

<https://doi.org/10.31891/2307-5740-2024-334-13>

УДК 330

ГРИНЬ Андрій

Класичний приватний університет

<https://orcid.org/0009-0003-0273-0437>

e-mail: promuvka.ua@gmail.com

ТОЛОК Павло

Класичний приватний університет

<https://orcid.org/0009-0009-0123-7070>

e-mail: paultolok@gmail.com

ВПЛИВ ТРАНСПОРТНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ НА ЕКОНОМІЧНИЙ РОЗВИТОК РЕГІОНІВ, ОЦІНКА ЕФЕКТИВНОСТІ УПРАВЛІННЯ ДОРОЖНІМ ГОСПОДАРСТВОМ

Дана стаття досліджує вплив транспортної інфраструктури на економічний розвиток регіонів, з особливим акцентом на оцінці ефективності управління дорожнім господарством. Сучасна транспортна інфраструктура є ключовим чинником, який визначає темпи соціально-економічного зростання регіонів, забезпечуючи інтеграцію національних економік в глобальний ринок, стимулюючи інвестиції та сприяючи створенню нових робочих місць. Вплив транспортних мереж охоплює різні аспекти регіонального розвитку, включаючи підвищення мобільності населення, зниження транспортних витрат, покращення доступності товарів та послуг, що, в свою чергу, підвищує конкурентоспроможність регіонів. Однак управління дорожнім господарством стикається з рядом викликів, таких як недостатнє фінансування, зношеність інфраструктури, неефективність управлінських процесів та екологічні проблеми. У статті проаналізовано останні дослідження та публікації в даній сфері, що дозволяє виявити основні тенденції і проблеми, з якими стикається дорожня галузь. Зокрема, розглядаються питання впливу транспортної інфраструктури на ВВП регіонів, зайнятість населення, розвиток підприємництва та загальний рівень життя. В статті виділяються основні недоліки в управлінні дорожнім господарством, зокрема, недостатнє використання сучасних технологій, відсутність інтегрованого підходу до планування та розвитку транспортних мереж, а також відсутність довгострокового стратегічного планування. На основі проведеного аналізу пропонується комплексний підхід до оцінки ефективності управління транспортною інфраструктурою, який включає використання кількісних та якісних методів оцінки, а також врахування соціально-економічних, екологічних та фінансових аспектів. Також у статті наводяться рекомендації щодо підвищення ефективності управління дорожнім господарством, зокрема, шляхом впровадження інноваційних технологій, розробки ефективних механізмів фінансування та модернізації існуючої інфраструктури. Крім того, стаття окреслює перспективи подальших досліджень у цій галузі, акцентуючи увагу на необхідності розробки нових методів управління та оцінки, що дозволять підвищити ефективність використання транспортних ресурсів та забезпечити сталий розвиток регіонів в умовах зростаючих економічних викликів.

Ключові слова: транспортна інфраструктура; економічний розвиток регіонів; управління дорожнім господарством; транспортні мережі; транспортні ресурси.

GRIN Andriy, TOLOK Pavlo

Classic Private University

THE INFLUENCE OF TRANSPORT INFRASTRUCTURE ON THE ECONOMIC DEVELOPMENT OF REGIONS, ASSESSMENT OF THE EFFICIENCY OF ROAD MANAGEMENT

This article examines the impact of transport infrastructure on the economic development of regions, with a special focus on assessing the efficiency of road management. Modern transport infrastructure is a key factor that determines the pace of socio-economic growth of regions, ensuring the integration of national economies into the global market, stimulating investment and facilitating the creation of new jobs. The impact of transport networks covers various aspects of regional development, including increased mobility of the population, reduced transportation costs, and improved access to goods and services, which in turn increases the competitiveness of regions. However, road management faces a number of challenges, such as insufficient funding, deteriorating infrastructure, inefficient management processes, and environmental issues. The article analyzes the latest research and publications in this area, which allows identifying the main trends and challenges faced by the road sector. In particular, the article considers the impact of transport infrastructure on regional GDP, employment, entrepreneurship development and general living standards. The article highlights the main shortcomings in the management of the road sector, in particular, the insufficient use of modern technologies, the lack of an integrated approach to planning and development of transport networks, and the absence of long-term strategic planning. Based on the analysis, the author proposes a comprehensive approach to assessing the effectiveness of transport infrastructure management, which includes the use of quantitative and qualitative assessment methods, as well as taking into account socio-economic, environmental and financial aspects. The article also provides recommendations for improving the efficiency of road management, in particular, through the introduction of innovative technologies, development of effective financing mechanisms and modernization of existing infrastructure. In addition, the article outlines the prospects for further research in this area, focusing on the need to develop new management and evaluation methods that will increase the efficiency of transport resources and ensure sustainable development of regions in the face of growing economic challenges.

Keywords: transport infrastructure; economic development of regions; road management; transport networks; transport resources.

ПОСТАНОВКА ПРОБЛЕМИ У ЗАГАЛЬНОМУ ВИГЛЯДІ ТА ЇЇ ЗВ'ЯЗОК ІЗ ВАЖЛИВИМИ НАУКОВИМИ ЧИ ПРАКТИЧНИМИ ЗАВДАННЯМИ

Ефективна транспортна інфраструктура є важливим елементом економічного розвитку регіонів, оскільки забезпечує інтеграцію внутрішніх ринків, мобільність населення і товарів, а також полегшує доступ до економічних ресурсів. У сучасних умовах глобалізації транспортна інфраструктура стає ключовим фактором конкурентоспроможності регіонів, сприяючи залученню інвестицій, створенню робочих місць та підвищенню рівня життя.

Актуальність теми дослідження полягає в тому, що ефективність управління дорожнім господарством безпосередньо впливає на якість транспортної інфраструктури та економічні показники регіонів. Недостатня інфраструктурна підтримка може стримувати економічне зростання, що особливо важливо для країн, що розвиваються, і тих, які переживають перехідний етап економічного розвитку. В Україні модернізація транспортної інфраструктури є пріоритетним завданням, оскільки якість доріг і транспортних мереж впливає на загальну конкурентоспроможність економіки в умовах євроінтеграційних процесів.

АНАЛІЗ ОСТАННІХ ДОСЛІДЖЕНЬ І ПУБЛІКАЦІЙ

Теоретичні та методологічні основи формування та використання фінансових ресурсів підприємствами ДГ, а також проблеми розвитку системи фінансування транспортної інфраструктури висвітлювали у своїй праці А.В. Базилук, А.О. Безуглий, Н.М. Бондар, М.М. Бурмака, Т.В. Деділова, Я.В. Догадайло, В.В. Концева, І.А. Проценко, І.П. Садловська, Є.С. Цюман та ряд інших науковців, при цьому питання, пов'язані із залученням нових джерел фінансування, потребують подальшого поглибленого дослідження [7].

ВИДІЛЕННЯ НЕВИРІШЕНИХ РАНІШЕ ЧАСТИН ЗАГАЛЬНОЇ ПРОБЛЕМИ, КОТРИМ ПРИСВЯЧУЄТЬСЯ СТАТТЯ

Незважаючи на значну кількість наукових праць, залишаються невирішеними питання інтеграції різних видів транспорту, оптимізації управлінських процесів та розробки стратегій підвищення ефективності транспортної інфраструктури. Актуальним є питання фінансування дорожнього господарства, яке потребує нових підходів для забезпечення стабільності транспортних мереж.

ФОРМУЛЮВАННЯ ЦІЛЕЙ СТАТТІ

Метою цієї статті є визначення впливу транспортної інфраструктури на економічний розвиток регіонів та розробка рекомендацій щодо підвищення ефективності управління дорожнім господарством. Дослідження спрямоване на вивчення взаємозв'язку між якістю дорожніх мереж і ключовими економічними показниками регіонів, такими як валовий регіональний продукт, зайнятість, залучення інвестицій та розвиток підприємництва. Особливу увагу приділено вивченню ролі інноваційних технологій та ефективних управлінських практик у підвищенні продуктивності транспортної інфраструктури.

ВИКЛАД ОСНОВНОГО МАТЕРІАЛУ

Згідно з інформацією Всесвітнього економічного форуму, Україна займає 130-те місце серед 137 країн у рейтингу транспортної інфраструктури. За даними Міністерства інфраструктури України, 97% автомобільних доріг перебувають у поганому стані, при цьому близько третини потребують капітального ремонту. Це стосується як автомобільних доріг загального користування, так і тих, що мають муніципальне значення. Таким чином, питання якості автомобільних шляхових мереж стає важливим для ефективного розвитку економіки країни [8].

Згідно з державною цільовою програмою розвитку автомобільних доріг загального користування державного значення на 2018-2022 роки джерелами фінансування дорожнього господарства є (таблиця 1).

Таблиця 1

Обсяги та джерела фінансування

Джерела фінансування	Обсяг фінансування, млн. гривень	У тому числі за роками				
		2018	2019	2020	2021	2022
Державний бюджет, у тому числі:	293 807,96	26 327,77	35 983,81	96 034,98	46 132,37	47 653,04
кошти спеціального фонду	253 851,64	20 025,46	35 217,33	68 395,43	82 560,38	47 653,04
кошти загального фонду	39 956,32	6 302,31	766,48	27 639,55	5 247,98	-
кошти міжнародних фінансових організацій	25 547,87	3 722,27	4 463,64	6 774,99	4 409,73	6 177,24
інші джерела, у тому числі кошти інвесторів	76 499,62	-	514,10	18 043,47	36 051,17	46 172,58
Усього	395 855,45	30 050,04	40 961,55	115 734,99	116 253,82	92 855,05

Джерело: складено за даними Державної цільової економічної програми на 2018-2022 р. [1]

Державний фонд автомобільних доріг – спеціалізований фонд, що нагромаджує фінансові ресурси для виконання поточного та капітального ремонтів, будівництва нових шляхопроводів, покращення якостей і попередження деградації шляхопроводів в належному ставленні до них. 95% фінансових активів державного дорожнього фонду спрямовуються на поточний і капітальний ремонт, реконструкцію та прогресивно-ефективний розвиток, підтримку в належному стані дорожніх шляхів, виконання боргових зобов'язань. Решта 5% – направлена на забезпечення заходів з безпеки дорожнього руху [2] (табл. 2).

Як видно на схематичному зображенні (рис. 1), найбільші пропорції має поточний, середній ремонт 43%, потім забезпечення гарантійного строку 28%, капітальний ремонт – 24%, нове будівництво – 3%, реконструкція – 2%.

Нижче наведено аналіз, який виявляє розмір втраченої ефективності виконаних заходів. Такий розмір визначено на підставі розрахунку порівняння абсолютних значень планової та фактичної економічної ефективності виконання заходів Програми 2015-2017 і наведений у таблицях 5-6.

Аналіз фактичного виконання Програми 2018–2019 рр. здійснено з урахуванням положень Методики оцінки ефективності реалізації державних цільових програм розвитку автомобільних доріг загального користування [3].

Таблиця 2

Джерела фінансування Державного дорожнього фонду

№	Види надходжень	Розміри зарахувань		
		2018 рік	2019 рік	2020 рік
1	Акцизний податок з вироблених в Україні пального і транспортних засобів	50%	70%	100%
2	Акцизний податок з ввезених на митну територію України пального і транспортних засобів	50%	70%	100%
3	Ввізне мито на нафтопродукти і транспортні засоби та шини до них	50%	70%	100%
4	Плата за проїзд автомобільними дорогами транспортних засобів та інших самохідних машин і механізмів, вагові або габаритні параметри яких перевищують нормативні			
5	Кошти спеціального фонду Державного бюджету України, отримані шляхом залучення державою кредитів (позик) від банків, іноземних держав і міжнародних фінансових організацій на розвиток мережі та утримання автомобільних доріг загального користування			
6	Плата за проїзд платними автомобільними дорогами загального користування державного значення, максимальний розмір та порядок справляння якої встановлюються Кабінетом Міністрів України			
7	Інші надходження, передбачені Державним бюджетом України, в обсягах, що визначаються законом про Державний бюджет України на відповідний рік			
8	Плата за передачу доріг у концесію або в оренду			

Джерело: складено на основі даних державного дорожнього фонду [4]

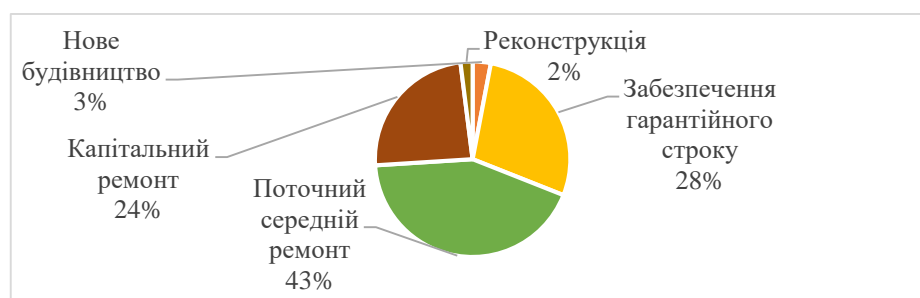


Рис. 1. Аналіз очікуваних результатів будівництва та реконструкції на 2018-2022 рр.

Джерело: створено на основі табл. 3

Аналіз здійснено на основі фактичних показників. Так, мультиплікативний показник, який характеризує узагальнену результативність Програми за роки її реалізації, згідно Методики складається з чотирьох блоків (множників):

1) індикатор фінансування, який враховує розподіл коштів за джерелами: за рахунок державного бюджету та інших джерел (кредитні кошти, кошти міжнародних фінансових організацій, приватних інвесторів), який дорівнює 0,175;

2) співвідношення фактичного та планового обсягу виконаних робіт (наданих послуг), що характеризують результат виконання програми в конкретному році за видами робіт (послуг), яке дорівнює 2,482;

3) співвідношення фактичного та планового показників економічної ефективності, який характеризує створення економічного ефекту відношенням отриманого соціально-економічного ефекту до касових видатків бюджетних та інших коштів по видах робіт в конкретному році, яке дорівнює 1,436;

4) співвідношення фактичних та планових показників, які характеризують кількісні параметри якості виконаних робіт (наданих послуг) за результатами виконання програми у конкретному році по видах робіт, яке дорівнює 1,211.

Таблиця 3

Аналіз очікуваних результатів будівництва та реконструкції

Найменування завдання	Найменування показника виконання завдання	Значення показника, км					
		Усього	У тому числі за роками				
			2018	2019	2020	2021	2022
Нове будівництво автомобільних доріг загального користування державного значення	протяжність збудованих автомобільних доріг загального користування	327,9	6,45	12,6	50,64	95,2	163
Реконструкція автомобільних доріг	протяжність реконструйованих автомобільних доріг	288,96	1,05	22,43	71,56	55,25	138,67
Капітальний ремонт автомобільних доріг	протяжність відремонтованих автомобільних доріг	2 919,92	33,95	79,37	305,43	415,75	2 085,41
Поточний середній ремонт автомобільних доріг	протяжність відремонтованих автомобільних доріг	5 388,28	953,5	739,76	3 035	660,02	5 388,28
Забезпечення гарантійного строку експлуатації збудованих, реконструйованих та капітально відремонтованих автомобільних доріг	протяжність збудованих, реконструйованих та капітально відремонтованих автомобільних доріг	3 536,77	3 536,77	3 536,77	3 536,77	3 536,77	3 536,77
Усього		8 925,05	8 925,05	8 925,05	8 925,05	8 925,05	8 925,05

Джерело: складено на даних Державної цільової економічної програма на 2018–2022 р. [5]

Таблиця 4

Розрахунок економічної ефективності згідно планових та фактичних показників Програми 2015-2017, млрд грн

	Заходи	Всього	У тому числі		
			2015	2016	2017
1	<i>Економічна ефективність виконання заходів згідно Програми 2015-2017</i>				
1.1	Нове будівництво та реконструкція	7183,57	1815,97	2118,2	3249,4
1.2	Капітальний ремонт	12204,76	3443,6	4068,31	4692,85
1.3	Поточний середній ремонт	133909,5	44969,01	36599,75	52340,74
1.4	Експлуатаційне утримання	14610,95	5083,96	5144,75	4382,24
1.5	Разом	167908,78	55312,54	47931,01	64665,23
2	<i>Економічна ефективність виконання заходів згідно касових видатків на 2015-2017 роки</i>				
2.1	Нове будівництво та реконструкція	60,95	20,18	20,72	20,05
2.2	Капітальний ремонт	146,68	20,5	19,98	106,2
2.3	Поточний середній ремонт	171159,25	1271,04	8206,44	7681,77
2.4	Експлуатаційне утримання	14367,51	3840,53	5092,67	5434,31
2.5	Разом	31734,39	5152,25	13339,81	13242,33

Таблиця 5

Порівняння планової та фактичної економічної ефективності виконання Програми 2015-2017, млрд грн

	Показник	у тому числі		
		2015	2016	2017
1	Планова економічна ефективність	55312,54	47931,02	64665,23
2	Фактична економічна ефективність	13330,81	13242,34	10567,84
3	Різниця абсолютна	50160,28	34591,21	51422,9
4	Різниця відносна	9,30%	27,80%	20,50%
5	Рівень валового внутрішнього продукту України (згідно даних Держкомстату)	1979,46	2383,18	2982,92
6	Втрати відносно ВВП, разів	25,3	14,5	17,2

Таблиця 6

Планові показники заходів Державної цільової програми розвитку автомобільних доріг загального користування

Показники	Рік	Заходи державної цільової програми			
		Нове будівництво та реконструкція	Капітальний ремонт	Поточний середній ремонт	Експлуатаційне утримання
Фінансування, млн грн	2018	5739,48	5099,27	11467,68	4465,8
	2019	10736,61	9010,44	9334,66	7037,2
Обсяг виконаних робіт, км (ЕУ - ліквідовано вибоїн 1000 м)	2018	44,85	77,94	950,23	7600
	2019	124,14	306,43	638,19	5600
Ефективність виконання робіт, млрд. грн	2018	494,37	845,84	10129,78	6182,25
	2019	1336,82	3275,57	6808,54	8885,96

Таким чином, ефективність виконання заходів Програми 2018–2019 можна визначити добутку розрахованих чотирьох множників:

$$0,175 \times 2,482 \times 1,436 \times 1,211 = 0,755333 \approx 76\%$$

Отриманий результат свідчить про те, що недофінансування заходів з нового будівництва та реконструкції, капітального та поточного середнього ремонтів, а також експлуатаційного утримання не дозволяє отримати високі показники ефективності виконаних робіт (наданих послуг) та забезпечити високу якість перевезень.

Транспортна інфраструктура є критично важливою для економічного розвитку регіонів, оскільки забезпечує з'єднання між частинами країни та створює умови для бізнесу і інвестицій. Її роль у економіці не можна переоцінити, оскільки добре розвинута транспортна мережа підвищує економічну активність, якість життя та рівномірний розвиток територій [9].

По-перше, якісна транспортна інфраструктура зменшує витрати на перевезення товарів, що знижує собівартість продукції та підвищує її конкурентоспроможність. Це особливо важливо для периферійних регіонів, де високі транспортні витрати можуть суттєво впливати на вартість товарів. Розвинута транспортна мережа зменшує ці витрати, роблячи продукцію з таких регіонів більш привабливою на ринку [10].

По-друге, ефективна транспортна інфраструктура сприяє розвитку бізнесу та залученню інвестицій. Компанії охочіше інвестують у регіони з хорошими транспортними зв'язками, що полегшує доступ до постачальників і споживачів, стимулюючи економічну активність і створюючи нові робочі місця [11].

По-третє, транспортна інфраструктура полегшує доступ до освіти, охорони здоров'я та інших послуг, покращуючи якість життя, особливо в віддалених районах [12].

Нарешті, вона сприяє рівномірному розвитку територій, допомагаючи інтегрувати віддалені райони в економічну систему і зменшувати регіональні диспропорції.

Усі нинішні та потенційні центри економічного розвитку з'єднані автошляхами з твердим покриттям з відповідними районними та обласним центром [13]. Саме тому, найкращим показником Хмельниччини у рейтингу стану інфраструктури у регіональному розрізі в порівнянні з іншими областями є індекс розвитку транспортної підсистеми (рис. 2).

Система доріг Хмельницької області є достатньо забезпеченою і збалансованою, що в достатній мірі спроможна забезпечити внутрішні потреби у обласній доступності усіх територій та населених пунктів.

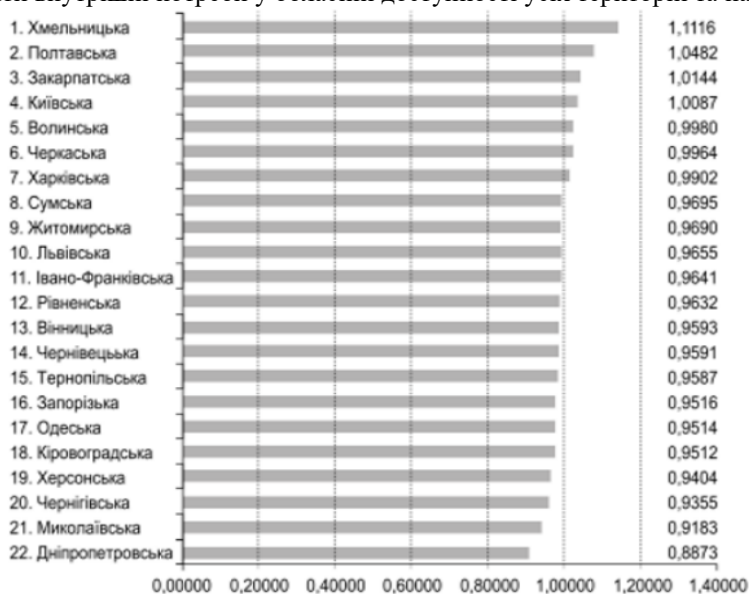


Рис. 2. Рейтинг регіонів України за Індексом розвитку інфраструктури

Джерело: [6]

У контексті обговорення ефективності управління дорожнім господарством варто звернути увагу на процес децентралізації, який має значний вплив на розвиток транспортної інфраструктури. Розглянемо, як децентралізація сприяє покращенню управління дорожнім господарством та економічному зростанню регіонів.

Децентралізація є важливим процесом, що передбачає передачу повноважень та ресурсів від центрального уряду до місцевих органів влади. Цей підхід може значно вплинути на управління дорожнім господарством, сприяючи ефективнішому використанню ресурсів і підвищенню якості транспортної інфраструктури [14]. В Україні процес децентралізації активізувався у 2014 році і з того часу відбувається активне реформування системи місцевого самоврядування та фінансування.

Децентралізація в Україні спрямована на забезпечення автономії місцевих громад у вирішенні питань регіонального значення, що включає управління транспортною інфраструктурою. Завдяки децентралізації громади можуть самостійно визначати пріоритети розвитку, що сприяє поліпшенню транспортних мереж відповідно до місцевих потреб.

З точки зору економічного розвитку, децентралізація надає можливість більш ефективного розподілу бюджетних коштів, спрямованих на ремонт та будівництво доріг. Передача фінансових ресурсів на місцевий рівень дозволяє швидше реагувати на інфраструктурні виклики та забезпечувати стабільне фінансування дорожнього господарства.

Дослідження свідчать про те, що децентралізація позитивно впливає на економічне зростання регіонів завдяки збільшенню інвестицій у транспортну інфраструктуру, зокрема, шляхом створення більш сприятливих умов для залучення іноземних інвесторів. Місцеві органи влади отримують можливість краще координувати інвестиційні проекти, орієнтуючись на специфічні потреби та потенціал кожного регіону.

На прикладі деяких регіонів України можна простежити позитивний вплив децентралізації на розвиток транспортної інфраструктури:

1. Тернопільська область: Завдяки децентралізації вдалося значно збільшити обсяги ремонту доріг місцевого значення. У 2020 році було відремонтовано понад 200 км доріг, що перевищує показники попередніх років.

2. Вінницька область: Запровадження нових механізмів фінансування, що включають місцеві податки та збори, дозволило збільшити інвестиції у розвиток транспортних мереж, що позитивно позначилося на економічному зростанні регіону.

3. Львівська область: Тут активно використовуються можливості децентралізації для впровадження сучасних технологій у дорожнє господарство. Це включає використання систем моніторингу стану доріг та оптимізацію ремонтних процесів.

ВИСНОВКИ З ДАНОГО ДОСЛІДЖЕННЯ

І ПЕРСПЕКТИВИ ПОДАЛЬШИХ РОЗВІДОК У ДАНОМУ НАПРЯМІ

На основі проведеного дослідження можна зробити висновок, що економічне оцінювання розвитку автомобільних доріг є комплексним процесом, що включає використання різноманітних методів та підходів для аналізу впливу дорожньої інфраструктури на економічні показники об'єкта дослідження. Результати свідчать про те, що недофінансування будівництва нових доріг, реконструкції існуючих, а також капітального та поточного середнього ремонтів значно стримує модернізацію транспортної інфраструктури. Це, у свою чергу, обмежує можливості надання якісних транспортних послуг. Необхідно впроваджувати інноваційні рішення та збільшувати інвестиції в цю сферу, щоб забезпечити оновлення дорожнього господарства. Окрім цього, важливо розробити ефективні механізми управління для оптимізації витрат і підвищення ефективності. Загалом, поліпшення стану транспортної інфраструктури є ключовим фактором, що може сприяти підвищенню конкурентоспроможності регіонів і стимулювати їх економічний розвиток.

Література

1. Про затвердження Державної цільової економічної програми розвитку автомобільних доріг загального користування державного значення на 2018–2022 роки. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/382-2018-п#Text>
2. Shkarlet S.M., Khomenko I.O., Kontseva V.V. Actual problems of formation and funding of the state road funds. Scientific bulletin of Polissia. Chernihiv: ChNUT, 2017. № 3(11). P. 1. P. 16–20.
3. Методика оцінки ефективності реалізації державних цільових програм розвитку автомобільних доріг загального користування. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z1734-12#Text>
4. Державний дорожній фонд. URL: https://uk.wikipedia.org/wiki/Державний_дорожній_фонд
5. Про затвердження Державної цільової економічної програми розвитку автомобільних доріг загального користування державного значення на 2018–2022 роки. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/382-2018-п#Text>
6. Інфраструктура регіонів України. Пріоритети модернізації. Аналітичне дослідження // ГО «Поліський фонд міжнародних та регіональних досліджень», Фонд імені Фрідріха Еберта. Київ, 2019. 35 с.

7. Безуглий А.О., Ілляш С.І., Печончик Т.І. Організаційно-економічні аспекти ефективного використання фінансових ресурсів в дорожньому господарстві. *Дороги і мости* : зб. наук. пр. 2011. Вип. 13. С. 25–28.
8. Про затвердження Методики визначення обсягу фінансування будівництва, реконструкції, ремонту та утримання автомобільних доріг та нормативів витрат, пов'язаних з утриманням автомобільних доріг : наказ Міністерства інфраструктури України, Міністерства фінансів України від 207 21.09.2012 № 573/1019. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z1734-12>
9. Печончик Т.І. Організаційно економічний механізм формування джерел фінансування підприємств дорожнього господарства. *Проблеми і перспективи економіки та управління*. 2020. № 1(21). С. 293–300
10. Корнієцький О. В. Розвиток автомобільної інфраструктури на засадах державно-приватного партнерства. *Сучасні питання економіки і права*. 2015. Вип. 2. С. 41–48.
11. Кузьменко А.В. Організаційно-економічні засади розвитку транспортно-логістичної інфраструктури підприємств залізничного транспорту України : автореф. дис. ... канд. екон. наук : 08.00.04. Харків, 2016. 22 с.
12. Іксарова Н.О. Транспортна інфраструктура як компонент економічної безпеки України. *Економічний простір*. 2010. №36. С.55–61.
13. Малиш Н.А., Бондар Н.М. Економічний аналіз транспортної інфраструктури України. *Вісн. Нац. акад. держ. упр. при Президенті України. Сер. Держ. упр.*. 2016. № 2. С. 50-57.
14. Назаркевич О. Б. Механізм управління дорожнім господарством України в умовах децентралізації. *Соціально-економічні проблеми сучасного періоду України*. 2018. Вип. 4 (132). С. 27–32.

References

1. Pro zatverdzhennia Derzhavnoi tsilovoi ekonomichnoi prohramy rozvytku avtomobilnykh dorih zahalnoho korystuvannia derzhavnoho znachennia na 2018–2022 roky. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/382-2018-p#Text>
2. Shkarlet S.M., Khomenko I.O., Kontseva V.V. Actual problems of formation and funding of the state road funds. Scientific bulletin of Polissia. Chernihiv: ChNUT, 2017. № 3(11). P. 1. P. 16–20.
3. Metodyka otsinky efektyvnosti realizatsii derzhavnykh tsilovykh prohram rozvytku avtomobilnykh dorih zahalnoho korystuvannia. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z1734-12#Text>
4. Derzhavnyi dorozhnii fond. URL: https://uk.wikipedia.org/wiki/Derzhavnyi_dorozhnii_fond
5. Pro zatverdzhennia Derzhavnoi tsilovoi ekonomichnoi prohramy rozvytku avtomobilnykh dorih zahalnoho korystuvannia derzhavnoho znachennia na 2018–2022 roky. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/382-2018-p#Text>
6. Infrastruktura rehioniv Ukrainy. Priorytety modernizatsii. Analitichne doslidzhennia // НО «Poliskyi fond mizhnarodnykh ta rehionalnykh doslidzen», Fond imeni Fridrikha Eberta. Kyiv, 2019. 35 s.
7. Bezuhlyi A.O., Illiash S.I., Pechonchuk T.I. Orhanizatsiino-ekonomichni aspekty efektyvnogo vykorystannia finansovykh resursiv v dorozhnomu gospodarstvi. *Dorohy i mosty* : zb. nauk. pr. 2011. Vyp. 13. S. 25–28.
8. Pro zatverdzhennia Metodyky vyznachennia obsiahu finansuvannia budivnytstva, rekonstruktsii, remontu ta utrymannia avtomobilnykh dorih ta normatyviv vytrat, poviazanykh z utrymanniam avtomobilnykh dorih : nakaz Ministerstva infrastruktury Ukrainy, Ministerstva finansiv Ukrainy vid 207 21.09.2012 № 573/1019. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z1734-12>
9. Pechonchuk T.I. Orhanizatsiino ekonomichniy mekhanizm formuvannia dzherel finansuvannia pidpriemstv dorozhnogo gospodarstva. *Problemy i perspektivy ekonomiky ta upravlinnia*. 2020. № 1(21). S. 293–300
10. Korniietskyi O. V. Rozvytok avtomobilnoi infrastruktury na zasadakh derzhavno-privatnoho partnerstva. *Suchasni pytannia ekonomiky i prava*. 2015. Vyp. 2. S. 41–48.
11. Kuzmenko A.V. Orhanizatsiino-ekonomichni zasady rozvytku transportno-lohistychnoi infrastruktury pidpriemstv zaliznychnoho transportu Ukrainy : avtoref. dys. ... kand. ekon. nauk : 08.00.04. Kharkiv, 2016. 22 s.
12. Iksarova N.O. Transportna infrastruktura yak komponent ekonomichnoi bezpeky Ukrainy. *Ekonomichniy prostir*. 2010. №36. S.55–61.
13. Malys N.A., Bondar N.M. Ekonomichniy analiz transportnoi infrastruktury Ukrainy. *Visn. Nats. akad. derzh. upr. pry Prezydentovi Ukrainy. Ser. Derzh. upr.*. 2016. № 2. S. 50-57.
14. Nazarkevych O. B. Mekhanizm upravlinnia dorozhnim gospodarstvom Ukrainy v umovakh detsentralizatsii. *Sotsialno-ekonomichni problemy suchasnoho periodu Ukrainy*. 2018. Vyp. 4 (132). S. 27–32.