

УДК 338:001.36

JEL Classification: L92, L98, H54

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

ОЦІНКА ЕФЕКТИВНОСТІ МЕХАНІЗМУ ФІНАНСУВАННЯ РЕМОНТУ ТА РОЗБУДОВИ ДОРІГ ЗАГАЛЬНОГО КОРИСТУВАННЯ МІСЦЕВОГО ЗНАЧЕННЯ

Постановка проблеми. На сучасному етапі суспільного розвитку пріоритетною проблемою в автодорожньому господарстві України, вочевидь, є не збільшення довжини і частки шляхів вищих категорій у загальноукраїнській мережі доріг, а кардинальне покращення якості дорожнього покриття практично в усіх регіонах України.

Однак, враховуючи застарілість цієї проблеми і масштаби країни, стає очевидним, що розв'язання проблем, накопичених у цій сфері української економіки, вимагатиме величезних коштів протягом вельми значного періоду часу. Адже сукупна довжина доріг загального користування з твердим покриттям в Україні (без урахування окупованої АР Крим) на кінець 2017 р. становила 159,5 тис. км, з яких доріг загального користування місцевого значення – 123,1 тис. км. [2].

З метою вирішення даної проблеми урядом вжито ряд заходів, серед яких – створення Державного дорожнього фонду, децентралізація управління автошляхами, а, отже, і децентралізація фінансування їх ремонту та розбудови.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Трансформаційні процеси, які нині спостерігаються в економіці, спонукають науковців до вивчення змісту та основних характеристик інвестування ремонту та розбудови автомобільних доріг. Проблематику транспортної інфраструктури, зокрема інвестування суспільно важливих проектів у цій галузі, досліджували такі українські й зарубіжні вчені, як: А. Багдаєв, Ю. Бажал, Ф. Бастія, І. Бураковський, С. Кулицький, Я. Семенюк та ін. Проте, незважаючи на досить широкий спектр досліджень вітчизняних учених з даної тематики, окремі питання до тепер залишаються дискусійними та потребують на подальше вивчення. Досить важливим серед них залишається питання ефективності механізму фінансування ремонту та розбудови автодоріг, передбаченого п. 14 Постанови Кабінету Міністрів України від 20 грудня 2017 року за № 1085 «Про порядок спрямування коштів Державного дорожнього фонду» [6].

Постановка завдання. Метою статті є дослідження ефективності механізму фінансування

ремонту та розбудови доріг загального користування місцевого значення, а також пошук шляхів її забезпечення.

Виклад основного матеріалу дослідження. Здійснюючи пошук шляхів належного фінансування проектів з ремонту та розбудови автодоріг, урядом з 1 січня 2018 року згідно Закону України «Про внесення змін до Бюджетного кодексу України щодо удосконалення механізму фінансового забезпечення дорожньої галузі» від 17.11.2016 р. № 1763-VIII [3] та внесених змін до Закону України «Про джерела фінансування дорожнього господарства України» щодо удосконалення механізму фінансування дорожньої галузі» від 17.11.2016 р. № 1762-VIII [4] для фінансування робіт, пов'язаних з будівництвом, реконструкцією, ремонтом і утриманням автодоріг загального користування, у складі спеціального фонду Державного бюджету створено Державний дорожній фонд (далі – ДДФ).

Джерелами формування ДДФ визначено: акцизний податок з вироблених в Україні та ввезених на митну територію України пального і транспортних засобів, ввізне мито на нафтопродукти і транспортні засоби та шини до них (у 2018 р. – 50%, у 2019 р. – 75%, з 2020 р. – 100%), плату за проїзд автодорогами транспортних засобів та інших самохідних машин і механізмів, вагові або габаритні параметри яких перевищують нормативні; 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; плату за проїзд платними автодорогами загального користування державного значення; інші надходження, передбачені Державним бюджетом України.

Переважну частину коштів ДДФ, а саме 95% передбачається спрямовувати на розвиток мережі та утримання автомобільних доріг загального користування, з яких 60% – на утримання доріг державного значення та 35% – на утримання доріг місцевого значення [3]. Зупинимось на більш детальному вивченні фінансування доріг загального користування місцевого значення.

Коротко з історії. Тривалий час місцеві бюджети залишалися без стабільного джерела фінансування таких видатків. В окремих випадках виділялися певні кошти на фінансування доріг, проте таке фінансування носило несистемний характер та не давало змоги здійснювати комплексні роботи по утриманню дорожнього господарства.

Зі створенням ДДФ передбачається, що фінансування доріг загального користування місцевого значення набуде стабільного та довготривалого характеру, оскільки згідно п. 14 Постанови КМУ від 20 грудня 2017 р. за № 1085 «Про порядок спрямування коштів ДДФ» [6] місцевим бюджетам щорічно надаватимуться субвенції в обсязі, який визначатиметься як:

$$S_j = \left((A + B + C + D + E) * \frac{31,5}{100} \right) * \frac{P_j}{P}, \quad (1)$$

де S_j – обсяг субвенції з державного бюджету місцевому бюджету;

A – акцизний податок з вироблених в Україні пального і транспортних засобів (крім акцизного податку, визначеного п. 6 ч. 1 ст. 66 БКУ), що зараховується до спеціального фонду державного бюджету у плановому році;

B – акцизний податок із ввезених на митну територію України пального і транспортних засобів, що зараховується до спеціального фонду державного бюджету в плановому році;

C – ввізне мито на нафтопродукти і транспортні засоби та шини до них, що зараховується до спеціального фонду державного бюджету в плановому році;

D – плата за проїзд автомобільними дорогами транспортних засобів та інших самохідних машин і механізмів, вагові або габаритні параметри яких перевищують нормативні;

E – плата за проїзд платними автомобільними дорогами загального користування державного значення;

P_j – протяжність автомобільних доріг загального користування місцевого значення у відповідній адміністративно-територіальній одиниці станом на 1 січня року, що передує плановому;

P – загальна протяжність автомобільних доріг загального користування місцевого значення в цілому в Україні [4].

За даною методикою в 2018 році на ремонт доріг місцевого значення передбачено рекордну для України суму субвенцій – 11,5 млрд. грн, розподіл яких між областями подано на рис. 1.



Рис. 1. Розподіл субвенцій на ремонт та будівництво доріг загального користування місцевого значення за областями на 2018 рік, тис. грн.

Джерело: [8]

За Бюджетним запитом на 2019–2021 рр. для забезпечення покращення стану мережі автомобільних доріг загального користування місцевого значення передбачається надання з державного бюджету субвенцій місцевим бюджетам у розмірах, поданих в табл. 1.

Таблиця 1

Субвенції з державного бюджету місцевим бюджетам для забезпечення покращення стану мережі автомобільних доріг загального користування місцевого значення згідно Бюджетного запиту Укравтодору на 2019–2021 рр.

Показники	Од. вим.	Роки			
		2018	2019	2020	2021
Протяжність доріг місцевого значення	км	115908,9	118241,0	118843,2	129917,6
Загальний обсяг субвенцій	млн. грн.	11530,9	17654,2	25001,3	25892,4

Джерело: станом на 31.08.2018 р. [1]

Показники табл. 1 засвідчують, що обсяги субвенцій на забезпечення покращення стану мережі автомобільних доріг загального користування місцевого значення невпинно зростатимуть, та чи є їх розподіл за протяжністю доріг адміністративно-територіальних одиниць ефективним, залишається відкритим питанням.

Приймаючи рішення щодо розподілу субвенцій між областями, уряд обрав найпростіший шлях їх розподілу, проте таке рішення слід визнати невиваженим відповідно до мети й цілей, яких прагнемо досягти внаслідок реформування системи фінансування ремонту та розбудови доріг загального користування місцевого значення з тих причин, що:

- по-перше, при розподілі субвенцій урядом проігноровано показники якості утримання та ремонту доріг, покладені в основу Методики визначення обсягу фінансування будівництва, реконструкції, ремонту та утримання автомобільних доріг та нормативів витрат, пов'язаних з утриманням автомобільних доріг, затвердженої Наказом Міністерства інфраструктури України від 16.10.2012 р. за № 1734/22046 [5] (чинної в редакції від 30.08.2013 р.) (далі – Методика № 1734/22046);

- по-друге, при визначенні обсягу субвенцій на ремонт та розбудову автошляхів Донецької області враховано протяжність автодоріг загального користування місцевого значення всієї, а не лише підконтрольної Україні території (протяжність автодоріг місцевого значення на підконтрольній Україні території становить 4567,5 км, з яких обласних – 966,2 км та районних – 3601,3 км);

- по-третє, при визначенні обсягу субвенцій тій же Донецькій області не взято до уваги стан пошкоджених автодоріг військовою технікою. Сума збитків від військового конфлікту, враховуючи пошкоджені або зруйновані об'єкти транспортної інфраструктури лише на неокупованій частині Донбасу, становить 2483,3 млрд грн. За час проведення АТО різного ступеня руйнувань зазнали майже 900 км доріг загального користування. Під час бойових дій повністю або частково було знищено 13 мостів і шляхопроводів, дев'ять з яких знаходяться на неокупованій території, а два – неподалік лінії зіткнення;

- по-четверте, при розподілі субвенцій між місцевими бюджетами не враховано умови експлуатації та складності ремонту доріг в гірських районах України;

- по-п'яте, при визначенні обсягів фінансування проігноровано і міжремонтні строки експлуатації дорожніх покриттів.

А отже, приходимо до висновку, що при визначенні обсягів субвенцій місцевим бюджетам на ремонт та розбудову автодоріг на 2018 рік поза увагою уряду залишились такі показники якості утримання та ремонту доріг, як: експлуатаційний стан автодоріг, наявність та стан дорожніх споруд (зокрема мостів, шляхопроводів тощо), інтенсивність руху, протяжність доріг за категоріями, безпеки дорожнього руху тощо. В той час, як ГБН Г.1-218-182:2011 «Ремонт автомобільних доріг загального користування. Види ремонтів та перелік робіт» визначальним критерієм призначення ремонту визнано такий транспортно-експлуатаційний стан дороги, який не задовольняє вимоги щодо міцності дорожньої конструкції (дорожній одяг та земляне полотно) та/або безпеки дорожнього руху відповідно до чинних нормативно-технічних документів [7, с. 8]. Тож, в основу методики розподілу субвенцій на ремонт та експлуатацію доріг, на нашу думку, має бути покладено інтегральний показник експлуатаційного стану доріг та безпеки руху $I_{mc.}$, визначений експертним шляхом за бальною оцінкою в межах від 0 до 10 (табл. 2), який дозволить встановити потребу в ремонті (табл. 3), а, отже, і рівень фінансування.

Таблиця 2

Шкала оцінки експлуатаційного стану дороги

Індекс (J), бали	Оцінка стану дороги
10	Проїзна частина рівна, без руйнувань і деформацій. Поверхня проїзної частини шорстка, узбіччя укріплені. Інженерне устаткування дороги відповідає нормативним вимогам.
9	Проїзна частина рівна, поперечний профіль не спотворений. На покритті окремі тріщини. Поверхня шорстка, узбіччя укріплені. Рівень інженерного устаткування на 90% відповідає нормативним вимогам.
8	Проїзна частина рівна, шорстка, поперечний профіль не спотворений. На покритті тріщини, руйнування були усунені при ямковому ремонті. Узбіччя укріплені. Рівень інженерного устаткування на 75% відповідає нормативним вимогам.
7	Рівність проїзної частини задовільна. Поперечний профіль не спотворений. Поверхня покриття зношена. На покритті тріщини і окремі деформації. Інженерне устаткування на 60% відповідає нормативним вимогам. Стан штучних споруд задовільний.
6	Поперечний профіль проїзної частини практично не спотворений. Колійність до 15 мм. Покриття зношено, шорсткість низька. Відносна площа руйнувань до 1%. Штучні споруди мають окремі дефекти, інженерне устаткування на 50% відповідає нормативним вимогам.
5	Поперечний профіль проїзної частини в окремих місцях спотворений. Наявні окремі просадки. Відносна площа вибоїв і інших руйнувань на проїзній частині до 2%. Інженерне устаткування на 35% відповідає нормативним вимогам.
4	Поперечний профіль проїзної частини в багатьох місцях спотворений. Покриття нерівне. Часті просадки. Відносна площа вибоїв 3%. Мости і інші штучні споруди сильно зношені.
3	Поперечний профіль проїзної частини на значній протяжності спотворений. Часті просадки. Відносна площа вибоїв до 4%. Інженерне устаткування і штучні споруди в незадовільному стані.
2	Поперечний профіль спотворений на великій протяжності ділянки. Просадки. Вибоїни на проїзній частині. Колійність. Інженерне устаткування встановлено тільки в найнебезпечніших місцях. Узбіччя не укріплені. Швидкість руху автомобілів значно нижче дозволеної.
1	Поперечний профіль проїзної частини спотворений. Деформації і вибоїни на проїзній частині. Узбіччя не укріплені. Просадки і колійність на проїзній частині. Мости в аварійному стані. Порушення стійкості земляного полотна. Стан дороги створює небезпеку для руху. Інженерне устаткування практично відсутнє.

Джерело: [5]

Проте ефективність механізму фінансування ремонту та розбудови доріг має визначатись не лише ступенем обґрунтованості розподілу субвенцій між адміністративно-територіальними одиницями (областями), а й за ступенем готовності Служб автомобільних доріг щодо їх використання.

Таблиця 3

Встановлення необхідності ремонту залежно від індексу експлуатаційного стану дороги

$J_{есд}$

Значення індексу експлуатаційного стану дороги ($J_{есд}$)	Необхідність ремонту
8 і більше	Ремонт не потрібен
$5 \leq J \leq 7$	Необхідний поточний середній ремонт
4 і менше	Необхідний капітальний ремонт

Джерело: [5]

Статистичні дані по відсотку використання наданих субвенцій на забезпечення покращення стану мережі автомобільних доріг загального користування місцевого значення за областями наведено на рис. 2.

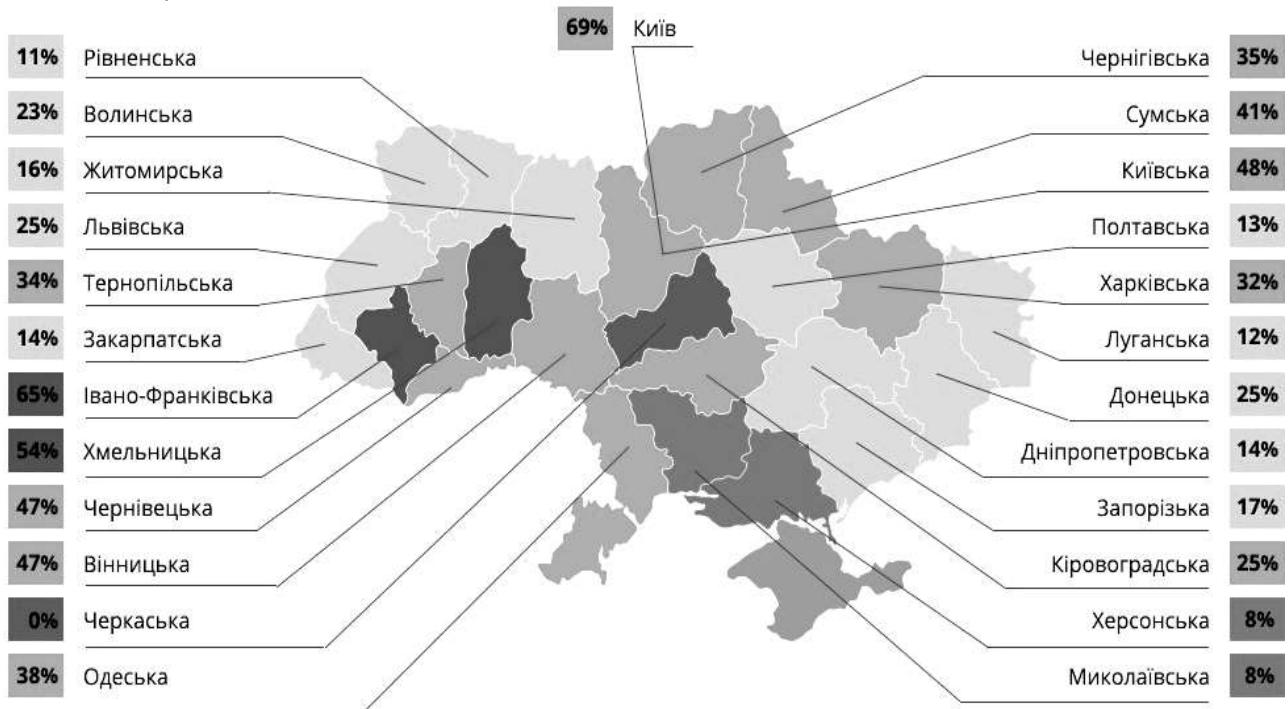


Рис. 2. Відсоток використання наданих субвенцій на забезпечення покращення стану мережі автомобільних доріг загального користування місцевого значення за областями

Джерело: [8]

Найвищий відсоток використання коштів ДДФ м. Києвом, а саме 69% та Івано-Франківською областю – 65%. За ними йдуть Хмельницька – 54%, Київська – 48%, Чернівецька та Вінницька області – по 47%. Рештою областей субвенції використано менше, ніж 40% від обсягу наданих місцевим бюджетам коштів. Причинами тому стали:

- по-перше, рекомендації Мінінфраструктури щодо ремонту доріг на місцях за маршрутним принципом, тобто, якщо розпочато ремонт дороги в одній області, то її ремонт доцільно продовжити й в іншій. Справді нелогічно латати дороги шматками, проте для здійснення ремонту за маршрутним принципом списки доріг, що підлягають ремонту, необхідно узгодити між місцевими органами, погодити з Мінінфраструктурою та «Укравтодором». А це тривалий процес, що саме і ускладнює використання коштів;
- по-друге, ускладнення пошуку Службами автомобільних доріг якісних підрядників;
- по-третє, бажання окремими місцевими органами затримання грошей на депозитах з метою їх нарощування шляхом отримання відсотків.

Висновки з проведеного дослідження. Таким чином, приходимо до висновку, що нині діючий механізм фінансування ремонту та розбудови автодоріг загального користування місцевого значення слід визнати таким, що не здатний забезпечити економне ставлення та ефективне використання бюджетних коштів.

З метою його удосконалення необхідно внести зміни до низки нормативно-правових актів з питань державного регулювання експлуатації, ремонту та розбудови автодоріг, зокрема:

- чітко розмежувати повноваження і відповідальність центральних та місцевих органів виконавчої влади щодо державної політики у сфері дорожнього господарства та управління автомобільними дорогами, що дозволить усунути дублювання і зайву бюрократизацію прийняття управлінських рішень та затягування їхнього оперативного виконання і реалізації відповідних проектів;
 - внести корективи до методики визначення обсягу фінансування ремонту та розбудови автомобільних доріг шляхом розробки механізму розподілу субвенцій між місцевими бюджетами, заснованого на показниках експлуатаційного стану доріг та безпеки руху, а також показниках готовності місцевих органів влади та Служб автомобільних доріг областей до повноцінного та ефективного використання бюджетних коштів;
 - посилити контроль за цілеспрямованістю та економним використанням бюджетних коштів.
- Подані пропозиції можуть стати в нагоді при формуванні механізму фінансування ремонту та розбудови мережі автодоріг загального користування місцевого значення, який забезпечить економне ставлення та ефективне використання бюджетних коштів.

Бібліографічний список

1. Бюджетний запит на 2019–2021 рр.: <https://mtu.gov.ua/files/форма%202.doc> (дата звернення: 28.08.2018).
2. Кулицький С. Проблеми розвитку мережі автомобільних доріг в Україні. URL: <https://www.nbuviar.gov.ua/index.php?option> (дата звернення: 28.08.2018).
3. Про внесення змін до Бюджетного кодексу України щодо удосконалення механізму фінансового забезпечення дорожньої галузі: Закон України від 17.11.2016 № 1763-VIII. URL: <https://www.zakon.rada.gov.ua/go/1763-19> (дата звернення: 29.08.2018).
4. Про внесення змін до Закону України «Про джерела фінансування дорожнього господарства України» щодо удосконалення механізму фінансування дорожньої галузі: Закон України від 17.11.2016 № 1762-VIII. URL: <https://www.zakon.rada.gov.ua/go/1762-19> (дата звернення: 29.08.2018).
5. Про затвердження Методики визначення обсягу фінансування будівництва, реконструкції, ремонту та утримання автомобільних доріг та нормативів витрат, пов'язаних з утриманням автомобільних доріг: Наказ Мінінфраструктури України від 16.10.2012 р. № 1734/22046. URL: <https://www.zakon.rada.gov.ua/go/z1734-12> (дата звернення: 29.08.2018).
6. Про порядок спрямування коштів Державного дорожнього фонду: Постанова Кабінету Міністрів України від 20 грудня 2017 року № 1085. URL: <https://www.zakon.rada.gov.ua/laws/show/1085> (дата звернення: 30.08.2018).
7. Ремонт автомобільних доріг загального користування. Види ремонтів та перелік робіт. Галузеві будівельні норми Г.1-218-182:2011. Київ: ДСАДУ (Укравтодор), 2011. 17 с.
8. Семенюк Я. Ремонт дорог в Украине 2018: где отремонтируют и бюджет ... URL: <https://fakty.com.ua> (дата звернення: 31.08.2018).

References

1. *Biudzhetniy zapyt na 2019-2021 rr.* [Budget Request for 2019-2021], available at: <https://mtu.gov.ua/files/форма%202.doc> (access date August 28, 2018).
2. Kulytskyi, S. "Problems of the development of the network of highways in Ukraine", available at: <https://www.nbuviar.gov.ua/index.php?option> (access date August 28, 2018).
3. Verkhovna Rada Ukrainy (2016), *Pro vnesennia zmin do Biudzhetnoho kodeksu Ukrainy shchodo udoskonalennia mekhanizmu finansovoho zabezpechennia dorozhnoi haluzi* [About amendments to the Budget Code of Ukraine on improving the mechanism of financial provision of the road industry], Zakon Ukrainy dated 17.11.2016 no. 1763-VIII, available at: <https://www.zakon.rada.gov.ua/go/1763-19> (access date August 29, 2018).
4. Verkhovna Rada Ukrainy (2016), *Pro vnesennia zmin do Zakonu Ukrainy «Pro dzherela finansuvannia dorozhnoho hospodarstva Ukrainy» shchodo udoskonalennia mekhanizmu finansuvannia dorozhnoi haluzi* [About amendments to the Law of Ukraine "On sources of financing of the road economy of Ukraine" on improving the financing mechanism of the road sector], Zakon Ukrainy dated 17.11.2016 no. 1762-VIII, available at: <https://www.zakon.rada.gov.ua/go/1762-19> (access date August 29, 2018).
5. Ministerstvo infrastruktury Ukrainy (2012), *Pro zatverdzhennia Metodyky vyznachennia obsiahu finansuvannia budivnytstva, rekonstruktsii, remontu ta utrymannia avtomobilnykh dorih ta normatyviv vytrat, poviazanykh z utrymanniam avtomobilnykh dorih* [About approval of the methodology for determining the amount of financing for the construction, reconstruction, repair and maintenance of highways and the norms of expenses related to the maintenance of highways], Nakaz dated 16.10.2012 no. 1734/22046, available at: <https://www.zakon.rada.gov.ua/go/z1734-12> (access date August 29, 2018).

6. Kabinet Ministriv Ukrainy (2017), *Pro poriadok spriamuvannia koshtiv Derzhavnoho dorozhnoho fondu* [About the order of directing funds of the State Road Fund], Postanova dated 20.12.2017 no. 1085, available at: <https://www.zakon.rada.gov.ua/laws/show/1085> (access date August 30, 2018).

7. *Remont avtomobilnykh dorih zahalnoho korystuvannia. Vydy remontiv ta pereelik robit. Haluzevi budivelni normy H.1-218-182:2011* (2011) [Repair of public roads. Types of repairs and a list of works. Sector building codes H. 1-218-182: 2011], DSADU (Ukravtodor), Kyiv, Ukraine, 17 p.

8. Semeniuk, Ya. "Repair of roads in Ukraine 2018: where the budget will be repaired...", available at: URL: <https://fakty.com.ua> (access date August 31, 2018).

Цімошинська О.В. ОЦІНКА ЕФЕКТИВНОСТІ МЕХАНІЗМУ ФІНАНСУВАННЯ ДОРІГ ЗАГАЛЬНОГО КОРИСТУВАННЯ МІСЦЕВОГО ЗНАЧЕННЯ

Мета. Дослідження ефективності механізму фінансування ремонту та розбудови доріг загального користування місцевого значення, а також пошук шляхів її забезпечення.

Методика дослідження. В процесі дослідження використано такі методи, як: метод теоретичного узагальнення та порівняння став підґрунтям розробки схеми механізму фінансування ремонту та розбудови мережі автодоріг загального користування місцевого значення; логічний метод, методи індукції та дедукції, а також узагальнення стали підґрунтям розробки пропозицій щодо формування механізму фінансування доріг загального користування місцевого значення, який забезпечить економне ставлення та ефективне використання бюджетних коштів; монографічний метод використано при викладенні результатів дослідження.

Результати. Констатовано, що на сучасному етапі суспільного розвитку пріоритетною проблемою в автодорожному господарстві України, вочевидь, є не збільшення довжини і частки шляхів вищих категорій у загальноукраїнській мережі доріг, а кардинальне покращення якості дорожнього покриття практично в усіх регіонах України. Доведено, що забезпечення якості автомобільних доріг відповідно до міжнародних стандартів вимагає значних фінансових ресурсів. Акцентовано увагу на створеному для фінансування робіт, пов'язаних з будівництвом, реконструкцією, ремонтом і утриманням автодоріг загального користування Державного дорожнього фонду. Проаналізовано джерела формування Державного дорожнього фонду. Розглянуто механізм розподілу субвенцій на забезпечення ремонту та розбудови мережі автодоріг загального користування місцевого значення між місцевими бюджетами на 2018 рік. Наголошено на недоліках механізму розподілу субвенцій з державного бюджету місцевим бюджетам пропорційно до протяжності доріг загального користування місцевого значення.

Наукова новизна. Окреслено напрямки забезпечення ефективності механізму фінансування доріг загального користування місцевого значення.

Практична значущість. Розроблено пропозиції щодо формування механізму фінансування ремонту та розбудови мережі автодоріг загального користування місцевого значення, який забезпечить економне ставлення та ефективне використання бюджетних коштів.

Ключові слова: ефективність механізму фінансування ремонту та розбудови мережі автодоріг, субвенції, інтегральний показник експлуатаційного стану доріг та безпеки руху.

Tsimoshynska O.V. ESTIMATION OF THE EFFECTIVENESS OF THE MECHANISM OF FINANCING PUBLIC ROADS OF LOCAL IMPORTANCE

Purpose. The aim of the article is investigation of the effectiveness of the mechanism of financing the repair and development of public roads of local importance, as well as finding ways to ensure it.

Methodology of research. The method of theoretical generalization and comparison became the basis for the development of a scheme for financing the repair and development of a network of public highway roads of local importance. The logical method, the methods of induction and deduction, as well as the generalization, became the basis for the development of proposals for the development of a mechanism for financing public roads of local importance, which will ensure economical attitude and effective use of budget funds. The monographic method is used in presenting the results of the research.

Findings. It is stated that at the present stage of social development a priority problem in the road economy of Ukraine, obviously, is not the increase in the length and share of roads of higher categories in the all-Ukrainian road network, but a radical improvement of the quality of road coverage in almost all regions of Ukraine. It is proved that quality assurance of highways in accordance with international standards requires significant financial resources.

The attention is focused on the works created for financing the construction, reconstruction, repair and maintenance of public roads of the State Road Fund. The sources of the formation of the State Road Fund have been analyzed. The mechanism of distribution of subventions for provision of repair and development of a network of public roads of common use of local significance between local budgets for 2018 is considered. It is emphasized the shortcomings of the mechanism of distribution of subventions from the state budget to local budgets in proportion to the length of the public roads of local importance.

Originality. The directions of ensuring the effectiveness of the mechanism of financing local roads for general use are outlined.

Practical value. Proposals on the formation of a financing mechanism for repair and development of a network of public roads of the general use of local importance have been developed, which will ensure economical attitude and efficient use of budget funds.

Key words: efficiency of the financing mechanism for repair and development of the network of highways, subventions, integral indicator of the operational condition of roads and traffic safety.

Цимошинская О.В. ОЦЕНКА ЭФФЕКТИВНОСТИ МЕХАНИЗМА ФИНАНСИРОВАНИЯ ДОРОГ ОБЩЕГО ПОЛЬЗОВАНИЯ МЕСТНОГО ЗНАЧЕНИЯ

Цель. Исследование эффективности механизма финансирования ремонта и развития дорог общего пользования местного значения, а также поиск путей ее обеспечения.

Методика исследования. В процессе исследования использованы такие методы, как: метод теоретического обобщения и сравнения стал основой разработки схемы механизма финансирования ремонта и развития сети автодорог общего пользования местного значения; логический метод, методы индукции и дедукции, а также обобщения стали почвой разработки предложений по формированию механизма финансирования дорог общего пользования местного значения, который обеспечит экономное отношение и эффективное использование бюджетных средств; монографический метод использовано при изложении результатов исследования.

Результаты. Констатировано, что на современном этапе общественного развития приоритетной проблемой в автодорожном хозяйстве Украины, очевидно, является не увеличение длины и доли путей высших категорий во всеукраинской сети дорог, а кардинальное улучшение качества дорожного покрытия практически во всех регионах Украины. Доказано, что обеспечение качества автомобильных дорог в соответствии с международными стандартами требует значительных финансовых ресурсов. Акцентируется внимание на созданном для финансирования работ, связанных со строительством, реконструкцией, ремонтом и содержанием автодорог общего пользования Государственного Дорожного фонда. Проанализированы источники формирования Государственного Дорожного фонда. Рассмотрен механизм распределения субвенций на обеспечение ремонта и развития сети автодорог общего пользования местного значения между местными бюджетами на 2018 год. Отмечены недостатки действующего механизма распределения субвенций из государственного бюджета местным бюджетам пропорционально протяженности дорог общего пользования местного значения.

Научная новизна. Определены направления обеспечения эффективности механизма финансирования дорог общего пользования местного значения.

Практическая значимость. Разработаны предложения по формированию механизма финансирования ремонта и развития сети автодорог общего пользования местного значения, который обеспечит экономное отношение и эффективное использование бюджетных средств.

Ключевые слова: эффективность механизма финансирования ремонта и развития сети автодорог, субвенции, интегральный показатель эксплуатационного состояния дорог и безопасности движения.