DOI: [10.32702/2307-2105-2019.1.45](https://doi.org/10.32702/2307-2105-2019.1.45)

УДК 338 001.36

О. В. Цімошинська,
доцент кафедри обліку і оподаткування
ПрАТ «ВНЗ «Міжрегіональна Академія управління персоналом»

ФАКТОРИ ВПЛИВУ НА РОЗМІР ПЛАТИ ЗА КОРИСТУВАННЯ КОНЦЕСЕЦІЙНИМИ ДОРОГАМИ

O. V. Tsimoshynska
Associate Professor, department of accounting and taxation
PJSC "Higher Educational Institution" Interregional Academy of Personnel Management "

FACTORS OF INFLUENCE ON THE SIZE OF FEES FOR THE USE OF CONCESSIONAL ROADS

У статті констатовано, що світова практика будівництва автомобільних доріг засвідчує успішність та ефективність застосування концесії як інструмента залучення інвестицій приватного сектора у дорожню галузь. Наголошено, що в Україні, не дивлячись на неодноразові намагання уряду активізувати будівництво концесійних доріг, жоден із заявлених проектів до тепер не реалізовано. Акцентовано, що першочерговою причиною тому тривалий час вважалась наявність колізій та прогалин у правовому полі з питань регулювання концесійних відносин. Підкреслено, що з прийняттям Закону України «Про внесення змін до деяких законів України щодо будівництва та експлуатації автомобільних доріг» від 27.02.2018 р. за №2304-VIII існуючі правові колізії мали бути подолані. Обґрунтовано, що з прийняттям Закону №2304-VIII окремі питання до тепер залишаються невирішеними остаточно, серед яких особливої актуальності набувають питання плати за користування концесійними дорогами. Розглянуто методику розрахунку плати за користування концесійними дорогами, передбачену чинними нормативно-правовими актами та наголошено на її недоліках. Визначено та проаналізовано такі фактори впливу на формування розміру плати за користування концесійними дорогами як: вартість будівництва, граничний розмір компенсації концесіонеру, інтенсивність руху транспорту (трафік), граничний строк передачі дороги в концесію, розмір концесійного платежу та ін. Проаналізовано розмір плати за користування концесійними дорогами в країнах ЄС та очікувану плату користувачів за проїзд автобаном Львів-Краковець. Доведено потребу у модифікації методики розрахунку плати за користування концесійними дорогами, передбачену чинними нормативно-правовими актами.

The article states that the world practice of road construction demonstrates the success and effectiveness of concessions as an instrument for attracting private sector investment into the road sector. It was emphasized that in Ukraine, despite repeated attempts by the government to intensify the construction of concession roads, none of the declared projects has been implemented until now. It is accentuated that the first reason for this was the long-term existence of collisions and gaps in the legal field on the regulation of concession relations. It was emphasized that with the

adoption of the Law of Ukraine "On Amendments to Some Laws of Ukraine Concerning the Construction and Operation of Highways" of 27.02.2018 under No. 2304-VIII, existing legal conflicts had to be overcome. It is substantiated that with the adoption of the Law No. 2304-VIII, separate issues remain unresolved until now, among which the issues of paying for the use of concession roads are becoming particularly acute. The method of calculation of payment for use of concession roads, provided by the current normative-legal acts and emphasized on its shortcomings is considered. The following factors influencing the formation of the fee for using concession roads are identified and analyzed: the cost of construction, the maximum amount of compensation to the concessionaire, the intensity of traffic (traffic), the deadline for the transfer of the road to the concession and the size of the concession payment. The cost of using concession roads in EU countries and the expected payment for users for the Lviv-Krakovets Autobahn are analyzed. The necessity to modify the methodology for calculating the payment for the use of concession roads, provided by the current normative and legal acts, is proved.

Ключові слова: концесія; плата за користування концесійними дорогами; граничний розмір компенсації концесіонеру; інтенсивність руху транспорту; граничний строк передачі дороги в концесію; розмір концесійного платежу.

Keywords: concession; payment for use of concession roads; the maximum amount of compensation to the concessionaire; the intensity of traffic; the deadline for the transfer of the road to the concession; the size of the concession payment.

Постановка проблеми. Світова практика будівництва автомобільних доріг засвідчує успішність та ефективність застосування концесії як інструмента залучення інвестицій приватного сектора у дорожню галузь [2, с.143]. В Україні ж, не дивлячись на неодноразові намагання уряду активізувати будівництво концесійних доріг, жоден із заявлених проєктів до тепер не реалізовано. Першочерговою причиною тому тривалий час вважалась наявність колізій та прогалів у правовому полі з питань регулювання концесійних відносин, а саме відсутність достатніх гарантій для концесіонерів у разі недоотримання доходу, передбаченого договором концесії тощо. З прийняттям Закону України «Про внесення змін до деяких законів України щодо будівництва та експлуатації автомобільних доріг» від 27.02.2018 р. за №2304-VIII, (далі – Закон №2304-VIII) [8] існуючі колізії мали бути повністю подолані. Однак детальний аналіз змістовної складової Закону №2304-VIII засвідчує, що окремі питання до тепер залишаються відкритими. Серед них на особливу увагу заслуговують питання розміру плати за користування концесійними дорогами.

Плата за користування концесійними дорогами є однією з найвагоміших складових доходу концесіонера, а отже, і визначальним фактором впливу на прийняття рішень щодо реалізації проєкту з будівництва концесійних доріг. Єдиним нормативним документом, яким передбачено методику розрахунку розміру плати за користування концесійними дорогами до тепер залишається Порядок встановлення максимального розміру плати за проїзд автомобільними дорогами, побудованими на умовах концесії, затверджений Постановою КМУ від 22.08.2000 р. за №1299 [7] (далі – Порядок №1299).

Згідно Порядку №1299 розрахунок максимального розміру плати за проїзд концесійними дорогами має здійснюватись на загальних засадах ціноутворення з урахуванням прогнозованої інтенсивності руху транспортних засобів та з урахуванням рівня інфляції [7]. Однак час доводить, що методика розрахунку плати за проїзд концесійними дорогами, передбачена Порядком №1299, не відповідає вимогам сьогодення, оскільки враховує лише окремі фактори впливу на розмір плати за проїзд концесійними дорогами, а отже, потребує на подальші дослідження.

Аналіз останніх досліджень і публікацій засвідчує, що питання платних доріг в Україні неодноразово ставали предметом досліджень вітчизняних та зарубіжних вчених. Найбільш комплексного вивчення зазначена проблематика дістала у працях Н.Ю. Пришви, Д. Гетманцева, Ю. Коваль, Н. Якимчука та ін. Проте, незважаючи на великий спектр наукових досліджень із зазначеної проблематики, питання якою буде плата потенційних користувачів за проїзд концесійними дорогами, алгоритм її розрахунку та визначальні фактори впливу, а також механізм коригування з урахуванням змін соціально-економічного розвитку країни до тепер залишаються невирішеним, чим саме і обґрунтовується актуальність тематики даного дослідження.

Метою статті є вивчення на прикладі пілотного проєкту з будівництва автобану Львів-Краковець визначальних факторів впливу на розмір плати за користування концесійними дорогами.

Виклад основного матеріалу. За оприлюдненою інформацією Державним агентством автомобільних доріг України (Укравтодором) пілотним проєктом з будівництва концесійної дороги має стати будівництво автобану Львів-Краковець, як альтернатива автошляху М-10, який проходить через низку населених пунктів,

що призводить до постійного обмеження руху, підвищення ризику аварійності та негативного впливу на екологію регіону.

Вартість будівництва чотирисмугової дороги Львів-Краковець категорії 1-А (розрахованої на швидкість руху до 120 км/год) протяжністю 84,4 км, становить за попередніми розрахунками Укравтодору близько 600 мільйонів євро. Будівництво дороги Львів-Краковець передбачається стовідсотково коштами концесіонера при закріпленні за ним права на експлуатацію дороги терміном до 49 років.

Для будівництва концесійної дороги Львів-Краковець вже відведено земельні ділянки, а також розроблено проектну та конкурсну документацію.

Потенційними концесіонерами будівництва дороги Львів-Краковець є: французький гігант Bouygues Construction, французька компанія VINCI, іспанська корпорація Abertis, австрійська компанія Strabag, китайська компанія Sinohydro Corporation Ltd, азербайджанське підприємство AzVirt, Польський забудовник Mirbud S.A. та ін.

Найбільш очікуваним та визначальним при прийнятті рішення щодо реалізації проекту з будівництва автобану Львів-Краковець є показник розміру плати користувачів за проїзд концесійною дорогою, який формується під впливом наступних факторів (рис.1). Кожен з перелічених факторів має певну вагомість та значимість у визначенні розміру плати за проїзд концесійними дорогами, а отже, потребує на детальне вивчення.

Рисунок 1. Фактори впливу на визначення плати за користування концесійними дорогами

Джерело: авторське бачення

Серед перелічених факторів впливу на розміру плати за проїзд концесійними дорогами вирішальним є вартість будівництва доріг. Єдиних нормативів щодо вартості будівництва доріг а ні в Україні, а ні в країнах ЄС фактично не існує. За даними Укравтодору середня вартість будівництва доріг протягом 2015-2016 рр. склала (табл.1):

Таблиця 1.

Середня вартість будівництва 1 км автомобільних доріг в Україні протягом 2015-2016 рр.

Категорія доріг	2015		2016	
	млн. грн/км	€ млн/км	млн. грн/км	€ млн/км
I категорія	67,913	2,26	78,643	2,62
II категорія	35,315	1,18	40,894	1,36
III категорія	31,919	1,06	36,962	1,23
IV категорія	17,657	0,59	20,447	0,68
V категорія	4,301	0,14	4,981	0,17

Джерело: [3]

При компаративному аналізі вартості будівництва доріг першої категорії в країнах ЄС та Україні встановлено, що вартість будівництва 1 км дороги в Україні нижче в рази (табл. 2).

Таблиця 2.

Середня вартість будівництва доріг першої категорії в Україні та країнах ЄС в 2016 році

Країна	Вартість будівництва € млн./км
Німеччина	19
Австрія	15
Угорщина	12,9

Польща	5,0
Болгарія	3,0
Україна	2,62

Джерело: [9]

Серед перелічених європейських країн найвища вартість будівництва доріг в Німеччині – 19 млн. євро/км, що пояснюється високою якістю дорожнього покриття, інформативністю розмітки та дорожніх знаків, наявністю електронних табло тощо. За своєю педантичністю у будівництві доріг Німеччина аж ніяк не поступається Швейцарії. Проте середня вартість будівництва доріг в Швейцарії межує 40 млн. євро/км. Причиною тому є гористість місцевості, важкодоступність багатьох ділянок, будівництво тунелів, установки цілодобового відеоспостереження тощо. В той же час в Китаї (не дивлячись на властиву йому економічність) середня вартість будівництва доріг понад 42 млн. євро/км. При цьому амплітуда коливань вартості будівництва 1 км дороги від середнього показника надто висока та визначається складністю і масштабістю проектів з будівництва автобанів. Зокрема, за одним з останніх проектів з будівництва швидкісного автобану Джішоу-Чанджі внаслідок складності рельєфу і конструктивних особливостей довгого мосту вартість будівництва перевищила 60 млн. євро/км. Тож, є всі підстави стверджувати, що вартість будівництва доріг визначається не лише їх категорією, шириною та протяжністю, а й складністю рельєфу та конструктивними особливостями проекту.

Не менш вагомим фактором впливу на розмір плати за користування концесійними дорогами є інтенсивність руху транспорту (транспортного потоку). Оскільки вона має визначатись окремо за кожним з типів транспортних засобів, першочергово зупинимось на вивченні їх класифікації.

В країнах ЄС транспортні засоби при визначенні плати за користування концесійними дорогами класифікуються таким чином (табл. 3):

Таблиця 3.
Класифікація транспортних засобів в країнах ЄС при визначенні плати за користування концесійними дорогами

Країна	Типи транспортних засобів			
	I	II	III	IV
Австрія	мотоцикли	автомобілі до 3,5 т	автомобілі понад 3,5 т	трейлери
Угорщина	D1	D2	B2	U
Словенія	1	2A	2B	-
Словаччина	-	автомобілі до 3,5 т	автомобілі понад 3,5 т	трейлери
Чехія	-	автомобілі до 3,5 т	автомобілі понад 3,5 т	трейлери

Джерело: [9]

За даними табл.3 маємо можливість спостерігати, що в окремих країнах, зокрема, таких як Словаччина та Чехія, при визначенні плати за користування концесійними дорогами виокремлено три типи транспортних засобів, а отже плата за проїзд концесійними дорогами транспортними засобами з характеристиками мотоцикла (трицикла та квадроцикла) не стягується. В Австрії, Угорщині та Словенії при визначенні плати за проїзд концесійними дорогами транспортні засоби класифікуються за чотирма типами залежно від їх технічних характеристик, впливу на зношеність автодоріг та забруднення навколишнього середовища.

Керуючись досвідом європейських країн з класифікації транспортних засобів при визначенні плати за користування концесійними дорогами, вважаємо, що на даному етапі соціально-економічного розвитку країни, найбільш вірним рішенням щодо класифікації транспортних засобів є виокремлення трьох типів транспортних засобів з урахуванням їх технічних характеристик, впливу на зношеність автодоріг та забруднення навколишнього середовища (рис. 2):

№ п/п	Типы транспортных средств	Схематическое изображение	№ п/п	Типы транспортных средств	Схематическое изображение
1	Легковые автомобили		6	Автопоезда прицепные пятиосные (3+2)	
	Легковые фургоны			Автопоезда прицепные шестиосные (3+3)	
	Легковые автомобили с одноосным прицепом		7	Автопоезда седельные трехосные (2+1)	
	Легковые автомобили с двухосным прицепом			Автопоезда седельные четырехосные (2+2)	
2	Одиночный грузовой двухосный автомобиль		8	Автопоезда седельные четырехосные (2+2)	
3	Одиночный грузовой трехосный автомобиль		9	Автопоезда седельные пятиосные (2+3)	
	Одиночный грузовой трехосный автомобиль		10	Автопоезда седельные четырехосные (3+1)	
4	Одиночный грузовой четырехосный автомобиль			Автопоезда седельные пятиосные (3+2)	
	Одиночный грузовой четырехосный автомобиль		11	Автопоезда седельные шестиосные (3+3)	
5	Автопоезда прицепные четырехосные (2+2)		12	Автобусы двухосные одиночные	
	Автопоезда прицепные пятиосные (2+3)			Автобусы трехосные одиночные	
	Автопоезда прицепные трехосные (2+1)		13	Трейлеры низкорамные с числом осей 7 и более (3+)	
	Автопоезда прицепные четырехосные (2+2)				

група А – транспортні засоби I та 2 типу

група В – транспортні засоби 3 та 4.1 типу

група С – транспортні засоби 4.1 – 13 типу

Рисунок 2. Запропонована класифікація типів транспортних засобів при визначенні плати за користування концесійними дорогами
Джерело: [1]

Повертаючись до розгляду інтенсивності руху транспорту, як одного з досить вагомих факторів впливу на визначення розміру плати за користування концесійними дорогами, слід наголосити, що вона визначається з урахуванням відсотку певного типу транспортних засобів у складі транспортного потоку, який в свою чергу згідно ж п.5.5.3. ДСТУ «Визначення інтенсивності руху та складу транспортного потоку на автомобільних дорогах загального користування» [1] розраховується як:

$$N_{ТТЗ} = \frac{N_i}{Nn} \times 100\% \quad (1)$$

де $N_{ТТЗ}$ – відсоток певного типу транспортних засобів в складі потоку, %;

N_i – кількість i -тих транспортних засобів розрахункового типу (легкові, вантажні і т.д.) на розрахунковій ділянці, авт./добу;

Nn – загальна кількість транспортних засобів на розрахунковій ділянці, авт./добу [1].

Інтенсивність руху транспорту (транспортного потоку) визначається з урахуванням таких поправочних коефіцієнтів, як:

$$N_d = N_{ujl} \times K_1 \times K_2 \times K_3 \quad (2)$$

де N_d – середньодобова інтенсивність руху кожного з типів транспортних засобів та потоку;

K_1 – коефіцієнт зміни інтенсивності руху кожного з типів транспортних засобів за годинами протягом доби;

K_2 – коефіцієнт зміни інтенсивності руху кожного з типів транспортних засобів за днями тижня;

K_3 – коефіцієнт зміни інтенсивності руху кожного з типів транспортних засобів за місяцями [1].

Зміна ж інтенсивності руху транспорту за роками визначається з урахуванням коефіцієнту приросту за кожним з типів транспортних засобів.

Виходячи з методики, передбаченої названим ДСТУ, за розрахунками Укравтодору, оприлюдненими в 2015 році під час презентації проекту будівництва автобану Львів-Краковець, очікувана середньодобова інтенсивність руху транспортних засобів за участками дороги складе (рис. 3):

Рисунок 3. Очікувана інтенсивність транспортних засобів на окремих участках автобану Львів-Краковець

Джерело: [6]

Проте погодитись з такими розрахунками досить складно, оскільки на ділянках міжнародних доріг М-09, М-10, М-11, які проходять у цьому напрямку з набуттям чинності безвізового режиму потік транспортних засобів вже значно збільшився. За умови ж успішної реалізації Національної транспортної стратегії України на період до 2030 року, затвердженої розпорядженням КМУ від 30.05.2016 р. за №430-р [5], а також інтенсивного розвитку контейнеризації перевезень та інтероперабельності транспортних систем, очікувана середньодобова інтенсивність руху автобаном Львів-Краковець (з урахуванням поправочних коефіцієнтів) складе понад 15 тис. авто. Оскільки ж розмір плати за користування концесійними дорогами перебуває в прямій залежності від інтенсивності руху транспортних засобів автобаном, то є всі підстави стверджувати, що чим вище трафік, тим має бути нижча плата за користування концесійними дорогами.

Розмір плати за користування концесійними дорогами в певній мірі залежить і від строку дії договору концесії, який згідно Закону №2304-VIII визначається за рішенням КМУ. Зокрема, за проектом з будівництва автобану Львів-Краковець урядом прийнято рішення передачі концесіонерам об'єкта концесії терміном до 49 років.

Не поступається своєю значимістю і вагомістю у визначенні розміру плати за користування концесійними дорогами і такий фактор, як граничний розмір концесійних платежів, розрахунок якого здійснюється згідно Методики розрахунку концесійних платежів, затвердженої постановою КМУ від 12.04.2000 р за №639 та схематично набуває наступного вигляду (рис. 4):

Рисунок 4. Схема розрахунку концесійного платежу при експлуатації об'єкта концесії

Джерело: [4]

І на останок, зупинимось на вивченні такого фактору впливу, як модель сплати вартості проїзду концесійними дорогами. Виходячи з досвіду європейських країн (табл. 4), плата за проїзд концесійними дорогами може здійснюватись шляхом:

- придбання віньєтки – права користування концесійними дорогами протягом певного періоду часу (кілька днів, місяць, рік);
- оплати проїзду певного проміжку автобану, тобто за кожен км проїзду;

- оплати проїзду тунелями, мостами тощо.

Таблиця 4.
Модель плати за користування концесійними дорогами

Страна	Віньетка	За участок дороги	Спеціальна оплата
Австрія	✓		✓
Угорщина	✓		
Німеччина			✓
Греція		✓	✓
Польща		✓	
Румунія	✓		✓
Словаччина	✓		
Словенія	✓		✓
Чехія	✓		

Джерело: [9]

Серед перелічених моделей Міністерство інфраструктури України оприлюднює лише модель плати за км проїзду концесійними дорогами, а отже, інші моделі плати за користування концесійними дорогами, зокрема, шляхом придбання віньетки чи спеціальної оплати не розглядаються. За попередніми розрахунками, вартість проїзду автобаном Львів-Краковець для легкових автомобілів складе 0,2-0,5 євроцента, для вантажних автомобілів – до 0,7 євроцента та для трейлерів – до 0,9 євроцента. В європейських країнах плата за користування концесійними дорогами є такою (табл. 5):

Таблиця 5.
Плата за користування концесійними дорогами в країнах ЄС та Україні

Країна	Віньетка, €						За участок, грош. од/км		Спецплата, €
	легковий транспорт			вантажний транспорт			легковий транспорт	вантажний транспорт	
	до 7-10 днів	місяць	рік	до 7-10 днів	місяць	рік			
Австрія	9,0	13,2	140,0	9,0	13,2	140,0	-	-	5,0-14,0
Угорщина	11,1	17,8	160,3	22,2	35,6	160,3	-	-	-
Німеччина	-	-	-	-	-	-	-	-	3,1-8,0
Греція							€ 2,0-5,0	€ 7,0-9,0	3,0-13,0
Польща	-	-	-	-	-	-	0,16 PLN	0,38 PLN	-
Румунія	3,0	7,0	28,0	3,0	7,0	28,0	-	-	6,0-9,0
Словаччина	10,0	14,0	50,0	10,0	14,0	50,0	-	-	-
Словенія	15,0	30,0	110,0	30,0	60,0	220,0	-	-	7,2
Чехія	12,5	17,5	61,0	12,5	17,5	61,0	-	-	-
Україна*	-	-	-	-	-	--	€ 0,2-0,5	€ 0,5-0,7	-

*очікуваний за розрахунками Мініінфраструктури

Джерело: [6,9]

За даними табл. 5 очікувана плата за користування концесійними дорогами в Україні найнижча серед країн Європи. Проте питання її економічної обґрунтованості залишатиметься відкритим до моменту визначення на урядовому рівні алгоритму її розрахунку та механізму коригування з урахуванням змін соціально-економічного розвитку країни.

Висновки. Таким чином, в ході вивчення пілотного проекту з будівництва концесійної дороги Львів-Краковець встановлено та проаналізовано фактори впливу на визначення розміру плати за користування концесійними дорогами.

Наголошено, що плата за користування концесійними дорогами має визначатись з урахуванням стану соціально-економічного розвитку країни та повинна:

- по-перше, не перевищувати максимального розміру плати, визначеного на урядовому рівні;
- по-друге, гарантувати концесіонеру отримання доходу на рівні не нижче, визначеного договором концесії;
- по-третє, забезпечити окупність капіталовкладень концесіонерів у термін, визначений договором концесії.

Лише визначена у такий спосіб плата за користування концесійними дорогами може зацікавити інвесторів у будівництві доріг загального користування державного значення на умовах концесії, а відтак і сприяти розвитку транспортної системи України в найближчій перспективі.

Література.

1. Визначення інтенсивності руху та складу транспортного потоку на автомобільних дорогах загального користування. Проект ДСТУ. - [Електронний ресурс]. - Режим доступу : <https://www.tk307.in.ua/...content/.../proekt-DSTU-po-Intensivnosti>
2. Коваль Ю. Правове регулювання плати за проїзд платною автомобільною дорогою, побудованою на умовах концесії як обов'язкового платежу [Текст] / Ю. Коваль // Підприємництво, госп-во і право : наук.-практ. госп.-прав. журн. - 2018. - №8. - С. 143-148.
3. Лист Державного агентства автомобільних доріг України від 07.03.2017 р. за №1054//5.1-9-37/15. - [Електронний ресурс]. - Режим доступу : <https://ukravtodor.gov.ua/>
4. Методика розрахунку концесійних платежів. Постанови КМУ від 04.02.2016 р. за №130. - [Електронний ресурс]. - Режим доступу : <https://zakon.rada.gov.ua/go/639-2000-п>
5. Національної транспортної стратегії України на період до 2030 року. Розпорядження КМУ від 30.05.2016 р. за №430. - [Електронний ресурс]. - Режим доступу : <https://zakon.rada.gov.ua/go/430-2018-п>
6. Презентація проекту будівництва та експлуатації на умовах концесії нової автомобільної дороги Львів-Краковець . - [Електронний ресурс]. - Режим доступу : <https://www.slideshare.net/Ministerstvo/lviv-krakovets>
7. Порядок встановлення максимального розміру плати за проїзд автомобільними дорогами, побудованими на умовах концесії. Постанова КМУ від 27.08.2000 р. за №1299. - [Електронний ресурс]. - Режим доступу : <https://zakon.rada.gov.ua/go/1299-2000-п>
8. Про внесення змін до деяких законів України щодо будівництва та експлуатації автомобільних доріг. Закон України від 27.02.2018 р. за №2304-VIII. - [Електронний ресурс]. - Режим доступу : <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2304-19>
9. Платні дороги в Європі: вартість та порядок оплати проїзду. [Електронний ресурс]. - Режим доступу : <https://www.dw.com/uk>,

References.

1. National standards of Ukraine (2018). "Determination of the traffic intensity and composition of the traffic flow on public roads", available at: <https://www.tk307.in.ua/...content/.../proekt-DSTU-po-Intensivnosti>. (Accessed 16 November 2018).
2. Koval Y. (2018). "Legal regulation of the fare for a paid motorway constructed on the terms of a concession as a compulsory payment". *Entrepreneurship, State-Owned and Law*, vol. 8, pp. 143-148.
3. Letter from the State Agency of Motor Roads of Ukraine dated No.1054 //5.1-9-37/15 (2017), available at: <https://ukravtodor.gov.ua/> (Accessed 20 November 2018).
4. The Cabinet of Ministers of Ukraine (2016). The decree "Method of calculation of concession payments", available at: <http://zakon.rada.gov.ua/go/639-2000-p>. (Accessed 06 November 2018).
5. The Cabinet of Ministers of Ukraine (2016). The decree "National transport strategy of Ukraine for the period up to 2030", available at: <https://zakon.rada.gov.ua/go/430-2018-p>. , (Accessed 12 November 2018).
6. Presentation of the construction and operation project on the terms of concession of the new Lviv-Krakovets highway (2015), available at: <https://www.slideshare.net/Ministerstvo/lviv-krakovets> , (Accessed 28 November 2018).
7. The Cabinet of Ministers of Ukraine (2000). The decree "Procedure for setting the maximum amount of travel fare by concession roads" , available at: <https://zakon.rada.gov.ua/go/1299-2000-p> , (Accessed 22 November 2018).
8. The Verkhovna Rada of Ukraine (2018), The decree "On Amendments to Some Laws of Ukraine Concerning the Construction and Operation of Roads", available at: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2304-19>, (Accessed 19 November 2018).
9. Paid roads in Europe: the cost and procedure for paying a fare (2018)., available at: <https://www.dw.com/uk/show/2304-19>, (Accessed 11 November 2018).

Стаття надійшла до редакції 16.01.2019 р.