

УДК 342.951

DOI <https://doi.org/10.32840/1813-338X-2022.2.6>**В. І. Пархета**аспірант кафедри адміністративного права, процесу  
та адміністративної діяльності  
Дніпропетровського державного університету внутрішніх справ

## АДМІНІСТРАТИВНО-ПРАВОВІ ПІДСТАВИ, ПОРЯДОК ТА УМОВИ ФІНАНСУВАННЯ ДОРОЖНЬОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ В УКРАЇНІ

*В статті на виконання завдань дослідження визначені адміністративно-правових підстави фінансування дорожньої інфраструктури в Україні, з'ясовано порядок та умови фінансування дорожньої інфраструктури в Україні та запропоновано окремі шляхи їх удосконалення з урахуванням передових міжнародних практик.*

*З огляду на аналіз нормативних актів, які тим чи іншим чином регулюють засади публічного фінансування у сфері дорожньої інфраструктури та виходячи зі стратегічних планів розвитку цієї сфери в Україні, запропоновано внести такі законодавчі зміни: прийняти Закон «Про дорожню інфраструктуру» в якому визначити правові, економічні, організаційні та соціальні засади забезпечення фінансування дорожньої інфраструктури; прийняти Постанову КМУ «Про порядок утримання автомобільних доріг та дорожньої інфраструктури України», в якій визначити юрисдикцію кожного органу публічної влади – Укравтодору, служб автомобільних доріг місцевих органів влади, органів місцевого самоврядування щодо спрямування публічних фінансів на їх утримання.*

*Для активізації впровадження світового досвіду щодо будівництва та експлуатації автомобільних доріг на принципах державно-приватного партнерства необхідно втілювати положення Закону «Про концесію», зокрема щодо інвестування та утримання платних доріг на умовах: 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; 3) створення належних умов та гарантій для інвесторів; 4) обов'язкове проектування та будівництво альтернативних автомобільних доріг в об'їзд платних; 5) відміни сплати додаткового акцизу на паливо; 6) запровадження договорів страхування об'єктів дорожньої інфраструктури та ін.*

**Ключові слова:** публічне адміністрування, дорожня інфраструктура, умови та порядок фінансування в сфері дорожньої інфраструктури, зарубіжний досвід, шляхи впровадження зарубіжного досвіду.

**Актуальність теми дослідження.** На сьогодні протяжність автомобільних доріг загального користування в Україні становить 169,1 тис. км, 20,1 тис. км із яких мають загальнодержавне значення. Взагалі на території України побудовано сім автомобільних транспортних коридорів (міжнародні №№ 3, 5, 9 та національні: Балтійське море – Чорне море, Європа – Азія, ЧЕС (Чорноморське економічне співробітництво) і Євразійський). Довжина доріг за напрямками транспортних коридорів становить 5240 км. За наявності ефективних механізмів управління й фінансування розвитку такої мережі автошляхів стане можливою реалізація транзитного потенціалу України, що позитивно вплине на економічне зростання, яке активно почалося

з 2018 року з запровадженням та початком реалізації програми Президента України та Уряду України «Велике будівництво», але якорем в цьому процесі розвитку стала збройна агресія росії яка триває з 24 лютого 2020 року, що супроводжується багаточисельними потужними ударами важкої артилерії, яка призводить до людських втрат та розрушення в тому числі дорожньої інфраструктури. За попередніми оцінками, станом на 3 березня Державне агентство автомобільних доріг України оцінює збитки від пошкодження дорожньої інфраструктури під час війни з рф в 874 млрд грн. Було зруйновано 23 тис. км автодоріг і 273 штучних споруд – мостів, шляхопроводів тощо. Загальна сума, яку ми вже нарахували – це 874 млрд грн. Тобто, на

відновлення тих штучних споруд і доріг, які були зруйновані в цій війні, піде така сума: доріг на 835 млрд грн і мостів на 39 млрд грн. [1]. В той же час є велике сподівання і переконання на швидке та якісне відновлення дорожньої інфраструктури в Україні в повоєнний час за рахунок внутрішніх резервів і продовження програми «Велике будівництво» та залучення інвестиційних коштів міжнародних партнерів України.

Нижче на досягнення мети дослідження в межах даної статті доцільно поставити та забезпечити виконання таких **завдань**: визначення адміністративно-правових підстав, з'ясування порядку та умов фінансування дорожньої інфраструктури в Україні у тому числі з урахуванням запровадження передових світових практик.

**Виклад основних положень.** На початку доцільно визначити адміністративно-правові засади умов фінансування дорожньої інфраструктури в Україні. Законами, які визначають джерела фінансування будівництва, реконструкції, ремонту та утримання автомобільних доріг загального користування є Податковий кодекс України [2], Закони України «Про джерела фінансування дорожнього господарства України» [3], «Про концесії» [4]. Так, Закон України «Про джерела фінансування дорожнього господарства України» визначає правові основи забезпечення фінансування витрат, пов'язаних з будівництвом, реконструкцією, ремонтом і утриманням автомобільних доріг загального користування та сільських доріг України.

На підзаконному рівні питання публічного фінансування дорожньої інфраструктури в Україні регулюють ряд актів. Так, Постановою КМУ від 20 грудня 2017 р. № 1085 визначено механізм спрямування коштів державного дорожнього фонду, який створюється у складі спеціального фонду державного бюджету та розрахунки бюджетного фінансування будівництва, реконструкції, ремонту і утримання автомобільних доріг в Україні [5].

В окремих нормативних актах Уряду України визначено стратегічні (короткострокові та довгострокові) плани реформування галузі дорожньої інфраструктури України. Зокрема, в Національній транспортній стратегії України на період до 2030 року, схваленої Розпорядженням КМУ від 30 травня 2018 р. № 430-р. [6] передбачено забезпечення розвитку пріоритетної мережі автомобільних шляхів, а саме: забезпечення коротко-, середньо- та довгострокового планування розвитку автомобіль-

них шляхів; визначення ключових показників ефективності управління дорожнім господарством та системи моніторингу їх виконання; введення європейських стандартів проектування, розроблення та обслуговування автомобільних доріг, підвищення рівня якості автодорожнього покриття та обґрунтованість вибору його типу, зокрема шляхом поступового відновлення експлуатаційних характеристик дорожньої мережі; покращення якості та довговічності автомобільних доріг на основі проектно-кошторисної документації та висновків техніко-економічного обґрунтування; збільшення частки автомобільних доріг загального користування з твердим покриттям; розбудова мережі пунктів дорожнього сервісу для забезпечення проведення перевірки дотримання вимог режимів праці та відпочинку водіїв відповідно до Європейської угоди щодо роботи екіпажів транспортних засобів, які виконують міжнародні автомобільні перевезення (ЄУТР); впровадження довгострокових контрактів з експлуатаційного утримання автомобільних доріг на основі їх роботи та кінцевих результатів; збільшення кількості пересувних габаритно-вагових комплексів та забезпечення здійснення дієвого контролю за перевищенням габаритно-вагових параметрів транспортних засобів; створення конкурентного середовища та сприятливого бізнес-клімату на ринку надання транспортних послуг, зокрема розширення переліку послуг, що надаються підприємствами транспортної галузі та ін.

Розпорядженням КМУ від 21 жовтня 2020 р. № 1360-р «Про схвалення Стратегії підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2024 року» передбачено ряд заходів спрямованих на направлення фінансування дорожньої інфраструктури України, зокрема: облаштування на нерегульованих перехрестях захищених поворотів, а на автомобільних дорогах, вулицях, у місцях розвороту – смуги гальмування; підвищення інформативності автомобільних доріг та їх інфраструктурного облаштування; обладнання ділянок вулично-дорожньої мережі транспортним огороженням, зокрема таким, що розділяє зустрічні напрямки руху; застосування новітніх технічних засобів організації дорожнього руху з поліпшеними характеристиками сприйняття учасниками руху та підвищеними характеристиками зносостійкості (розмітка, освітлення); модернізацію світлофорних об'єктів; забезпечення безпеки узбіч, їх укріплення та очищення; побудову кільцевих перехресть малого радіуса

тощо; приведення вимог щодо розташування зовнішньої реклами на міжнародних автомагістралях у відповідність з Європейською угодою про міжнародні автомагістралі; посилення безпеки дорожнього руху на залізничних переїздах та підходах до них; освітлення вулиць та доріг з використанням енергозберігаючих технологій, особливо на ділянках доріг I категорії, що проходять через населені пункти; облаштування транспортної інфраструктури у населених пунктах з урахуванням потреб осіб з інвалідністю та інших маломобільних груп населення [7].

Також слід вказати, що частку міжнародних правових актів, які регулюють відносини фінансування дорожньої інфраструктури в Україні складають угоди щодо залучення іноземних інвестицій в цю сферу. Зокрема слід відмітити, що 9 липня 2018 року між Україною та Європейським інвестиційним банком підписано Фінансову угоду стосовно Проекту «Підвищення безпеки автомобільних доріг в містах України» [8, с. 35]. Відповідно до цього проекту Міністерство інфраструктури визначене відповідальним виконавцем Проекту, що передбачено наказом Міністерства фінансів від 03.07.2018 № 596 «Про доцільність підготовки спільного з Європейським інвестиційним банком Європейським банком реконструкції. Орієнтовна вартість Проекту (за оцінками експертів ЄІБ) 177 млн. євро (без ПДВ), з яких кредити: ЄІБ – 75 млн євро; ЄБРР – 75 млн євро; решта – власні кошти міст, технічна допомога [9].

З огляду на аналіз нормативних актів, які тим чи іншим чином регулюють засади публічного фінансування у сфері дорожньої інфраструктури та виходячи зі стратегічних планів розвитку цієї сфери в Україні, доцільно внести такі законодавчі зміни: прийняти Закону «Про дорожню інфраструктуру» в якому визначити правові, економічні, організаційні та соціальні засади забезпечення фінансування дорожньої інфраструктури; прийняти Постанову КМУ «Про порядок утримання автомобільних доріг та дорожньої інфраструктури України», в якому визначити на основі Закону «Про автомобільні дороги» види (типи) автомобільних доріг та їх інфраструктуру, та визначити юрисдикцію кожного органу публічної влади щодо їх утримання, зокрема юрисдикції: Укравтодору, служб автомобільних доріг місцевих органів влади, органів місцевого самоврядування, а також порядок розподілу публічних фінансів на їх утримання.

Нижче розглянемо порядок та умови фінансування дорожньої інфраструктури в Україні

з урахуванням передових міжнародних практик.

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. [10]. Таким чином планове бюджетне фінансування цієї сфері 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 [11].

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 [12, с. 90].

Все це свідчить про те, що на сьогодні ми виходимо на економічно обґрунтовані показники фінансування розвитку дорожньої інфраструктури в Україні, які дадуть можливості 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 виробле-

них 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).

Особливість фінансування дорожньої інфраструктури в Україні полягає в наступному:

1) видатки на фінансування робіт, пов'язаних з будівництвом, реконструкцією, ремонтом і утриманням автомобільних доріг загального користування здійснюється за рахунок державного дорожнього фонду, як складової Державного бюджету України, який формується Кабінетом Міністрів України (Урядом країни), приймається Верховною Радою України (Парламентом країни), підписується Президентом України (головою держави) в грудні поточного на наступний бюджетний рік;

2) видатки на фінансування робіт, пов'язаних з будівництвом, реконструкцією, ремонтом і утриманням автомобільних доріг загального користування місцевого значення, а також вулиць і доріг комунальної власності у населених пунктах здійснюється за рахунок територіальних (місцевих) дорожніх фондів, як складової бюджетів міст, сіл, селищ та об'єднаних територіальних громад, які формуються і при-

ймаються місцевими радами (області, міста, села, селища) і підписуються їх головами.

Такий розподіл фінансування дорожньої інфраструктури України є логічним оскільки автомобільні дороги державного загального користування є державною власністю, а відтак їх фінансування здійснюється з державного бюджету, а публічне адміністрування здійснюється органом державної влади у порядку визначеному Урядом України; відповідно автомобільні дороги місцевого значення (тобто тими, якими користуються переважно жителі відповідних міст, сіл, селищ) є муніципальною власністю, а відтак їх фінансування здійснюється переважно з місцевих бюджетів, а публічне адміністрування здійснюється органами місцевої влади у порядку визначеному відповідними радами.

Однак 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.

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 проблеми їх належного публічного адміністрування, оскільки в 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 розглянути напрямки удосконалення фінансування в сфері дорожньої інфраструктури в Україні з урахуванням досвіду ЄС.

Також в Україні 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 іноземним інвесторам на будівництво й експлуатацію автомобільних доріг.

**Висновки.** Для активізації цього процесу та впровадження світового досвіду щодо будівництва та експлуатації автомобільних доріг на принципах державно-приватного партнерства 3 жовтня 2019 року було прийнято Закон «Про концесію» [14], яким визначено правові засади співучасті концесіодавця (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 [15], також розроблено окремий проект Закону України «Про швидкісні автомобільні дороги», який наразі знаходиться на узгодженні [16].

Водночас, в Україні процес будівництва автодоріг на основі концесії не набуває поширення. На наше переконання, 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. Так, дійсно зрушити з місця цей непорушний

камінь, мається на увазі будівництво платних доріг можливо на нашу думку за таких умов: 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.

#### Список використаної літератури:

- Збитки від пошкодження дорожньої інфраструктури України оцінюються в 874 млрд грн. URL: <http://www.drs.gov.ua/wp-content/uploads/2022/04/1629-1.pdf>
- Податковий кодекс України: Закон України від 02 грудня 2010 року № 2755-IV. *Відомості Верховної Ради України*. 2011. № 13–14, № 15–16, № 17.
- Про джерела фінансування дорожнього господарства України: Закон України від 18 вересня 1991 року № 1562-XII. *Відомості Верховної Ради України*. 1991. № 47. Ст. 648.
- Про концесію: Закон України від 3 жовтня 2019 року № 155-IX. *Відомості Верховної Ради*. 2019. № 48. Ст. 325.
- Про затвердження Порядку спрямування коштів державного дорожнього фонду: Постанова Кабінету Міністрів України від 20 грудня 2017 р. № 1085. *Офіційний вісник України*. 2018. № 6. Стор. 138. Ст. 249.
- Про схвалення Національної транспортної стратегії України на період до 2030 року: Розпорядження КМУ від 30 травня 2018 р. № 430-р. *Офіційний вісник України*. 2018. № 52. Стор. 533. Ст. 1848.
- Про схвалення Стратегії підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2024 року: Розпорядження КМУ від 21 жовтня 2020 р. № 1360-р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1360-2020-%D1%80#Text>
- Про ратифікацію Фінансової угоди (Проект «Підвищення безпеки автомобільних доріг

- в містах України») між Україною та Європейським інвестиційним банком: Закон України від 19 грудня 2019 року № 415-ІХ. *Офіційний вісник України*. 2020. № 3. Стор. 35. Ст. 123.
9. Інфраструктурні проекти у сфері безпеки на транспорті. Проект «Підвищення безпеки автомобільних доріг в містах України». URL: <https://mtu.gov.ua/content/infrastruktorni-proekti-u-sferi-bezpeki-na-ransporti.html>
  10. Марина Отт. Велике будівництво: що відбувається з ремонтом доріг. Публікація від 4 лютого 2021 року. URL: <https://voxukraine.org/velike-budivnitstvo-shho-vidbuyayetsya-z-remontom-dorig/>
  11. «Укравтодор» – про витрати в 2020 році на 91 млрд грн. Публікація від 23.01.2021. URL: <https://finbalance.com.ua/news/ukravtodor-rozproviv-pro-vitrati-v-2020-rotsi-na-91-mlrd-hrn>
  12. 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.
  13. 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>
  14. Про концесію: Закон України від 3 жовтня 2019 року № 155-ІХ. *Відомості Верховної Ради*. 2019. № 48. Ст. 325.
  15. 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](http://www.minregion.gov.ua/wp-content/uploads/2021/01/prezentacziya.pdf)
  16. В Україні розбудовується мережа швидкісних доріг: інформація з сайту Укравтодору від 30.01.2020. URL: [https://ukravtodor.gov.ua/press/news/v\\_ukraini-rozbudovuetsia\\_merezha\\_shvydkisnykh\\_dorih.html](https://ukravtodor.gov.ua/press/news/v_ukraini-rozbudovuetsia_merezha_shvydkisnykh_dorih.html)

### **Parkheta V. I. Administrative and legal grounds, procedure and conditions for financing road infrastructure in Ukraine**

*In order to fulfill the tasks of the research, the article defines the administrative and legal grounds for financing road infrastructure in Ukraine, explains the procedure and conditions for financing road infrastructure in Ukraine, and proposes separate ways of their improvement, taking into account advanced international practices.*

*In view of the analysis of normative acts, which in one way or another regulate the principles of public financing in the field of road infrastructure and based on the strategic plans for the development of this field in Ukraine, it is proposed to make the following legislative changes: adopt the Law «On Road Infrastructure» in which to define legal, economic, organizational and social principles of ensuring financing of road infrastructure; to adopt the Resolution of the CMU «On the procedure for the maintenance of highways and road infrastructure of Ukraine», in which to determine the jurisdiction of each public authority – Ukravtodor, highway services of local authorities, local self-government bodies regarding the direction of public finances for their maintenance.*

*In order to intensify the implementation of world experience in the construction and operation of highways based on the principles of public-private partnership, it is necessary to implement the provisions of the Law «On Concession», in particular, regarding the investment and maintenance of toll roads under the following conditions: 1) approval of the long-term highway concession program in Ukraine; 2) determination, together with international experts, of the automobile corridors of Ukraine that require construction and for which a fee will be paid for traffic; 3) creation of appropriate conditions and guarantees for investors; 4) mandatory design and construction of alternative toll roads; 5) cancellation of payment of additional excise tax on fuel; 6) introduction of insurance contracts for road infrastructure objects, etc.*

**Key words:** *public administration, road infrastructure, terms and procedure of financing in the field of road infrastructure, foreign experience, ways of implementing foreign experience.*