

Отримано: 12.02.2026

Прийнято: 27.03.2026

Опубліковано: 09.04.2026

УДК 625.7

DOI: 10.30857/2786-5398.2026.1.8

Сергій А. Осташевський, Валентин О. Данилюк

Хмельницький університет управління та права ім. Л. Юзькова, Україна
СТРУКТУРА ПУБЛІЧНОГО УПРАВЛІННЯ ДОРОЖНЬОЮ ГАЛУЗЗЮ
ЯК СКЛАДОВОЇ ЄДИНОЇ ТРАНСПОРТНОЇ СИСТЕМИ УКРАЇНИ

В статті представлено опис транспортної мережі України, її значення для розвитку транс'європейської транспортної мережі, виокремлені причини певної невідповідності національної дорожньої мережі європейським вимогам. Схематично представлено структуру публічного управління дорожньою галуззю, а також показана взаємодія підприємств, установ та організацій з реалізації робіт та послуг з розбудови, розвитку та утримання автомобільних доріг державного значення загального користування (АДДЗЗК). Зроблений опис класифікації автомобільних доріг в залежності від їх призначення, зазначена частка доріг державного та місцевого значення в межах національної дорожньої мережі. Визначено значення доріг різного типу в функціонуванні єдиної транспортної системи України. Проведений аналіз суб'єктів управління АДДЗЗК, визначені їх повноваження в цьому процесі. Найбільш перевагу у цьому надано регіональним підрозділам Державного агентства відновлення та розвитку інфраструктури – Службам відновлення та розвитку інфраструктури в областях, які є замовником закупівлі товарів, робіт та послуг, необхідних для забезпечення виконання мети, предмету діяльності та функцій у відповідному регіоні. Визначено участь підрядних організацій приватної або державної форми власності в загальному процесі публічного управління дорожньою галуззю. Проаналізовані суб'єкти управління автомобільними дорогами місцевого значення та визначені особливості їх взаємодії. Виокремлено роль центрального органу виконавчої влади в управлінні автомобільними дорогами як державного (АДДЗЗК) так і місцевого значення (АДМЗЗК) під час особливого періоду, коли зростає значення автомобільних доріг оборонного значення та прилеглої до них дорожньої мережі місцевого значення. Здійснено опис та схематичне представлення наявних та можливих джерел фінансування дорожньої галузі, а також порядку використання коштів державного дорожнього фонду, який має певні відмінності для АДДЗЗК та АДМЗЗК. Зазначено нормативні документи що регулюють відносини, пов'язані із функціонуванням та розвитком автомобільних доріг. Виокремлені негативні сторони публічного управління дорожньою галуззю та запропоновані альтернативні.

Ключові слова: дорожня галузь; транспортна система автомобільні дороги загального користування державного значення; автомобільні дороги місцевого значення; фінансування дорожньої галузі.

Serhii A. Ostashevskiy, Valentyn O. Danyliuk

Khmelnytskyi University of Management and Law named after L. Yuzkov, Ukraine
THE STRUCTURE OF PUBLIC MANAGEMENT OF THE ROAD SECTOR
AS A COMPONENT OF UKRAINE'S INTEGRATED TRANSPORT SYSTEM

This article provides a description of Ukraine's transport network, its significance for the development of the trans-European transport network, and identifies the reasons for certain discrepancies between the national road network and European requirements. The structure of public administration in the road sector is schematically presented, and the interaction of enterprises, institutions, and organizations in the implementation of works and services for the construction, development, and maintenance of public roads of national importance is illustrated. A

description is provided of the classification of highways based on their purpose, and the proportion of roads of national and local significance within the national road network is indicated. The importance of different types of roads in the functioning of Ukraine's unified transport system is determined. An analysis of the entities managing of public roads of national importance is conducted, and their powers in this process are defined. The greatest emphasis in this regard is placed on the regional divisions of the State Agency for Infrastructure Restoration and Development—the Infrastructure Restoration and Development Services in the regions—which act as the contracting authorities for the procurement of goods, works, and services necessary to ensure the fulfillment of the agency's objectives, scope of activities, and functions in the respective region. The participation of private or state-owned contracting organizations in the overall process of public management of the road sector has been defined. The entities responsible for managing local roads have been analyzed, and the specifics of their interaction have been identified. The role of the central executive authority in managing both national and local roads during a special period, when the importance of defense-related roads and the adjacent local road network increases, has been highlighted. A description and schematic representation of existing and potential sources of funding for the road sector are provided, as well as the procedure for using funds from the State Road Fund, which has certain differences for the of public roads of national importance and the local importance. Regulatory documents governing relations related to the operation and development of highways are identified. The negative aspects of public management of the road sector are highlighted, and alternatives are proposed.

Keywords: road sector; transportation system; public highways of national importance; local highways; financing of the road sector.

Постановка проблеми. Транспортна галузь виконує одну з основних ролей в економіці України. Вона має широку мережу залізничних доріг, розвинуту мережу автомобільних доріг, річкові та морські порти і термінали, аеропорти, мережу митних терміналів та авіасполучень. Це задовольняє потреби користувачів транспорту та сприяє розвитку економіки. Загалом автомобільні дороги загального користування мають протяжність 169652 кілометрів. Через Україну проходять міжнародні транспортні коридори: Пан'європейські № 3, 5, 7, 9 та коридори Організації співробітництва залізниць № 3, 4, 5, 7, 8, 10; коридор Європа - Кавказ – Азія, а також Транс'європейська транспортна мережа. Все це підкреслює важливість наявності оптимальних механізмів публічного управління дорожньою галуззю. Натомість, сучасний стан дорожньої галузі України не повністю відповідає вимогам Транс'європейської транспортної мережі. Причини такої невідповідності можуть бути пов'язані з відсутністю чітких та оптимальних механізмів публічного управління та адміністрування в функціонуванні центральних органів виконавчої влади та організацій, що перебувають у сфері їх управління, необґрунтованості критеріїв визначення пріоритетних напрямків розвитку транспортної інфраструктури та дієвого контролю за прийняття раціональних управлінських рішень, недосконалі процедури публічних закупівель. Як наслідок, відбувається систематичне недофінансування дорожньої галузі та недостатній рівень технічного обслуговування транспортної інфраструктури, що ставить під загрозу не тільки забезпечення соціально-економічних функцій, але також і національну безпеку в тому числі і через повномасштабне вторгнення.

Дослідження реальних причин такого становища варто розпочати з визначення рівня ефективності управління державними та громадськими ресурсами, а також рівня модернізації організаційних структур дорожньої галузі. Це ставить первинне завдання щодо опису існуючої структури публічного управління дорожньою галуззю як складової єдиної транспортної системи України.

Аналіз останніх публікацій по проблемі. Дослідженням розвитку, проблемам фінансування автодорожньої галузі приділяли увагу такі науковці, як І.Г. Канцур [1], В.І. Пархета [2], С.І. Гречана [3] та інші. Проте основними темами досліджень являлись аспекти фінансування автодорожньої галузі, конкурентоспроможністю суб'єктів господарювання в галузі та розвитку дорожньої галузі. Не приділено достатню увагу системному аналізу управлінських процесів в функціонуванні підприємств, установ та організацій автодорожньої галузі як складової єдиної транспортної системи України, не визначені слабкі сторони організації взаємодії між ними, не встановлені зв'язки такої взаємодії, що розкриватимуть напрямки підвищення ефективності управління ресурсами в дорожній галузі.

Невирішені частини дослідження. Невирішеними частинами дослідження залишаються відсутність концепції розвитку доріг, сучасних моделей управління ними, ефективних механізмів сумісного використання коштів державного бюджету та приватних інвестицій, а також недостатнього стимулювання підрядників до підтримання довготривалої якості дорожньої мережі через критично низький рівень впровадження інноваційних для дорожньої галузі України договорів на утримання АДДЗЗК, орієнтованих на кінцеві результати (OPRC – Output and Performance-Based Road Contracts). Застосовуючи класику наукового пошуку вирішення проблеми – принцип системного підходу, вивчення об'єкту дослідження потрібно розпочати з розглядання в сукупності всіх його елементів та структури їх взаємопов'язаності.

Мета дослідження. Метою статті є дослідження ролі органів публічного управління, які задіяні в організації розвитку, будівництві та утриманні автомобільних доріг загального користування державного і місцевого значення, визначення структури їх взаємодії з реалізації робіт та послуг з будівництва, реконструкції, ремонту та утримання АДДЗЗК та АДМЗЗК.

Виходячи з поставленої метою основним завданнями дослідження є висвітлення того, як влаштована діяльність та взаємодія суб'єктів, пов'язаних з вирішенням завдань управління дорожньою галуззю. Перспективою подальших досліджень є пошук відповіді на питання щодо того, чи у найкращий спосіб відбувається використання ресурсів задля досягнення пріоритетних цілей розвитку та експлуатаційного утримання дорожньої мережі.

Виклад основних результатів та їх обґрунтування. Основним нормативним документом, що визначає правові відносини в дорожній галузі являється Закон [4], стаття 5 якого визначає класифікацію доріг.

Крім цього, незалежно від значення та форм власності частка автомобільних доріг може бути віднесена до доріг оборонного значення. Порядок використання таких доріг в умовах воєнного стану затверджується Кабінетом Міністрів України.

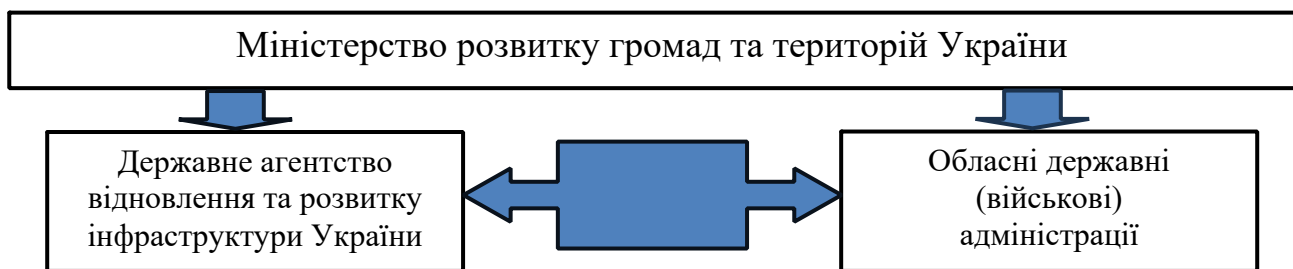
Отже, за визначенням, АДДЗЗК є державною власністю, слугують для задоволення потреб суспільства в перевезеннях та головне являються складовою Єдиної транспортної системи країни. Класифікація АДДЗЗК передбачає відповідність автошляхів певним критеріям для віднесення їх до того чи іншого найменування. Як приклад, міжнародні автомобільні дороги, яких згідно Постанови [5] налічується 28 загальною протяжністю 9348,3 км співпадають з міжнародними транскоридорами і мають найвищий статус серед доріг. Національних доріг налічується 31 і вони мають загальну протяжність 7205,1 км. Зазвичай це автомобільні дороги, що з'єднують між собою адміністративні центри областей та/або великі промислові чи культурні центри.

Наступними за важливістю є регіональні автомобільні дороги, які проходять територіями декількох областей, з'єднують важливі інфраструктурні об'єкти (порти, пункти пропуску через Державний кордон України) та є найважливіші для курортного та

культурного спрямування. Таких автомобільних доріг налічується 78 та вони мають протяжність 9503 км. Територіальні автомобільні дороги мають найбільшу кількість і загальну протяжність – 21362 км та розташовуються в переважній більшості в межах однієї області. Таким чином, мережа АДДЗЗК має загальну протяжність 47421,8 км, що складає 28% від загальної протяжності всієї мережі автомобільних доріг в Україні. Перелік таких доріг може коригуватись за поданням центрального органу виконавчої влади один раз на три роки. Щодо АДМЗЗК, то вони поділяються на районні та обласні, їх перелік затверджують обласні військові (державні) адміністрації.

Таким чином, згідно Статті 6 Закону [4] державну політику та стратегію розвитку всіх видів АДДЗЗК та АДМЗЗК здійснює центральний орган виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізовує державну політику у сфері дорожнього господарства, (рис. 1).

Розглянемо якими повноваженнями наділений кожен із суб'єктів цього процесу. Згідно Статті 11 Закону [4] Міністерство щодо формує державну політику у сфері управління АДДЗЗК та АДМЗЗК, забезпечує нормативно-правове регулювання, здійснює нормування у сфері будівництва, ремонтів та утримання АДДЗЗК та АДМЗЗК, у т.ч. затверджує типові форми договорів, забезпечує інтеграцію АДДЗЗК та АДМЗЗК в міжнародну мережу доріг, погоджує перелік об'єктів та обсяги бюджетних коштів на розбудову та капітальний ремонт автомобільних доріг АДДЗЗК та АДМЗЗК.



Джерело: авторська розробка.

Рис. 1. Органи публічного управління АДДЗЗК та АДМЗЗК України

Таким чином Міністерство наділено повноваженнями, які формують та реалізують стратегічні задачі щодо розвитку автодорожньої галузі України відповідно до програм Уряду.

Відповідно до Статті 11 Закону України [4] та Постанови [6] до його основних повноважень належить розроблення та внесення пропозицій з формування державної політики у дорожньому господарстві, а також управління АДДЗЗК та АДМЗЗК, забезпечення організації будівництва, реконструкції, ремонту та утримання АДДЗЗК та АДМЗЗК, а також переліків об'єктів та обсягів бюджетних коштів на будівництво, реконструкцію, капітальний ремонт АДДЗЗК та АДМЗЗК та інше.

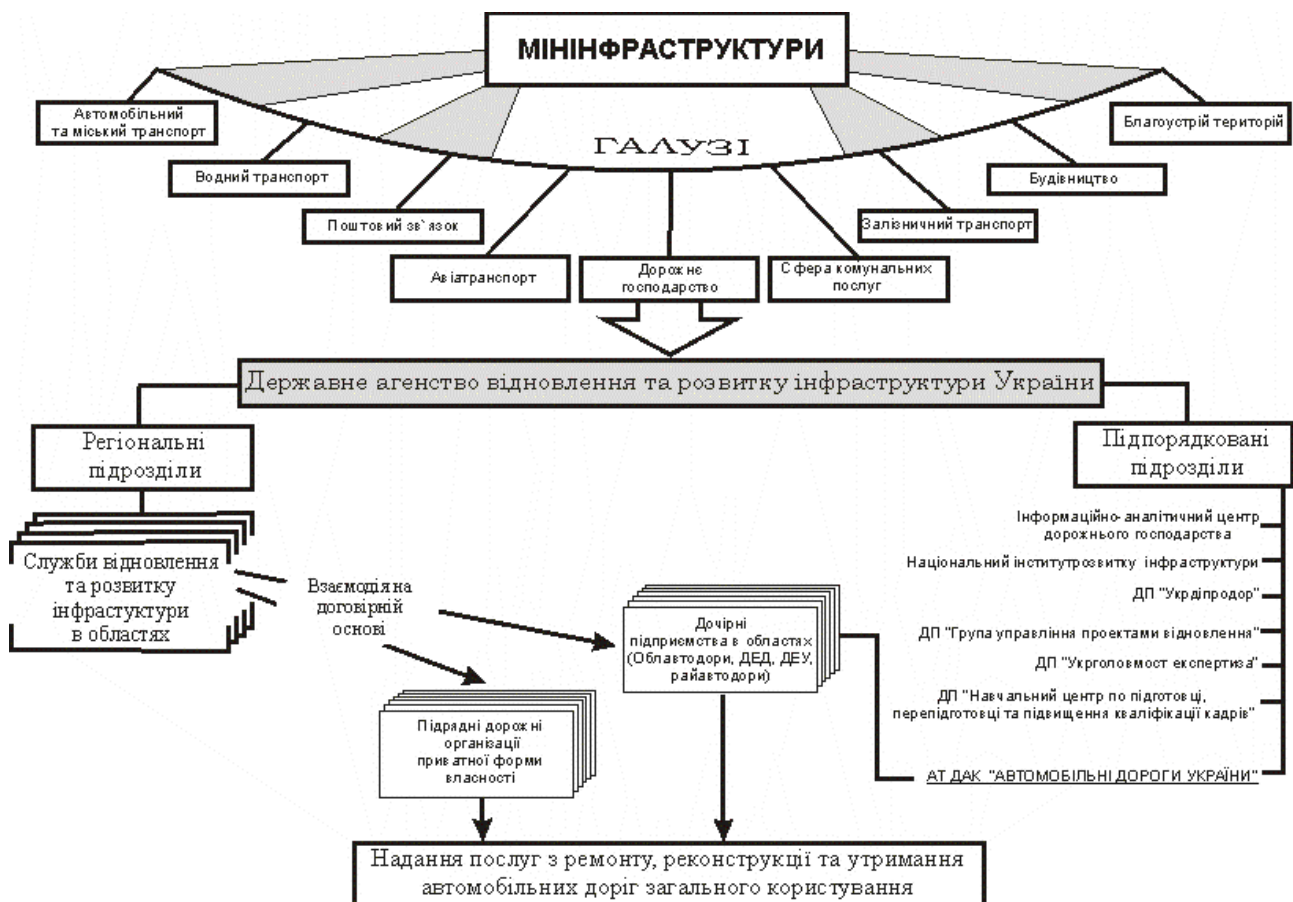
Отже, Агентство відновлення, як центральний орган в сфері управління розвитком та сталим функціонуванням дорожнього господарства зосереджує свою діяльність саме на АДДЗЗК.

З метою організації процесів будівництва, реконструкції, капітальних ремонтів та експлуатаційного утримання АДДЗЗК створені регіональні служби відновлення та розвитку інфраструктури в областях (далі - Служби), які є одержувачем бюджетних коштів.

Служби є замовником закупівлі на товари, роботи та послуги на договірних засадах. Ними здійснюється технічний нагляд та вони є балансоутримувачами мережі АДДЗЗК у регіонах.

Служби не являються бюджетними установами в розумінні п. 12 статті 2 Бюджетного кодексу України [7]. Безпосередніми виконавцями послуг та робіт з будівництва,

реконструкції, капітального ремонту та експлуатаційного утримання являються підрядні організації приватної або державної форми власності, визначені на підставі процедур закупівель та з якими укладено договори. Фактично з моменту підписання акту-приймання передачі стосовно предмету договору (автомобільної дороги або ділянки автомобільної дороги) відповідальність щодо експлуатаційного утримання та безпеки дорожнього руху покладається на виконавця, тобто підрядну організацію. В обов'язки замовника входить здійснення технічного нагляду за об'єктом на предмет відповідності проектним рішенням, правилам утримання, нормативно-правовим актам та стандартам. Структура управління АДДЗК та взаємодії підприємств з реалізації робіт та послуг з розвитку та утримання АДДЗК наведена на рис. 2.



Джерело: авторська розробка.

Рис. 2. Структура управління АДДЗК та взаємодії підприємств з реалізації робіт та послуг з їх розвитку та утримання

Варто зазначити, що в ланці взаємодії між Службами відновлення та розвитку інфраструктури та підрядниками (рис. 2) різних форм власності сьогодні переважає традиційна система утримання АДДЗК, яка базується на розрахунках з підрядними організаціями за механічно виконаний обсяг робіт, як постфактум. Це, як правило призводить до неефективного використання коштів державного бюджету, ускладнення контролю за результатами виконаної роботи, а також відсутності стимулу у підрядників підтримувати довготривалу якість знову ж таки через відсутність багаторічних договорів з чіткими гарантіями щомісячних розрахунків. Запровадження прогресивних форм контрактів, які орієнтовані на досягненні об'єктивних рівнів експлуатаційного обслуговування доріг

сприятиме переходу до проактивного управління дорожнім господарством та економії коштів, що підтверджує історія впровадження OPRC – контрактів в зарубіжних країнах (табл. 1) [16].

Таблиця 1

Економія грошових засобів застосування контрактів OPRC порівняно з традиційними контрактами «одиначних розцінок»

Країна	Економія, %
Австралія	10–40
Бразилія	15–35
Канада	До 20
Естонія	20–40
Фінляндія	18
Нідерланди	30–40
Нова Зеландія	15–38
США	10–15

Щодо автомобільних доріг АДМЗЗК, то згідно статті 20 Закону України [8] та статті 12 Закону України [4] управління такими дорогами здійснюють в межах адміністративно-територіальних одиниць обласні державні адміністрації. З метою реалізації функцій управління створюються окремі юридичні особи (служби місцевих доріг) або такі функції покладаються на структурні підрозділи адміністрацій (наприклад управління інфраструктури).

Основними повноваженнями обласних державних адміністрацій у сфері управління АДМЗЗК є розробка пропозицій щодо реалізації державної політики у дорожній сфері та управління АДМЗЗК, а також програм розвитку дорожнього господарства, а також забезпечення організації розвитку та утримання АДМЗЗК, забезпечення їх фінансування. Це також стосується АДДЗЗК за наявності відповідних рішень обласної ради.

Відповідно до положень Закону України [11] визначаються порядок забезпечення фінансування розвитку та утримання АДДЗЗК та АДМЗЗК України. Дані витрати здійснюються за рахунок бюджетних та інших коштів в межах реалізації відповідних програм розвитку дорожнього господарства. Закон визначає дані кошти цільовими, тобто такими, що не підлягають вилученню на інші цілі, які не є пов'язані з потребами дорожньої галузі. Крім того, вони не підлягають поверненню в загальний та інші фонд бюджетів у випадку невикористання протягом поточного бюджетного року, а зберігають призначення в наступному періоді. Порядок управління коштами дорожніх фондів встановлює Кабінет Міністрів України, зокрема шляхом прийняття відповідних розпорядчих актів, постанов тощо. Таким документом являється Постанова Кабінету Міністрів України [12]. Спрямування коштів державного дорожнього фонду передбачає:

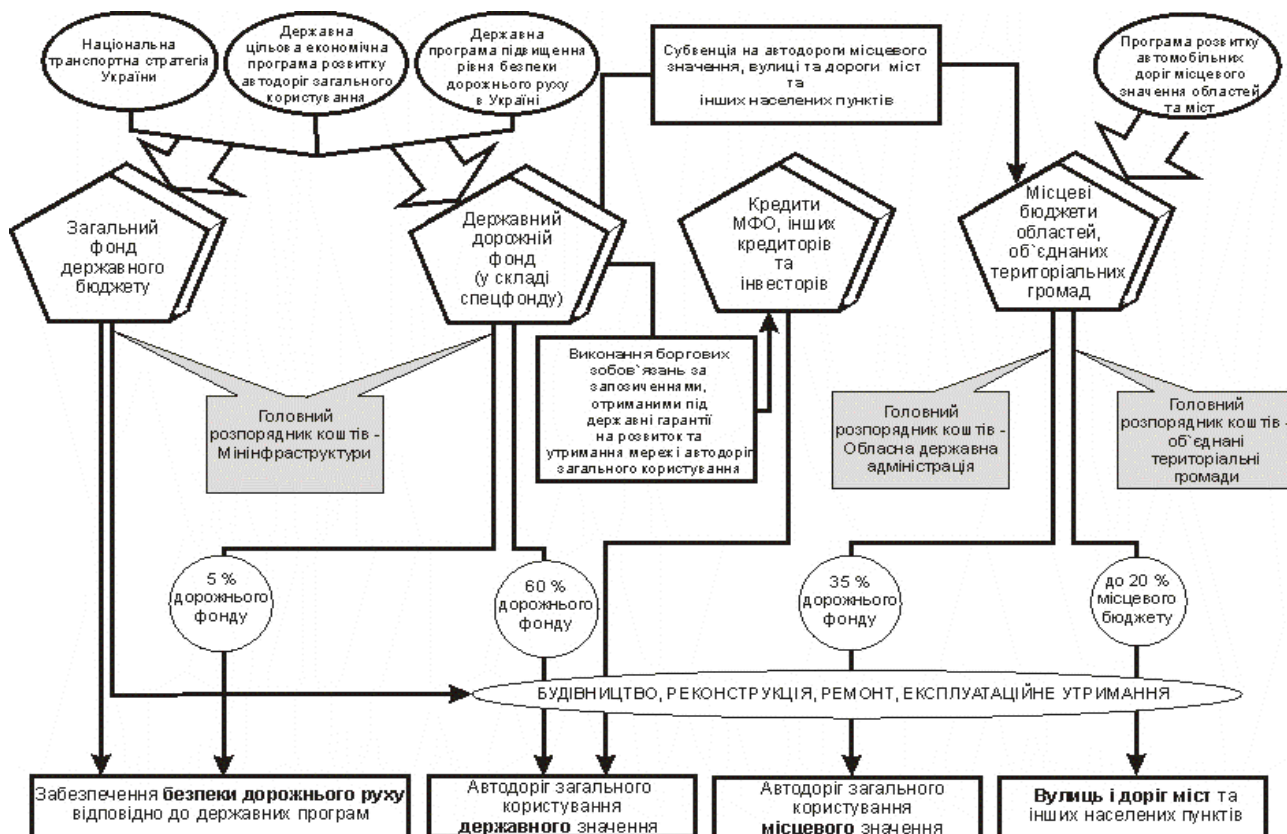
- спрямування коштів на потреби (рис. 3) будівництва, реконструкції, ремонту та утримання АДДЗЗК (у розмірі 60% від загального бюджету фонду);

- фінансове забезпечення будівництва, реконструкції, ремонту та утримання АДМЗЗК у вигляді субвенції залежно від протяжності мережі автомобільних доріг у тій чи іншій адміністративно-територіальній одиниці (у розмірі 35% від загального бюджету фонду при цьому зазначена субвенція може спрямовуватись на витрати щодо розвитку та утримання мережі вулиць, доріг комунальної власності у розмірі не більше 20% загального обсягу субвенції для відповідного місцевого бюджету);

- фінансування безпеки дорожнього руху згідно відповідних державних програм (у розмірі 4% у 2024 році); погашення боргових зобов'язань; на фінансування внутрішніх водних шляхів (у розмірі 1% у 2024 році);

- фінансове забезпечення розвитку аеродромної інфраструктури; на оновлення рухомого складу залізничного транспорту тощо.

Спрямування коштів державного дорожнього фонду визначається Кабінетом міністрів України та має певні відмінності для фінансування АДДЗЗК та АДМЗЗК відповідно (рис. 3).



Джерело: авторська розробка.

Рис. 3. Фінансування АДДЗЗК та АДМЗЗК, вулиць та доріг населених пунктів

Так, для доріг державного значення цей порядок затверджується на відповідний період у вигляді відповідних Постанов, з метою втілення державних цільових програм розвитку автомобільних доріг [13]. Перелік автомобільних доріг, комунальних доріг та вулиць у тих чи інших населених пунктах із зазначенням обсягів фінансування за рахунок відповідної субвенції затверджується відповідною обласною (міською) державними адміністраціями за погодженням з Міністерством.

Крім того, у місцевих бюджетах передбачаються щорічні видатки на роботи із розвитку та утримання мережі відповідних територіальних одиниць та створюються відповідні дорожні фонди. Відповідно дохідна частина таких бюджетів складається за рахунок субвенцій Держбюджету та інших надходжень.

Законом [11] встановлено, що за рішенням відповідних місцевих рад кошти місцевих дорожніх фондів можуть спрямовуватись і на потреби АДДЗЗК та АДМЗЗК, в тому числі експлуатаційного утримання. Проте, згідно Закону України [14] та Закону України [15], допускається лише капітальний та поточний ремонт тих вулиць і доріг населених пунктів, які є в складі АДДЗЗК та АДМЗЗК (як співфінансування на договірних засадах).

Висновки та перспективи подальших досліджень. Таким чином, проведене дослідження дозволило узагальнити нормативну базу та визначити сутність та структуру публічного управління автодорожньою галуззю України. Система має чітку вертикальну структуру, яка базується на повноваженнях відповідних органів управління в залежності від класифікації автомобільних доріг та врегульована як нормативно-правовою базою, так і відповідними можливими джерелами фінансування. В ході дослідження виявленні як позитивні так і негативні сторони публічного управління дорожньою галуззю. Існує потреба перегляду традиційних підходів до виконання контрактів, де замовник чітко регламентує методи робіт, технологію їх виконання, застосовувані матеріали та впровадженню проактивних або гібридних (традиційних з елементами OPRC – контрактів) форм довготривалої взаємодії між замовником та підрядною організацією.

References

Література

1. Kantsur, I. H., & Ivanov, Ye. Yu. (2025). Synerhiia rozvytku – ekonomichni, osvittii ta naukovyi potentsial publichnoho upravlinnia ta administruvannia [Development synergy – economic, educational and scientific potential of public management and administration]. *Derzhavne upravlinnia: udoskonalennia ta rozvytok*, (3). DOI: <http://doi.org/10.32702/2307-2156.2025.3.11> [in Ukrainian].
1. Канцур І. Г., Іванов Є. Ю. Синергія розвитку – економічний, освітній та науковий потенціал публічного управління та адміністрування. *Державне управління: удосконалення та розвиток*. 2025. № 3. DOI: <http://doi.org/10.32702/2307-2156.2025.3.11>.
2. Parkheta, V. I. (2021). Poniattia ta zmist publichnoho administruvannia u sferi dorozhnoi infrastruktury [The concept and content of public administration in the field of road infrastructure]. *Naukovyi visnyk Dnipropetrovskoho derzhavnoho universytetu vnutrishnikh sprav*, (4), 215–221. URL: http://nbuv.gov.ua/UJRN/Nvdduvs_2021_4_35 [in Ukrainian].
2. Пархета В. І. Поняття та зміст публічного адміністрування у сфері дорожньої інфраструктури. *Науковий вісник Дніпропетровського державного університету внутрішніх справ*. 2021. № 4. С. 215–221. URL: http://nbuv.gov.ua/UJRN/Nvdduvs_2021_4_35.
3. Hrechana, S. I. (2016). Suchasnyi stan ta perspektyvni napriamy modernizatsii rehionalnoi vyrobnychoi infrastruktury [Current status and promising directions of modernization of regional production infrastructure]. *Naukovyi visnyk MDU. Seriya Ekonomika ta suspilstvo*, (2), 392–397 [in Ukrainian].
3. Гречана С. І. Сучасний стан та перспективні напрями модернізації регіональної виробничої інфраструктури. *Науковий вісник МДУ. Серія Економіка та суспільство*. 2016. № 2. С. 392–397.
4. Pro avtomobilni dorohy [On Motorways: Law of Ukraine dated 08.09.2005 (as amended) No. 2862]. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2862-15#Text> [in Ukrainian].
4. Про автомобільні дороги: Закон України від 08.09.2005 р. (зі змінами) № 2862. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2862-15#Text>.
5. Pro zatverdzhennia pereliku avtomobilnykh dorih zahalnoho korystuvannia derzhavnoho znachennia [On approval of the list of public roads of state importance: Resolution of the Cabinet of Ministers of Ukraine dated 15.12.2023 No. 1318]. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1318-2023-%D0%BF#Text> [in Ukrainian].
5. Про затвердження переліку автомобільних доріг загального користування державного значення: Постанова Кабінету Міністрів України від 15.12.2023 р. № 1318. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1318-2023-%D0%BF#Text>.
6. Pro zatverdzhennia Polozhennia pro Derzhavne ahentstvo vidnovlennia ta rozvytku infrastruktury Ukrainy [On approval of the Regulations on the State
6. Про затвердження Положення про Державне агентство відновлення та розвитку інфраструктури України:

- Agency for Infrastructure Restoration and Development of Ukraine: Resolution of the Cabinet of Ministers of Ukraine dated September 10, 2014 (as amended) No. 439]. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/439-2014-%D0%BF#Text> [in Ukrainian].
7. Biudzhetnyi kodeks Ukrainy [Budget Code of Ukraine dated 01.01.2026 No. 50-51]. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2456-17#Text> [in Ukrainian].
8. Pro mistsevi derzhavni administratsii [On local state administrations: Law of Ukraine dated 08.01.2025 No. 20-21 (as amended)]. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/586-14#Text> [in Ukrainian].
9. Pro funktsionuvannia yedynoi transportnoi systemy v osoblyvyi period [On the functioning of a unified transport system during a special period: Law of Ukraine dated 04/23/2021 No. 52 (as amended)]. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/194-14#Text> [in Ukrainian].
10. Pro mobilizatsiiu ta mobilizatsiinu pidhotovku [on mobilization and mobilization training: Law of Ukraine dated 04.12. 2024 No. 44 (as amended)]. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/3543-12#Text> [in Ukrainian].
11. Pro dzherela finansuvannia dorozhnoho gospodarstva Ukrainy [On sources of financing the road infrastructure of Ukraine: Law of Ukraine dated 31.10.2025 No. 47 (as amended)]. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1562-12#Text> [in Ukrainian].
12. Pro zatverdzhennia Poriadku spriamuvannia koshtiv derzhavnogo dorozhnoho fondu [On approval of the Procedure for allocating funds from the State Road Fund: Resolution of the Cabinet of Ministers of Ukraine dated 12/20/2027 No. 1085 (as amended by 03/13/2025 No. 272)]. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1085-2017-%D0%BF#Text> [in Ukrainian].
13. Pro zatverdzhennia Derzhavnoi tsilovoi ekonomichnoi prohramy rozvytku avtomobilnykh dorih zahalnoho korystuvannia derzhavnogo znachennia na 2018–2023 roky [On approval of the State Target Economic Program for the Development of Public Roads of State Importance for 2018–2023: Resolution of the Cabinet of Ministers of Ukraine dated March 21, 2018 No. 382 (as amended)]. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/382-2018-%D0%BF#Text> [in Ukrainian].
- Постанова Кабінету Міністрів України від 10.09.2014 р. (зі змінами) №439. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/439-2014-%D0%BF#Text>.
7. Бюджетний кодекс України від 01.01.2026 № 50-51. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2456-17#Text>.
8. Про місцеві державні адміністрації: Закон України від 08.01.2025 р. № 20-21 (зі змінами). URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/586-14#Text>.
9. Про функціонування єдиної транспортної системи в особливий період: Закон України від 23.04.2021 р. № 52 (зі змінами). URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/194-14#Text>.
10. Про мобілізацію та мобілізаційну підготовку: Закон України від 04.12. 2024 р. № 44 (зі змінами). URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/3543-12#Text>.
11. Про джерела фінансування дорожнього господарства України: Закон України від 31.10.2025 р. № 47 (зі змінами). URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1562-12#Text>.
12. Про затвердження Порядку спрямування коштів державного дорожнього фонду: Постанова Кабінету Міністрів України від 20.12.2027 р. № 1085 (зі змінами в редакції від 13.03.2025 р. № 272). URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1085-2017-%D0%BF#Text>.
13. Про затвердження Державної цільової економічної програми розвитку автомобільних доріг загального користування державного значення на 2018–2023 роки: Постанова Кабінету Міністрів України від 21.03.2018 р. № 382 (зі змінами). URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/382-2018-%D0%BF#Text>.

14. Pro vnesennia zmin do deiakykh zakoniv Ukrainy shchodo spivfinansuvannia remontu dorih derzhavnoho znachennia [On Amendments to Certain Laws of Ukraine Regarding Co-financing of Repair of Roads of National Importance: Law of Ukraine No. 30 of 02.06.2015]. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/490-19#Text> [in Ukrainian].

15. Pro vnesennia zminy do statii 91 Biudzhethnoho kodeksu Ukrainy shchodo spivfinansuvannia remontu dorih derzhavnoho znachennia [On Amendments to Article 91 of the Budget Code of Ukraine Regarding Co-financing of Repairs of Roads of State Importance: Law of Ukraine No. 30 of 02.06.2015]. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/491-19#Text> [in Ukrainian].

16. Zelenovskyi, V. A., & Zaviyskyi, O. I. (2025). Vprovadzhennia kontraktiv na utrymuvannia avtomobilnykh dorih na osnovi kintsevykh rezultativ (OPRC) dlia pidvyshchennia efektyvnosti dorozhnoho gospodarstva Ukrainy [Implementation of Outcome-Based Road Maintenance Contracts (OPRC) to Improve the Efficiency of Ukraine's Road Sector]. *Roads and Bridges: Collection of Scientific Papers*, (32), 41–48 [in Ukrainian].

14. Про внесення змін до деяких законів України щодо співфінансування ремонту доріг державного значення: Закон України від 02.06.2015 р. № 30. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/490-19#Text>.

15. Про внесення зміни до статті 91 Бюджетного кодексу України щодо співфінансування ремонту доріг державного значення: Закон України від 02.06.2015 р. № 30. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/491-19#Text>.

16. Зеленовський В. А., Завійський О. І. Впровадження контрактів на утримування автомобільних доріг на основі кінцевих результатів (OPRC) для підвищення ефективності дорожнього господарства України. *Дороги і мости: збірник наукових праць*. 2025. № 32. С. 41–48.