

УДК 336.531.2

**Затонацька Т. Г.**

Київський національний університет імені Тараса Шевченка

**Возненко А. А.**

Державна навчально-наукова установа

«Академія фінансового управління», м. Київ

## ТРАНСФОРМАЦІЯ МЕХАНІЗМУ ДЕРЖАВНОГО ФІНАНСУВАННЯ ТРАНСПОРТНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ УКРАЇНИ

У статті висвітлено стан державного фінансування розвитку транспортної інфраструктури в Україні в 2014–2017 рр. Наведено останні тенденції змін у нормативно-правовому забезпеченні та зміни у напрямі державного фінансування дорожнього господарства в Україні. Детально проаналізовано джерела фінансування та надано рекомендації щодо подальшого реформування механізму підтримки транспортної галузі згідно з європейськими стандартами та заявленими урядом реформами.

**Ключові слова:** державне фінансування дорожнього господарства, транспортний сектор, державний дорожній фонд.

**Постановка проблеми.** Для забезпечення як стабілізації економіки, так і відновлення сталого економічного зростання в Україні останніми роками проводяться інституційні зміни та збільшується фінансування транспортного сектору національної економіки.

Транспортна галузь є пріоритетною в багатьох країнах світу для отримання державної допомоги. У державному бюджеті України видатки на транспорт за економічною класифікацією займають перше місце останні п'ять років, проте досягати європейських стандартів якості транспортної інфраструктури поки не вдалося. Відповідно, виникає потреба проаналізувати наявні форми фінансування цього сектору та розглянути можливості його подальшого розвитку.

**Аналіз останніх досліджень і публікацій.** Проблематика розвитку транспортного сектору присвячено багато робіт вітчизняних та зарубіжних учених. Зокрема, слід відзначити праці Ю. Бажала, І. Бураківського, О. Дейнеки, П. Друкера, О. Власюка та ін.

**Мета статті** полягає в аналізі змін у вітчизняному механізмі фінансування транспортної інфраструктури в сучасних умовах та розробленні рекомендацій щодо його вдосконалення.

**Виклад основного матеріалу дослідження.** Згідно з європейським законодавством, державна допомога секторам економіки розглядається як державне втручання в галузь, що порушує конкуренцію на ринку. Отже, підтримка галузі повинна базуватися на прозорих конкурентних умовах та створенні умов справедливої конкуренції.

Необхідно також урахувати директиви ЄС, які наведені в Угоді про асоціацію з ЄС щодо співпраці в транспортній галузі. У сфері розвитку імплементації директив ЄС, які згадуються у главі 7 «Транспорт» Угоди, основні капітальні витрати мають бути спрямовані на розвиток інфраструктури автомобільного та залізничного транспорту. Передбачається співпраця в питаннях розвитку національної транспортної політики, секторальних стратегій у рамках національної транспортної політики та розвитку багатofункціональної транспортної мережі, приєднаної до Транс'європейської транспортної мережі (TEN-T), та вдосконалення інфраструктурної політики з метою кращої ідентифікації й оцінки інфраструктурних проєктів для різних видів транспорту.

Реформа транспортної інфраструктури визначена однією з базових у Стратегії сталого розвитку «Україна – 2020» [1], що буде сприяти під-

вищенню конкурентоспроможності національної економіки, впровадженню в країні європейських стандартів життя.

Оптимальні шляхи реформування системи державного управління автомобільними дорогами загального користування визначені КМУ в 2015 р. у новій редакції Концепції реформування системи державного управління автомобільними дорогами загального користування [2]. Основними критеріями реформування системи державного управління автомобільними дорогами визначено збереження та забезпечення ефективного функціонування автомобільних доріг, їх розбудова для забезпечення транзитних перевезень і безпеки дорожнього руху.

Серед основних завдань, які спрямовані на розв'язання проблем у дорожній галузі вказаною Концепцією, визначено, зокрема [2]:

- удосконалення систем державного управління та утримання автомобільних доріг з урахуванням їх лінійного та регіонального принципу обслуговування, визначення прозорих критеріїв планування дорожніх робіт на відповідний рік та на довгострокову перспективу;

- створення захищеного державного дорожнього фонду та внесення змін до законодавства щодо оптимального розподілу обсягів фінансування нового будівництва, реконструкції, капітального, поточного ремонту та утримання автомобільних доріг державного і місцевого значення;

- розроблення та забезпечення здійснення заходів щодо контролю надходжень коштів для потреб дорожнього господарства;

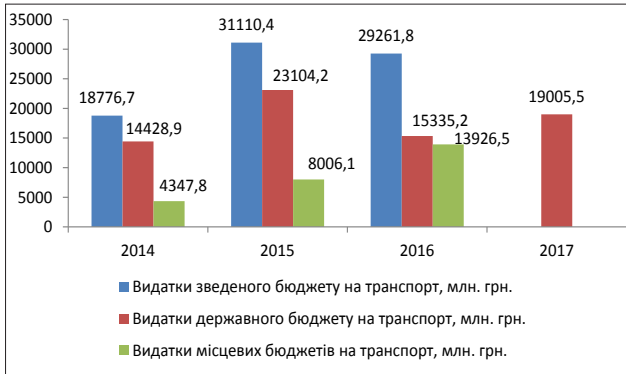
- удосконалення механізму співпраці з міжнародними фінансовими організаціями.

Розглянемо детально фінансування транспортного сектору України.

Підтримка дорожнього господарства на державному та місцевому рівнях здійснюється через забезпечення фінансування за рахунок коштів державного та місцевого бюджетів. Окрім того, вітчизняне дорожнє господарство фінансується за рахунок залучення кредитних коштів міжнародних фінансових організацій, що проходять через спеціальний фонд державного бюджету.

Узагальнені показники видатків на транспорт, зокрема на дорожнє господарство, за функціональною класифікацією видатків та кредитування бюджету наведено на рис. 1 та 2.

На рис. 1 можна побачити тенденцію до зростання обсягів видатків на транспорт із місцевих бюджетів, що є результатом децентралізації, яка



За 2014–2016 рр. – фактичне виконання  
За 2017 р. – затверджене Законом України «Про державний бюджет України на 2017 рік» [3]

**Рис. 1. Видатки на транспорт за функціональною класифікацією видатків та кредитування бюджету, млн. грн.**

Джерело: побудовано за даними [5]

відбувається в останні роки в Україні. Так, їхня частка у видатках зведеного бюджету на транспорт зростає з 23,16% у 2014 р. до 47,59% у 2016 р.

В умовах проведення відповідних кроків, які включають у себе необхідні зміни в законодавчу базу, що спрямовані на практичну реалізацію заходів, пов'язаних із проведенням у країні децентралізації, починаючи з 2016 р. значний ресурс коштів залишається у розпорядженні місцевих рад і спрямовується, зокрема, як на фінансування транспортної галузі, так і на розвиток дорожнього господарства.

Збільшення видатків місцевих бюджетів на транспортну інфраструктуру в 2016 р. було проведено у тому числі завдяки проведенню митного експерименту: у разі перевиконання загального обсягу щомісячних надходжень митних платежів (на територіях Волинської, Львівської, Одеської, Чернівецької областей та м. Києва (затверджено Постановою КМУ від 16.09.2015 № 726 [4])), визначених у розписі державного бюджету за загальним фондом, перевиконання в обсязі 50% як виняток зараховується до спеціальних фондів обласних бюджетів та бюджету м. Києва в обсязі, пропорційному до суми перевиконання на відповідній території загального обсягу щомісячних індикативних показників надходжень митних платежів для реалізації зазначених заходів

Узагальнюючи обсяги видатків на транспорт, зазначимо, що їхня частка у зведеному бюджеті в 2014 р. становила 43,0% від видатків на економічну діяльність, у 2015 р. та 2016 р. – відповідно 55,3% та 44,2% [5]. Найбільшу частку видатків на транспорт становлять видатки на дорожнє господарство (рис. 2). Так, їхня частка у зведеному бюджеті в 2014 р. становила 92,5% від видатків на транспорт, у 2015 та 2016 рр. – 91,9% та 85,6% відповідно.

Проаналізуємо наведені на рис. 2 обсяги видатків, що спрямовувалися на розвиток дорожнього господарства у 2016 р. та передбачені у держбюджеті України на 2017 р. Загальний обсяг видатків державного та місцевих бюджетів на розвиток дорожнього господарства в 2016 р. становив 25 млрд. грн. Кошти державного бюджету в 2016 р. на розвиток дорожнього господарства були фактично виділені на відповідні напрями у таких обсягах:



За 2014–2016 рр. – фактичне виконання  
За 2017 р. – затверджене Законом України «Про державний бюджет України на 2017 рік» [3]

**Рис. 2. Видатки на дорожнє господарство за функціональною класифікацією видатків та кредитування бюджету, млн. грн.**

Джерело: побудовано за даними [5]

– 7 690,1 млн. грн. – за основною бюджетною програмою «Укравтодору» «Розвиток мережі та утримання автомобільних доріг загального користування» (КПКВК 3111020, кошти загального фонду державного бюджету);

– 1 685,9 млн. грн. – залишок кредитних коштів, залучених «Укравтодором» під державні гарантії в 2012–2013 рр. (обліковується на окремому реєстраційному рахунку «Укравтодору» за спеціальним фондом державного бюджету за КПКВК 3111020);

– 168,5 млн. грн. – за бюджетною програмою «Укравтодору» на реалізацію інвестиційного проекту «Реалізація державного інвестиційного проекту «Покращення стану автомобільних доріг загального користування у Львівській області» (КПКВК 3111800);

– 5 535,0 млн. грн. – за бюджетною програмою «Укравтодору» «Виконання боргових зобов'язань за запозиченнями, залученими державою, або під державні гарантії на розвиток мережі автомобільних доріг загального користування» (КПКВК 3111030).

Отже, із держбюджету в 2016 р. було виділено 15 079,5 млн. грн., у тому числі за рахунок коштів загального фонду – 13 393,6 млн. грн. (або 88,9% до загального обсягу видатків із державного бюджету) та коштів спеціального фонду – 1685,9 млн. грн. (11,1% загального обсягу видатків із держбюджету). При цьому на розвиток дорожнього господарства з місцевих бюджетів у 2016 р. було спрямовано 9,9 млрд. грн., з яких 1 568,1 млн. грн. – у рамках митного експерименту (з 01.09.2015 по 01.01.2018).

Зі змінами і доповненнями до Бюджетного кодексу України (Закон України від 20.12.2016 № 1789-VIII [6]) митний експеримент із 2017 р. розповсюджуватиметься й на всі інші області країни в частині розвитку автомобільних доріг загального користування, а також передбачатиме спрямування коштів на новий захід як «розвиток дорожньої інфраструктури у місті Києві». Міністерством фінансів України на виконання цих змін і доповнень до Бюджетного кодексу підготовлено відповідні зміни до законодавства України. Обсяг видатків, що може бути врахований на 2017 р. у видатках обласних бюджетів та м. Києві, визначатиметься у Порядку та за Методикою, що затвер-

джені Кабінетом Міністрів України Постановою від 16.09.2015 № 726 [4].

Також важливим інструментом підтримки транспортної інфраструктури України через спрямування державних капітальних вкладень є фінансування реалізації державних інвестиційних проектів. Уперше в Законі України «Про державний бюджет України на 2016 рік» [7] були передбачені такі видатки. Механізм фінансування державних інвестиційних проектів запроваджував із прийняттям Закону України від 07.04.2015 № 288-VIII [8] щодо змін до Бюджетного кодексу, що стосувалися процедури визначення та розподілу державних капітальних вкладень на розроблення та реалізацію державних інвестиційних проектів, за винятком тих, що здійснюються із залученням державою кредитів від іноземних держав, банків, міжнародних фінансових організацій, а також із коштів державного фонду регіонального розвитку.

Серед державних інвестиційних проектів, які фінансувалися в 2016 р. за рахунок коштів державного бюджету – проект «Покращення стану автомобільних доріг загального користування у Львівській області», що передбачає проведення робіт із реконструкції окремих ділянок автомобільних доріг загального користування державного значення у Львівській області. Відповідно, Законом України «Про державний бюджет України на 2016 рік» визначено окрему бюджетну програму «Реалізація державного інвестиційного проекту «Покращення стану автомобільних доріг загального користування у Львівській області» (головний розпорядник бюджетних коштів – «Укравтодор») із загальним обсягом річних бюджетних призначень 232 077,93 тис. грн.

Порядком використання коштів зазначеної бюджетної програми (Постанова КМУ України від 23.08.2016 № 533 [10]) було передбачено використання в 2016 р. коштів, зокрема на виконання будівельних робіт (капітальний ремонт) автомобільних доріг загального користування державного значення у Львівській області:

- Р-40 Рава-Руська – Яворів – Судова Вишня на ділянці км 55 + 000 – км 60 + 100 (передбачається ввести в експлуатацію в 2016 р. ділянку довжиною 5,1 км);

- Т-14-16 Львів – Пустомити – Медичичі на ділянці км 8 + 020 – км 17 + 050 (передбачається ввести в експлуатацію в 2016 р. ділянку довжиною 9,03 км);

- Т-14-25 Миколаїв – Городок – Жовква – Кам'янка-Бузька – Бібрка на ділянці км 12 + 000 – км 21 + 900 (передбачається ввести в експлуатацію в 2017 р. ділянку довжиною 9,9 км).

Фактично за 2016 р. на реалізацію державного інвестиційного проекту реконструкції доріг у Львівській області «Укравтодором» було спрямовано 168,5 млн. грн., що дало змогу, зокрема, забезпечити поступовий розвиток транспортної інфраструктури регіону, покращити якісне транспортне сполучення до окремих міжнародних пунктів західної частини країни.

Заплановано виділення коштів із державного та місцевих бюджетів, а також за рахунок залучених коштів від міжнародних організацій на розвиток дорожнього господарства і в 2017 р. Так, Законом «Про державний бюджет України на 2017 рік» [3] запроваджено «новий» підхід до фінансування дорожнього господарства, а саме передбачено «нове» джерело його фінансування – «державний дорожній фонд», який формується з таких надходжень:

- 23,06% акцизного податку з виробленого в Україні пального та 26,75% акцизного податку з вироблених в Україні транспортних засобів;

- 23,06% акцизного податку з увезеного на митну територію України пального та 26,75% акцизного податку з увезених на митну територію України транспортних засобів;

- 26,75% ввізного мита на нафтопродукти і транспортні засоби та шини до них;

- 26,75% плати за проїзд автомобільними дорогами транспортних засобів та інших самохідних машин і механізмів, вагові або габаритні параметри яких перевищують нормативні.

Джерела та обсяги формування державного дорожнього фонду в розрізі зазначених надходжень спеціального фонду наведено в табл. 1.

Таблиця 1

**Джерела наповнення державного дорожнього фонду, тис. грн.**

Код	Найменування згідно з класифікацією доходів бюджету	Спеціальний фонд
	<b>Разом доходів:</b>	<b>14 169 870,0</b>
14020000	Акцизний податок із вироблених в Україні підакцизних товарів (продукції)	2 811 933,8
14030000	Акцизний податок з увезених на митну територію України підакцизних товарів (продукції)	10 157 128,7
15010000	Ввізне мито	1 196 260,0
22160100	Плата за проїзд автомобільними дорогами транспортних засобів та інших самохідних машин і механізмів, вагові або габаритні параметри яких перевищують нормативні	4 547,5

Джерело: складено на основі [3]

Загальний обсяг надходжень державного дорожнього фонду є джерелом фінансування трьох бюджетних програм:

- «Розвиток мережі та утримання автомобільних доріг загального користування» (КПКВК 3111020) – 6 591 011,8 тис. грн.;

- «Виконання боргових зобов'язань за запозиченнями, залученими державою або під державні гарантії на розвиток мережі автомобільних доріг загального користування» (КПКВК 3111030) – 7 328 858,2 тис. грн.;

- «Будівництво мостового переходу у м. Запоріжжя» (КПКВК 3111040) – 250 000,0 тис. грн.

Зазначимо, що починаючи з 2017 р. змінено підхід до джерел фінансування вищевказаних бюджетних програм порівняно з їх фінансуванням із попередніми роками, коли їх фінансування здійснювалося переважно за рахунок коштів загального фонду за винятком тієї частини видатків, що здійснювалися за рахунок коштів спеціального фонду і фінансувалися в межах залишку кредитних коштів, залучених «Укравтодором» під державні гарантії в 2012–2013 рр.

Окрім того, Законом «Про державний бюджет України на 2017 рік» [3] «Укравтодору» передбачені видатки на фінансування двох державних інвестиційних проектів:

- «Покращення стану автомобільних доріг загального користування у Львівській області» із річним обсягом видатків 250 000,0 тис. грн. (бюджетна програма за КПКВК 3111800);

- «Розвиток автомобільної дороги Р-52 Дніпропетровськ – Царичанка – Кобеляки – Решетилівка»



із річним обсягом видатків 350 000,0 тис. грн. (бюджетна програма за КПКВК 3111820).

У 2017 р. передбачено спрямувати на дослідження та розроблення проектів, виконання практичних робіт із будівництвом доріг через фінансування державних проектів 600 000,0 тис. грн., що майже в 3,6 рази більше фактичних видатків на ці цілі 2016 р. (168 532,5 тис. грн. за проектом «Покращення стану автомобільних доріг загального користування у Львівській області»).

На додаток до цього Законом «Про державний бюджет України на 2017 рік» [3] передбачено фінансування в сумі 3 717 400,0 тис. грн. (спеціальний фонд, бюджетна програма за КПКВК 3111600) за бюджетною програмою «Розвиток автомагістралей та реформа дорожнього сектору».

Важливим джерелом фінансування транспортної інфраструктури залишаються кредитні ресурси передусім міжнародних організацій. У табл. 2 представлено перелік кредитів (позик), що планується залучити державою до спеціального фонду державного бюджету України в 2017 р. (як джерела фінансування бюджетної програми «Розвиток автомагістралей та реформа дорожнього сектору») від іноземних держав, банків і міжнародних фінансових організацій для реалізації інвестиційних проектів «Укравтодору».

Окрім того, у 2016 р. Верховною Радою було ратифіковано Договір між Урядом України та Урядом Республіки Польща про надання кредиту на умовах пов'язаної допомоги (Закон України від 03.02.2016 № 977-VIII), кошти якого вже в 2017 р. передбачається спрямувати для фінансування проекту з будівництва, реконструкції та капітального

ремонту автомобільних доріг Західного регіону для подальшого якісного поєднання їх з автомобільними дорогами Республіки Польща. Передбачено, що у проект тільки в 2017 р. буде залучено кошти у сумі 47 083,2 тис. грн. (кошти спеціального фонду за бюджетною програмою «Розбудова прикордонної дорожньої інфраструктури на українсько-польському кордоні», КПКВК 3111610).

Як правило, фінансування розвитку транспортної інфраструктури – це відповідальність державного сектору. Проте через нестачу державних коштів виникає необхідність для спільного фінансування транспортних проектів залучати приватний сектор. Зокрема, для прискорення інвестицій ЄС практикує державно-приватне партнерство у будівництві транспортної інфраструктури. Як свідчить досвід ЄС, залучення приватних інвесторів є важливим питанням сучасної національної економічної політики.

Отже, транспортний сектор є одним із пріоритетних напрямів для країн ЄС та України, проте рівні розвитку цього виду економічної діяльності суттєво відрізняються, що свідчить про непрозорість та неефективність державних видатків на розвиток транспортної інфраструктури в Україні.

**Висновки.** Отже, можна засвідчити, що за останні роки відбулася низка інституціональних змін, розширено форми та джерела державного фінансування дорожнього господарства, а саме: вперше здійснюється фінансування шляхом реалізації державних інвестиційних проектів; створено державний дорожній фонд та внесені зміни до законодавства щодо оптимального розподілу обсягів фінансування на ремонт та утримання автомо-

Таблиця 2

**Перелік кредитів (позик), що залучаються державою до спеціального фонду державного бюджету України в 2017 р. від іноземних держав, банків і міжнародних фінансових організацій для реалізації інвестиційних проектів «Укравтодору»**

Назва кредитора та інвестиційного проекту, що реалізується за рахунок кредиту (позики)	Назва валюти, в якій залучається кредит (позика)	Загальний обсяг кредиту (позики) (тис. од.)	Код програмної класифікації видатків та кредитування державного бюджету	Найменування згідно з програмною класифікацією видатків та кредитування державного бюджету	Обсяг залучення кредиту (позики) у 2017 р. (тис. грн.)
<b>Кредитор – Міжнародний банк реконструкції та розвитку:</b>					
Другий проект покращення автомобільних доріг та безпеки руху	дол. США	450 000	3111600	Розвиток автомагістралей та реформа дорожнього сектору	1 017 400,0
Проект розвитку дорожньої галузі	дол. США	560 000	3111600	Розвиток автомагістралей та реформа дорожнього сектору	500 000,0
<b>Кредитор – Європейський банк реконструкції та розвитку:</b>					
Проект «Покращення транспортно-експлуатаційного стану автомобільних доріг на під'їздах до м. Києва (пан'європейські коридори)»	євро	450 000	3111600	Розвиток автомагістралей та реформа дорожнього сектору	1 100 000,0
<b>Кредитор – Європейський інвестиційний банк:</b>					
Європейські дороги України II (Проект покращення транспортно-експлуатаційного стану автомобільних доріг на підходах до м. Києва)	євро	450 000	3111600	Розвиток автомагістралей та реформа дорожнього сектору	1 100 000,0
				<b>РАЗОМ</b>	<b>3 717 400,0</b>

Джерело: складено на основі [3]

більних доріг; запроваджено митний експеримент як додаткове джерело фінансування.

Разом із цим ці зміни не забезпечили достатнього рівня фінансування розвитку транспортної інфраструктури України. Враховуючи досвід ЄС, для впровадження ефективних методів

фінансування будівництва транспортної мережі доцільним, на нашу думку, запровадження державно-приватного партнерства у сфері розвитку дорожньої інфраструктури та його поширення зазначити під час реалізації державних інвестиційних проектів із будівництва автошляхів.

#### Список використаних джерел:

1. Про Стратегію сталого розвитку «Україна – 2020»: Указ Президента України від 12.01.2015 № 5/2015 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.president.gov.ua/documents/18688.html>.
2. Про Концепцію реформування системи державного управління автомобільними дорогами загального користування: Розпорядження Кабінету Міністрів України від 31.03.2015 № 432-р [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/432-2015-%D1%80>.
3. Про Державний бюджет України на 2017 рік: Закон України від 21.12.2016 № 1801-VIII [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon0.rada.gov.ua/laws/show/1801-19>.
4. Про проведення експерименту з фінансового забезпечення здійснення заходів з розвитку автомобільних доріг загального користування державного значення у Волинській, Львівській, Одеській і Чернівецькій областях та м. Київ: Розпорядження Кабінету Міністрів України від 16.09.2015 № 726 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/726-2015-%D0%BF>.
5. Виконання Державного бюджету [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.treasury.gov.ua/main/uk/doccatalog/list?currDir=146477>.
6. Про внесення змін до Бюджетного кодексу України: Закон України від 20.12.2016 № 1789-VIII [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/1789-19/paran101#n101>.
7. Про державний бюджет України на 2016 рік: Закон України від 25.12.2015 № 928-VIII [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/928-19>.
8. Про внесення змін до Бюджетного кодексу України щодо державних інвестиційних проектів: Закон України від 07.04.2015 № 288-VIII [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/288-19>.
9. Про Порядок відбору державних інвестиційних проектів: Постанова Кабінету Міністрів України від 22.07.2015 № 571 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/571-2015-%D0%BF>.
10. Про Порядок використання коштів державного бюджету, призначених для реалізації державного інвестиційного проекту «Покращення стану автомобільних доріг загального користування у Львівській області»: Постанова Кабінету Міністрів України від 23.08.2016 № 533 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/533-2016-%D0%BF>.

**Затонацкая Т. Г.**

Киевский национальный университет имени Тараса Шевченко

**Возненко А. А.**

Государственное учебно-научное учреждение

«Академия финансового управления», г. Киев

## ТРАНСФОРМАЦІЯ МЕХАНІЗМА ГОСУДАРСТВЕННОГО ФИНАНСИРОВАНИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ УКРАИНЫ

### Резюме

В статье освещено состояние государственного финансирования развития транспортной инфраструктуры в Украине с 2014 по 2017 г. Приведены последние тенденции изменений в нормативно-правовом обеспечении и изменения в направлении государственного финансирования дорожного хозяйства в Украине. Подробно проанализированы источники финансирования и даны рекомендации относительно дальнейшего реформирования механизма поддержки транспортной отрасли согласно европейским стандартам и заявленных правительством реформ.

**Ключевые слова:** государственное финансирование дорожного хозяйства, транспортный сектор, государственный дорожный фонд.

**Zatonatska T. H.**

Taras Shevchenko National University of Kyiv

**Voznenko A. A.**

State Educational and Scientific Establishment

«Academy of Financial Management», Kyiv

## TRANSFORMATION OF THE STATE FUNDING MECHANISM OF TRANSPORT INFRASTRUCTURE OF UKRAINE

### Summary

In order to ensure stabilization of the economy and restore sustainable economic growth in Ukraine, institutional changes and increased funding of transport sector in the national economy has been made in the recent years. The article reveals the state of public financing of transport infrastructure in Ukraine from 2014 to 2017. The latest trends in the legislative provision and changes in the direction of public financing of roads in Ukraine are given. Detailed analysis of funding sources and recommendations for further reforms of mechanism to support the transport industry in accordance with European standards and the government announced reforms has been made.

**Key words:** State funding roads, transport sector, State Road Fund.