

ОСОБЛИВОСТІ ФІНАНСУВАННЯ ГАЛУЗІ ДОРОЖНЬОГО ГОСПОДАРСТВА УКРАЇНИ В УМОВАХ ДЕЦЕНТРАЛІЗАЦІЇ

FEATURES OF ROAD INDUSTRY FINANCING IN THE CONTEXT OF DECENTRALIZATION

У статті розглянуто проблеми фінансування галузі дорожнього господарства України в сучасних умовах. Визначено сутність та значення дорожнього господарства для забезпечення сталого розвитку національної економіки. Проаналізовано структуру автомобільних доріг загального користування та встановлено, що їх більшість не відповідає вимогам до міжнародних транспортних коридорів. Виявлено специфіку фінансування галузі дорожнього господарства України в умовах децентралізації. Розглянуто джерела формування та напрями використання Державного дорожнього фонду. Проаналізовано стан фінансування галузі дорожнього господарства міста Харкова за рахунок коштів місцевого бюджету. У зв'язку з необхідністю подальшого реформування галузі дорожнього господарства України сформульовано низку важливих завдань, які треба вирішити для забезпечення підвищення ефективності управління дорожньою галуззю на загальнодержавному та місцевому рівнях.

Ключові слова: фінансування, дорожнє господарство, мережа автомобільних доріг, транспортна інфраструктура, децентралізація, державний дорожній фонд, місцевий бюджет.

В статье рассмотрены проблемы финансирования отрасли дорожного хозяйства Украины в современных условиях. Определены сущность и значение дорожного хозяйства для обеспечения устойчивого развития национальной экономики. Проанализирована структура автомобильных дорог общего пользования и установлено, что их большинство не соответствует требованиям к международным транспортным коридорам. Выявлена специфика финансирования отрасли дорожного хозяйства Украины в условиях децентрализации. Рассмотрены источники формирования и направления использования Государственного дорожного фонда. Проанализировано состояние финансирования отрасли дорожного хозяйства города Харькова за счет средств местного бюджета. В связи с необходимостью дальнейшего реформирования отрасли дорожного хозяйства Украины сформулирован ряд важных заданий, которые нужно решить для обеспечения повышения эффективности управления дорожной отраслью на общегосударственном и местном уровнях.

Ключевые слова: финансирование, дорожное хозяйство, сеть автомобильных дорог, транспортная инфраструктура, децентрализация, государственный дорожный фонд, местный бюджет.

УДК 336.02:625.7

<https://doi.org/10.32843/infrastruct42-15>

Мельник В.І.

к.е.н., доцент,
доцент кафедри
державного управління,
публічного адміністрування
та регіональної економіки
Харківський національний
економічний університет
імені Семена Кузнеця

Melnyk Viktoriia

Simon Kuznets
Kharkiv National University of Economics

The article considered the problems of financing the road industry in Ukraine in modern conditions. The essence and importance of road economy for sustainable development of national economy are determined. The structure of public highways is analyzed. It is established that almost all motorways in Ukraine pass through settlements, which does not meet the requirements for international transport corridors. This doesn't allow to implement of Ukraine's potential in the area of transit transportation and tourism, as it leads to a restriction on the speed of road transport. The specificity of road industry financing of Ukraine in the conditions of decentralization is revealed. The formation sources and directions of use of the State Road Fund are considered. The state financing of the Kharkov road industry at the expense of local budget has been analyzed and conclude that insufficient financing and reduction of the volume of road works, which causes deterioration of the consumer qualities of the city roads. This leads to a decrease in the speed of transportation of goods and passengers, increasing accident rate, which in turn increases the cost of road transportation, increases the economic losses of the state and society. The need is justified of further reform of the road industry in Ukraine is substantiated. The main tasks are defined for improving the efficiency of road management at the national and local levels are formulated. The need for security is substantiated the role of regional authorities in managing highways of local importance requires the establishment of an effective road management mechanism. The necessity of ensuring compliance of the norms of functioning of the Ukrainian road transport and road economy with the requirements of the legislation of the European Union is substantiated. It is indicated that the development of private-public partnership in the field of reconstruction and operation of highways through their transfer to investors under concession will help to increase the financing of construction and maintenance of the motorway network. It is proposed to introduce total independent expert and public control over the quality of road repair and construction works and effective coordination of interaction between different parties of the road industry in order to eliminating centralization of state-owned enterprises for quality control of roadworks.

Key words: financing, road industry, road network, transport infrastructure, decentralization, state road fund, local budget.

Постановка проблеми. Ефективне функціонування та сталий розвиток мережі автомобільних доріг є необхідними умовами економічного зростання, підвищення конкурентоспроможності та зниження витрат товаровиробників, поліпшення умов життя населення, вирівнювання рівня соціально-економічного розвитку регіонів України.

Сучасна держава не може існувати без розвинутої транспортної інфраструктури. Від того, в якому стані перебувають автомобільні шляхи, залежать вартість пасажирських та вантажних перевезень, ціни на продукцію та послуги, відповідно, рівень зайнятості населення. Все це, зрештою, впливає на розвиток національної економіки загалом. Стан

автодоріг та розвиток галузі дорожнього господарства визначаються економічними можливостями та рівнем фінансування цієї галузі з боку держави.

Досвід європейських країн свідчить про те, що розвиток транспортної інфраструктури та дорожньої мережі визначає інтенсивність економічних зв'язків і стає однією з найважливіших умов розвитку економіки країни. Питання вдосконалення фінансування дорожнього господарства особливо гостро постають у контексті необхідності вже в короткостроковій перспективі забезпечити будівництво доріг, які відповідають європейським стандартам.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Теоретичні аспекти фінансування галузі дорожнього

господарства досліджувалися вітчизняними та зарубіжними вченими. Цю проблему розглядали у своїх працях А.В. Базилюк, З.Н. Борисенко, Н.А. Боровик, Ю.С. Вдовенко, Н.Г. Виговська, В.О. Вишневський, Т.М. Власюк, В.І. Гринчуцький, В.П. Ільчук, В.Є. Козак, М.І. Крупка, О.Є. Кузьмін, Н.М. Левченко, О.О. Орлов, В.Ф. Скорченко, Ю.М. Стадницький, Н.П. Теслюк, І.О. Хоменко, С.М. Шкарлет та інші вчені.

Увага дослідників акцентувалась перш за все на вирішенні проблем з будівництва автомобільних доріг на умовах концесії, пошуку альтернативних джерел фінансування утримання та ремонту автошляхів, посилення відповідальності органів місцевої влади за стан дорожнього господарства тощо.

Втім, залишаються невирішеними багато проблем, що спричинені значною централізацією фінансових ресурсів в управлінні галуззю дорожнього господарства України, відсутністю ефективних механізмів фінансування дорожніх робіт та контролю за їх виконанням.

Це обумовлює актуальність наукових досліджень з питань фінансування галузі дорожнього господарства України в умовах децентралізації та вимагає активізації теоретичних і практичних пошуків шляхів вирішення цієї проблеми.

Постановка завдання. Метою статті є визначення особливостей фінансування галузі дорожнього господарства України в умовах децентралізації та розроблення практичних рекомендацій щодо підвищення ефективності управління дорожньою галуззю на загальнодержавному та місцевому рівнях.

Виклад основного матеріалу дослідження. В сучасних умовах розвиток дорожнього господарства України є можливим шляхом здійснення змін, унікальність яких залежить від специфіки діяльності цієї галузі. У зв'язку з цим необхідно визначити сутність та роль дорожнього господарства в національній економіці України.

На думку В.Г. Шинкаренка та М.М. Бурмаки, дорожнє господарство можна визначити як єдиний виробничо-господарський комплекс, до складу

якого входять автомобільні дороги та інженерні споруди на них, а також підприємства й організації, що здійснюють будівництво, реконструкцію, ремонт, експлуатаційне утримання автомобільних доріг та іншу діяльність, пов'язану із забезпеченням функціонування й розвитку мережі автомобільних доріг [1].

Закон України «Про джерела фінансування дорожнього господарства України» [2] визначає поняття «автомобільні дороги загального користування та сільські дороги України» як дороги державного та місцевого значення, що забезпечують міжнародні та внутрішньодержавні перевезення вантажів і пасажирів з урахуванням адміністративно-територіального поділу держави та з'єднують її населені пункти, є складовою частиною єдиної транспортної системи держави.

Відповідно до інформації Міністерства інфраструктури України [3] довжина автомобільних доріг загального користування складає 169,6 тис. км, з яких 52 тис. км складають державні дороги, а 117,6 тис. км – місцеві. В загальній протяжності автодоріг з твердим покриттям 76,7% становлять дороги з удосконаленим типом покриття. До такого типу належать цементо- та асфальтобетон, чорне шосе. 23,3% складають дороги з перехідним типом. До них належать бруківка, гравійні та білі щебеневі.

На рис. 1 представлена структура автомобільних доріг загального користування.

Через Україну проходять 19 шляхів загальноєвропейського значення, 23 міжнародні шляхи загальною довжиною 8,6 тис. км, 23 національні шляхи загальною довжиною 4,8 тис. км, 65 регіональних шляхів довжиною 10 тис. км.

Аналізуючи наведені на рис. 1 дані, можемо констатувати, що найбільшу питому вагу в складі доріг загального користування мають автомобільні дороги місцевого значення (обласні та районні автодороги, що становлять 69,5%).

Практично всі автомобільні дороги в Україні прокладені через населені пункти. Це не відповідає

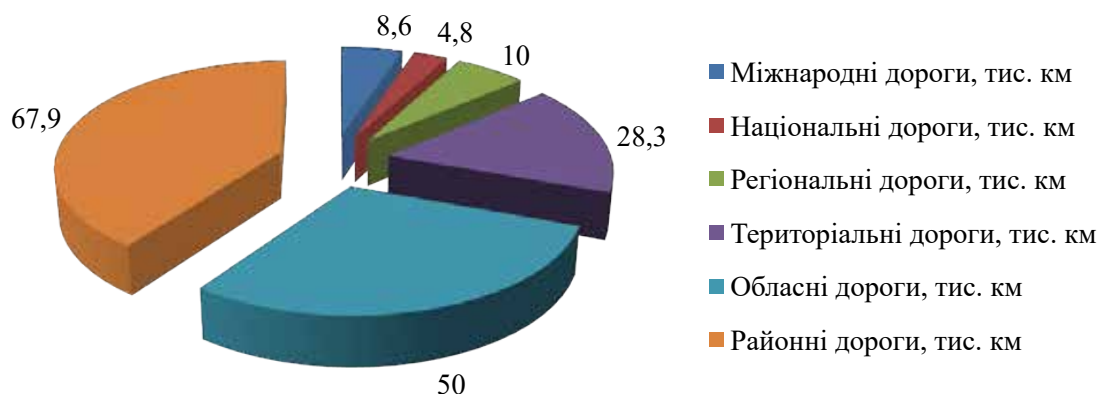


Рис. 1. Структура автомобільних доріг загального користування

Джерело: побудовано за даними [3]

міжнародним вимогам, що висуваються до транспортних коридорів, бо обмежує швидкість руху автомобільного транспорту. Щорічно на автомобільних шляхах України відбувається значна кількість дорожньо-транспортних пригод.

Через обмежене фінансування майже 90% автомобільних доріг загального користування понад 30 років не ремонтувалися. Таким чином, зі 169,6 тис. км автодоріг загального користування не відповідають вимогам за рівністю 51,1%, а за міцністю – 39,2% [3].

Отже, головна проблема пов'язана з тим, що транспортно-експлуатаційний стан автомобільної мережі не сприяє створенню умов для ефективного соціально-економічного розвитку України, забезпечення високого рівня обороноздатності та економічної безпеки, а становище мережі міжнародних автошляхів не дає змогу реалізувати потенціал нашої держави у сфері розвитку туризму та транзитних пасажирських і вантажних перевезень.

Результати порівняльного оцінювання транспортної інфраструктури, що було здійснене в рамках Всесвітнього економічного форуму, свідчать про те, що Україна серед 137 країн світу посіла 130 місце [4]. За інформацією Міністерства інфраструктури України у незадовільному стані перебувають 97% доріг, з яких понад 30% потребують капітального ремонту. Така ситуація склалася з автомобільними дорогами загального користування, які мають як державне, так і місцеве значення. Таким чином, проблема якісних автомобільних шляхів, що мають місцеве значення, надзвичайно актуальна та впливає на соціально-економічний розвиток країни та її регіонів.

У 2017 році в рамках імплементації законодавства про децентралізацію, зокрема в частині, що

стосується питання управління дорожнім господарством, 118,2 тис. км автомобільних доріг місцевого значення було передано Державним агентством автомобільних доріг України в управління обласним державним адміністраціям. Водночас з 1 січня 2018 року чинними стали Закон України «Про внесення змін до Закону України «Про джерела фінансування дорожнього господарства України» щодо удосконалення механізму фінансування дорожньої галузі» та Закон України «Про внесення змін до Бюджетного кодексу України щодо удосконалення механізму фінансового забезпечення дорожньої галузі». Цими Законами передбачено створення Державного дорожнього фонду у спеціальному фонді Державного бюджету України.

Дохідна частина цього фонду формується за рахунок таких джерел (табл. 1).

Напрямами використання фінансових ресурсів, акумульованих в Державному дорожньому фонді, є:

- 1) будівництво, реконструкція, утримання та ремонт автодоріг державного значення, що перебувають у загальному користуванні; забезпечення науково-дослідної діяльності у сфері дорожнього господарства; розвиток виробничих потужностей підприємств та організацій дорожнього господарства; здійснення виплат, передбачених договором, приватному партнеру або концесіонеру;

- 2) субвенція, що виділяється місцевим бюджетам з Державного бюджету України на будівництво, реконструкцію, утримання та ремонт автодоріг місцевого значення, що перебувають у загальному користуванні;

- 3) виплата за борговими зобов'язаннями, що виникли у зв'язку з державними (або під державні гарантії) запозиченнями, на утримання та розвиток мережі автодоріг, що перебувають у загальному користуванні;

Таблиця 1

Джерела формування 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% | 75% | 100% |
| 2 | Акцизний податок з ввезених на митну територію України пального і транспортних засобів | 50% | 75% | 100% |
| 3 | Ввізне мито на нафтопродукти і транспортні засоби та шини до них | 50% | 75% | 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, крім випадків будівництва (нового будівництва, реконструкції, капітального ремонту) та подальшої експлуатації відповідної автомобільної дороги загального користування на умовах концесії | | | |
| 6.1 | концесійні платежі у разі будівництва та експлуатації автомобільних доріг на умовах концесії | | | |
| 7 | Інші надходження, передбачені Державним бюджетом України, в обсягах, що визначаються законом про Державний бюджет України на відповідний рік | | | |

Джерело: [5]

4) фінансування державних програм щодо забезпечення безпеки дорожнього руху.

Згідно із Законом України «Про джерела фінансування дорожнього господарства України» у складі місцевих бюджетів кожного року створюються територіальні дорожні фонди, доходи яких формуються за рахунок субвенції з Державного бюджету України.

Розглянемо стан фінансування галузі дорожнього господарства м. Харкова за рахунок коштів місцевого бюджету за 2016–2018 роки (табл. 2).

Аналіз стану фінансування галузі дорожнього господарства м. Харкова за рахунок коштів місцевого бюджету за 2016–2018 роки свідчить про те, що загалом за цей період загальний обсяг бюджетних коштів, передбачених на роботи з утримання, поточного та капітального ремонтів вулично-дорожньої мережі міста та внутрішньоквартальних доріг і тротуарів м. Харкова, збільшився на 344,18 млн. грн., або в 1,8 разів. У 2017 році порівняно з 2016 роком спостерігається значне збільшення видатків на роботи з утримання, поточного та капітального ремонтів вулично-дорожньої мережі

міста та внутрішньоквартальних доріг і тротуарів (на 349,66 млн. грн.). Однак у 2018 році спостерігається зменшення цього показника на 5,48 млн. грн.

Найбільше коштів виділяється на капітальний та поточний ремонт вулично-дорожньої мережі м. Харкова; менші суми – на поточний ремонт внутрішньоквартальних доріг та тротуарів. Обсяг виконаних робіт з поточного та капітального ремонтів вулично-дорожньої мережі міста та внутрішньоквартальних доріг та тротуарів за 2016–2018 роки представлений у табл. 3.

Якщо брати до уваги обсяги виконаних робіт з поточного та капітального ремонтів вулично-дорожньої мережі міста та внутрішньоквартальних доріг та тротуарів за 2016–2018 роки, то можна побачити значене зростання обсягів робіт у 2017 році порівняно з 2016 роком (на 595,5 м², або 66,6%) та зменшення обсягів виконаних робіт у 2018 році порівняно з 2017 роком (на 674,65 м², або 45,3%). Це пов'язано зі зменшенням виділенних коштів з бюджету м. Харкова.

Споживчі якості автомобільних доріг міста внаслідок недостатнього фінансування та зменшення

Таблиця 2

Кошти бюджету м. Харкова, передбачені на роботи з утримання, поточного та капітального ремонтів вулично-дорожньої мережі міста та внутрішньоквартальних доріг і тротуарів за 2016–2018 роки

| Види робіт | 2016 рік | 2017 рік | 2018 рік | Темп зростання 2017 року до 2016 року, % | Темп зростання 2018 року до 2017 року, % |
|--|----------|----------|----------|--|--|
| Утримання вулично-дорожньої мережі м. Харкова, млн. грн. | 112,29 | 146,92 | 215,54 | 130,84 | 146,71 |
| Поточний ремонт вулично-дорожньої мережі м. Харкова, млн. грн. | 89,86 | 213,79 | 161,39 | 237,91 | 75,49 |
| Капітальний ремонт вулично-дорожньої мережі м. Харкова, млн. грн. | 151,71 | 251,20 | 208,06 | 165,58 | 82,83 |
| Поточний ремонт внутрішньоквартальних доріг та тротуарів, млн. грн. | 9,2 | 10,81 | 11,0 | 117,50 | 101,76 |
| Капітальний ремонт внутрішньоквартальних доріг та тротуарів, млн. грн. | 80,0 | 170,0 | 191,25 | 212,50 | 112,50 |
| Всього, млн. грн. | 443,06 | 792,72 | 787,24 | 178,91 | 99,31 |

Джерело: побудовано за даними [6]

Таблиця 3

Обсяг виконаних робіт з поточного та капітального ремонтів вулично-дорожньої мережі міста та внутрішньоквартальних доріг і тротуарів за 2016–2018 роки

| Види робіт | 2016 рік | 2017 рік | 2018 рік | Абсолютне відхилення, 2017/2016 роки | Абсолютне відхилення, 2018/2017 роки |
|---|----------|----------|----------|--------------------------------------|--------------------------------------|
| Поточний ремонт вулично-дорожньої мережі м. Харкова, м ² | 292,32 | 588,3 | 322,9 | 295,98 | -265,4 |
| Капітальний ремонт вулично-дорожньої мережі м. Харкова, м ² | 386,32 | 571,25 | 198,6 | 184,93 | -372,65 |
| Поточний ремонт внутрішньоквартальних доріг та тротуарів, м ² | 36,45 | 36,91 | 26,05 | 0,46 | -10,86 |
| Капітальний ремонт внутрішньоквартальних доріг та тротуарів, м ² | 179,05 | 293,18 | 267,44 | 114,13 | -25,74 |
| Всього | 894,14 | 1489,64 | 814,99 | 595,5 | -674,65 |

Джерело: побудовано за даними [6]

обсягів дорожніх робіт поступово погіршуються. Це призводить до зменшення швидкості перевезень вантажів і пасажирів, підвищення аварійності, внаслідок чого збільшуються витрати на автомобільні перевезення, зростають економічні збитки держави та суспільства.

Для реалізації економічного потенціалу України, територіальної громади, досягнення загального ефекту в результаті впровадження всіх складових частин реформи децентралізації дуже важливим є стан доріг. Процес децентралізації, що стосується також дорожньої галузі, суттєво впливає на зростання обсягів фінансового забезпечення будівництва та утримання мережі автошляхів, а також виокремлює такі головні завдання [7]:

- підвищення ролі органів місцевої влади в управлінні автомобільними шляхами, що мають місцеве значення, вимагає побудови дієвого механізму публічного управління дорожнім господарством;

- приведення у відповідність законодавчих норм, що регламентують функціонування вітчизняного автотранспорту та дорожнього господарства, до вимог законодавства Європейського Союзу;

- розвиток приватно-державного партнерства у сфері відновлення та експлуатації автодоріг, зокрема, шляхом передачі інвесторам у концесію вже наявних автодоріг;

- запровадження повного незалежного експертного та громадського контролю якості будівельно-ремонтних робіт автомобільних шляхів, а також підвищення ефективності координування взаємодії між окремими учасниками дорожнього господарства задля зменшення централізації контролю якості дорожніх робіт з боку державних підприємств.

Також для ефективного управління галуззю дорожнього господарства необхідним є постійний моніторинг стану автомобільних доріг для прийняття рішень про першочергові потреби в їх ремонті та оптимізацію витрат на будівництво та експлуатацію доріг. Одним із засобів, які забезпечать реєстрацію, оброблення та представлення даних учасникам руху в режимі реального часу як для оперативного прийняття рішень з аналізу транспортних ситуацій, так і для накопичення даних, є інформаційно-аналітична система управління дорожнім господарством, створення якої сприятиме скороченню витрат на вдосконалення наявних дорожніх мереж. Відповідно, підвищиться якість прийняття рішень щодо управління галуззю дорожнього господарства великих міст та регіонів.

Висновки з проведеного дослідження.

В результаті дослідження можна зробити висновки про те, що єдиною стабільною формою фінансового забезпечення дорожнього господарства в Україні є бюджетне фінансування. Водночас важливими завданнями сьогодні є пошук додаткових джерел наповнення Державного дорожнього фонду та цільове й ефективне використання

його фінансових ресурсів. Альтернативою дефіцитному бюджетному фінансуванню може бути державно-приватне партнерство, яке має багато моделей проектного фінансування. Формування моделей співпраці держави та бізнесу в дорожньому господарстві України з максимальним соціальним ефектом для користувача доріг допоможе вирішити проблему з дефіцитом грошових коштів. Впровадження такої форми фінансового забезпечення є особливо актуальним для транспортних шляхів міжнародного сполучення. Підвищити ефективність використання фінансових ресурсів та результативність виконання дорожніх робіт зможе широке використання контрактної форми виконання робіт. Це дасть змогу зекономити кошти на придбання та утримання сучасного будівельно-ремонтного обладнання.

Перспективами подальших досліджень може бути розроблення заходів щодо підвищення ефективності публічного управління дорожнім господарством на загальнодержавному та місцевому рівнях.

БІБЛІОГРАФІЧНИЙ СПИСОК:

1. Шинкаренко В.Г., Бурмака М.М. Галузеві особливості розвитку дорожнього господарства. *Економіка транспортного комплексу*. 2011. Вип. 18. С. 143–153.

2. Про джерела фінансування дорожнього господарства України : Закон України від 18 вересня 1991 року № 1562-XII. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1562-12> (дата звернення: 23.04.2020).

3. Технічний стан автомобільних доріг загального використання. *Міністерство інфраструктури України*. URL: <https://mtu.gov.ua/content/tehnichniy-stan-avtomobilnih-dorig-avtomobilnih-dorig-zagalnogovikoristannya.html> (дата звернення: 23.04.2020).

4. Звіт про результати аудиту ефективності використання субвенції з державного бюджету місцевим бюджетам на фінансове забезпечення будівництва, реконструкції, ремонту і утримання автомобільних доріг загального користування місцевого значення, вулиць і доріг комунальної власності у населених пунктах : Рішення Рахункової палати України від 6 червня 2019 року № 13-2. URL: https://rp.gov.ua/upload-files/Activity/Collegium/2019/13-2_2019/Zvit_13-2_2019.pdf (дата звернення: 23.04.2020).

5. Особливості формування Державного дорожнього фонду. *Децентралізація дає можливість*. URL: https://decentralization.gov.ua/uploads/attachment/document/66/Doroga-Fond12__%D0%B4%D1%80%D1%83%D0%BA_.pdf (дата звернення: 23.04.2020).

6. Основні показники економічного і соціального розвитку м. Харкова. *Офіційний сайт Харківської міської ради, міського голови, виконавчого комітету*. URL: <https://www.city.kharkov.ua/uk/index.html> (дата звернення: 23.04.2020).

7. 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. Shinkarenko V., Burmaka M. (2011) Haluzevi osoblyvosti rozvytku dorozhnoho hospodarstva [Branch features of road facilities development]. *Economics of the transport complex*, vol. 18, pp. 143–153.
2. On Sources of Road Industry Financing in Ukraine : Law of Ukraine No 1562-XII (1991, September 18). Available at: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1562-12> (accessed 23 April 2020).
3. Technical condition of general-purpose roads. *Ministry of Infrastructure of Ukraine*. Available at: <https://mtu.gov.ua/content/tehnichniy-stan-avtomobilnih-dorig-avtomobilnih-dorig-zagalnogo-vikoristannya.html> (accessed 23 April 2020).
4. Report on the results of the audit of the effectiveness of the use of state budget subsidies to local budgets for financial support of construction, reconstruction, repair and maintenance of public roads of local importance, streets and roads of communal property in settlements : Decision of the Accounting Chamber of Ukraine No 13-2 (2019, June 06). Available at: https://rp.gov.ua/upload-files/Activity/Collegium/2019/13-2_2019/Zvit_13-2_2019.pdf (accessed 23 April 2020).
5. Features of formation of the State Road Fund. *Decentralization provides opportunities*. Available at: https://decentralization.gov.ua/uploads/attachment/document/66/Doroga-Fond12__%D0%B4%D1%80%D1%83%D0%BA_.pdf (accessed 23 April 2020).
6. Main indicators of economic and social development of Kharkiv. *Official site of Kharkiv city council, mayor, executive committee*. Available at: <https://www.city.kharkov.ua/uk/index.html> (accessed 23 April 2020).
7. Nazarkevych O.B. (2018) Mekhanizm upravlinnia dorozhnim hospodarstvom Ukrainy v umovakh detsentralizatsii [Mechanism of road management of Ukraine in the conditions of decentralization]. *Socio-economic problems of the modern period of Ukraine*, vol. 4(132), pp. 27–32. (in Ukrainian)