

[https://doi.org/10.31891/2307-5740-2022-304-2\(2\)-24](https://doi.org/10.31891/2307-5740-2022-304-2(2)-24)

УДК 338.4

Галина КУПАЛОВА

Київський національний університет імені Тараса Шевченка

<https://orcid.org/0000-0003-4486-8349>

e-mail: prof.galina@gmail.com

ЗНИЖЕННЯ КОРУПЦІЙНИХ РИЗИКІВ ЯК НЕОБХІДНА УМОВА ФУНКЦІОНУВАННЯ ПІДПРИЄМСТВ ДОРОЖНЬОЇ ГАЛУЗІ

Метою статті є формулювання основних заходів щодо зниження корупційних ризиків як необхідної умови ефективного функціонування підприємств дорожньої галузі в умовах інтеграції у європейський економічний простір. Проаналізовано прогресивні зміни по зниженню корупційних ризиків в дорожній галузі України. Встановлені причини корупції в системі Укравтодору, на думку опитаних працівників: недобросовісність посадових осіб, наявність приватного інтересу, недосконалість законодавства, низький рівень зарплати і вплив третіх осіб. Основними чинниками та умовою зменшення корупційних проявів є добросовісність працівників, прозорість прийняття управлінських рішень та контроль за дотриманням антикорупційних вимог. Діяльність по зниженню корупційних ризиків в системі дорожнього будівництва потребує застосування системного підходу, який включає комплекс заходів управлінського, соціально-психологічного, юридичного та інформаційного плану.

Ключові слова: корупція, корупційні ризики, підприємство, дорожня галузь, реформування, моніторинг, управління, дороги, автомобільні дороги, якість доріг, інфраструктура доріг, будівництво і ремонт доріг, державні закупівлі, тендер, конкуренція, добросовісність.

Halyna KUPALOVA

Taras Shevchenko National University of Kyiv

REDUCTION OF CORRUPTION RISKS AS A NECESSARY CONDITION FUNCTIONING OF ROAD INDUSTRY ENTERPRISES

The purpose of the article is to formulate the main measures to reduce corruption risks as a necessary condition for the effective functioning of road industry enterprises. Progressive changes in the road industry of Ukraine in recent years have been analyzed. An important step in reducing corruption risks was the reform of pricing, in particular in the issue of determining the cost of road works and services. Information about tender offers, procurement related to the repair and maintenance of highways has become open and available on the Prozorro platform and the Unified State Portal of Open Data. Despite the measures taken, corruption risks in the road industry remain high. The reasons for corruption in the Ukravtodor system, according to the interviewed employees, are the dishonesty of officials, the presence of private interest, the imperfection of legislation, the low level of salaries and the influence of third parties. The main factors and conditions for the reduction of corruption manifestations are the integrity of employees, the transparency of management decision-making and control over compliance with anti-corruption requirements. Activities to reduce corruption risks in the road construction system require the use of a systemic approach, which includes a set of management, social-psychological, legal and informational measures. Management measures include actions related to financial control, procurement monitoring. Social and psychological measures are aimed at forming a negative attitude towards corruption. Legal measures are based on the application of legal norms in the regulation of industrial and labor relations. Information measures include the transparency of public procurement, openness of databases on prices, tenders, procurement volumes, and anti-corruption information work.

Keywords: corruption, corruption risks, enterprise, road industry, reform, monitoring, management, roads, highways, road quality, road infrastructure, road construction and repair, public procurement, tender, competition, integrity.

Постановка проблеми у загальному вигляді

та її зв'язок із важливими науковими чи практичними завданнями

Корупція є однією з основних проблем, які гальмують інтеграцію дорожньої галузі України в європейський економічний простір, перехід на європейські стандарти і принципи господарювання. Вона зводить нанівець всі зусилля, спрямовані на розвиток та підвищення конкурентоспроможності підприємств. Результати соціологічного обстеження свідчать, що в Україні на початку 2022 р. підприємці відвели корупції 2 місце (73,3% респондентів) після воєнних дій, а населення – 3 місце (68,6%) після зростання вартості життя і воєнних дій [1, с. 5, 16].

Аналіз останніх досліджень і публікацій

Питаннями дослідження корупції займалися і займаються ряд учених різного профілю, починаючи з практиків, і закінчуючи економістами, управлінцями. Цьому присвячені ряд наукових праць. Наприклад, теоретико-методологічні засади вивчення корупції розкриваються у монографії таких авторів як В.І. Франчук, Ю.А. Комісарчук, В.Ю. Прокопенко та ін. Акцентується увага на економічних наслідках корупції та пропонується механізм протидії їй, який ґрунтується на зарубіжному досвіді [2]. Особливості дефініції поняття корупція висвітлює В.М. Трепак [3]. Причини та основні методи боротьби корупції як виду зловживання правом вивчали О.О. Сидоренко, В.О. Яворський, Д.Б. Квасильчук [4]. Ознаки корупції у сучасному суспільстві та політичний, соціально-економічний, правовий та моральний аспекти корупційної

поведінки розкриває С. Якімова [5]. О.М. Сахань висвітлює проблеми, які перешкоджають здійсненню антикорупційної політики в Україні [6]. А. Боровик, проаналізувавши та узагальнивши стан сучасних наукових розробок, акцентує увагу на загальній необхідності вивчення впливу корупції на прями іноземні інвестиції [7]. Д. Ю. Мартинов, Н. І. Обушна характеризують сутність корупції з теоретичної точки зору та вказують на реальну загрозу корупційних проявів існуванню української держави [8]. Шляхи реформування системи протидії корупції запропоновано А.В. Мовчаном [9].

Виділення невіршених раніше частин загальної проблеми, котрим присвячується стаття

Зазначаючи істотні напрацювання в напрямі протидії корупції, не всі питання нині вирішені. Більшість дослідників розглядають корупцію з юридичної точки зору. Має місце також фрагментарність досліджень, ухил на теоретичну складову, коли акценти зводяться на трактування загальної природи, сутності, історичних передумов розвитку корупції. Проте в сучасних умовах господарювання цього недостатньо. Виникає необхідність переходу від загально теоретичних дефініцій до практичних підходів, насамперед, стосовно пріоритетних галузей виробництва, обслуговування, які формують інфраструктуру, логістичну оборонну могутність нашої держави. Саме до таких належить дорожня галузь.

Формулювання цілей статті

Метою статті є формулювання основних заходів щодо зниження корупційних ризиків як необхідної умови ефективного функціонування підприємств дорожньої галузі в умовах інтеграції у європейський економічний простір.

Виклад основного матеріалу

Україна, незважаючи на прогресивні антикорупційні зміни, починаючи з 2014 р., сприймається як більш корумпована країна (від 0 до 50 балів) – рис. 1.

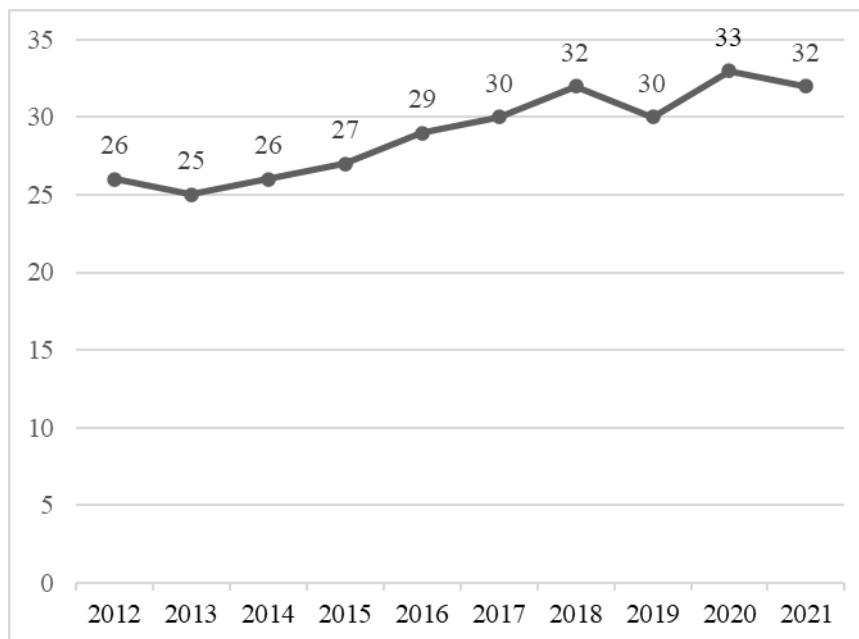


Рис. 1 Динаміка щорічних рейтингів України за індексом сприйняття корупції в державному секторі у 2012-2021 рр., бали [10]

Відомо, що за діючою шкалою, 100 балів означає відсутність корупції і 0 - надзвичайна корупція. У 2021 р. індекс сприйняття корупції України склав 32 бали, що відповідало 122 місцю (на рівні Есвантіні, держави Південної Африки – раніше Свaziленд) в рейтингу обстежених 180 країн світу. Для порівняння вважаються менш корумпованими країнами сусідні Молдова (36 балів, 105 місце), Угорщина (43 бали, 73 місце), Румунія (45 балів, 66 місце), Польща (відповідно 56 балів, або 42 місце). При цьому під корупцією розуміють такі негативні явища як: хабарництво, розкрадання суспільних коштів, надмірна бюрократія, навмисне розкриття фінансової інформації, кумівство в державній службі, використання службового становища, посадових повноважень, можливостей у власних цілях, наприклад, отримання економічної та іншої матеріальної чи нематеріальної вигоди, збагачення тощо.

В останні роки в дорожній галузі України відбулися помітні прогресивні зміни. В кінці 2019 р. проголошена Президентом України «Програма великого будівництва», яка передбачає масштабну розбудову, оновлення соціальної, логістичної інфраструктури країни, у тому числі в дорожній галузі. Вперше на карту України було внесено 150 тис. об'єктів, що підлягали побудові чи ремонту.

У квітні 2020 р. розпочалася реалізація Національної програми відновлення мостів. Завдяки цим програмам було споруджено, реконструйовано та капітально відремонтовано у 2020 і 2021 рр. – по 258 мостів і шляхопроводів на дорогах державного і місцевого значення, побудовано і відремонтовано доріг: у 2020 р. 4056 км і в 2021 р. 5098 км державного значення, а також у 2020 р. 2527 км і в 2021 р. 2190 км місцевого значення. Вибір підрядників здійснювався через електронну систему публічних заготівель Prozorro, як того вимагає Закон України «Про публічні закупівлі». При цьому витрати на дорожнє будівництво вдалося знизити. Так, вартість 1 км дороги у 2021 р. порівно з 2019 р. зменшилася на 18% і в середньому склала 20,7 млн. грн. [11]. Найбільша протяжність відремонтованих доріг була у Закарпатській, Львівській, Хмельницькій Запорізькій, Харківській областях. Інформація про тендерні пропозиції, закупівлі стосовно ремонту та утримання автодоріг стала відкритою і доступною для широкого кола громадськості на платформі Prozorro й Єдиного державного порталу відкритих даних.

Важливим кроком по зниженню корупційних ризиків стала реформа ціноутворення в дорожній галузі, що розпочалася у жовтні 2022 р. із розробкою і затвердженням Міністерством розвитку громад, територій та інфраструктури України (на той час Міністерство інфраструктури) Методики визначення вартості дорожніх робіт та послуг. Згідно неї планується застосування міжнародних систем вимірювання (CESMM та ін.), твердих цін (матеріали, аналогічні об'єкти) з прозорих інформаційних баз, відомостей обсягів робіт (BOQ). У листопаді 2021 р. було прийнято Закон України «Про внесення змін до деяких законів України щодо передачі повноважень з нормативного регулювання ціноутворення у галузі будівництва автомобільних доріг загального користування» [12], який дав можливість Міністерству розвитку громад, територій та інфраструктури України змінити систему ціноутворення у сфері дорожнього будівництва. До реформування цін був покладений ресурсний підхід, який включав конкретні матеріали, технології, машини, що утруднювало порівняння цін по різних об'єктах і розуміння самого механізму ціноутворення і проведення тендерів, особливо серед іноземних компаній. Тепер можна порівняно легко співставити ціни, знизити корупційні ризики при проведенні торгів і прийнятті виконаних робіт, активізувати конкуренцію.

У зв'язку зі складними умовами воєнного стану змінено правила проведення публічних закупівель, зокрема є можливість проводити торги з аукціоном або без нього - Постанова Кабінету Міністрів України №1495 від 30 грудня 2022 року «Про внесення змін до особливостей здійснення публічних закупівель товарів, робіт і послуг для замовників, передбачених Законом України “Про публічні закупівлі”, на період дії правового режиму воєнного стану в Україні та протягом 90 днів з дня його припинення або скасування» [13]. Учасники ж мають забезпечити зважену цінову пропозицію, оскільки ціновий чинник є основним у виборі виконавця робіт, послуг. Такий підхід відповідає світовій практиці.

Було також започатковано ряд структурних реформ, які проявилися у передачі доріг місцевого значення на баланс обласних державних адміністрацій; здійсненні фінансування ремонтних дорожніх робіт через Державний дорожній фонд України; підвищенні рівня державного контролю у здійсненні закупівель і будівництві доріг та формуванні конкурентного середовища з виходом на ринок нових підрядників. Розроблена і затверджена Антикорупційна програма Державного агентства автомобільних доріг України на 2019-2021 роки. Це сприяло підвищенню прозорості і покращанню контролю фінансових потоків.

Не зважаючи на прийняті заходи, корупційні ризики в дорожній галузі залишаються ще високими. За висновками фахівців Ліги «Антитраст», понад три чверті тендерів виграють декілька (порядку шести) компаній, які об'єдналися в професійну асоціацію, тобто створили, свого роду, картель. На тендерах вони практично не конкурують між собою, а вартість проєктної пропозиції зменшують мінімально – лише до 5% [14]. Компанія-переможець наймає іншу компанію на виконання робіт на умовах субпідряду, що свідчить про існування усталених виробничо-господарських зв'язків. Як відомо, картелізація спричиняє збільшення вартості дорожніх будівельних робіт.

Для виявлення та оцінки стану та результативності діяльності щодо запобігання проявів корупції у Державне агентство автомобільних доріг України (Укравтодор) організувало та провело відповідне соціологічне обстеження. За допомогою анкет у 2022 р. здійснено анонімного опитування 1097 працівників підприємств дорожньої галузі, як це і було передбачено планом заходів із протидії корупції вказаного агентства. Респонденти склалися із таких груп: працівники Укравтодору (69 осіб або 6,3%), регіональних служб автомобільних доріг (934 особи - 85,1%) та представники підрядних організацій (94 чи 8,6%).

В результаті опитування виявлені основні фактори, які, на думку респондентів, можуть спричиняти корупцію в системі Укравтодору. На першому місці опитувані вказали на недоброчесність посадових осіб (14,7% до загальної кількості відповідей), на другому - наявність приватного інтересу (14,6%), на третьому - недосконалість законодавства (13,1%), на четвертому – низький рівень заробітної плати (12,4%) і на п'ятому місці - вплив третіх осіб (10%). При аналогічній загальній тенденції в розрізі груп респондентів пріоритетність причин може відрізнятися, але не суттєво. Наприклад, представники підрядних організацій основну причину корупції вбачають у наявності приватного інтересу – 16,7% відповідей. Тим часом державні службовці Укравтодору цьому чиннику відвели лише четверте місце (таблиця 1).

Таблиця 1

**Відповіді респондентів щодо причин прояву корупції в системі Укравтодору,
% до загальної кількості відповідей, 2022 р.***

№ з/п	Варіант відповіді	Укравтодор	Служби автодоріг	Підрядні організації	В середньому
1.	Недобросесність посадових осіб	17,2	12,3	14,6	14,7
2.	Наявність приватного інтересу	11,5	15,7	16,7	14,6
3.	Недосконалість законодавства	9,0	15,7	14,6	13,1
4.	Низький рівень заробітної плати	12,3	12,0	13,0	12,4
5.	Вплив третіх осіб	13,1	10,1	6,8	10,0
6.	Неправомірне сприяння окремим фізичним (юридичним) особам	4,9	5,1	6,8	5,6
7.	Приховування інформації про конфлікт інтересів	6,6	4,8	4,2	5,2
8.	Порушення встановлених процедур	4,1	3,4	5,7	4,4
9.	Недостатній контроль	4,1	4,3	4,7	4,4
10.	Відсутність/недосконалість необхідних процедур та механізмів в Укравтодорі/Службі	2,5	2,4	5,2	3,4
11.	Наявність у особи дискреційних повноважень	4,1	2,5	2,6	3,1
12.	Низький рівень поінформованості щодо вимог антикорупційного законодавства	3,3	2,9	2,6	2,9
13.	Інше	7,3	8,8	2,5	6,2
	Разом	100,0	100,0	100,0	100,0

*Складено за матеріалами соціологічного обстеження Державного агентства автомобільних доріг України [15, с. 11]

Основними чинниками та умовою зменшення корупційних проявів в системі Укравтодору є особисті якості працівників, а саме етичні принципи, що відображаються в рівні добросесності (в середньому 26,9% відповідей). Саме цю людську рису всі групи опитаних (Укравтодору, регіональних служб автодоріг та підрядних організацій) поставили на перше місце. На прозорість прийняття управлінських рішень вказали 18,9%, контроль за дотриманням антикорупційних вимог - 11,4% та страх бути притягнутими до відповідальності 8,2% респондентів – таблиця 2.

Таблиця 2

Чинники та умови, які на думку респондентів можуть зменшити корупційні прояви в системі Укравтодору, % до загальної кількості відповідей

№ з/п	Варіант відповіді	Укравтодор	Служби автодоріг	Підрядні організації	В середньому
1.	Особиста добросесність працівників	26	31,5	23,2	26,9
2.	Прозорість прийняття управлінських рішень	19,3	19,6	17,7	18,9
3.	Конкурентна заробітна плата	14,1	15,7	15,7	15,2
4.	Контроль за дотриманням антикорупційних вимог	10,9	10,7	12,6	11,4
5.	Страх бути притягнутим до відповідальності	7,8	5,3	11,4	8,2
6.	Ефективні механізми внутрішнього контролю	8,3	6,4	6,3	7,0
7.	Наявність антикорупційного законодавства	6,8	5,8	8,3	7,0
8.	Страх перед мірою відповідальності	5,2	2,7	4,8	4,2
9.	Інше	1,6	2,3	0,0	1,3
	Разом	100,0	100,0	100,0	100,0

*Складено за матеріалами соціологічного обстеження Державного агентства автомобільних доріг України [15, с. 23]

Практичний інтерес становлять результати опитування щодо доцільності проведення додаткових заходів по зменшенню корупційних явищ в системі Укравтодору – таблиця 3.

Таблиця 3

Відповіді респондентів щодо додаткових заходів по зменшенню корупційних проявів в системі Укравтодору, % до загальної кількості відповідей, 2022 р.*

№ з/п	Варіант відповіді	Укравтодор	Служби автодоріг	Підрядні організації	В середньому
1.	Вищий рівень зарплати	27,0	24,9	22,5	24,8
2.	Підвищення прозорості та підзвітності робочих процесів	19,1	17,4	22,5	19,7
3.	Вдосконалення національного законодавства	9,9	16,7	16,9	14,5
4.	Належне обмеження/викорінення будь-якої форми корупції	14,9	13,4	11,7	13,3
5.	Обов'язкове антикорупційне навчання	14,9	12,2	11,3	12,8
6.	Інформування суспільства про цінності органу та антикорупційні заходи	7,8	6,5	6,6	7,0
7.	Посилення ролі громадськості у виявленні корупційних правопорушень, заохочення громадськості до такої діяльності	5,0	6,0	8,5	6,5
8.	Інше	1,4	2,9	0,0	1,4
	Разом	100,0	100,0	100,0	100,0

*Складено за матеріалами соціологічного обстеження Державного агентства автомобільних доріг України [15, с. 24]

Таким чином, майже кожен четвертий респондент вважає, що запобігти прояву корупції можна за рахунок підвищення рівня заробітної плати (24,8%). Крім того, важливо забезпечити підвищення прозорості та підзвітності робочих процесів (19,7% відповідей), удосконалення національного законодавства (14,5%), обмеження, викорінення будь-якої форми корупції (13,3%) та проведення обов'язкового антикорупційного навчання (12,8%).

Висновки з даного дослідження і перспективи подальших розвідок у даному напрямі

Діяльність по зниженню корупційних ризиків в системі дорожнього будівництва потребує застосування системного підходу, який включає у себе комплекс різноманітних заходів управлінського, соціально-психологічного, юридичного та інформаційного плану.

Управлінські заходи охоплюють широке коло дій щодо здійснення ефективного фінансового контролю, моніторингу державною аудиторською службою закупівель відповідно до взятих міжнародних зобов'язань, а також аудиту фінансових потоків, обсягів та якості виконаних робіт, наданих послуг у сфері будівництва, ремонту доріг та дорожньої інфраструктури, реформування цінової політики та системи державних закупівель. *Завдяки реформі методика ціноутворення будівництва в дорожній галузі відповідає міжнародним стандартам. Застосування її відповідає інтересам інвесторів, у тому числі зарубіжних, сприятиме зниженню корупційних ризиків і посиленню прозорості процесів закупівель і прийняття виконаних робіт. Тим часом необхідно мінімізувати ризики, спричинені ухваленням законопроектів, які суперечать Закону України «Про публічні закупівлі», або розширюють перелік винятків, які дозволяють вивести закупівлі з-під дії вказаного закону. Державні закупівлі повинні здійснюватися на принципах добросовісної конкуренції та доступної системи торгів.*

Соціально-психологічні заходи спрямовані на формування негативного відношення до корупції. Юридичні заходи повинні ґрунтуватися на застосуванні нормативно-правових норм у регулюванні виробничих, трудових відносин. Вони також повинні забезпечувати гарантований правовий та соціальний захист викривачів корупціонерів. Сюди входять: безоплатна правова допомога, збереження робочого місця, право отримати оплачувану відпустку на час розгляду повідомлення про випадок корупції (не більше ніж 30 днів), охорона житла, відшкодування витрат на адвоката, пов'язаних із захистом прав особи як викривача, отримання грошової винагороди, якщо це передбачено законом, інформування викривача правоохоронними органами про результати досудового розслідування стосовно та ін.).

Інформаційні заходи передбачають по-перше, забезпечення прозорості здійснення державних закупівель, проведення тендерів і аукціонів; відкритість баз даних про ціни, тендери, обсяги державних закупівель, і, по-друге, проведення інформаційної роботи, роз'яснень щодо програм, планів, заходів антикорупційного спрямування.

Таким чином, проблема зниження корупційних ризиків в дорожній галузі багатопланова і потребує комплексного поглибленого підходу до її вирішення із залученням фахівців інформаційно-аналітичного, юридичного, управлінського, фінансового та інших профілів, що і може бути предметом подальших досліджень.

Література

1. Корупція в Україні 2021: розуміння, сприйняття, поширеність. Звіт за результатами опитування населення та бізнесу /С. Деркач, проф. А.Галай, Д. Софіна, С. Мовчан, С. Савіч. – Київ, 2022. - 20 с.
2. Франчук В.І., Комісарчук Ю.А., Прокопенко В.Ю. та ін. Корупція: теоретико-методологічні засади дослідження / керівник авт. кол. доц. І.О. Ревак. –Львів: ЛьвДУВС, 2011. – 220 с.
3. Трепак В.М. Особливості дефініції поняття «корупція» //Науковий вісник Національної академії внутрішніх справ, № 4 (97), 2015. – С.181-192.
4. Сидоренко О.О., Яворський В.О., Квасильчук Д.Б. Корупція як вид зловживання правом: причини та основні методи боротьби // Юридичний науковий електронний журнал, №4, 2021. - С. 65-68.
5. Якимова С. Генезис сучасного поняття корупції: кримінологічний аспект //«Вісник Національного університету „Львівська політехніка“. Серія: юридичні науки» №861, 2017. - С. 535-539. URL: <https://science.lpnu.ua/sites/default/files/journal-paper/2018/jun/13088/535-539.pdf>
6. Сахань О.М. Корупція в сучасній Україні як джерело деструктивності влади // Вісник Національного університету «Юридична академія України імені Ярослава Мудрого», № 4 (27) 2015. – С. 112-129.
7. Боровик А. Стан наукових розробок з питань, що стосуються впливу корупції на прямі іноземні інвестиції // Кримінальне право, 5/2020. – С. 235-241.
8. Мартинов Д. Ю., Обушна Н. І. Феномен корупції в системі публічного управління: теоретичні аспекти наукового дискурсу //Електронне видання «Державне управління: удосконалення та розвиток». http://www.dy.nayka.com.ua/pdf/8_2020/102.pdf
9. Мовчан А.В. Актуальні проблеми протидії корупції в Україні //Вісник кримінального судочинства, №1/2017. – С. 116-121.

10. Індекс сприйняття корупції-2021. URL: <https://ti-ukraine.org/research/indeks-spryjnyattya-koruptsiyi-2021/>
11. Велике будівництво. Програма Президента України. З турботою про кожного. URL: <https://bigbud.kmu.gov.ua/>
12. Про внесення змін до деяких законів України щодо передачі повноважень з нормативного регулювання ціноутворення у галузі будівництва автомобільних доріг загального користування. Закон України (Відомості Верховної Ради (ВВР), 2022, № 6, ст.44). URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1881-20#Text>
13. «Про внесення змін до особливостей здійснення публічних закупівель товарів, робіт і послуг для замовників, передбачених Законом України “Про публічні закупівлі”, на період дії правового режиму воєнного стану в Україні та протягом 90 днів з дня його припинення або скасування» // Постанова Кабінету Міністрів України №1495 від 30 грудня 2022 року. URL: <https://www.kmu.gov.ua/npas/pro-vnesennia-zmin-do-osoblyvostei-zdiisnennia-publichnykh-zakupivel-tovariv-robot-i-posluh-dlia-t301222>
14. Велике будівництво – велика пастка для президента URL: <https://nashigroshi.org/2020/06/24/velyke-budivnytstvo-velyka-pastka-dlia-prezydenta/>
15. Аналітичний огляд за результатами всеукраїнського анонімного опитування представників дорожньої галузі щодо визначення стану запобігання корупції. Київ: Державне агентство автомобільних доріг України, 2022. – 28 с.

References

1. Koruptsiia v Ukraini 2021: rozuminnia, spryiniattia, poshyrenist. Zvit za rezultatamy opytuvannia naseleння ta biznesu /S. Derkach, prof. A.Halai, D. Sofina, S. Movchan, S. Savich. – Kyiv, 2022. - 20 s.
2. Franchuk V.I., Komissarchuk Yu.A., Prokopenko V.Iu. ta in. Koruptsiia: teoretyko-metodolohichni zasady doslidzhennia / kerivnyk avt. kol. dots. I.O. Revak. –Lviv: LvDUVS, 2011. – 220 s.
3. Trepak V.M. Osoblyvosti definitsii poniattia «koruptsiia» //Naukovyi visnyk Natsionalnoi akademii vnutrishnikh sprav, № 4 (97), 2015. – S.181-192.
4. Sydorenko O.O., Yavorskyi V.O., Kvasylchuk D.B. Koruptsiia yak vyd zlozhyvannia pravom: prychny ta osnovni metody borotby //Iurydychni naukovyi elektronnyi zhurnal, №4, 2021. - S. 65-68.
5. Iakymova S. Henezys suchasnoho poniattia koruptsii: kryminolohichni aspekt //«Visnyk Natsionalnoho universytetu „Lvivska politehnika“. Seria: yurydychni nauky» №861, 2017. - S. 535-539. URL: <https://science.lpnu.ua/sites/default/files/journal-paper/2018/jun/13088/535-539.pdf>
6. Sakhan O.M. Koruptsiia v suchasni Ukraini yak dzhereło destruktivnosti vlady // Visnyk Natsionalnoho universytetu «Iurydychna akademiia Ukrainy imeni Yaroslava Mudroho», № 4 (27) 2015. – S. 112-129.
7. Borovyk A. Stan naukovykh rozrobok z pytan, shcho stosuiutsia vplyvu koruptsii na priami inozemni investytsii // Kryminalne pravo, 5/2020. – S. 235-241.
8. Martynov D. Yu., Obushna N. I. Fenomen koruptsii v systemi publichnoho upravlinnia: teoretychni aspekty naukovoho dyskursu //Elektronne vydannia «Derzhavne upravlinnia: udoskonalennia ta rozvytok». http://www.dy.nayka.com.ua/pdf/8_2020/102.pdf
9. Movchan A.V. Aktualni problemy protydii koruptsii v Ukraini //Visnyk kryminalnoho sudochynstva, №1/2017. – S. 116-121.
10. Indeks spryiniattia koruptsii-2021. URL: <https://ti-ukraine.org/research/indeks-spryjnyattya-koruptsiyi-2021/>
11. Velyke budivnytstvo. Prohrama Prezydenta Ukrainy. Z turbotoiu pro kozhnoho. URL: <https://bigbud.kmu.gov.ua/>
12. Pro vnesennia zmin do deiakykh zakoniv Ukrainy shchodo predachi povnovazhen z normatyvnoho rehuliuвання tsinoutvorennia u haluzi budivnytstva avtomobilnykh dorih zahalnoho korystuvannia. Zakon Ukrainy (Vidomosti Verkhovnoi Rady (VVR), 2022, № 6, st.44). URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1881-20#Text>
13. «Pro vnesennia zmin do osoblyvostei zdiisnennia publichnykh zakupivel tovariv, robot i posluh dlia zamovnykiv, peredbachenykh Zakonom Ukrainy “Pro publichni zakupivli”, na period dii pravovoho rezhymu voiennoho stanu v Ukraini ta protiahom 90 dnev z dnia yoho pryypynennia abo skasuvannia» // Postanova Kabinetu Ministriv Ukrainy №1495 vid 30 hrudnia 2022 roku. URL: <https://www.kmu.gov.ua/npas/pro-vnesennia-zmin-do-osoblyvostei-zdiisnennia-publichnykh-zakupivel-tovariv-robot-i-posluh-dlia-t301222>
14. Velyke budivnytstvo – velyka pastka dlia prezydenta URL: <https://nashigroshi.org/2020/06/24/velyke-budivnytstvo-velyka-pastka-dlia-prezydenta/>
15. Analitichni ohliad za rezultatamy vseukrainskoho anonimnoho opytuvannia predstavnykiv dorozhnoi haluzi shchodo vyznachennia stanu zapobihannia koruptsii. Kyiv: Derzhavne ahentstvo avtomobilnykh dorih Ukrainy, 2022. – 28 s.