

ФІНАНСУВАННЯ ЯК КЛЮЧОВИЙ ЕЛЕМЕНТ ПУБЛІЧНОГО АДМІНІСТРУВАННЯ У СФЕРІ ДОРОЖНЬОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ УКРАЇНИ

FINANCING AS A KEY ELEMENT OF PUBLIC ADMINISTRATION IN THE FIELD OF ROAD INFRASTRUCTURE OF UKRAINE

Логвиненко Б.О., д.ю.н., професор,
професор кафедри адміністративного права, процесу та адміністративної діяльності
Дніпропетровський державний університет внутрішніх справ

Миرونюк Р.В., д.ю.н., професор,
професор кафедри адміністративного права, процесу та адміністративної діяльності
Дніпропетровський державний університет внутрішніх справ

В статті на виконання завдань дослідження визначені порядок та умови фінансування дорожньої інфраструктури в Україні з урахуванням передових міжнародних практик а також з'ясовані перспективні шляхи його удосконалення.

З огляду на досвід більшості європейських країн встановлено, що назріла необхідність запровадження практики побудови автомобільних доріг на засадах концесії при їх будівництві та експлуатації (заклучення договору концесії), особливо це стосується післявоєнного відновлення доріг міжнародного значення, які сполучають Україну з країнами партнерами України на шляху до євроінтеграції та які доклали значних зусиль для перемоги України над російським агресором. З'ясовано, що основним стримуючим фактором для інвесторів є низька економічна ефективність інфраструктурних проектів та відсутність практичних механізмів надання гарантій з боку держави щодо повернення інвестицій та дотримання умов експлуатації доріг.

На підставі аналізу зарубіжної практики побудови платних автомобільних доріг (Польщі, Румунії, Словенії, Греції, Більгії та ін.) було встановлено, що умовами будівництва платних доріг в Україні можуть бути: 1) затвердження довгострокової програми концесії автомобільних доріг в Україні; 2) визначення разом з міжнародними експертами автомобільні коридори України, які потребують будівництва та за рух через які буде сплачуватись плата (тут перевага має надаватись міжнародним автомагістралям, які забезпечують транзитний автомобільний коридор, за умов, що ці магістралі мають бути найбільш короткими, з мінімальним викривлення на горизонті та не мають проходити через населені; 3) створення належних умов та гарантій для інвесторів; 4) обов'язкове проектування та будівництво альтернативних автомобільних доріг в об'їзд платних, або приведення існуючих в належний стан; 5) винайдення процедури звільнення власників автотранспорту, які використовують платні дороги від сплати додаткового акцизу на паливо; 6) запровадження договорів страхування об'єктів дорожньої інфраструктури та ін.

Ключові слова: публічне адміністрування, дорожня інфраструктура, фінансування в сфері дорожньої інфраструктури, форми, засоби та способи фінансування дорожньої інфраструктури.

In order to fulfill the tasks of the research, the article defines the procedure and conditions for financing road infrastructure in Ukraine, taking into account advanced international practices, as well as elucidating promising ways of its improvement.

In view of the experience of most European countries, it has been established that the need to introduce the practice of building roads on the basis of a concession during their construction and operation (conclusion of a concession agreement), especially this concerns the post-war restoration of roads of international importance that connect Ukraine with partner countries of Ukraine on the way to European integration and who made significant efforts for Ukraine's victory over the Russian aggressor. It was found that the main restraining factor for investors is the low economic efficiency of infrastructure projects and the lack of practical mechanisms for providing guarantees from the state regarding the return of investments and compliance with road operation conditions.

Based on the analysis of the foreign practice of building toll roads (Poland, Romania, Slovenia, Greece, Belgium, etc.), it was established that the conditions for the construction of toll roads in Ukraine can be: 1) approval of a long-term highway concession program in Ukraine; 2) determination, together with international experts, of the road corridors of Ukraine that require construction and for which a toll will be paid (here, preference should be given to international highways that provide a transit road corridor, under the condition that these highways should be the shortest, with minimal distortion on the horizon and should not pass through populated areas; 3) creation of appropriate conditions and guarantees for investors; 4) mandatory design and construction of alternative highways to bypass toll roads, or bringing the existing ones into proper condition; 5) inventing a procedure for exempting motor vehicle owners who use toll roads from paying additional excise duty on fuel; 6) introduction of insurance contracts for road infrastructure objects, etc.

Key words: public administration, road infrastructure, financing in the field of road infrastructure, forms, means and ways of financing road infrastructure.

Актуальність теми дослідження. Будівництво та системна реконструкція дорожньої інфраструктури України, особливо з урахуванням значного пошкодження доріг, мостів та інших транспортних магістралей викликаного збройною агресією росії на територію України сьогодні і в повоєнний період є неможливим без узгодження належного фінансування дорожньої галузі. Таким чином попри військовий стан і завдання дорожній інфраструктурі України значних руйнівних пошкоджень, питання винайдення ефективних механізмів фінансування публічного адміністрування в сфері дорожньої інфраструктури України в повоєнний час є актуальним та таким, що потребує наукового дослідження з урахування вивчення та запровадження міжнародного, перед усім європейського досвіду ефективного публічного адміністрування в цій сфері, що і складає предмет дослідження в межах цієї наукової статті.

Мета та завдання дослідження. Нижче на досягнення мети дослідження в межах даної статті доцільно поставити та забезпечити виконання таких *завдань*: визначення порядку та умов фінансування дорожньої інфраструктури в Україні з урахуванням передових міжнародних практик а також з'ясування перспективних шляхів його удосконалення.

Виклад основних положень. Натепер основним джерелом фінансування розвитку мережі доріг загального користування є кошти державного й місцевих бюджетів. Із державного бюджету фінансуються ремонт та обслуговування автошляхів міжміського сполучення, а відповідальність за аналогічні роботи в містах і селищах несуть місцеві бюджети. За оцінкою Світового банку від 2018 року, для фінансування капітальних та поточних ремонтів Україні потрібні 30 млрд гривень на рік протягом

2018–2022 років (без урахування інфляції). Це дозволить підвищити частку доріг у гарному стані з 46% до 96%. 2020 року Україна витратила значно більше. А на 2021 рік на ремонт доріг закладено 132 млрд грн. [1]. Таким чином планове бюджетне фінансування цієї сфери у 2020 році сягнуло найвищої цифри в 9,1 млрд. грн., з яких 4,7 млрд. грн. передбачено залучення коштів міжнародних донорів, що на 38% більше ніж у 2019 році [2].

Крім того Кабмін затвердив зміни до Державної цільової економічної програми розвитку автомобільних доріг загального користування державного значення на 2018–2022 роки, згідно з якою прогнозний обсяг фінансування цієї програми становить 322,15 мільярда гривень, у тому числі за рахунок коштів державного дорожнього фонду – в розмірі 193,15 мільярда гривень, з яких на погашення зобов'язань за кредитами передбачено 32,76 мільярда гривень, за рахунок коштів загального фонду держбюджету – 7,96 мільярда гривень, за рахунок коштів міжнародних фінансових організацій – 20,26 мільярда гривень, за рахунок коштів інвесторів – 100,78 мільярда гривень [3].

За 2021 рік Державним агентством автомобільних доріг України (КВК 311) касові видатки складають 135 232 273,4 тис. грн. з яких 40 340 912,9 тис. грн – кошти загального фонду державного бюджету, 58 544 181,2 тис. грн – кошти спеціального фонду державного бюджету, 30 374 622,0 тис. грн – кредитні кошти, залучені Укравтодором під державні гарантії, та залишки запозичень, залучених Укравтодором в минулі роки для розвитку автомобільних доріг, та 5 972 517,3 тис. грн – кредитні кошти МФО та інших кредиторів. Зазначені кошти були спрямовані за наступними бюджетними програмами: 3111020 «Розвиток мережі та утримання автомобільних доріг загального користування державного значення» в загальній сумі 114 685 495,9 тис. грн, за такими напрямками: будівництва, реконструкція, капітальний та поточний середній ремонт автомобільних доріг загального користування державного значення; поточний дрібний ремонт та експлуатаційне утримання автомобільних доріг загального користування державного значення; управління дорожнім господарством (здійснення контролю за станом автомобільних доріг та якістю дорожніх робіт); прикладні наукові розробки у сфері дорожнього господарства; проведення конкурсів і підготовка договорів щодо виконання робіт з будівництва, реконструкції, ремонту і утримання автомобільних доріг загального користування за рахунок коштів міжнародних фінансових організацій, інших кредиторів та інвесторів, співфінансування зазначених робіт згідно з відповідними договорами, здійснення контролю за їх виконанням і прийняття доріг в експлуатацію; функціонування інформаційно-аналітичної системи дорожнього господарства [4].

Все це свідчить про те, що на сьогодні ми виходимо на економічно обґрунтовані показники фінансування розвитку дорожньої інфраструктури в Україні, які дадуть можливість наблизити дану сферу до європейських стандартів та підвищити рівень інвестиційної привабливості України, що надасть поштовх в розвитку економіки країни.

Нижче доцільно навести економіко-правові засоби формування фінансування дорожньої інфраструктури в Україні. Для цілей фінансування робіт, пов'язаних з будівництвом, реконструкцією, ремонтом і утриманням автомобільних доріг загального користування у складі спеціального фонду Державного бюджету України створюється державний дорожній фонд. Дохідна частина цього фонду формується за рахунок: 1) акцизного податку з вироблених в Україні пального і транспортних засобів; 2) акцизного податку з ввезених на митну територію України пального і транспортних засобів; 3) ввізного мита на нафтопродукти і транспортні засоби та шини до них; 4) плати за проїзд автомобільними дорогами транспортних засобів та інших самохідних машин і механізмів,

вагові або габаритні параметри яких перевищують нормативні; 5) коштів спеціального фонду Державного бюджету України, отриманих шляхом залучення державою кредитів (позик) від банків, іноземних держав і міжнародних фінансових організацій на розвиток мережі та утримання автомобільних доріг загального користування; 6) плати за проїзд платними автомобільними дорогами загального користування державного значення, максимальний розмір та порядок справляння якої встановлюються Кабінетом Міністрів України; 7) концесійних платежів – у разі будівництва та експлуатації автомобільних доріг на умовах концесії; 8) інших надходжень, передбачених Державним бюджетом України, в обсягах, що визначаються законом про Державний бюджет України на відповідний рік; 9) плати за проїзд автомобільними дорогами транспортних засобів та інших самохідних машин і механізмів, вагові або габаритні параметри яких перевищують нормативні; 10) адміністративно-господарські штрафи за порушення законодавства про автомобільний транспорт та адміністративні штрафи за правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху (частково).

Як вірно зазначають окремі дослідники, «основною проблемою належного адміністрування дорожньої інфраструктури в Україні, а відповідно і фінансування з будівництва, реконструкції та утримання автомобільних доріг є в першу чергу відсутність загальнодержавного класифікатора доріг України (дорожньої карти приналежності доріг), який би містив повну класифікаційну характеристику автомобільних доріг шляхом їх поділу на такі категорії: 1) автомобільні дороги загального користування державного значення; 2) автомобільні дороги загального користування місцевого значення; 3) автомобільні дороги населених пунктів; 4) автомобільні дороги приватної власності; 5) автомобільні дороги державних підприємств закритого типу, на території яких здійснюється внутрішнє переміщення транспорту» [5, с. 43].

Слід відмітити, що перші дві категорії автомобільних доріг загального користування державного та місцевого значення набули свого нормативного визначення в Законі України «Про автомобільні дороги» від 8 вересня 2005 року № 2862-IV, однак це не вирішило в повній мірі проблеми їх належного публічного адміністрування, оскільки на законодавчому рівні визначено виключно загальні ознаки віднесення автомобільних доріг до певної категорії, без їх класифікації та відмежування сфер юрисдикції (повноважень певного суб'єкта публічної адміністрації) щодо будівництва, реконструкції та утримання їх в належному стані, що є однією із суттєвих вад України на шляху до євроінтеграції, інвестиційної та туристичної привабливості, належного використання транзитної спроможності країни, підвищення рівня життя її громадян.

Нижче доцільно навести механізми фінансування будівництва та експлуатації доріг. Автори аналітичного дослідження «Будівництво та ремонт автомобільних доріг: зелена книга» (2020 рік) прийшли до висновку, що у світовій практиці існує 3 види фінансування дорожніх робіт: 1) за бюджетні кошти (Дорожній фонд) – безкоштовні державні дороги; 2) за кошти МФО (ЕБРР, МБРР, ЄІБ) – безкоштовні державні дороги; 3) за кошти приватних інвесторів – платні автобани [6, с. 32].

Нижче доцільно розглянути напрямки удосконалення фінансування в сфері дорожньої інфраструктури в Україні з урахуванням досвіду ЄС.

В аналітичній довідці про стан розвитку дорожньої інфраструктури наводяться певні аналітичні дані, які доцільно навести нижче. Зокрема, ним визначено, що «основними складовими фінансування належного функціонування дорожньої інфраструктури в провідних країнах світу є такі фінансові компоненти, як: податок на пальне, податок на транспортний засіб, оплата за користування дорогами державного значення (автобанами, автомагі-

стралями); публічне приватне партнерство на умовах концесії [7]. Нижче доцільно з'ясувати їх сутність.

Основною складовою фінансування належного функціонування дорожньої інфраструктури є *податок на пальне*. Майже у всіх країнах з розвинутою інфраструктурою одним із основних складників наповнення дорожнього бюджету є податок на пальне. В Україні починаючи з 2018 року було прийняте рішення про формування Дорожнього фонду – уніфікованого фінансового механізму фінансування дорожньої інфраструктури, який наповнюється з оплати за пальне. Різниця зазвичай полягає у розмірі податку і конкретному етапі його стягнення. Зокрема в США на утримання федеральних доріг 70% коштів надходить від податку на пальне; в Німеччині з 1 л бензину сплачується акциз у розмірі 0,8–0,9 євро (тобто 9% від його вартості), в Україні такий акциз складає 2,5% від вартості реалізованого палива [7]. Крім того Законом України «Про внесення змін до розділу XX «Перехідні положення» Податкового кодексу України щодо ставок акцизного податку на період дії правового режиму воєнного, надзвичайного стану» від 21.09.2022 № 2618-IX було скасовано пільгу на п'ять років для біопалива та встановлено, що ставка акцизу буде скаладати на: на біопаливо та біодизель – 100 євро/1000 л; пальне для військових – 0 євро/1000; на бензин – 100 євро/1000 л; дизель – 100 євро/1000 л; газ – 52 євро/1000 л; ПДВ на всі види палива – 7% [8].

Наступною складовою фінансування належного функціонування дорожньої інфраструктури є *податок на транспортний засіб*. В більшості розвинутих країнах він сплачується при купівлі автомобіля, а в окремих країнах при цьому сплачується щорічно. Основні показники, що впливають на розмір податку – це термін експлуатації авто, тип двигуна (електро, дизель, бензин, гібрид), об'єм двигуна, рівень викидів CO₂. Більш спрощені системи з фіксуванням податком діють в Канаді, Великобританії і більшості штатів США. В Україні цей вид податку сплачується одноразово при реєстрації і перереєстрації транспорту, однак ці гроші безпосередньо не спрямовуються на дорожні роботи. Так, при першій державній реєстрації автомобіля в Україні сплачується: 3% – якщо вартість легкового автомобіля не перевищує 165 розмірів прожиткового мінімуму для працездатних осіб, встановленого законом на 1 січня звітного року (у 2022 році – із суми до 409 365 грн); 4% – якщо вартість легкового автомобіля перевищує 165, але не перевищує 290 розмірів прожиткового мінімуму (у 2022 році – із суми понад 409 365 грн до 719 490 грн); 5% – якщо вартість легкового автомобіля перевищує 290 розмірів прожиткового мінімуму (у 2022 році – із суми понад 719 490 грн) [9]. Порядок визначення середньоринкової вартості легкових автомобілів визначається Методикою визначення середньоринкової вартості легкових автомобілів, затвердженою Постановою Кабінету Міністрів України від 18 лютого 2016 р. № 66 [10].

Наступною складовою фінансування належного функціонування дорожньої інфраструктури, яка є характерною для більшості європейських країн з розвинутою дорожньою інфраструктурою є *оплата за користування дорогами державного значення (автобанами, автомагістралями)*. При цьому використовується як правило фіксована сума сплати на відповідному відрізку дороги, для цього використовуються платіжні термінали, які знаходяться в місцях в'їзду та виїзду з автодороги; в окремих країнах, зокрема Чехії використовується фіксована сума оплати за рух автодорогами державного значення, яка залежить від кількості днів користування цими дорогами. Системи платних доріг розвинуті і в США, зокрема для того щоб дістатися з Вашингтону до Нью-Йорку (370 км) платними дорогами, то доведеться витратити більше \$50. Звісно ж, залишається відносно безкоштовний варіант подорожі (на в'їзді до Нью-Йорку все рівно доведеться заплатити) – однак цей варіант подорожі буде значно довшим [7].

Окремою складовою залучення фінансування дорожньої інфраструктури є залучення інвестиційних коштів на засадах *публічного приватного партнерства на умовах концесії*. Наприклад, цей досвід був використаний при масштабному будівництві автобанів у Польщі в 2008–2012 роках і сутність його полягає в наступному: держава передає на певний термін концесійним компаніям фінансування, будівництво ремонт і експлуатації платних доріг; вони в свою чергу отримують право стягувати дорожнє мито з проїжджаючих автомобілів.

В Україні також з огляду на досвід більшості європейських сторін назріла необхідність запровадження практики побудови автомобільних доріг на засадах концесії при їх будівництві та експлуатації. Так, у Франції, Італії, Іспанії понад 30 років дорожнє господарство фінансується здебільшого концесійними капіталовкладеннями; Франція має 5830 км автомобільних доріг, побудованих і експлуатованих на умовах концесії; загальна довжина іспанських автобанів, побудованих концесіонерами, складає близько 1000 км; у Великобританії прийнята програма удосконалення мережі автомагістралей, орієнтована на залучення приватних коштів з передачею прав на проектування й будівництво приватним фірмам; Німеччина розширює практику залучення приватного капіталу на будівництво й утримання автомобільних доріг; багато швидкісних автомагістралей там вже окупились під час концесії, були передані державі і є безкоштовними; країни Східної Європи (Угорщина, Чехія, Словаччина, Польща, Литва) створили законодавчу базу для надання концесій інземним інвесторам на будівництво й експлуатацію автомобільних доріг [11].

Запровадження такого світового досвіду щодо будівництва та експлуатації автомобільних доріг на принципах державно-приватного партнерства в Україні відбулося з прийняттям 3 жовтня 2019 року Закону «Про концесію» [12], яким визначено правові засади співучасті концесієдавця (держави) у фінансуванні будівництва та експлуатації доріг, що підтверджується укладанням спеціальної угоди. Така форма державно-приватного партнерства при будівництві автодоріг ефективна при будівництві швидкісних автодоріг, яких за даними Укравтодору планується збудувати 7075 км з загальною вартістю близько 300 млрд грн. Часткова реалізація цих амбітних планів здійснюється в межах урядового проекту «Велике будівництво», зокрема, відповідно до якого передбачено будівництво 4 тис. км доріг [13], також розроблено окремий проект Закону України «Про швидкісні автомобільні дороги», який наразі знаходиться на узгодженні [14].

Водночас, в Україні процес будівництва автодоріг на основі концесії лише набуває апробації, і цей процес був сповільнений збройним вторгненням росії на територію України що вилилось в повномасштабну визвольну війну народу України, натомість ввєвнені, що такий процес будівництва доріг міждержавного значення для України в повоєнний час не минутий оскільки це є одним із складових євроінтеграції нашої країни. Адже за даними Укравтодору для відновлення дорожньої інфраструктури необхідно щонайменше 900 млрд грн, і відбудова повинна бути здійснена за рахунок російських коштів, які заморожені в європейських та інших країнах. Внаслідок повномасштабної війни РФ проти України зруйновано 305 штучних споруд. Також є 24 тисячі кілометрів доріг, які потрібно розчистити, відремонтувати або взагалі відбудувати. Дорожня інфраструктура має бути відновлена за рахунок коштів РФ, які наразі заморожені в європейських та інших країнах на що по попереднім прогнозам необхідно буде 2–4 роки.

Висновки. З огляду на досвід більшості європейських сторін встановлено, що назріла необхідність запровадження практики побудови автомобільних доріг на засадах концесії при їх будівництві та експлуатації (заклучення

договору концесії), особливо це стосується післявоєнного відновлення доріг міжнародного значення, які сполучають Україну з країнами партнерами України на шляху до євроінтеграції та які доклали значних зусиль для перемоги України над російським агресором. З'ясовано, що основним стримуючим фактором для інвесторів є низька економічна ефективність інфраструктурних проектів та відсутність практичних механізмів надання гарантій з боку держави щодо повернення інвестицій та дотримання умов експлуатації доріг. На підставі аналізу зарубіжної практики побудови платних автомобільних доріг (Польщі, Румунії, Словенії, Греції, Більгії та ін.) було встановлено, що умовами будівництва платних доріг в Україні можуть бути: 1) затвердження довгострокової програми концесії автомобільних доріг в Україні; 2) визначення разом з між-

народними експертами автомобільні коридори України, які потребують будівництва та за рух через які буде сплачуватись плата (тут перевага має надаватись міжнародним автомагістралям, які забезпечують транзитний автомобільний коридор, за умов, що ці магістралі мають бути найбільш короткими, з мінімальним викривлення на горизонті та не мають проходити через населені; 3) створення належних умов та гарантій для інвесторів; 4) обов'язкове проектування та будівництво альтернативних автомобільних доріг в об'їзд платних, або приведення існуючих в належний стан; 5) винайдення процедури звільнення власників автотранспорту, які використовують платні дороги від сплати додаткового акцизу на паливо; 6) запровадження договорів страхування об'єктів дорожньої інфраструктури та ін.

ЛІТЕРАТУРА

1. Марина Отт. Велике будівництво: що відбувається з ремонтом доріг. Публікація від 4 лютого 2021 року. URL: <https://voxukraine.org/velike-budivnitstvo-shho-vidbuvayetsya-z-remontom-dorig/>.
2. «Укравтодор» – про витрати в 2020 році на 91 млрд грн. Публікація від 23.01.2021. URL: <https://finbalance.com.ua/news/ukravtodor-gozroviv-pro-vitrati-v-2020-rotsi-na-91-mlrd-hrn>.
3. Про затвердження змін, що вносяться до Державної цільової економічної програми розвитку автомобільних доріг загального користування державного значення на 2018–2022 роки : Постанова Кабінету Міністрів України від 29 січня 2020 р. № 36. *Офіційний вісник України*. 2020. № 14. Стор. 90. Ст. 552. С. 90.
4. ЗВІТ Державного агентства автомобільних доріг України за 2021 рік. URL: <https://ukravtodor.gov.ua/4489/zvity/49385/49386.pdf>.
5. Пархета В.І. Адміністративно-правові підстави, порядок та умови фінансування дорожньої інфраструктури в Україні. *Держава та регіони. Серія: Право*. № 2(76). 2022. С. 41–47. URL: <https://doi.org/10.32840/1813-338X-2022.2.6>
6. Владислав Притоманов, Зоя Мельник, Артур Шляхетко. Будівництво та ремонт автомобільних доріг: зелена книга. К., 2020. 120 с.
7. Олександр Кубраков. Звідки беруться гроші на дороги. Світова практика та Україна. 27 квітня 2020 року. URL: <https://biz.nv.ua/ukr/experts/byudzhet-na-dorogi-zvidki-berut-groshi-na-dorogi-inshi-krajini-dosvid-dlya-ukrajini-ukravtodor-50084583.html>.
8. Про внесення змін до розділу XX «Перехідні положення» Податкового кодексу України щодо ставок акцизного податку на період дії правового режиму воєнного, надзвичайного стану: Закон України від 21.09.2022 № 2618-IX. *Офіційний вісник України*. 2022. № 79. Стор. 21. Ст. 4743.
9. В Україні змінився збір при реєстрації авто: скільки треба буде сплатити. ФІНАНСИ 25 січня 2022, 09:28. URL: <https://www.slovoidilo.ua/2022/01/25/novyna/finansy/ukrayini-zminyvsya-zbir-pri-reyestraciyi-avto-skilky-treba-bude-splatyty>.
10. Методика визначення середньоринкової вартості легкових автомобілів: затверджена Постановою Кабінету Міністрів України від 18 лютого 2016 р. № 66. *Офіційний вісник України*. 2016. № 15. Стор. 90. Ст. 594.
11. Вдовенко Ю.С. Тенденції розвитку концесійної діяльності. Польський фонд міжнародних та регіональних досліджень. 05.12.2007 р. URL: <http://pfirs.org/?p=803&language=uk>.
12. Про концесію: Закон України від 3 жовтня 2019 року № 155-IX. *Відомості Верховної Ради*. 2019. № 48. Ст. 325.
13. Програма Президента України «Велике будівництво» *Офіційний веб-сайт Міністерства розвитку громад та територій України*. URL: www.minregion.gov.ua/wp-content/uploads/2021/01/prezentacziya.pdf.
14. В Україні розбудовується мережа швидкісних доріг: інформація з сайту Укравтодору від 30.01.2020. URL: https://ukravtodor.gov.ua/press/news/v_ukrajini_rozbudovuietsia_merezha_shvydkisnykh_dorih.html.