

УДК 330.322.214

О. В. Цімошинська,
д. філос. в галузі економіки, доцент кафедри обліку і оподаткування,
ПрАТ "ВНЗ " Міжрегіональна Академія управління персоналом "

DOI: 10.32702/2306-6814.2018.21.5

ТУРБУЛЕНТНІСТЬ ІНВЕСТУВАННЯ ПРОЕКТІВ З БУДІВНИЦТВА ТА РЕМОНТУ АВТОМОБІЛЬНИХ ДОРІГ ЗАГАЛЬНОГО КОРИСТУВАННЯ

О. Tsimoshynska,
Doctor of Philosophy in Economics, Associate Professor, department of accounting and taxation,
PJSC "Higher Educational Institution" Interregional Academy of Personnel Management "

TURBULENCE INVESTMENT PROJECTS FOR THE CONSTRUCTION AND REPAIR OF PUBLIC
ROADS COMMON USE

У статті констатовано, що дорожнє господарство належить до стратегічних галузей національної економіки, а мережа автомобільних доріг загального користування є вагомою складовою інфраструктурного потенціалу України. Доведено, що розбудова мережі автомобільних доріг та забезпечення її якості відповідно до міжнародних стандартів вимагає значних, незіставних з можливостями державного бюджету, фінансових ресурсів. Проаналізовано джерела та рівень фінансового забезпечення ремонту та розбудови мережі автодоріг на сучасному етапі. Доведено, що в інвестуванні проектів з будівництва та ремонту автомобільних доріг загального користування протягом останніх років спостерігається явище турбулентності — спектр коливань та вихрів інвестування капіталу, яке стоїть на заваді розбудови національної транспортної системи. Акцентовано, що запорукою уникнення явища турбулентності в інвестуванні дорожньої галузі є створення реальних умов для залучення приватних інвестицій до розбудови дорожньої інфраструктури в Україні та практичного застосування механізму концесії на будівництво та експлуатацію автомобільних доріг. Обґрунтовано доцільність: у поєднанні потенціалу державного та приватного секторів, формуванні партнерських відносин держави і бізнесу, посиленні ролі й значення приватних інвесторів, пошуку найбільш раціональних форм їхньої взаємодії та розподілу сфер відповідальності. Виокремлено недоліки існуючих моделей інвестиційного забезпечення ремонту та розбудови мережі автодоріг. Наголошено на значимості концесії на будівництво та експлуатацію автомобільних доріг у розбудові національної та європейської транспортної системи. Розглянуто досвід європейських країн з концесії на будівництво і експлуатацію автомобільних доріг та доведено доцільність його імплементації у вітчизняну практику.

The article states that the road facilities are related to the strategic sectors of the national economy, and the network of public roads is a significant component of the infrastructure potential of Ukraine. It is proved that the development of the road network and ensuring its quality in accordance with

international standards requires significant, incomparable with the capabilities of the state budget, financial resources. Analyzed the sources and level of financial support for the repair and development of a network of roads at the present stage. It has been proven that in investment projects for the construction and repair of public roads in recent years there has been a phenomenon of turbulence — a spectrum of fluctuations and whirlwinds of capital investment, which hinders the development of the national transport system. The attention was focused on the fact that the key to avoiding the phenomenon of turbulence in investing in the road sector is to create real conditions for attracting private investment to the development of road infrastructure in Ukraine and practical application of the concession mechanism for the construction and operation of roads. The expediency was justified: in combining the potential of the public and private sectors, forming partnerships between government and business, strengthening the role and importance of private investors, searching for the most rational forms of their interaction and distribution of responsibilities. The shortcomings of the existing models of investment support for the repair and development of the road network are highlighted. The significance of the concession for the construction and operation of roads in the development of the national and European transport system was noted. The experience of European countries on the concession for the construction and operation of highways is considered and the feasibility of its implementation in domestic practice is proved.

Ключові слова: державно-партнерські відносини, концесія, фінансове забезпечення розбудови мережі автомобільних шляхів.

Key words: state-partnership relations, concession, financial support for the development of a network of highways.

ПОСТАНОВКА ПРОБЛЕМИ

З червня 2014 р. після підписання Угоди про асоціацію з ЄС Україна стала на крок ближче до Європи. Ближче з точки зору появи нових можливостей щодо розвитку торговельних відносин, розширення виробничих зв'язків, інтенсифікації науково-технічного співробітництва з європейськими країнами. За цих умов гостро постає питання здатності національної транспортної системи України інтегруватися в європейську транспортну систему, стати її частиною і тим самим забезпечити як національні потреби України у перевезеннях, так і потреби ЄС як її стратегічного партнера. Але сухопутні транспортні артерії України — її дороги, побудовані за радянських часів, вичерпали свій ресурс і потребують стовідсоткового відновлення дорожнього покриття відповідно до сучасних навантажень та інтенсивності руху, а мережа доріг очікує на розбудову з урахуванням процесу урбанізації населення і зміни структури виробництва та основних напрямків руху товаропотоків у внутрішній і зовнішній торгівлі [2].

Якщо в кінці 80-х років обсяги дорожніх робіт склали близько 30 тис. км на рік, то у 2011 році, напередодні проведення в Україні фінальної частини чемпіонату Європи з футболу "Євро-2012", цей показник ледь перевищив 2 тис. км, у 2012 році — було відкрито 1,6 тис. км автошляхів, а у 2013 році — тільки 0,6 тис. км [4]. У 2014 році урядом було прийнято рішення про відмову від будівництва нових доріг за державні кошти і обмеження ямковим ремонтом. Проте покращити та-

ким чином стан доріг не вдалось, тож у наступні роки уряд вдався до активізації кредитних запозичень МФО на інвестування розбудови автомобільних доріг, що насправді призвело не стільки до очікуваного результату, як до попадання дорожньої галузі України у "боргову яму".

Проте складність ситуації у дорожній галузі полягає не лише у обмеженості фінансування, а й у тому, що безгосподарне ставлення до державного майна, яким є автомобільні дороги загального користування, призвело до того, що деякі з них взагалі немає сенсу ремонтувати — легше і економічно обгрунтованіше будувати нові. Зрозуміло, будівництво нової автомобільної дороги — задоволення не з дешевих. До того ж державних коштів заледве вистачає на ямковий ремонт і повернення взятих раніше кредитів. Тож виснажена дорожня галузь знаходиться у пошуках нових джерел фінансування, знову і знову звертаючи свій погляд на альтернативні варіанти інвестування ремонту та розбудови автомобільних доріг [2].

АНАЛІЗ ОСТАННІХ ДОСЛІДЖЕНЬ І ПУБЛІКАЦІЙ

Аналіз останніх досліджень і публікацій засвідчує, що трансформаційні процеси, які нині спостерігаються в економіці спонукають науковців до вивчення змісту та основних характеристик інвестування будівництва та ремонту автомобільних доріг. Проблематику транспортної інфраструктури, зокрема інвестування суспільно



Рис. 1. Джерела формування та напрями використання коштів Державного дорожнього фонду

Джерело: [6].

важливих проектів у цій галузі, досліджували такі українські й зарубіжні вчені як-от: А. Багдаєв, Ю. Бажал, Ф. Бастія, І. Бураковський, В. Геєць та ін. Проте, незважаючи на великий спектр наукових досліджень із зазначеної проблематики та неодноразове внесення змін до законодавства з питань державно-приватного партнерства, питання концесії на будівництво та експлуатацію автомобільних доріг до тепер практично залишаються поза увагою науковців, а отже, по-требують на подальші їх дослідження.

МЕТА СТАТТІ

Метою статті є дослідження турбулентності інвестиційного забезпечення будівництва та ремонту автомобільних доріг України.

ВИКЛАД ОСНОВНОГО МАТЕРІАЛУ

Наразі за оцінками експертів Світового економічного форуму "The Global Competitiveness Report 2016—2017" [12], із 138 учасників Україна посіла 134 місце за показником якості автомобільних доріг та ввійшла до п'ятірки країн з найгіршими дорогами у світі. Зокрема вітчизняне дорожнє полотно перевершило за своїми гіршими показниками Сьєрра-Леону, Мозамбік, Чад та Іран.

Покращення стану автомобільних доріг вимагає значних, неспівставних з можливостями державного бюджету, фінансових ресурсів. Так, на ремонт та розбудову мережі автодоріг країни світу у середньому витрачають до 4% ВВП на рік, тоді як в Україні у 2012 році, коли велися масштабні роботи з розбудови інфраструктури до чемпіонату Європи з футболу 2012, загальна сума витрат на дороги склала всього 0,9 % від ВВП країни. На розвиток мережі і утримання автомобільних доріг загального користування в Україні безпосередньо витрачається близько 5,5 тис. дол. США на 1 км, що менше у порівнянні з Білоруссю у 2,4 рази, з Польщею

— у 3,1 рази, з провідними країнами ЄС — у 8—9 разів [8, с.34].

Нині ж допомогу Україні для впровадження структурних трансформацій у сфері транспорту та дорожнього господарства надає Європейський Союз шляхом секторальної бюджетної підтримки за програмою "Підтримка впровадження транспортної стратегії України". Підтримку у модернізації транспортної галузі в Україні також надають 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 та інші.

На початок 2015 року кредитний портфель Укравтодору нараховував близько 43 млрд грн, запозичених на відновлення кількох автомобільних доріг в межах транснаціональних транспортних коридорів, що насправді призвело до попадання дорожньої галузі України у "боргову яму". Яскравою ілюстрацією такого явища є характеристика бюджетного фінансування галузі у 2015 році коли, з державного бюджету на дорожню галузь було виділено 23,2 млрд грн, з яких 19 млрд грн спрямовано на погашення зовнішніх запозичень і тільки 4 млрд грн — на фінансування галузі [11, с. 15].

Проте проблема "боргової ями" у залученні кредитних запозичень Укравтодору не єдина. Фактично виконані роботи по ремонту та будівництву автомобільних доріг засвідчують виконання лише 2/3 робіт, передбачених інвестиційними проектами. Причиною тому стали затримка і довготривалість затвердження переліків об'єктів та здійснення процедур, пов'язаних з відкриттям фінансування, що призвело до затримки розроблення проектної документації і відповідно до затримки проведення процедур закупівель. Крім того, відсутність у достатній кількості рухомого складу залізничних вагонів та локомотивів для здійснення перевезень дорож-

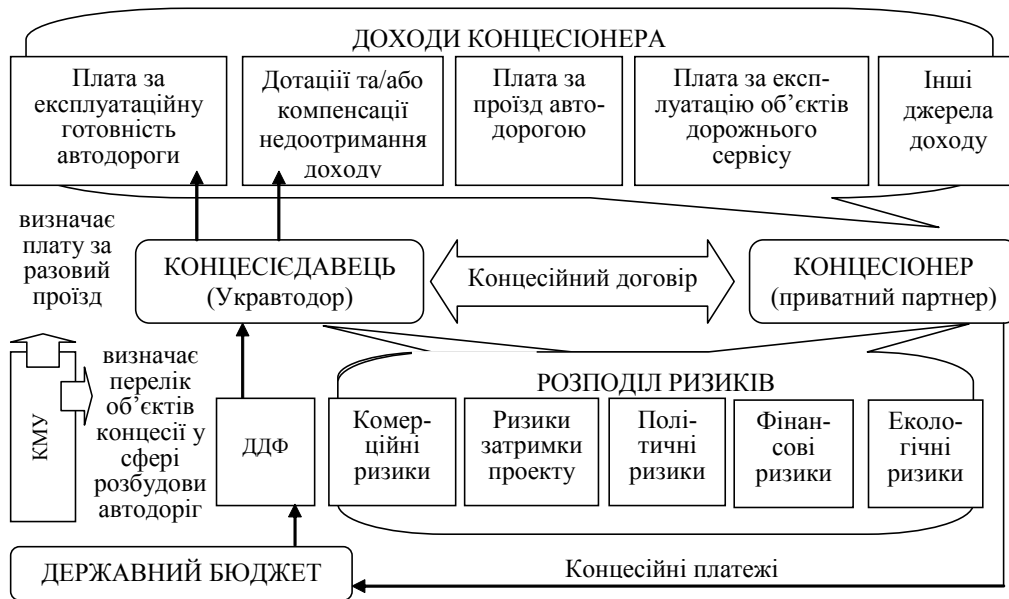


Рис. 2. Схема фінансова модель концесії на будівництво та експлуатацію автомобільних доріг

Джерело: [7].

ньо-будівельних матеріалів, призвела до суттєвого зниження темпів виконання робіт у липні — вересні, а у деяких областях до повної зупинки таких робіт.

Здійснюючи подальший пошук шляхів належного фінансування інвестиційних проектів з ремонту та будівництва автодоріг, урядом з 1 січня 2018 року згідно із Законом України "Про внесення змін до Бюджетного кодексу України щодо удосконалення механізму фінансового забезпечення дорожньої галузі" від 17.11.2016 № 1763-VIII [5] та внесених змін до Закону України "Про джерела фінансування дорожнього господарства України" щодо удосконалення механізму фінансування дорожньої галузі" від 17.11.2016 № 1762-VIII [6] для фінансування робіт, пов'язаних з будівництвом, реконструкцією, ремонтом і утриманням автомобільних доріг загального користування у складі спеціального фонду Державного бюджету створено Державний дорожній фонд (далі — ДДФ) (рис. 1).

Джерелами формування ДДФ визначено: акцизний податок з вироблених в Україні та ввезених на митну територію України пального і транспортних засобів, ввізне мито на нафтопродукти і транспортні засоби та шини до них (у 2018 р. — 50%, у 2019 р. — 75%, з 2020 р. — 100%), плату за проїзд автодорогами транспортних засобів та інших самохідних машин і механізмів, вагові або габаритні параметри яких перевищують нормативні; кошти спеціального фонду Державного бюджету України, отримані шляхом залучення державою кредитів (позик) від банків, іноземних держав і міжнародних фінансових організацій на розвиток мережі та утримання автомобільних доріг загального користування; плату за проїзд платними автомобільними дорогами загального користування державного значення; інші надходження, передбачені Державним бюджетом України.

Переважаюча частина коштів ДДФ, а саме 95% передбачається спрямовувати на розвиток мережі та утримання автомобільних доріг загального користування (державного значення — 60%, місцевого значення — 35%)

та виконання боргових зобов'язань за запозиченнями, залученими державою або під державні гарантії на розвиток мережі автомобільних доріг загального користування, 5% — на фінансове забезпечення заходів із забезпечення безпеки дорожнього руху відповідно до державних програм [3].

Окремо слід звернути увагу на фінансування доріг місцевого значення. Тривалий час місцеві бюджети залишалися без стабільного джерела фінансування таких видатків. В окремих випадках виділялися певні кошти на фінансування доріг, але це носило несистемний і нестабільний характер та не давало змоги здійснювати комплексні фінансові роботи по утриманню дорожнього господарства. Передбачається, що зі створенням ДДФ ця робота набуде стабільного та довготривалого характеру.

Проте виникає питання чи дійсно збільшення державних видатків забезпечить розбудову та якість українських доріг? За статистикою дохідної частини Державного бюджету України за 2014—2016 роки зібрано рекордну суму цільових податків — близько 90 млрд грн. З них Укравтодор отримав лише 51 млрд, з яких 33,8 млрд грн було спрямовано на погашення боргових зобов'язань, а 17,2 млрд грн на розвиток і утримання автомобільних доріг загального користування.

У 2016 році бюджетом планувалося спрямувати на дороги близько 23 млрд грн на потреби Укравтодору, але було використано ледве-ледве на 15 млрд грн з яких 9,3 млрд грн спрямовано на розвиток і утримання автомобільних доріг та 5,5 млрд грн на погашення боргових зобов'язань.

У 2017 році Урядом пропонувалось виділити на ремонт доріг 35 млрд грн, однак голова Укравтодору в кінці березня доповідав, що Укравтодор за 2017 рік здатний освоїть лише 18 млрд грн, з яких на розвиток і утримання доріг — 8,8 млрд грн [9].

Не готовий Укравтодор освоїти і очікувані у 2018 році 44 млрд грн. Лише державно-приватне партнерство,

довгострокові контракти, гарантоване інвестування, рівні і прозорі умови участі в тендерах, розмежування видів робіт в експлуатаційному утриманні доріг на постійні (прибирання, очищення, фарбування, покос та інше) та періодичні (різноманітні види середніх та дрібних ремонтів) — зможуть помітно оживити ринок ремонту, будівництва і експлуатаційного утримання доріг. Тож варто знову звернути свій погляд на альтернативні варіанти інвестування розбудови національної транспортної системи, одним з яких є концесія на будівництво та експлуатацію автомобільних доріг.

У Франції, Італії, Іспанії понад 30 років дорожнє господарство інвестується 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 окупилась під час концесії, були передані державі і є безкоштовними. Країни Східної Європи (Угорщина, Чехія, Словаччина, Польща, Литва) створили законодавчу базу для надання концесій іноземним інвесторам на будівництво й експлуатацію автомобільних доріг [1].

В Україні також законодавчо унормовані відносно приватного сектору з державою щодо інвестування будівництва та експлуатації автомобільних доріг, проте до тепер у галузі не реалізовано жодного з концесійних проектів. Причиною тому слід визнати:

- несприятливий інвестиційний клімат у країні, високий рівень залежності концесіонера від нестабільних і мінливих умов ведення підприємницької діяльності;
- монополізм держави в сфері експлуатаційного утримання автомобільних доріг;
- відсутність у концесійному законодавстві необхідної регламентації державних гарантій, страхування та податкового стимулювання капіталовкладень концесіонера та партнерського розподілу ризиків;
- низька інтенсивність машинопотоку;
- відсутність тарифних планів вартості проїзду за кілометр;
- низький рівень платоспроможності населення та його об'єктивна незацікавленість у платних автомобільних дорогах;
- труднощі створення ефективної фінансової моделі концесійних відносин та ін.

Тож є всі підстави стверджувати, що відмінною рисою української концесії є її сприйняття державними органами як панацеї у питанні пошуку джерел інвестування капіталу — підхід, який знищує саму суть концесійних відносин, що повинні вибудовуватися за принципом партнерства [2] (рис. 2).

За схемою української концесії майно, створене на виконання умов концесійного договору або отримане у концесію і розташоване у межах смуги відведення автомобільної дороги є об'єктом права державної влас-

ності, що передається концесіонеру у володіння та користування на строк дії концесійного договору. Концесіодавець (далі — Укравтодор) по завершенню будівництва і введення об'єкта в експлуатацію зобов'язаний сплатити концесіонеру плату за експлуатаційну готовність автодороги. В свою чергу на концесіонера з моменту одержання доходу від експлуатації автомобільної дороги покладається обов'язок (незалежно від результатів господарської діяльності) сплати концесійних платежів. У разі низького трафіку передбачається відшкодування Укравтодором частини недоотриманого доходу (розмір якого визначається за результатами звітного року) у вигляді компенсації у розмірі, що не перевищує 15 відсотків запланованого концесіонером доходу за відповідний рік.

Виходячи з викладеного, приходимо до висновку, що українська концесія носить компенсаційно-обмежувальний характер. Обмеження за договором концесії полягають не лише в обмеженні обсягу компенсації, а й у обмеженні можливості самостійного визначення концесіонером розміру плати за проїзд. Розмір плати за разовий проїзд автомобільними дорогами, побудованими на умовах концесії, визначає КМУ з урахуванням рівня інфляції. Враховуючи, що платна дорога, згідно з українським законодавством, завжди має альтернативну безоплатну дорогу, стає очевидним, що неправильна оцінка платності дороги може стати результатом фінансової неокупності концесійного проекту [7].

З огляду на фінансову неокупність підготовлених раніше шести концесійних проектів будівництва та експлуатації доріг, відсутність альтернативного безкоштовного проїзду, а також з урахуванням анексії Криму Росією, перспективними з них на сьогоднішній день Укравтодором визнано лише проекти будівництва дороги Львів-Краковець, кільцевої дороги навколо Києва і кільцевої дороги навколо Одеси (ділянка Одеса — Монаші) [10]. Проте життєвої сили тільки набув проект будівництва дороги Львів — Краковець. Тож, приватний інвестор в Україні взагалі не задіяний в сфері дорожнього будівництва, хоч це доволі успішна і поширена європейська та світова практика.

Таким чином, за результатами досліджень приходимо до висновку, що в інвестуванні проектів з будівництва та ремонту автомобільних доріг загальною рисою є турбулентності -спектр коливаний та вихрив інвестування капіталу, яке стоїть на заваді розбудови національної транспортної системи. Запорукою уникнення явища турбулентності в інвестуванні дорожньої галузі є створення реальних умов для залучення приватних інвестицій до розбудови дорожньої інфраструктури в Україні та практичного застосування механізму концесії на будівництво та експлуатацію автомобільних доріг.

Візьмемо за приклад наших сусідів — Польщу, Словаччину, Угорщину, Румунію, та багатьох інших. Достатньо кількох умов для конкуренції та залучення приватних інвесторів: створення рівних умов участі та прозорості тендерів, укладення довгострокових контрактів на експлуатаційне утримання строком на 15—25 років, щоб інвестори мали можливість повернути вкладені кошти, гарантія партнерського розподілу ризиків за рахунок коштів ДДФ та поділу експлуатаційного утри-

мання на 2 види послуг — постійні (прибирання, фарбування, та ін.), які можливо контролювати за принципом OPRC (оплата по кінцевим результатам), та періодичні, до яких відносяться всі види ремонтів від середнього до дрібного [9].

ВИСНОВКИ

Виходячи з вищевикладеного є всі підстави стверджувати, що Україні не варто цуратись досвіду європейських країн, а навпаки терміново його запровадити в інвестиційній діяльності Укравтодору, що саме і стане запорукою розбудови автомобільних доріг України.

Література:

1. Вдовенко Ю.С. Тенденції розвитку концесійної діяльності // Польський фонд міжнародних та регіональних досліджень. 05.12.2007 р. [Електронний ресурс]. — Режим доступу: <http://www.niss.gov.ua/articles/995/>
2. Коваль Ю. Перспективи будівництва концесійних доріг в Україні [Електронний ресурс]. — Режим доступу: <http://www.yur.gazeta.com/.../perspektivi-budivnictva-koncesiynih-dori>.
3. Кривецький О. Укравтодор:реалії сьогодення / О. Кривецький [Електронний ресурс]. — Режим доступу: <http://www.nbuviap.gov.ua/index.php?>
4. Михайличенко К.М. Щодо удосконалення механізмів розвитку дорожньої галузі в контексті реалізації реформи державного управління автомобільними дорогами. Аналітична записка [Електронний ресурс]. — Режим доступу: <http://www.niss.gov.ua/articles/1661/>
5. Про внесення змін до Бюджетного кодексу України щодо удосконалення механізму фінансового забезпечення дорожньої галузі. Закон України від 17.11.2016 № 1763-VIII [Електронний ресурс]. — Режим доступу: <http://zakon.rada.gov.ua/go/1763-19>
6. Про внесення змін до Закону України "Про джере-рела фінансування дорожнього господарства України" щодо удосконалення механізму фінансування дорожньої галузі". Закон України від 17.11.2016 № 1762-VIII [Електронний ресурс]. — Режим доступу: <http://zakon.rada.gov.ua/go/1762-19>
7. Про концесії на будівництво та експлуатацію автомобільних доріг. Закон України від 14.12.1999 № 1286-XIV [Електронний ресурс]. — Режим доступу: <http://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1286-14>
8. Собкевич О.В. Механізми ефективного використання та розвитку потенціалу транспортно-дорожнього комплексу України / О.В. Собкевич, К.М. Михайличенко, О.Ю. Ємельянова. — К.: НІСД, 2014. — 60 с.
9. Приватні дорожні компанії як альтернатива ПАТ ДАК "Автомобільні Дороги України" [Електронний ресурс]. — Режим доступу: https://lb.ua/.../364877_privatni_dorozhni
10. "Укравтодор" пересматривает потенциальные проекты дорог для концессии [Електронний ресурс]. — Режим доступу: http://cfts.org.ua/news/ukravtodor_peresmatrivaet
11. Черевиков Є. Автомобільні дороги. Секторальний огляд з ДПП / Є. Черевиков, І. Голкін. — USAID. — 2015. — 29 с.

12. Figueroa D. National Funding of Road Infrastructure: Italy [Електронний ресурс] / Dante Figueroa // Library of Congress. — 2014. — Режим доступу до ресурсу: <https://www.loc.gov/law/help/infrastructure-funding/italy.php>

References:

1. Vdovenko, Yu. (2007), "Trends in the development of concession activities", available at: <http://www.economy.nayka.com.ua> (Accessed 05 Oct 2018).
 2. Koval, Yu. (2017), "Prospects for the construction of concession roads in Ukraine", available at: <http://www.yurgazeta.com/.../perspektivi-budivnictva-koncesiynih-dori> (Accessed 05 Oct 2018).
 3. Krivets'kyi, O. (2016), "Ukravtodor: the realities of the present", available at: <http://www.nbuviap.gov.ua/index.php?> (Accessed 05 Oct 2018).
 4. Mykhailychenko, K. (2015), "On improving the mechanisms of development of the road sector in the context of the implementation of the reform of public administration by roads", available at: <http://www.niss.gov.ua/articles/1661/> (Accessed 05 Oct 2018).
 5. The Verkhovna Rada of Ukraine (2016), "On Amendments to the Budget Code of Ukraine on Improving the Mechanism of Financial Provision of the Road Industry", available at: <http://www.zakon.rada.gov.ua/1763-19> (Accessed 05 Oct 2018).
 6. The Verkhovna Rada of Ukraine (2016), "On Amendments to the Law of Ukraine "On Sources of Financing of the Road Economy of Ukraine" on improving the financing mechanism of the road sector", available at: <http://www.zakon.rada.gov.ua/1762-19> (Accessed 05 Oct 2018).
 7. The Verkhovna Rada of Ukraine (2016), "On Concessions for the Construction and Operation of Motor Roads", available at: <http://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1286-14> (Accessed 05 Oct 2018).
 8. Sobkevich, O.V. Mykhajlychenko, K.M. and Yemel'ianova, O.Yu. (2014), *Mekhanizmy efektyvnoho vykorystannia ta rozvytku potentsialu transportno-dorozhn'oho kompleksu Ukrainy* [Mechanisms of efficient use and development of the potential of the road and transport complex of Ukraine], NISD Ukraine, Kyiv, Ukraine.
 9. Lb.ua (2017), "Private road companies as an alternative to PJSC DAC "Automobile Roads of Ukraine"", available at: https://lb.ua/.../364877_privatni_dorozhni (Accessed 05 Oct 2018).
 10. CFTS (2014), "Ukravtodor is reviewing potential road projects for concession", available at: http://cfts.org.ua/news/ukravtodor_peresmatrivaet (Accessed 05 Oct 2018).
 11. Cherevykov, Ye. And Iholkin, I. (2015), *Avtomobil'ni dorohy. Sektoral'nyj ohliad z DPP* [Roads. Sectoral review of PPP], USAID, Kyiv, Ukraine.
 12. Figueroa, D. (2014), "National Funding of Road Infrastructure: Italy", Library of Congress, available at: <https://www.loc.gov/law/help/infrastructure-funding/italy.php>. (Accessed 05 Oct 2018).
- Стаття надійшла до редакції 10.10.2018 р.*