

УДК 336.5:336.22

DOI: <https://doi.org/10.32782/2520-2200/2019-2-35>**Бойко С.В.**кандидат економічних наук, доцент кафедри фінансів
Національного університету харчових технологій**Гошовська В.В.**кандидат економічних наук,
доцент кафедри фінансів, обліку і аудиту
Національного транспортного університету**Масалітіна В.В.**кандидат економічних наук,
доцент кафедри фінансів, обліку і аудиту
Національного транспортного університету**Boiko Svitlana**

National University of Food Technologies

Hoshovska Valentyna

National Transport University

Masalitina Viktoriia

National Transport University

ПРАГМАТИКА ПОДАТКОВОЇ КОМПОНЕНТИ ФІНАНСУВАННЯ ДОРОЖНЬОГО ГОСПОДАРСТВА В УКРАЇНІ

PRAGMATIC OF THE TAX COMPONENT OF FINANCING ROAD ECONOMY IN UKRAINE

У статті досліджено сучасний стан фінансування дорожнього господарства в Україні за допомогою податкових надходжень спеціального фонду бюджету. Проведено аналіз загального обсягу надходження податків, закріплених за фінансуванням дорожнього господарства в гривневому та доларовому еквівалентах, а також їхні частки у податкових надходженнях зведеного бюджету України в 2009–2018 рр. Виявлено позитивну динаміку показників у гривневому еквіваленті з 2013 р., у доларовому еквіваленті – з 2016 р., частки у податкових надходженнях – у 2014–2017 рр. Побудовано тренди, що визначають середньо- та довгострокові тенденції розміру надходжень податків, закріплених за фінансуванням дорожнього господарства. Визначено, що акцизний податок з увезеного на митну територію України пального характеризується найвищим рівнем фіскального потенціалу. Доповненням даного податку є акцизний податок із виробленого в Україні пального, що свідчить про визначальну роль оподаткування пального у фінансуванні дорожнього господарства.

Ключові слова: податок, податкова компонента, акцизний податок, увізні мито, податок із власників транспортних засобів, фінансування дорожнього господарства, зведений бюджет України.

В статье исследовано современное состояние финансирования дорожного хозяйства в Украине за счет налоговых поступлений специального фонда бюджета. Проведен анализ общего объема поступления налогов, закрепленных за финансированием дорожного хозяйства в гривневом и долларовой эквивалентах, а также их доли в налоговых поступлениях сводного бюджета Украины в 2009–2018 гг. Выявлена положительная динамика показателей в гривневом эквиваленте с 2013 г., в долларовой эквиваленте – с 2016 г., доли в налоговых поступлениях – в 2014–2017 гг. Построены тренды, определяющие средне- и долгосрочные тенденции размера поступлений налогов, закрепленных за финансированием дорожного хозяйства. Определено, что акцизный налог с ввезенного на таможенную территорию Украины топлива характеризуется высоким уровнем фискального потенциала. Дополнением данного налога является акцизный налог с произведенного в Украине топлива, свидетельствует об определяющей роли его налогообложения в финансировании дорожного хозяйства.

Ключевые слова: налог, налоговая компонента, акцизный налог, ввозная пошлина, налог с владельцев транспортных средств, финансирование дорожного хозяйства, сводный бюджет Украины.

The article investigates the current state of financing of the road industry in Ukraine with the help of tax revenues of the special budget fund. The analysis of total tax revenues, secured by the financing of the road industry in hryvnia and dollar equivalents, as well as their share in the tax revenues of the Consolidated Budget of Ukraine in 2009–2018, is carried out. The positive dynamics of indicators in hryvnia equivalent since 2013, in dollar terms since 2016, and the share in tax revenues in 2014–2017 are revealed. Trends are built that determine the medium and long-term tendencies in the amount of tax revenues secured by the financing of the road industry. Some differences in trends do not have a significant influence on the overall dynamics, and the annual increase in tax revenues secured by the financing of the road industry amounted to about 12.7 billion UAH. The decomposition of the taxes entailed by the financing of the road industry to the Consolidated Budget of Ukraine was as follows: the excise tax on fuel imported into the customs territory of Ukraine; excise tax on fuel produced in Ukraine; import duty on petroleum products and vehicles and tires to them; excise tax on vehicles imported into the customs territory of Ukraine; excise tax on vehicles made in Ukraine; excise tax on motorcycles and bicycles imported into the customs territory of Ukraine; excise tax on motorcycles and bicycles made in Ukraine; tax on owners of vehicles and other self-propelled vehicles and mechanisms (stopped by the end of the investigated period). It is determined that the excise tax on fuel imported into the customs territory of Ukraine is characterized by the highest level of fiscal capacity. The addition of this tax is an excise tax on fuel made in Ukraine, which indicates the decisive role of fuel taxation in the financing of the road industry.

Key words: tax, tax component, excise tax, import duty, tax on owners of vehicles, financing of road economy, Consolidated Budget of Ukraine.

Постановка проблеми. Податкова компонента фінансування дорожнього господарства є наслідком еволюції фінансових відносин, які базуються на вихідній тріаді публічних фінансів «потреби – видатки – доходи» [1, с. 8]. На прикладі дорожнього господарства тріада реалізується так:

– потреба суспільства у розбудові та ремонту доріг є незаперечною в контексті забезпечення транспортної інфраструктури, її комфортності та безпеки. Потреба розбудови та ремонту доріг актуалізується критичним станом вітчизняних доріг, що визнано на національному та світовому рівнях. У рейтингу країн світу за версією The World Economic Forum за якістю дорожнього покриття Україна протягом останніх років перебуває на останніх позиціях: у 2014–2015 рр. – 139 [2]; у 2015–2016 рр. – 132 [3]; у 2016–2017 рр. – 134 [4]; у 2017–2018 рр. – 130 [5];

– видатки на дорожнє господарство як сукупність коштів державного бюджету України та місцевих бюджетів, спрямованих на здійснення програм та заходів у відповідній сфері. Досвід розподілу бюджетних коштів свідчить про належність видатків на дорожнє господарство до видатків перших десяти пріоритетів, поступаючись лише видаткам на соціальний захист пенсіонерів, обслуговування державного боргу, загальну середню та вищу освіту, військову оборону, вищі органи державного управління, органи місцевої влади та місцевого самоврядування, фінансову та зовнішньополітичну діяльність тощо;

– дохідна частина тріади реалізується закріпленими за державним дорожнім фондом податковими та неподатковими надходженнями. До податкових надходження належать

акцизний податок та ввізне мито з пального, транспортних засобів та шин до них; до неподаткових – плата за проїзд автомобільними дорогами транспортних засобів та інших самхідних машин і механізмів, вагові або габаритні параметри яких перевищують нормативні; кошти спеціального фонду державного бюджету України, отримані шляхом залучення державою кредитів; плата за проїзд платними автомобільними дорогами загального користування державного значення; інші надходження, передбачені державним бюджетом України [6].

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Наукове підґрунтя бюджетного фінансування дорожнього господарства знайшло місце у наукових доробках таких вітчизняних учених, як: А.В. Базилук [7], А.О. Безуглий [8], О.В. Жулин [9], Т.Г. Затонацька [10], В.В. Концева [11], О.І. Никифорук [12], Л.Ю. Чмирьова [12] та ін. Незважаючи на вагомих доробок науковців, питання щодо шляхів фінансування побудови мережі доріг за рахунок бюджетних коштів, у тому числі акумульованих за допомогою податків, залишається актуальним, оскільки надходження від податків мають стати стабільним джерелом фінансування розвитку транспортної інфраструктури в Україні.

Формулювання цілей статті (постановка завдання). Метою дослідження є аналіз сучасного стану фінансування дорожнього господарства в Україні за допомогою податкових надходжень спеціального фонду бюджету.

Виклад основного матеріалу дослідження. Утвердження податкової компоненти бюджетного фінансування дорожнього господарства в Україні відбулося відповідно до Закону України «Про внесення змін до деяких законів України

щодо фінансування дорожнього господарства» від 16.07.1999 № 986-XIV [13]. До Державного дорожнього фонду України спрямовувалися надходження у повному обсязі від акцизного збору та ввізного мита на нафтопродукти, акцизного збору та ввізного мита з імпортованих на митну територію України транспортних засобів та шин до них; до територіальних дорожніх фондів, утворених у складі республіканського бюджету Автономної Республіки Крим, обласних бюджетів та бюджету міста Севастополя – надходження податку з власників транспортних засобів та інших самохідних машин і механізмів. У 2015 р. припинено зарахування податку із власників транспортних засобів та інших самохідних машин і механізмів до територіальних дорожніх фондів унаслідок реформування податкової системи [14].

Аналізуючи статистичні дані Міністерства фінансів України, отримані за запитом № 98-ЗПІ від 20.02.2019, можна стверджувати про загальне зростання надходження податків у 2009–2018 рр., закріплених за фінансуванням дорожнього господарства (рис. 1). Період 2009–2012 рр. характеризується відносно стабільним зростанням надходження податків та середнім щорічним темпом приросту 18,67%. У 2013 р. відбулося зменшення податкових надходжень на 22,71% за рахунок змін у податковій системі. Період 2014–2017 рр. характеризується стрімким зростанням податкових надходжень, темп приросту у 2014–2015 рр. становив близько 60,00%, у 2016 р. – близько 50,00%, у 2017 р. – 42,61%. У 2018 р. темп приросту подат-

кових надходжень до зведеного бюджету України становив 10,68%, це найменше значення за досліджуваний період. Таким чином, із 2009 р. рівень надходження податків, закріплених за фінансуванням дорожнього господарства, зростає та темп росту становить 7,88 рази проти темпу росту податкових надходженнях зведеного бюджету України, що становить 4,74 рази.

Дотримання вимоги комплексності у дослідженні динаміки надходження податків, закріплених за фінансуванням дорожнього господарства, зумовлює необхідність аналізу динаміки надходження податків у доларовому еквіваленті (рис. 1) та їх частки в податкових надходженнях зведеного бюджету України. Розміри надходження податків, закріплених за фінансуванням дорожнього господарства, у доларовому еквіваленті коливалися від 1 137,64 млн. у 2009 р. до 2 567,19 млн. у 2018 р. зі збереженням напряму динаміки в 2009–2012 рр., яка була притаманна надходженню досліджуваних податків у гривневому еквіваленті. Щорічний темп приросту надходження податків, закріплених за фінансуванням дорожнього господарства, у доларовому еквіваленті у першому періоді (2009–2012 рр.) становив 17,68%, що має незначне відхилення від відповідного темпу приросту надходження досліджуваних податків у гривневому еквіваленті. Коливання надходження податків, закріплених за фінансуванням дорожнього господарства, у 2013–2015 рр. відбувалися за напрямками збільшення та зменшення: у 2013 р. зменшення становило 22,73%, у 2015 р. – 12,47%. Період зростання розпочався

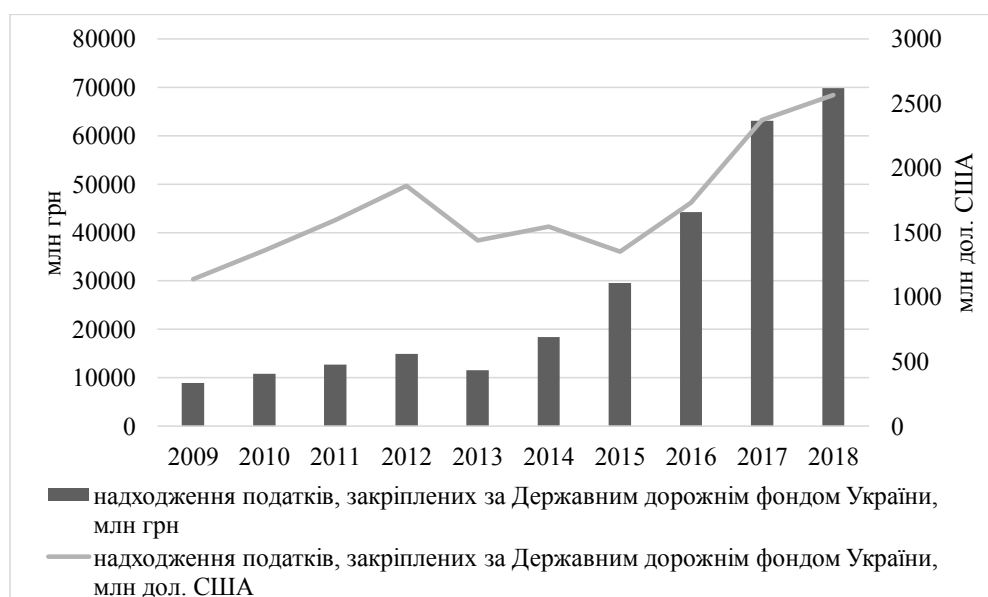


Рис. 1. Динаміка загального обсягу надходження податків, закріплених за фінансуванням дорожнього господарства, до зведеного бюджету України в 2009–2018 рр.

Джерело: побудовано за даними Міністерства фінансів України

з 2016 р., надходження податків збільшилися на 48,28%, що свідчить про збільшення надходження від оподаткування транспортних засобів та пального, нівелюючи валютний складник.

Надходження податків, закріплених за фінансуванням дорожнього господарства, відбувається в контексті існуючої податкової системи та макроекономічного стану держави. Частка надходження податків, закріплених за фінансуванням дорожнього господарства, у 2009–2018 рр. коливалася від 3,25% у 2013 р. до 7,62% у 2017 р. Узагальнюючи проведені розрахунки частки надходження податків, закріплених за фінансуванням дорожнього господарства, слід відзначити, що кожні 3 грн. зі 100 грн. були отримані від справляння податків, закріплених за фінансуванням дорожнього господарства, у 2013 р., що становило найменше значення протягом досліджуваного періоду; 4 грн. – 2009 р., 2011 р. та 2012 р.; 5 грн. – 2010 р. та 2014 р.; 6 грн. – 2015 р.; 7 грн. – 2016 р. та 2018 р.; 8 грн. – 2017 р.

Підсумовуючи проведений аналіз динаміки надходження податків, закріплених за фінансуванням дорожнього господарства, у гривневому та доларовому еквівалентах, а також їх частки у податкових надходженнях зведеного бюджету України, можна зробити висновок про утвердження позитивної динаміки показників у гривневому еквіваленті з 2013 р., у доларовому еквіваленті – з 2016 р., частки у податкових надходженнях – у 2014–2017 рр. Побудуємо тренди, що визначають середньо- та довгострокові тенденції розміру надходжень податків, закріплених за фінансуванням дорожнього господарства. Оскільки з 2013 р. відзначено збільшення таких податкових надходжень, то застосуємо лінійну модель:

– середньостроковий період (2016–2018 рр.):

$$y_{грн} = 12796t + 33460; (R^2 = 0,9305), \quad (1)$$

$$y_{дол США} = 417,94t + 1387,6; (R^2 = 0,9135), \quad (2)$$

$$z = 0,141t + 6,883; (R^2 = 0,1144); \quad (3)$$

– довгостроковий період (2013–2018 рр.):

$$y_{грн} = 12585t - 4618,5; (R^2 = 0,98), \quad (4)$$

$$y_{дол США} = 242,77t + 984,93; (R^2 = 0,7882), \quad (5)$$

$$z = 0,7995t + 3,129; (R^2 = 0,8617), \quad (6)$$

де t – фактор часу.

Деяка відмінність трендів у гривневому еквіваленті у середньо- та довгостроковому періоді не має суттєвого впливу на загальну динаміку, щорічне збільшення надходження податків, закріплених за фінансуванням дорожнього господарства, становило близько 12,7 млрд. грн. (формули 1 та 4). Відмінність значення середньорічного зростання (параметр a_1) у трендах

динаміки надходження податків, закріплених за фінансуванням дорожнього господарства, у доларовому еквіваленті (формули 2 та 5) та їх частки у податкових надходженнях зведеного бюджету України (формули 3 та 6) свідчать про статистично незначущу достовірність моделювання на основі лінійного рівняння.

Надходження податків, закріплених за фінансуванням дорожнього господарства, є сумою надходжень до зведеного бюджету України від акцизного податку з вироблених в Україні транспортних засобів (окрім мотоциклів і велосипедів) ($АПвирТЗ$), акцизного податку з вироблених в Україні мотоциклів і велосипедів ($АПвирМВ$), акцизного податку з виробленого в Україні пального ($АПвирП$), акцизного податку з увезених на митну територію України транспортних засобів (окрім мотоциклів і велосипедів) ($АПвезТЗ$), акцизного податку з увезених на митну територію України мотоциклів і велосипедів ($АПвезМВ$), акцизного податку з увезеного на митну територію України пального ($АПвезП$), увізного мита на нафтопродукти, транспортні засоби та шини до них, що ввозяться суб'єктами підприємницької діяльності та громадянами ($ВМ$), податку з власників транспортних засобів та інших самохідних машин і механізмів ($ПТЗ$). Динаміка надходження податків, закріплених за фінансуванням дорожнього господарства, до зведеного бюджету України в 2009–2018 рр. наведена на рис. 2. Статистичні параметри частки (середнє значення (\bar{y}), медіана (M_e), максимальне значення (max), мінімальне значення (min), коефіцієнт варіації (V_σ), параметри лінійного рівняння (a_0, a_1), коефіцієнт детермінації (R^2) податків, закріплених за фінансуванням дорожнього господарства, наведено в табл. 1 та 2.

Серед податків, закріплених за фінансуванням дорожнього господарства, найвищим фіскальним потенціалом характеризується акцизний податок з увезеного на митну територію України пального, за рахунок якого формувалося 67,67% та 65,76% у середньо- та довгостроковому періодах відповідно з тенденцією до збільшення у 2018 р. Також значним фіскальним потенціалом характеризується акцизний податок із виробленого в Україні пального, за рахунок якого формувалося 16,74% та 16,93% у середньо- та довгостроковому періодах відповідно. Близько 10% податкових надходжень, закріплених за фінансуванням дорожнього господарства, одержано від увізного мита на нафтопродукти і транспортні засоби та шини до них. Для акцизного податку з увезених на митну територію України транспортних засобів характерна частка у формуванні загального розміру податкових надходжень у роз-

мірі близько 6% із тенденцією до зменшення з 2015 р. Частка акцизного податку з вироблених в Україні транспортних засобів та акцизного податку з увезених на митну територію України мотоциклів і велосипедів становила 0,23% та 0,08% у довгостроковому періоді відповідно з тенденцією до зменшення акцизного податку з вироблених в Україні транспортних засобів у середньостроковому періоді до 0,11%, акцизного податку з увезених на митну територію України мотоциклів і велосипедів – збільшення до 0,09%.

У випадку акцизного податку з вироблених в Україні мотоциклів і велосипедів, податку з власників транспортних засобів та інших самохідних машин і механізмів надходження до бюджету в останні роки зменшувалися, їх частка була наближена до нуля за умови варіації відносних показників структури у середньостроковому періоді ($V_{\sigma AP_{\text{вир}MB}} = 95,82\%$, $V_{\sigma ПТЗ} = 98,93\%$) та довгостроковому періоді ($V_{\sigma AP_{\text{вир}MB}} = 157,29\%$, $V_{\sigma ПТЗ} = 160,20\%$).

Структурні зміни суттєвими не можна вважати, оскільки ступінь кореляції часток подат-

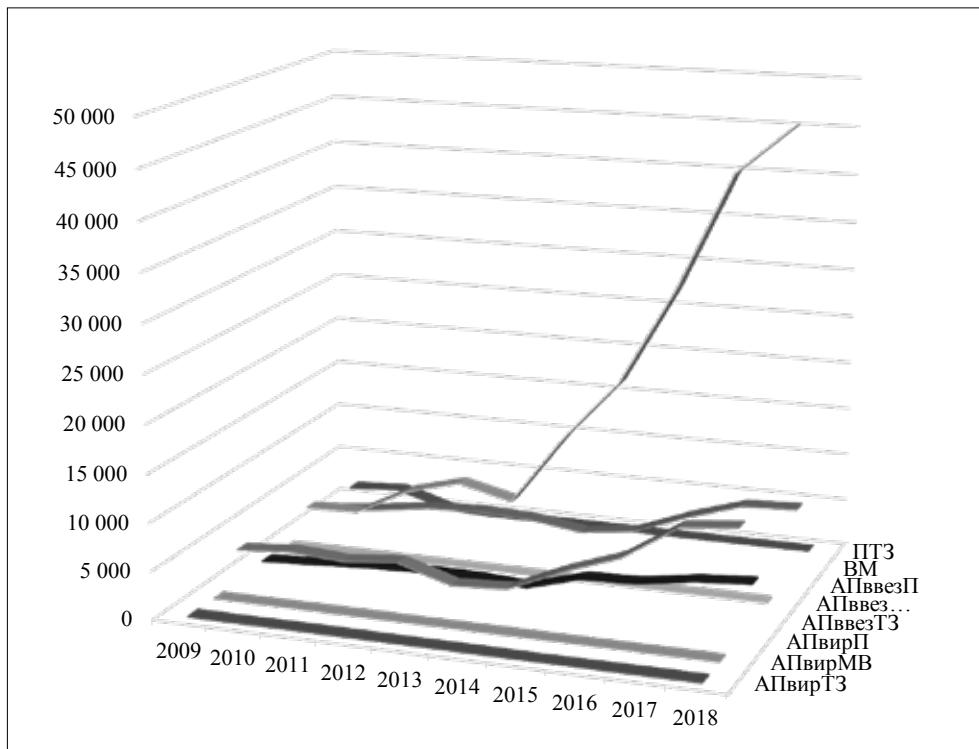


Рис. 2. Динаміка надходження податків, закріплених за фінансуванням дорожнього господарства, до зведеного бюджету України в 2009–2018 рр., млн. грн.

Джерело: побудовано за даними Міністерства фінансів України

Таблиця 1

Статистичні параметри частки податків, закріплених за фінансуванням дорожнього господарства, у середньостроковому періоді (2016–2018 рр.)

	\bar{y}	M_e	max	min	V_{σ}	Параметри лінійного рівняння		R^2
						a_0	a_1	
АПвирТЗ	0,11	0,11	0,13	0,10	14,03	0,0819	0,0159	0,9908
АПвирМВ	0,0001	0,0001	0,0002	0,00	95,82	-0,00001	0,0001	0,3234
АПвирП	16,74	16,64	17,34	16,24	3,34	16,335	0,2024	0,1306
АПвезТЗ	5,81	5,75	6,00	5,69	2,82	6,0555	-0,1225	0,5607
АПвезМВ	0,09	0,09	0,09	0,09	2,78	0,0873	0,0017	0,4776
АПвезП	67,67	67,82	68,14	67,04	0,83	67,356	0,1563	0,077
ВМ	9,58	9,72	9,75	9,25	2,95	10,08	-0,2523	0,798
ПТЗ	0,002	0,002	0,003	0,00	98,93	0,0046	-0,0015	0,9996

Джерело: складено за даними Міністерства фінансів України та власними розрахунками авторів

ків, закріплених за фінансуванням дорожнього господарства, високий як у середньо-, так і в довгостроковому періодах: $r_{2013/2014} = 0,9511$, $r_{2014/2015} = 0,9963$, $r_{2015/2016} = 0,9982$, $r_{2016/2017} = 0,9998$, $r_{2017/2018} = 0,9999$. Наявні несуттєві структурні зміни у довгостроковому періоді досліджуваних податкових надходжень у напрямі зменшення характерні для часток акцизного податку з вироблених в Україні транспортних засобів та пального, акцизного податку з увезених на митну територію України транспортних засобів, увізного мита на нафтопродукти, транспортні засоби та шини до них у напрямі збільшення акцизного податку з увезеного на митну територію України пального.

Результати оцінювання ступеня взаємозв'язку між динамікою загального розміру податкових надходжень (ПН), закріплених за фінансуванням дорожнього господарства, та окремих податків наведено на рис. 3. Відповідно до проведеного кореляційного аналізу, у 2009–2018 рр. лише п'ять із восьми надходжень характеризуються високим ступенем кореляції із загальним розміром податкових надходжень. Суттєвий вплив на темпи зростання надходження податків, закріплених за фінансуванням дорожнього господарства, до зведеного бюджету України у 2009–2018 рр. мали надходження акцизного податку з виробленого в Україні пального ($r_{АПвирП} = 0,9746$), акцизного податку з увезених на митну територію України транспортних засобів (окрім мотоциклів і велосипедів) ($r_{АПвезТЗ} = 0,9738$), акцизного податку з увезених на митну територію України мотоциклів і велосипедів ($r_{АПвезМВ} = 0,9952$), акцизного податку увезеного на митну територію України пального ($r_{АПвезП} = 0,9966$), увізного мита на нафтопродукти, транспортні засоби та шини до них, що ввозяться суб'єктами підприємницької діяльності та громадянами ($r_{ВМ} = 0,9598$).

Посилення взаємозв'язку між динамікою загального розміру податкових надходжень, закріплених за фінансуванням дорожнього господарства, та надходженнями акцизного податку з вироблених в Україні мотоциклів і велосипедів відбулося у 2013–2018 рр., акцизного податку з вироблених в Україні транспортних засобів – у 2016–2018 рр. Таким чином, протягом середньострокового періоду всі надходження, крім податку з власників транспортних засобів та інших самохідних машин і механізмів, характеризувалися високим ступенем кореляції.

Висновки з даного дослідження. Декомпозиція надходження податків, закріплених за фінансуванням дорожнього господарства, до зведеного бюджету України відбувалася так:

- акцизний податок з увезеного на митну територію України пального;
- акцизний податок із виробленого в Україні пального;
- ввізне мито на нафтопродукти і транспортні засоби та шини до них;
- акцизний податок з увезених на митну територію України транспортних засобів;
- акцизний податок із вироблених в Україні транспортних засобів;
- акцизний податок з увезених на митну територію України мотоциклів і велосипедів;
- акцизний податок із вироблених в Україні мотоциклів і велосипедів;
- податок із власників транспортних засобів та інших самохідних машин і механізмів (припинено справляння до кінця досліджуваного періоду).

За результатами проведеного регресійного аналізу визначено, що акцизний податок з увезеного на митну територію України пального характеризується найвищим рівнем фіскального потенціалу та темпом приросту надходження до зведеного бюджету України, що перевищує рівень надходження податків,

Таблиця 2

Статистичні параметри частки податків, закріплених за фінансуванням дорожнього господарства, у довгостроковому періоді (2013–2018 рр.)

	\bar{y}	M_e	max	min	V_σ	Параметри лінійного рівняння		R^2
						a_0	a_1	
АПвирТЗ	0,23	0,12	0,58	0,08	88,67	0,5365	-0,0872	0,634
АПвирМВ	0,0001	0,000005	0,0002	0,00	157,29	-0,0001	0,00004	0,5396
АПвирП	16,93	16,97	19,84	14,21	10,80	17,698	-0,2196	0,0505
АПвезТЗ	6,64	5,87	9,52	4,55	28,28	8,4096	-0,5069	0,2555
АПвезМВ	0,08	0,09	0,09	0,06	16,05	0,0664	0,0048	0,4533
АПвезП	65,76	67,46	73,39	51,08	11,53	1,9137	59,064	0,2231
ВМ	10,34	9,49	18,85	7,12	41,84	14,168	1,0933	0,2234
ПТЗ	0,02	0,005	0,07	0,00	160,20	0,0569	-0,0115	0,6544

Джерело: складено за даними Міністерства фінансів України та власними розрахунками авторів

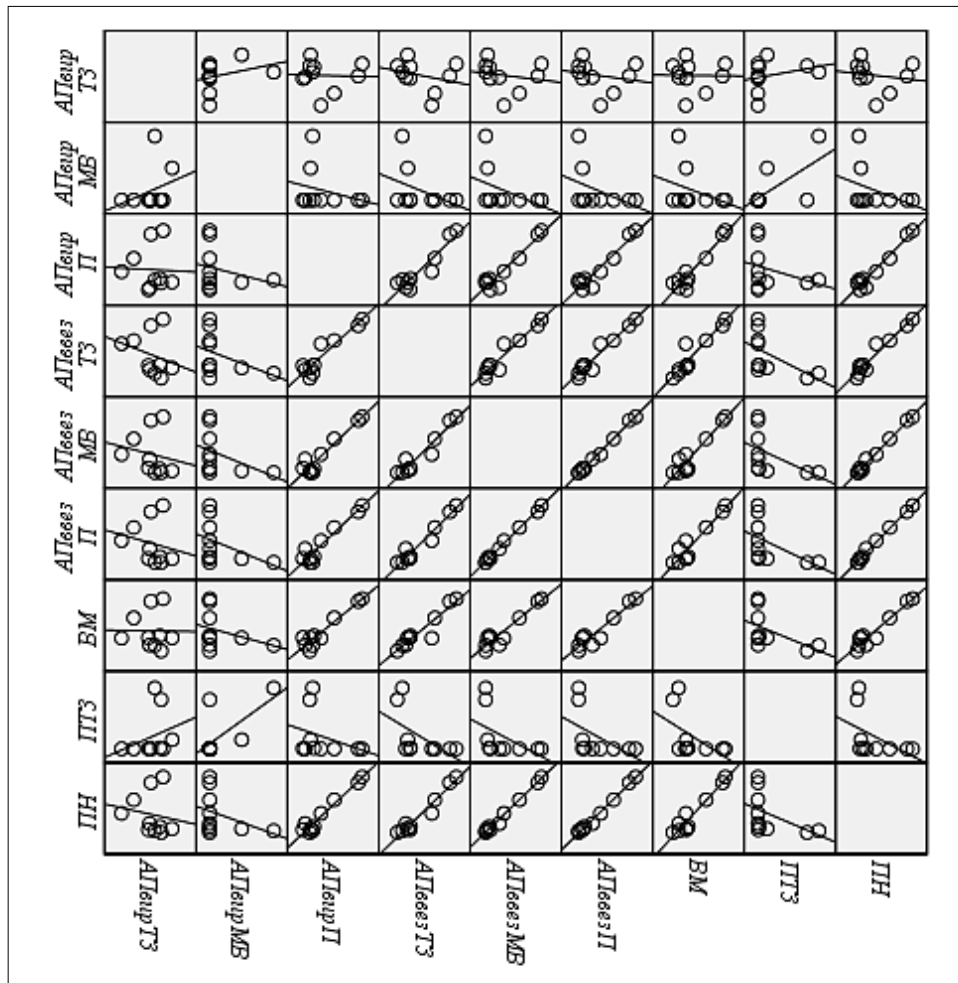


Рис. 3. Кореляційна матриця надходження податків, закріплених за фінансуванням дорожнього господарства, до зведеного бюджету України в 2009–2018 рр.

Джерело: побудовано за даними Міністерства фінансів України

закріплених за фінансуванням дорожнього господарства (8,04 рази проти 6,03 рази у довгостроковому періоді та 1,57 рази проти 1,56 рази у середньостроковому періоді). Доповненням даного податку є акцизний податок із виробленого в Україні пального, що свідчить про визначальну роль оподаткування пального у фінансуванні дорожнього господарства, сукупні надходження від якого становлять 85% на кінець досліджуваного періоду. Незначний

фіскальний потенціал сформовано за рахунок оподаткування транспортних засобів (акцизний податок з увезених на митну територію України та з вироблених в Україні транспортних засобів).

Напрямом подальших наукових досліджень має стати факторний аналіз динаміки надходження податків, закріплених за фінансуванням дорожнього господарства, до зведеного бюджету України.

Список використаних джерел:

1. Бойко С.В. Українська наукова школа державних фінансів: історична ретроспектива та сучасні реалії : автореф. дис ... канд. екон. наук : 08.00.08. Київ, 2013. 19 с.
2. The Global Competitiveness Report 2014–2015. *Full Data Edition*. URL: http://www3.weforum.org/docs/WEF_GlobalCompetitivenessReport_2014-15.pdf (дата звернення: 01.03.2019).
3. The Global Competitiveness Report 2015–2016. *Full Data Edition*. URL: http://www3.weforum.org/docs/gcr/2015-2016/Global_Competitiveness_Report_2015-2016.pdf (дата звернення: 01.03.2019).
4. The Global Competitiveness Report 2016–2017. URL: http://www3.weforum.org/docs/GCR2016-2017/05FullReport/TheGlobalCompetitivenessReport2016-2017_FINAL.pdf (дата звернення: 01.03.2019).

5. The Global Competitiveness Report 2017–2018. URL: <http://www3.weforum.org/docs/GCR2017-2018/05FullReport/TheGlobalCompetitivenessReport2017%E2%80%932018.pdf> (дата звернення: 01.03.2019).
6. Про внесення змін до Закону України «Про джерела фінансування дорожнього господарства України» щодо вдосконалення механізму фінансування дорожньої галузі : Закон України від 17.11.2016 № 1762-VIII. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1762-19> (дата звернення: 01.03.2019).
7. Фінансове та обліково-аналітичне забезпечення підприємств дорожньо-транспортного комплексу : монографія / за наук. ред. А.В. Базиліук. Київ : Кондор, 2016. 237 с.
8. Безуглий А.О. Організаційно-економічний механізм забезпечення ефективності розподілу фінансових ресурсів в дорожньому господарстві : автореф. дис. ... канд. екон. наук : 08.00.04. Київ, 2015. 20 с.
9. Жулин О.В. Фінансове забезпечення підприємств дорожнього господарства в умовах фінансової децентралізації. *Вісник Національного транспортного університету*. 2014. № 30(2). С. 57–65.
10. Затонацька Т.Г., Возненко А.А. Трансформація механізму державного фінансування транспортної інфраструктури України. *Вісник Одеського національного університету. Серія «Економіка»*. 2017. Т. 22. Вип. 2. С. 43–47.
11. Концева В.В., Печончик Т.І. Фінансування потреб дорожньої галузі України: сучасний стан та шляхи вирішення проблем. *Вісник Національного транспортного університету*. 2013. № 28. С. 227–232.
12. Никифоруk О.І., Чмирьова Л.Ю. Зміна моделі фінансування дорожньої інфраструктури в Україні. *Економіка і прогнозування*. 2014. № 4. С. 38–56.
13. Про внесення змін до деяких законів України щодо фінансування дорожнього господарства : Закон України від 16.07.1999 № 986-XIV. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/986-14> (дата звернення: 01.03.2019).
14. Про внесення змін до Податкового кодексу України та деяких законодавчих актів України щодо податкової реформи : Закон України від 28.12.2014 № 71-VIII. *Відомості Верховної Ради України*. 2015. № 7–8, 9. Ст. 55.