 32 000 осіб зазнають каліцтв [1; 2; 7].

Одними із сучасних трендів розвитку світової економіки є помітне збільшення та географічна диверсифікація транспортних перевезень товарів і пасажирів. Натомість в Україні автомобільний транспорт демонструє від'ємну динаміку пасажирських перевезень з року в рік і нестійку динаміку вантажних перевезень [2]. Так, обсяг перевезень пасажирів автомобільним транспортом загального користування протягом 2010–2016 рр. зменшився у 1,84 рази, а період відносної стабільності перевезень вантажів, що тривав з 2011 р., у 2014 р. змінився спадною тенденцією. На показники роботи автомобільного транспорту негативно вплинули глобальна фінансово-економічна криза 2008–2009 рр., політико-економічна криза в Україні 2014–2015 рр. та складна обстановка на сході країни. У 2016 р. обсяги перевезень вантажів порівняно з 2015 р. зросли на 6,2%, але нині докризового рівня цього показника поки що не досягнуто. Водночас темп зростання вантажообігу на автомобільному транспорті був вищим (8,8%), що свідчить про збільшення навантаження на дороги, лише 26% яких здатні витримувати великовагові фури. Перевищення автоперевізниками вагових норм створює небезпеку передчасного руйнування українських доріг, тому сьогодні важливо забезпечити захист останніх від порушників вагових норм.

В умовах посткризового відновлення національної економіки Україні надзвичайно важливо використовувати можливості, які створюються розвитком світової економіки. З огляду на це особливого значення набуває залучення транзитних вантажопотоків, які, як було зазначено вище, останнім часом мають тенденцію до зростання. Слід зазначити, що розмови про вигідне географічне положення та величезний транзитний потенціал України точаться від початку набуття нею незалежності, натомість, згідно з оцінками

фахівців Національного інституту стратегічних досліджень [3], наявний транзитний потенціал України (без трубопроводів) використовується менше ніж на 40%. До того ж внаслідок геополітичних і гео економічних змін, що відбуваються останніми роками, спостерігається істотне «стискання» українського транзитного і логістичного потенціалів. Одним із головних внутрішніх чинників втрати транзиту є недостатність темпів та обсягів розбудови транспортної інфраструктури, техніко-технологічне відставання якої суттєво здорожує процес доставки товару та призводить до переорієнтації транспортних потоків в обхід території України [3].

У 90-х рр. роботи з ремонту/будівництва автодоріг здійснювалися в Україні в обсязі 29 тис. км на рік, включаючи капітальний ремонт (9 тис. км) та поточні ремонтні роботи (18 тис. км) [8]. Напередодні проведення в Україні фінальної частини чемпіонату Європи з футболу «Євро – 2012» обсяг дорожніх робіт ледь перевищив 2 тис. км [2]. Сьогодні обсяг робіт коливається від 300 до 600 км на рік. При цьому виконуються переважно тільки базові дорожні роботи [8]. Фактичним монополістом на ринку робіт з експлуатаційного утримання автомобільних доріг загального користування є ПАТ «ДАК «Автомобільні дороги України»» [2]. Акціонерна компанія, 100% акцій якої належить державі в особі Державної служби автомобільних доріг України (Укравтодор), має 32 дочірні підприємства, що діють в АР Крим, у всіх областях України та в м. Севастополі, а також які мають більше 630 філій (райавтодори, ДЕУ, ДЕД), здійснює ремонтно-будівельні роботи на дорогах загального користування державного і місцевого значення, але її виробничі потужності не відповідають сучасним потребам галузі. Згідно з аудиторським висновком щодо фінансової звітності ПАТ «ДАК «Автомобільні дороги України»» за 2016 р. від 25 квітня 2017 р. [9] з огляду на незадовільний фінансовий стан, наявність великої кількості судових позовів кредиторів до підприємств групи щодо стягнення заборгованостей, а також ідентифіковані податкові ризики аудиторі вказують на існування невизначеності, яка може викликати значні сумніви щодо здатності Товариства та його окремих дочірніх підприємств безперервно продовжувати діяльність з дорожньо-експлуатаційного утримання доріг у майбутньому. Тому для вітчизняної дорожньої галузі необхідно якнайшвидше вирішити питання комерціалізації діяльності обласних та райавтодорів і допустити приватні компанії до участі в конкурсах (тендерах) на виконання обсягу робіт [2].

На ремонт та розбудову дорожньої мережі, відповідно до світової практики, країни витрачають до 4% ВВП на рік, тоді як в Україні цей показник протягом 2011–2016 рр. не перевищував 1,2%. Його різке зменшення у 2016 р. до 0,7% свідчить про застосування урядом політики стримування

видатків на дорожнє господарство як способу реалізації політики фіскальної консолідації. Так, Законом України «Про Державний бюджет України на 2016 рік» було затверджено видатки на фінансування потреб дорожнього господарства в обсязі 28 637,3 млн. грн., або 1,2% від ВВП, а фактично виконано фінансування в обсязі 25 040,9 млн. грн., або 0,7% від ВВП. Слід зазначити, що невиконання планових показників бюджетного фінансування дорожньої галузі України є усталеною практикою, адже протягом 2011–2016 рр. рівень виконання плану коливався в діапазоні від 71,8% у 2013 р. до 90,7% у 2015 р. Як наслідок, з року в рік фінансові потреби галузі не задовольняються у повному обсязі. Це свідчить про існування серйозних проблем в управлінні дорожнім господарством України, а саме невідповідності цільових орієнтирів фінансової тактики і стратегії розвитку галузі.

Недостатнє і несвоєчасне фінансування заходів бюджетних програм є головною причиною невиконання планових показників дорожніх робіт. Так, за бюджетною програмою 3111020 «Розвиток мережі і утримання мережі автомобільних доріг загального користування» у 2013 р. із запланованих 4 122,56 км автошляхів вдалося відкрити рух лише на 626 км, з них об'єкти будівництва та реконструкції становлять 5 км (з яких введено в експлуатацію 1,1 км автодоріг), об'єкти капітального ремонту – 45,2 км, поточного середнього ремонту – 575,8 км; у 2016 р. було заплановано виконати роботи з будівництва, реконструкції, капітального та поточного середнього ремонту на 1 108 км автомобільних доріг державного значення та 215 автомобільних доріг місцевого значення, фактично виконано роботи на 556,3 км автомобільних доріг державного значення та 156 км автомобільних доріг місцевого значення [10]. Очевидно, що за орієнтацією лише на бюджетне фінансування неможливо реалізувати мету приведення транспортних мереж країни до європейських стандартів ні за обсягами потреб, ні за якістю інфраструктурних об'єктів через неефективну управлінську діяльність державних служб щодо цілеспрямованого використання державних коштів [11]. Отже, сьогодні для дорожньої галузі вкрай важливо забезпечити стабільне фінансування дорожніх робіт як за рахунок бюджетних коштів, так і за рахунок додаткових джерел, серед яких особливе місце посідають кошти ЄС, іноземних банків та провідних фінансових інституцій.

Нині ЄС надає допомогу Україні для впровадження структурних трансформацій у сфері транспорту та дорожнього господарства шляхом секторальної бюджетної підтримки [4] і надання технічної допомоги, що передбачають переказ на безоплатній та безповоротній основі коштів до бюджету України. В рамках такого співробітництва між Урядом України та ЄС 27 грудня 2010 р. було укладено Угоду про фінансування, що ство-

рила передумови для надання Україні фінансової допомоги в рамках реалізації програми «Підтримка впровадження транспортної стратегії України», термін впровадження якої такий: з 21 жовтня 2010 р. до 21 жовтня 2016 р. Програмою було задекларовано загальне фінансування 65 млн. євро проектів щодо впровадження інституційних реформ у транспортному секторі України, сприяння розвитку транспортної інфраструктури в країні, приведення законодавства України у відповідність до міжнародних стандартів. Натомість в рамках цієї програми було фактично витрачено 27 млн. євро, або 41,5%. Основні проблеми, що стали на заваді отримання фінансування за цією програмою у повному обсязі, такі: відсутність політичної волі щодо дотримання стандартів управління ЄС, часта ротація середнього та вищого керівництва під час зміни урядів, низький рівень заробітної плати (який створював потенційний стимул до корупції) [12].

Підтримку у модернізації транспортної галузі в Україні надають також Міжнародний банк реконструкції та розвитку, Європейський інвестиційний банк, Європейський банк реконструкції та розвитку, Уряд Японії через Японський банк міжнародного співробітництва за урядовою програмою Офіційної Допомоги розвитку, Світовий банк тощо [4]. Проте реалізація інвестиційних проектів у дорожньому господарстві за кредитні кошти міжнародних фінансових організацій та кредитів іноземних банків веде до зростання заборгованості Укравтодору, що негативно позначається не тільки на його фінансовій стійкості (нині наявний бюджет Укравтодору використовується до 80% на виплату кредитів міжнародних фінансових організацій [8]), але й на фінансовій безпеці сектору державних фінансів України загалом, оскільки такі кредити залучаються під державні гарантії.

Недостатній обсяг інвестицій, необхідних для модернізації та забезпечення інноваційного розвитку матеріально-технічної бази, є серйозною проблемою дорожнього господарства України. Завдання пошуку можливостей залучення інвестицій в розвиток автомобільних доріг загального користування протягом останніх років ставилось у низці концептуальних урядових документів стратегічного характеру, серед яких слід назвати Транспортну стратегію України на період до 2020 р., Стратегію реформування та розвитку дорожньої галузі України, Стратегічний план розвитку автомобільного транспорту та дорожнього господарства на період до 2020 р. Основним документом у сфері дорожнього господарства України, що може характеризувати потреби в інвестиціях у галузь, сьогодні є Державна цільова економічна програма розвитку автомобільних доріг загального користування на 2013–2018 рр. [8]. Програмою передбачене щорічне зростання обсягів інвестицій у

розвиток автомобільних доріг загального користування протягом 2013–2017 рр. (в середньому на 8,4%) з подальшим їх зменшенням на 1,9% у 2018 р. порівняно з 2017 р., а також істотні зміни у структурі джерел фінансування, такі як збільшення питомої ваги бюджетного фінансування на 25,5 п. п. до 72,2% та залучення з 2015 р. коштів інвесторів, частка яких у 2018 р. має становити 15,3%, за відповідного зменшення кредитних коштів на 32,1 п. п. до 2,3% і коштів міжнародних фінансових організацій на 15,3 п. п. до 2,3%. Проте аналіз звітів про результати виконання цієї Програми дає можливість зробити висновок, що очікуваних результатів дотепер не отримано.

Слід зазначити, що в Україні проблематика модернізації дорожнього господарства тривалий час є і залишається злободенною через посилення викликів, що продукуються тенденціями розвитку світової економіки, таких як, зокрема, зростання вимог до якості перевезень, що вимагає підвищення якості доріг, швидкості і безпечності руху; створення інтегрованої транспортної системи світу, що відбувається шляхом створення і розвитку міжнародних транспортних коридорів і мереж; розвиток інтелектуальних транспортних систем (ITS); підвищення вимог до впливу транспорту та його інфраструктури на навколишнє середовище. Подолання зазначених викликів вимагає використання нових матеріалів і технологій будівництва та ремонту доріг; впровадження ITS від простих систем автомобільної навігації, регулювання світлофорів, систем регулювання вантажоперевезень, різних систем спеціальних знаків (включаючи інформаційні табло), систем розпізнавання автомобільних номерів і систем реєстрації швидкості транспортних засобів до систем відеоспостереження, систем, що інтегрують інформаційні потоки і потоки зворотного зв'язку з великої кількості різних джерел, наприклад систем управління парковками, метеослужб, систем розведення мостів [5], електронних систем плати за проїзд e-Vignette та e-Tolling тощо; збалансування інтересів розвитку наявних мереж та необхідної нової інфраструктури (мережі стаціонарних і мобільних вагових комплексів, заправних та зарядних станцій для зелених видів транспорту та інших інфраструктурних об'єктів). Отже, модернізація вітчизняного транспорту та його інфраструктури безпосередньо пов'язана з вирішенням завдань щодо розвитку дорожнього господарства на інноваційній основі, яке визначене одним з пріоритетів стратегічного розвитку транспортно-дорожнього комплексу України у Транспортній стратегії України на період до 2020 р., Законі України «Про пріоритетні напрями інноваційної діяльності в Україні», Концепції Державної цільової економічної програми розвитку автомобільних доріг, Стратегії реформування та розвитку дорожньої галузі Укра-

їни, Стратегічному плані розвитку автомобільного транспорту та дорожнього господарства на період до 2020 р. тощо.

В Україні державну політику у сфері дорожнього господарства реалізує Державне агентство автомобільних доріг України (Укравтодор), діяльність якого спрямовується і координується Кабінетом Міністрів України через Міністра інфраструктури. Її належна реалізація потребує професійних ресурсів та навичок як стратегічного планування та розробки політики, так і управління суб'єктами господарювання державного сектору економіки. Проте наявна система управління дорожньою галуззю України має низку недоліків, основними з яких є [7] зосередження всіх функцій з планування і організації ремонтно-будівельних робіт на місцевих дорогах в Укравтодорі; суміщення критичних повноважень (замовник – виконавець – контролер); фактична монополізація ринку робіт з експлуатаційного утримання автомобільних доріг загального користування державною компанією ПАТ «ДАК «Автомобільні дороги України»», що приводить до відсутності конкуренції; неврахування інтересів та пріоритетів соціально-економічного розвитку регіонів; відсутність можливості органам місцевого самоврядування впливати на планування ремонтно-будівельних робіт на місцевих дорогах.

Для підвищення ефективності системи управління у галузі дорожнього господарства Стратегічним планом розвитку автомобільного транспорту та дорожнього господарства на період до 2020 р. [8] передбачено реформувати наявну систему управління із застосуванням таких принципів: децентралізація системи управління автомобільними шляхами; розподілення функцій (замовлення, виконання, контроль); розвиток конкуренції. Дерегуляція та лібералізація дорожнього господарства дадуть змогу залучити приватних операторів не тільки для будівництва доріг, але й для здійснення контролю якості робіт, проектування та інжинірингу, експлуатації та ремонту доріг. Важливим кроком у цьому напрямі стало схвалення 4 липня 2017 р. Урядом України пропозиції Міністерства економічного розвитку і торгівлі України щодо поведження з державними підприємствами, які знаходяться у підпорядкуванні центральних органів влади. Ухвалений документ, так званий тріаж, визначає, які державні підприємства в довгостроковому періоді повинні залишитись у державній власності, бути передані в концесію, приватизовані або ж ліквідовані. Зокрема, запропоновано передати у концесію 24 регіональні підрозділи Укравтодору – Служби автомобільних доріг в усіх областях України.

**Висновки з проведеного дослідження.** Сучасний період діяльності дорожнього господарства України характеризується критичним станом матеріально-технічної бази; збільшенням

навантаження на дороги та відсутністю ефективної системи контролю за дотриманням автоперевізниками вагових норм; недостатністю темпів та обсягів відновлення наявної та розбудови нової транспортної інфраструктури для подолання викликів, що продукуються процесами глобалізації та європейської інтеграції; неадекватністю фінансового забезпечення відтворювальних процесів у галузі стратегічним орієнтиром її розвитку; монополізацією ринку робіт з експлуатаційного утримання доріг державною компанією, відносно якої існує велика невизначеність щодо здатності продовжувати безперервно свою діяльність у майбутньому; неефективністю наявної системи управління галуззю, що зумовлює необхідність її докорінного реформування.

До основних економічних і соціальних наслідків незадовільного стану дорожнього господарства України, що перешкоджають посткризовому відновленню національної економіки та виходу країни на траєкторію сталого розвитку, можна віднести зниження конкурентоспроможності національної економіки, зокрема зниження через зростання частки транспортної складової у собівартості продукції; гальмування розвитку міжнародних та міжрегіональних виробничих зв'язків; скорочення пасажиропотоку; стримування соціально-економічного розвитку регіонів та зниження мобільності робочої сили; підвищення поточних витрат операторів ринку транспортних послуг на утримання автотранспорту; зниження рівня безпеки та подальше зростання смертності на автодорогах; перешкоджання доступності медичних, пожежних та інших невідкладних послуг тощо.

Ключовими факторами, що значною мірою зумовили формування тенденцій розвитку дорожнього господарства України у посткризовому періоді, є тенденції розвитку світової економіки; поява нових транспортних технологій і будівельних матеріалів; діяльність міжнародних та наддержавних утворень; діяльність міжнародних фінансових організацій; економічна нестабільність у країні; зниження купівельної спроможності населення; кризовий стан системи державних фінансів; неефективне політичне функціонування; військові дії на сході країни; високий рівень корупції у державних структурах; бюджетне право та фіскальні правила; існування бар'єрів для входження на ринок дорожніх послуг приватних компаній; незадовільний фінансовий стан державних підприємств, що проваджують діяльність у дорожньому господарстві, а також неефективне корпоративне управління ними. Однією з головних проблем дорожнього господарства України тривалий час

залишається недостатнє та неритмічне фінансування цієї галузі, що поглиблює кризу дорожньої галузі. Саме тому для забезпечення сталого розвитку дорожньої галузі України у посткризовому періоді першочергового значення набуває вирішення питання залучення ресурсів і компетентностей приватного сектору.

#### БІБЛІОГРАФІЧНИЙ СПИСОК:

1. Оновлена Транспортна стратегія України. Напрями політики [Електронний ресурс]. – Режим доступу : [https://mtu.gov.ua/files/strategy\\_ukr.pdf](https://mtu.gov.ua/files/strategy_ukr.pdf).
2. Механізми ефективного використання та розвитку транспортно-дорожнього комплексу України. – К. : НІСД, 2014. – 60 с.
3. Відновлення транзитного потенціалу в контексті підвищення конкурентоспроможності України на міжнародному ринку транспортних послуг [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.niss.gov.ua/articles/1844>.
4. Інвестиційні механізми структурних трансформацій у транспортній галузі [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.niss.gov.ua/articles/995>.
5. Інноваційні перетворення на транспорті як чинник модернізації транспортно-дорожнього комплексу України [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.niss.gov.ua/articles/1303>.
6. Україна у цифрах – 2016. Статистичний збірник. – К., 2017. – 240 с.
7. Стратегія реформування та розвитку дорожньої галузі України [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <https://www.slideshare.net/Ministerstvo/ss-55540916>.
8. Стратегічний план розвитку автомобільного транспорту та дорожнього господарства на період до 2020 року : затверджений Наказом Міністерства інфраструктури України від 21 грудня 2015 р. № 548 [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <https://mtu.gov.ua/files>.
9. Аудиторський висновок (звіт незалежного аудитора) щодо фінансової звітності ПАТ «ДАК «Автомобільні дороги України» за 2016 рік [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.adu.org.ua/node/113>.
10. Звітність Державного агентства автомобільних доріг про виконання Державного бюджету України [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://ukravtodor.gov.ua/4489/zvity>.
11. Бойко О.В. Державно-приватне партнерство в системі інвестиційних форм розвитку інфраструктури ринку транспортних послуг: зарубіжний і вітчизняний досвід / О.В. Бойко, І.В. Дідовець // Держава та регіони. – 2011. – № 2. – С. 21–28.
12. Актуальні питання реалізації програм фінансової допомоги ЄС в Україні / [С.М. Іванов, К.В. Клименко, М.В. Савостьяненко] // Фінанси України. – 2017. – № 9. – С. 87–111.