

УДК 336.1:625.7/.8(477)

DOI: [https://doi.org/10.31521/modecon.V57\(2026\)-24](https://doi.org/10.31521/modecon.V57(2026)-24)

Погрішук Г. Б., доктор економічних наук, професор, завідувачка кафедри фінансів, банківської справи та страхування, Вінницький навчально-науковий інститут економіки ЗУНУ, м. Вінниця, Україна

ORCID: 0000-0001-6410-0594

e-mail: g.pogrishchuk@wunu.edu.ua

Державний дорожній фонд України в умовах війни: сучасні виклики та орієнтири розвитку

Анотація. Досліджено трансформацію функціонування Державного дорожнього фонду України в умовах воєнного стану та обґрунтовано стратегічні орієнтири його розвитку. Розглянуто нормативно-правові засади та встановлено, що у довоєнний період фонд забезпечував стабільне фінансування дорожньої інфраструктури переважно за рахунок надходжень акцизного податку та ввізного мита. Проаналізовано динаміку надходжень і використання коштів Державного дорожнього фонду у 2021-2025 роках, що засвідчило істотне скорочення ресурсної бази, зміну структури фінансування та втрату фондом класичної акумулюючої функції внаслідок перерозподілу бюджетних пріоритетів. Узагальнено ключові виклики, пов'язані з руйнуванням інфраструктури та обмеженістю фінансових ресурсів. Обґрунтовано стратегічні орієнтири розвитку Державного дорожнього фонду України, що охоплюють адаптацію до воєнних умов, диверсифікацію джерел фінансування, підвищення ефективності використання коштів, інтеграцію з національною транспортною стратегією та забезпечення фінансової гнучкості. Встановлено необхідність переорієнтації функціонування фонду на забезпечення стійкості та відновлення дорожньої інфраструктури України.

Ключові слова: дорожня галузь; дорожня інфраструктура; фінансове забезпечення; державний бюджет; цільовий фонд; податкові надходження; зовнішні запозичення.

Pohrishchuk Halyna, Doctor of Economics, Professor, Head of the Department of Finance, Banking and Insurance, Vinnytsia Educational and Research Institute of Economic WUNU, Vinnytsia, Ukraine

State Road Fund of Ukraine Under Wartime Conditions: Current Challenges and Development Guidelines

Abstract. Introduction. The reform of Ukraine's road sector introduced the State Road Fund, a centralized budgetary mechanism aimed at ensuring the stable and transparent financing of road construction, reconstruction, repair, and maintenance. The Fund was established within the state budget to improve the efficiency and predictability of infrastructure financing.

Purpose. This study examines the transformation of Ukraine's State Road Fund under wartime conditions, identifying its current challenges and strategic development priorities in the context of changing budgetary and infrastructure needs.

Results. It is clear that the State Road Fund played a crucial role in accumulating, allocating, and utilizing budget resources for road infrastructure development. An analysis of the Fund's funding mechanisms shows that it initially ensured the systematic financing of the road sector. However, under martial law, the Fund's financial architecture was significantly transformed due to the reallocation of budget revenues and the shift of state priorities toward defense needs. These changes have led to a reduction in stable revenue sources and a reorientation of the Fund toward supporting critical transportation infrastructure and emergency road maintenance.

Conclusions. The State Road Fund requires strategic adaptation to wartime constraints, including diversification of funding sources, enhancement of financial flexibility, and integration with national transport recovery strategies. Efficient resource allocation is identified as a prerequisite for ensuring the sustainability of Ukraine's road infrastructure system during crises.

Keywords: road sector; road infrastructure; financial provision; state budget; target fund; tax revenues; external borrowing.

JEL Classification: H54; H61; H56; R42.

¹ Стаття надійшла до редакції: 20.05.2026

Received: 20 May 2026

Постановка проблеми. Реформування фінансового забезпечення дорожньої галузі України, започатковане у 2016 році зі створенням Державного дорожнього фонду, забезпечило формування стабільної, цільової та прозорої моделі фінансування розвитку автомобільних доріг. У довоєнний період функціонування фонду характеризувалося високою залежністю від паливних акцизів та імпорتنих мит, що дозволяло підтримувати системність фінансування інфраструктурних проєктів і реалізацію довгострокових програм модернізації дорожньої мережі.

Однак повномасштабна війна суттєво трансформувала як механізм формування, так і напрями використання ресурсів Державного дорожнього фонду. Внаслідок руйнування транспортної інфраструктури, падіння економічної активності, зміни бюджетних пріоритетів на користь сектору безпеки та оборони, а також переорієнтації традиційних джерел доходів фонду до загального фонду державного бюджету, відбулося різке скорочення його фінансової бази та фактична втрата класичної функції акумуляції цільових доходів.

За цих умов Державний дорожній фонд перетворився з інструменту стратегічного розвитку інфраструктури на механізм оперативного фінансового реагування, спрямований на забезпечення функціонування критично важливих транспортних комунікацій. Така трансформація актуалізує проблему переосмислення ролі фонду, пошуку нових джерел фінансування, підвищення ефективності використання обмежених ресурсів та формування стратегічних орієнтирів його розвитку в умовах війни та післявоєнного відновлення.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Питанням функціонування Державного дорожнього фонду України присвячено багато праць українських науковців. Так, М. Поленкова, В. Концева й А. Безуглий [1] та Т. Печончик [2] обґрунтовують теоретичні підходи до розподілу ресурсів і формування джерел фінансування дорожнього господарства. І. Хоменко, Л. Волинець й О. Лисенко [3; 4] обґрунтовують роль інвестицій, ефективності інфраструктури та державно-приватного партнерства. С. Кононов [5], О. Корольова [6] та В. Руденко [7] досліджують ефективність фінансування і місце Державного дорожнього фонду в системі публічних фінансів. В. Пархета [8], Ю. Середи [9] та Б. Логвиненко й Р. Миронюк [10] акцентують увагу на адміністративно-правових та управлінських аспектах функціонування Державного дорожнього фонду.

Водночас зазначені дослідження переважно орієнтовані на стабільні умови функціонування економіки та не враховують комплексної трансформації Державного дорожнього фонду України в умовах війни. Недостатньо розкритими залишаються

питання зміни джерел його фінансування, втрати цільових доходів, трансформації функцій та обґрунтування стратегічних орієнтирів розвитку в умовах воєнних і післявоєнних викликів, що і визначає спрямованість даного дослідження.

Формулювання цілей дослідження. Метою статті є комплексний аналіз трансформації механізму формування та використання коштів Державного дорожнього фонду України в умовах війни, а також обґрунтування стратегічних орієнтирів його подальшого розвитку з урахуванням сучасних викликів і потреб відновлення транспортної інфраструктури.

Виклад основного матеріалу дослідження. У ході реформи фінансового забезпечення дорожньої галузі, Верховна Рада України 17 листопада 2016 року прийняла зміни до Закону України «Про джерела фінансування дорожнього господарства України» [11] та Бюджетного кодексу України [12]. Зазначені нормативно-правові акти мали на меті оптимізацію механізмів фінансування будівництва, реконструкції, ремонту та утримання автомобільних доріг загального користування. Відповідно до цих законодавчих ініціатив, у Державному бюджеті України щорічно передбачаються видатки на реалізацію відповідних заходів з удосконалення дорожньої інфраструктури, що забезпечує сталий розвиток транспортної мережі та підвищення рівня безпеки дорожнього руху. Одним із ключових інструментів удосконалення фінансування дорожньої галузі стала поява Державного дорожнього фонду, створеного з 2018 року у складі спеціального фонду Державного бюджету України. Державний дорожній фонд виконує функцію централізованого бюджетного фонду, який акумулює, розподіляє та використовує кошти для забезпечення планових заходів у дорожньому господарстві [9, с. 200]. Такий підхід дозволяє підвищити прозорість використання бюджетних коштів та забезпечує системність фінансування дорожніх робіт на національному рівні.

Впровадження Державного дорожнього фонду стало важливим кроком у реформуванні дорожньої галузі України, оскільки з'явилося стабільне джерело фінансування, спрямоване на підвищення якості та безпеки автомобільних доріг, а також підтримку стратегічно важливих транспортних комунікацій країни.

В умовах війни на території України функціонування Державного дорожнього фонду зазнало суттєвих трансформацій, що зумовлені як новими пріоритетами державної політики, так і специфічними потребами дорожньої інфраструктури. Основними викликами стали пошкодження та руйнування автомобільних доріг, мостів та інших об'єктів транспортної інфраструктури, а також необхідність забезпечення мобільності збройних сил, гуманітарних вантажів та евакуаційних маршрутів.

В умовах війни Державний дорожній фонд

перетворився на інструмент оперативного фінансового реагування, спрямованого на підтримку безперервного функціонування критично важливих транспортних комунікацій. Зокрема, відбувалося перенаправлення ресурсів на відновлювальні та аварійно-ремонтні роботи, пріоритетне забезпечення стратегічних магістралей, а також координацію із силовими та гуманітарними структурами.

У 2021-2025 роках динаміка надходжень до Державного дорожнього фонду України характеризувалася різкою трансформацією структури джерел фінансування та суттєвим скороченням обсягів акумульованих ресурсів унаслідок воєнних змін бюджетної політики держави (рис. 1).

У довоєнний період основними джерелами формування Державного дорожнього фонду виступали акцизний податок із вироблених і ввезених на митну територію України пального і транспортних засобів, а також ввізне мито на нафтопродукти та транспортні засоби. Саме ці надходження

забезпечували домінуючу частку ресурсної бази фонду та формували фінансову основу розвитку й утримання автомобільних доріг. Так, у 2021 році загальний обсяг надходжень до Державного дорожнього фонду становив 129230,9 млн грн. Найбільшу частку у структурі доходів займав акцизний податок із ввезених на митну територію України пального і транспортних засобів – 62301,0 млн грн, що становило майже половину всіх надходжень фонду. Водночас акцизний податок із вироблених в Україні пального і транспортних засобів забезпечив 14155,0 млн грн, а ввізне мито на нафтопродукти й транспортні засоби – 10288,6 млн грн. Значну роль також відігравали інші джерела власних надходжень бюджетних установ – 29840,1 млн грн. Така структура свідчила про високий рівень залежності Державного дорожнього фонду від паливних акцизів та імпорتنих операцій, що відповідало моделі стабільного фінансування дорожньої інфраструктури в умовах відносної макроекономічної стабільності.

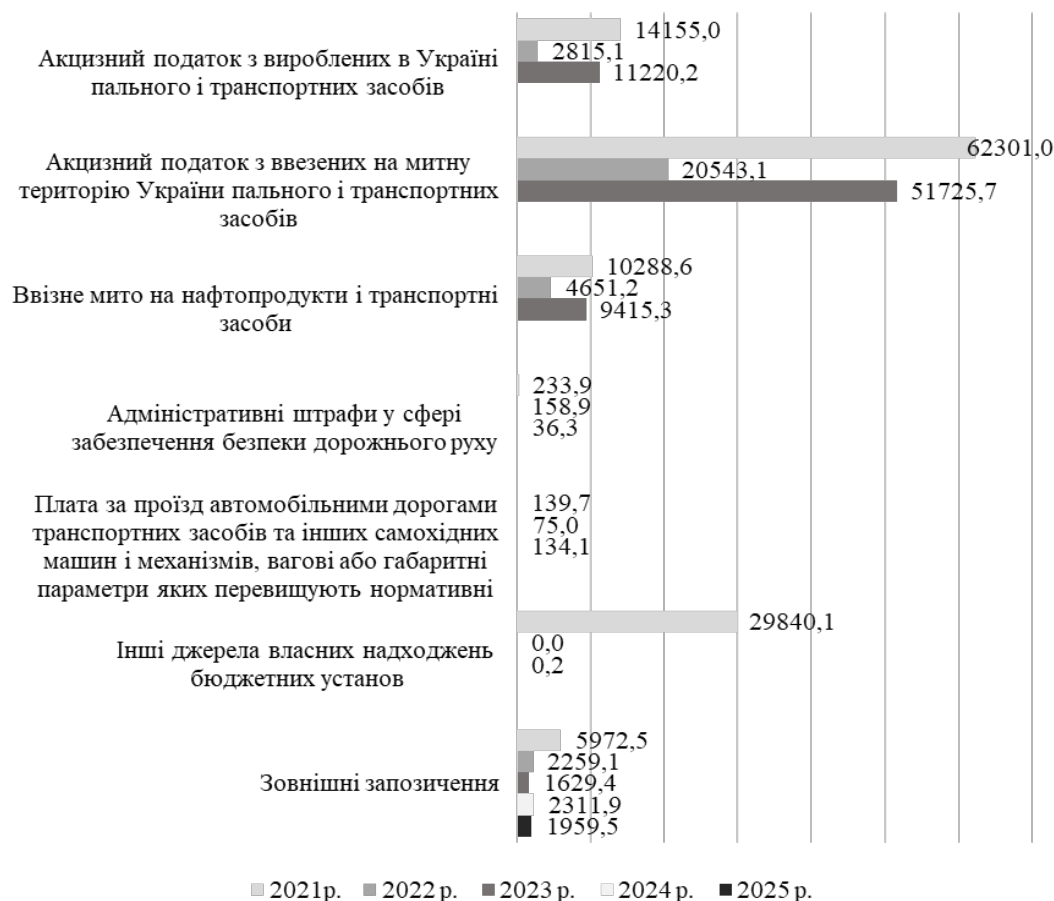


Рисунок 1 – Динаміка надходжень коштів Державного дорожнього фонду України у 2021-2025 роках, млн грн
Джерело: складено автором на основі [13]

У 2022 році відбулося різке скорочення надходжень до 30502,3 млн грн, тобто більш ніж у чотири рази порівняно з 2021 роком. Основною причиною стало повномасштабне вторгнення росії, яке призвело до

падіння економічної активності, руйнування логістичних ланцюгів, скорочення імпорту та зменшення споживання пального. Надходження від акцизного податку з ввезених товарів скоротилися до

20543,1 млн грн, а від акцизного податку з виробленого в Україні пального і транспортних засобів – до 2815,1 млн грн. Водночас істотно зменшилися надходження ввізного мита – до 4651,2 млн грн. Додатковим чинником стало тимчасове скасування та зниження окремих податкових платежів на пальне у 2022 році з метою стабілізації паливного ринку. У цих умовах фінансування дорожньої галузі набуло залишкового характеру, а пріоритет бюджетної політики був переорієнтований на оборонні потреби.

У 2023 році спостерігалось часткове відновлення надходжень до Державного дорожнього фонду – до 74161,1 млн грн. Це було обумовлено поступовою адаптацією економіки до умов війни, відновленням імпорتنих операцій та поверненням повноцінного оподаткування пального. Найбільше зросли надходження від акцизного податку з ввезених на митну територію України пального і транспортних засобів – до 51725,7 млн грн. Надходження від акцизного податку з виробленого в Україні пального і транспортних засобів також зросли до 11220,2 млн грн, а ввізне мито – до 9415,3 млн грн. Це свідчило про часткову стабілізацію фінансової бази дорожнього фонду, хоча її обсяги все ще залишалися нижчими за довоєнний рівень.

Кардинальна зміна відбулася у 2024-2025 роках, коли традиційні джерела формування Державного дорожнього фонду фактично зникли зі структури його доходів. Згідно зі змінами до бюджетного законодавства, надходження від акцизного податку на пальне та транспортні засоби, а також ввізного мита були спрямовані не до спеціального фонду державного бюджету, а до загального фонду з метою фінансування сектору безпеки та оборони держави. Унаслідок цього у 2024 році надходження до дорожнього фонду скоротилися до 2311,9 млн грн, а у 2025 році – до 1959,5 млн грн. Основним джерелом фінансування стали зовнішні запозичення, які у 2024 році становили 2311,9 млн грн, а у 2025 році – 1959,5 млн грн.

Фактично у 2024-2025 роках Державний дорожній фонд України втратив свою класичну функцію акумуляції стабільних цільових доходів від паливних акцизів. Це стало наслідком трансформації бюджетних пріоритетів держави в умовах війни, коли ресурсна база була переорієнтована на фінансування оборонних потреб.

У 2021-2025 роках динаміка використання коштів Державного дорожнього фонду України зазнала суттєвих змін як за обсягами, так і за структурою видатків, що було зумовлено трансформацією бюджетних пріоритетів держави в умовах воєнного стану (рис. 2).

У 2021 році спостерігався максимальний обсяг використання коштів Державного дорожнього фонду – 123162,4 млн грн, що відображає його вагомий роль у

класичній моделі розвитку інфраструктури. Домінуючим напрямом було фінансування розвитку мережі та утримання автомобільних доріг загального користування державного значення – 75039,2 млн грн, що становило понад 60% загального обсягу видатків. Значні ресурси також спрямовувалися на субвенції місцевим бюджетам для розвитку дорожньої інфраструктури – 25751,3 млн грн, а також на обслуговування боргових зобов'язань – 13987,5 млн грн. Це свідчить про комплексний характер фінансування, орієнтований на масштабну модернізацію дорожньої мережі та підтримку інфраструктурного розвитку як на державному, так і на місцевому рівнях.

У 2022 році відбулося різке скорочення використання коштів до 34358,8 млн грн (майже у 3,6 рази), що стало прямим наслідком повномасштабної війни. Видатки на розвиток і утримання автомобільних доріг зменшилися до 9278,4 млн грн, а обсяги субвенцій місцевим бюджетам – до 7389,9 млн грн. Водночас відносно стабільним залишалось фінансування боргових зобов'язань (15280,0 млн грн), що свідчить про пріоритетність виконання державою фінансових зобов'язань навіть у кризових умовах. Також з'являються видатки на забезпечення функціонування критичної інфраструктури (зокрема судноплавних шлюзів – 68,6 млн грн), що відображає зміну акцентів на підтримання базової життєздатності транспортної системи.

У 2023 році спостерігається часткове відновлення фінансування Державного дорожнього фонду – до 66448,9 млн грн. Це обумовлено адаптацією бюджетної системи до умов війни та частковим відновленням фінансових ресурсів. Зросли видатки на розвиток державних доріг до 28022,6 млн грн, а також суттєво збільшилося фінансування оновлення рухомого складу та залізничної інфраструктури – до 4178,8 млн грн, що відображає переорієнтацію транспортної політики на забезпечення пасажирських перевезень і логістики в умовах війни. Водночас зберігалось значне навантаження за борговими зобов'язаннями (16595,1 млн грн) та відновилися значні обсяги субвенцій місцевим бюджетам (16023,0 млн грн), що свідчить про прагнення держави підтримати регіональну інфраструктуру.

У 2024-2025 роках відбувається кардинальне скорочення використання коштів дорожнього фонду – до 16680,3 млн грн у 2024 році та 4735,7 млн грн у 2025 році. Це пов'язано з фактичним перерозподілом ресурсів фонду на користь загального фонду державного бюджету для фінансування оборонних потреб. У структурі видатків домінують лише окремі критично необхідні напрями: утримання доріг (14368,4 млн грн у 2024 році та 2776,2 млн грн у 2025 році), обслуговування окремих інфраструктурних проєктів (розвиток автомагістралей – 1905,1 млн грн і

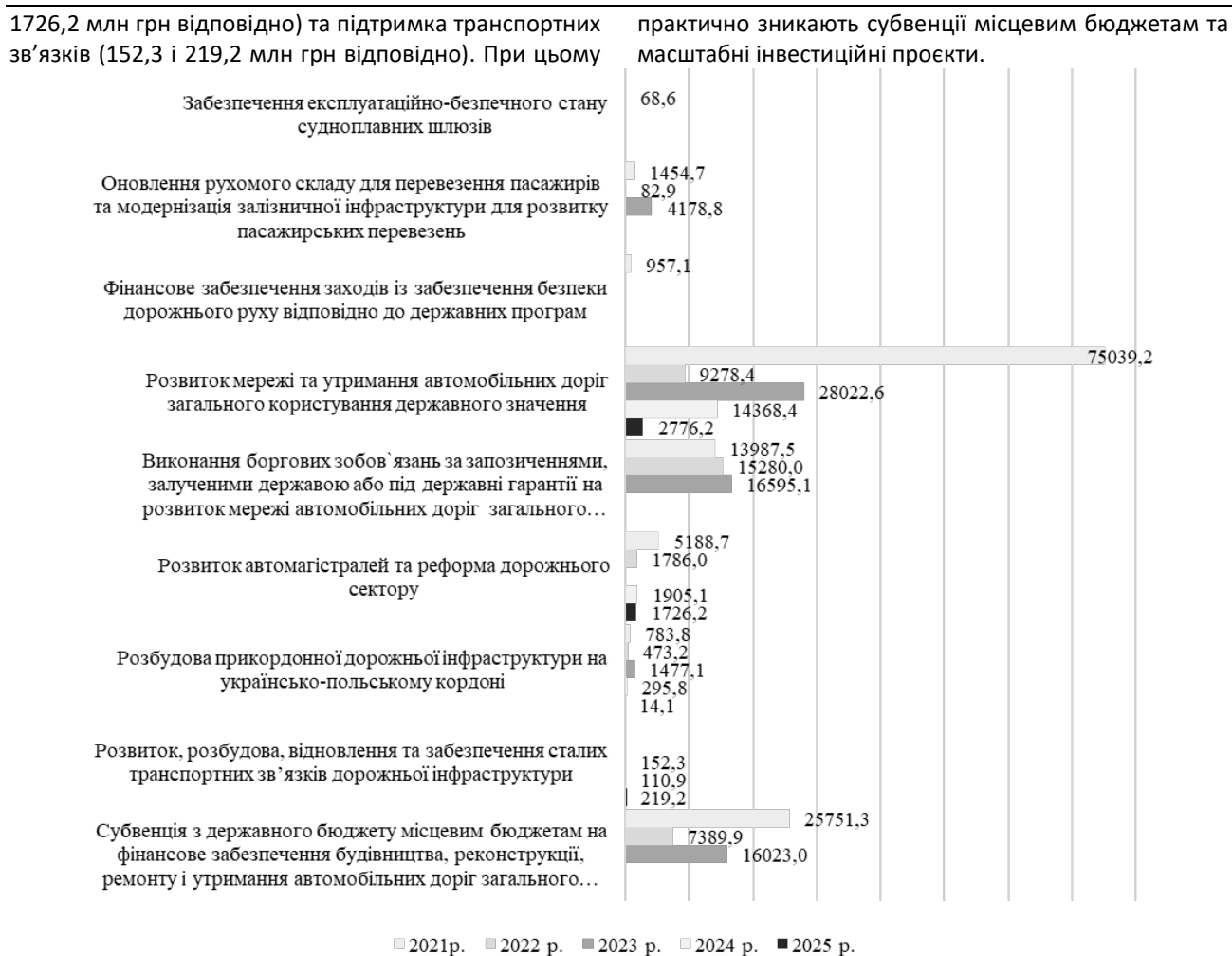


Рисунок 2 – Динаміка використання коштів Державного дорожнього фонду України у 2021-2025 роках, млн грн
Джерело: складено автором на основі [13]

Подальший розвиток Державного дорожнього фонду України потребує системного перегляду його стратегічних орієнтирів у світлі сучасних викликів, що обумовлені військовою агресією, зміною пріоритетів державного бюджету та трансформацією традиційних джерел фінансування (табл. 1).

Таблиця 1 Орієнтири розвитку Державного дорожнього фонду України

Орієнтир розвитку	Напрями реалізації
Адаптація до воєнних умов та критичних потреб транспортної системи	- Пріоритетне фінансування стратегічних магістралей та транспортних коридорів - Аварійне відновлення мостів і доріг - Забезпечення логістики гуманітарних вантажів та мобільності населення
Диверсифікація джерел фінансування	- Залучення зовнішніх кредитів та грантів міжнародних фінансових установ - Розвиток публічно-приватного партнерства - Використання внутрішніх резервів державного бюджету
Підвищення ефективності використання ресурсів	- Впровадження цифрових систем управління та моніторингу дорожніх робіт - Пріоритизація проектів за критеріями економічної та соціальної ефективності - Регулярний аудит та контроль витрат
Стратегічна інтеграція з національним розвитком транспортної інфраструктури	- Модернізація транспортних коридорів та інтеграція з європейськими мережами - Підтримка регіональної мобільності та логістики - Підготовка планів відновлення та модернізації після війни
Фінансова гнучкість та мобільність фонду	- Можливість оперативного перенаправлення коштів між інфраструктурними проектами - Резервування частини коштів для надзвичайних потреб - Оперативна координація з органами місцевого та центрального управління

Джерело: складено автором на основі [1; 2; 4; 5; 7]

Перш за все, ключовим орієнтиром стає адаптація механізму фінансування Державного дорожнього фонду до умов воєнного стану. Це означає пріоритетне спрямування коштів на підтримку критично важливих транспортних комунікацій, стратегічних магістралей та аварійне відновлення пошкоджених доріг і мостів [10, с. 305]. Такий підхід забезпечує оперативну мобільність військових, гуманітарних вантажів та населення, одночасно створюючи передумови для стабілізації логістичних ланцюгів у постконфліктний період.

Другим важливим орієнтиром є диверсифікація джерел формування Державного дорожнього фонду. Традиційні паливні акцизи та ввізне мито у 2024-2025 роках фактично були спрямовані на оборонні потреби, що призвело до різкого зменшення фінансової бази фонду. У цих умовах надзвичайно важливим стає залучення альтернативних джерел фінансування: внутрішніх резервів державного бюджету, цільових зовнішніх кредитів та грантів, партнерства з міжнародними фінансовими установами, а також розвиток публічно-приватного партнерства для реалізації окремих інфраструктурних проєктів [3]. Така диверсифікація дозволить забезпечити стабільне акумулювання коштів і зменшить залежність фонду від зовнішніх шоків та обмежень бюджетної політики.

Третім орієнтиром є підвищення ефективності використання наявних ресурсів Державного дорожнього фонду. В умовах обмеженого фінансування необхідно впроваджувати сучасні інструменти планування, моніторингу та аудиту витрат, що дозволить пріоритетизувати інфраструктурні проєкти за критеріями стратегічної значущості, економічної ефективності та соціальної необхідності [6]. Це включає розвиток цифрових систем управління дорожньою інфраструктурою, використання аналітики для прогнозування потреб та забезпечення прозорості розподілу коштів на всіх рівнях управління.

Четвертим орієнтиром є інтеграція розвитку Державного дорожнього фонду з національною транспортною стратегією та планами відновлення після війни [14]. Фонд повинен стати інструментом не лише поточного утримання та ремонту доріг, а й стратегічного розвитку транспортної мережі України, зокрема модернізації ключових транспортних коридорів, підтримки регіональної мобільності та інтеграції з європейськими логістичними системами. Це дозволить забезпечити довгострокову стійкість дорожньої інфраструктури та сприяти економічному відновленню держави.

Нарешті, критично важливим орієнтиром є забезпечення фінансової гнучкості та мобільності Державного дорожнього фонду. В умовах непередбачуваних воєнних і економічних викликів

фонд має здатність швидко реагувати на зміну пріоритетів, перенаправляючи ресурси на найактуальніші потреби, зокрема ремонт критичних магістралей, відновлення мостів, підтримку логістичних коридорів та аварійне відновлення інфраструктури.

Таким чином, орієнтири подальшого розвитку Державного дорожнього фонду України формуються на основі чотирьох взаємопов'язаних принципів: адаптація до воєнних умов і критичних потреб транспортної системи, диверсифікація джерел фінансування, підвищення ефективності використання ресурсів та стратегічна інтеграція з національним розвитком транспортної інфраструктури. Виконання цих орієнтирів забезпечить здатність фонду залишатися ключовим інструментом підтримки мобільності, стійкості та поступового відновлення дорожньої мережі України навіть в умовах кризових обставин.

Висновки. Державний дорожній фонд України є складовою спеціального фонду державного бюджету, що призначена для акумулювання та цільового використання коштів на будівництво, реконструкцію, ремонт і утримання автомобільних доріг загального користування, а також розвиток дорожньої інфраструктури.

У 2021-2025 роках динаміка надходжень коштів до Державного дорожнього фонду України відображала глибоку трансформацію державної фінансової політики під впливом воєнних чинників. Якщо у 2021 році фонд функціонував як повноцінний спеціалізований механізм фінансування дорожньої інфраструктури, то у 2024-2025 роках його роль була суттєво звужена, а основні джерела доходів переорієнтовані на забезпечення обороноздатності держави. Динаміка використання коштів Державного дорожнього фонду у 2021-2025 роках також демонструє перехід від моделі інфраструктурного розвитку до моделі мінімального підтримання функціонування транспортної системи. Якщо у 2021 році видатки спрямовувалися на масштабне оновлення дорожньої інфраструктури, то у 2024-2025 роках вони мали переважно підтримуючий і точковий характер. Це свідчить про тимчасову зміну моделі функціонування Державного дорожнього фонду – від інструменту інфраструктурного розвитку до елемента загальної системи антикризового бюджетного перерозподілу ресурсів в умовах війни.

Подальший розвиток Державного дорожнього фонду України в сучасних умовах має будуватися на принципах гнучкості, пріоритетності фінансування критично важливих об'єктів, диверсифікації джерел доходів, підвищення ефективності використання бюджетних ресурсів та узгодження розвитку з національною стратегією транспортної інфраструктури. Ці орієнтири дозволять фонду

залишатися ключовим інструментом забезпечення відновленню та модернізації дорожньої стійкості транспортної системи та сприяти інфраструктури України навіть у кризових умовах.

Література:

1. Polenkova M. V., Kontseva V. V., Bezuglyi A. O. Distribution of financial resources for federal road funds. *Науковий вісник Полісся*. 2017. №2 (10). Ч. 2. С. 111-117. DOI: [https://doi.org/10.25140/10.25140/2410-957620172\(10\)111-117](https://doi.org/10.25140/10.25140/2410-957620172(10)111-117).
2. Печончик Т. І. Організаційно-економічний механізм формування джерел фінансування підприємств дорожнього господарства. *Проблеми і перспективи економіки та управління*. 2020. №1 (21). С. 293-300. DOI: [https://doi.org/10.25140/2411-5215-2020-1\(21\)-293-300](https://doi.org/10.25140/2411-5215-2020-1(21)-293-300).
3. Хоменко І. О., Волинець Л. М., Лисенко О. В. Особливості державно-приватного партнерства як механізм реалізації нової регіональної політики для функціонування та розвитку дорожнього господарства. *Науковий вісник Полісся*. 2020. №2 (21). С. 73-82. DOI: [https://doi.org/10.25140/2410-9576-2020-2\(21\)-73-82](https://doi.org/10.25140/2410-9576-2020-2(21)-73-82).
4. Хоменко І. О., Волинець Л. М., Лисенко О. В. Економічне оцінювання розвитку доріг та транспортної інфраструктури в контексті підвищення якості перевезень. *Економіка та суспільство*. 2021. Вип. 30. DOI: <https://doi.org/10.32782/2524-0072/2021-30-59>.
5. Кононов С. Дослідження дорожньої галузі України та перспективи її розвитку. *Таврійський науковий вісник. Серія: Економіка*. 2021. Вип. 10. С. 14-21. DOI: <https://doi.org/10.32851/2708-0366/2021.10.2>.
6. Корольова О. І. Оцінювання ефективності видатків на розвиток дорожнього господарства. *Економіка та суспільство*. 2021. Вип. 30. DOI: <https://doi.org/10.32782/2524-0072/2021-30-25>.
7. Руденко В. В. Цільові бюджетні фонди як складник фіскального механізму регулювання інвестиційних процесів в Україні. *Вісник Сумського національного аграрного університету. Серія: Економіка і менеджмент*. 2021. Вип. 3 (89). С. 46-53. DOI: <https://doi.org/10.32845/bsnau.2021.3.7>.
8. Пархета В. І. Адміністративно-правові підстави, порядок та умови фінансування дорожньої інфраструктури в Україні. *Держава та регіони. Серія: Право*. 2022. №2 (76). С. 41-46. DOI: <https://doi.org/10.32840/1813-338X-2022.2.6>.
9. Середа Ю. В. Особливості державного управління дорожнім будівництвом. *Право та державне управління*. 2022. №1. С. 197-202. DOI: <https://doi.org/10.32840/pdu.2022.1.29>.
10. Логвиненко Б. О., Миронюк Р. В. Фінансування як ключовий елемент публічного адміністрування у сфері дорожньої інфраструктури України. *Юридичний науковий електронний журнал*. 2023. №1. С. 303-306. DOI: <https://doi.org/10.32782/2524-0374/2023-1/72>.
11. Про джерела фінансування дорожнього господарства України : Закон України від 18.09.1991 р. №1562-XII ; станом на 31 жовт. 2025 р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1562-12#Text>.
12. Бюджетний кодекс України від 08.07.2010 р. №2456-VI ; станом на 01 січн. 2026 р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2456-17#n2886>.
13. Державна казначейська служба: офіційний вебсайт. URL: <https://www.treasury.gov.ua/file-storage/vikonannya-derzhavnogo-byudzhetu>.
14. Національна транспортна стратегія України на період до 2030 року: схвал. постановою Кабінету Міністрів України від 27.12.2024 р. №1550 ; станом на 13 червня 2026 р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1550-2024-n#Text>.

References:

1. Polenkova, M. V., Kontseva, V. V., & Bezuglyi, A. O. (2017). Distribution of financial resources for federal road funds. *Scientific bulletin of Polissia*, 2(10), p. 2, 111-117. [https://doi.org/10.25140/2410-9576-2017-2-2\(10\)-111-117](https://doi.org/10.25140/2410-9576-2017-2-2(10)-111-117).
2. Pechonchik, T. I. (2020). Organizational-economic mechanism of formation of sources of financing for road sector enterprises. *Problems and prospects of economics and management*, 1(21), 293-300. [https://doi.org/10.25140/2411-5215-2020-1\(21\)-293-300](https://doi.org/10.25140/2411-5215-2020-1(21)-293-300).
3. Khomenko, I. O., Volynets, L. M., & Lysenko, O. V. (2020). Features of public-private partnership as a mechanism for implementing new regional policy for the functioning and development of road sector. *Scientific bulletin of Polissia*, 2(21), 73-82. [https://doi.org/10.25140/2410-9576-2020-2\(21\)-73-82](https://doi.org/10.25140/2410-9576-2020-2(21)-73-82).
4. Khomenko, I. O., Volynets, L. M., & Lysenko, O. V. (2021). Economic evaluation of road development and transport infrastructure in the context of improving the quality of transportation. *Economy and Society*, 30. <https://doi.org/10.32782/2524-0072/2021-30-59>.
5. Kononov, S. D. (2021). Research of the road industry of Ukraine and prospects of its development. *Taurida Scientific Herald. Series: Economics*, 10, 14-21. <https://doi.org/10.32851/2708-0366/2021.10.2>.
6. Korolova, O. I. (2021). Evaluation of the efficiency of expenditure on the development of the road economy. *Economy and Society*, 30. <https://doi.org/10.32782/2524-0072/2021-30-25>.
7. Rudenko, V. V. (2021). Target budget funds as a component of the fiscal mechanism for regulation of investment processes in Ukraine. *Bulletin of Sumy National Agrarian University. Series: Economics and Management*, 3(89), 46-53. <https://doi.org/10.32845/bsnau.2021.3.7>.
8. Parkheta, V. I. (2022). Administrative and legal grounds, procedure and conditions for financing road infrastructure in Ukraine. *State and Regions. Series: Law*, 2(76), 41-46. <https://doi.org/10.32840/1813-338X-2022.2.6>.
9. Sereda, Yu. V. (2022). The peculiarities of the state management of road construction. *Law and Public Administration*, 1, 197-202. <https://doi.org/10.32840/pdu.2022.1.29>.
10. Logvynenko, B. O., & Myroniuk, R. V. (2023). Financing as a key element of public administration in the field of road infrastructure of Ukraine. *Juridical scientific and electronic journal*, (1), 303-306. <https://doi.org/10.32782/2524-0374/2023-1/72>.
11. Verkhovna Rada of Ukraine. (1991). *On the sources of financing of the road sector in Ukraine*. № 1562-XII.

<https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1562-12#Text>.

12. Verkhovna Rada of Ukraine. (2010). *Budget Code of Ukraine*. № 2456-VI. <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2456-17#n2886>.

13. State Treasury Service of Ukraine. (n.d.). *Reporting*. <https://www.treasury.gov.ua/file-storage/vikonannya-derzhavnogo-byudzhetu>.

14. Cabinet of Ministers of Ukraine. (2024). *National Transport Strategy of Ukraine for the period up to 2030*. № 1555. <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1550-2024-n#Text>.



Ця робота ліцензована Creative Commons Attribution 4.0 International License