

Передумови та перспективи розвитку транспортної інфраструктури країни

Вікторія Сукманюк¹

Опубліковано

01.11.2023

Секція

Економіка

УДК

338.47:656.1

DOI: <https://doi.org/10.5281/zenodo.17013553>

Анотація. У статті досліджено передумови та перспективи розвитку транспортної інфраструктури країни в умовах сучасних викликів. Обґрунтовано значення транспортної інфраструктури як базової складової економічної системи, що забезпечує соціально-економічний розвиток держави, створює передумови для ефективного функціонування матеріального виробництва, формування єдиного економічного простору та інтеграції у світове господарство. Розвиток дорожньої інфраструктури має як прямі ефекти (скорочення часу перевезень, зниження транспортних витрат, підвищення мобільності населення), так і непрямі (зростання продуктивності праці, залучення інвестицій, покращення ділової активності, підвищення конкурентоспроможності регіонів).

Особливу увагу приділено інвестиційним аспектам, оскільки саме інвестиції є ключовим фактором у формуванні сучасної транспортної мережі. Проаналізовано вплив макроекономічних, галузевих, проектних та виконавчих чинників на ефективність інвестицій у дорожнє будівництво. Доведено, що розвиток транспортної інфраструктури потребує значних капіталовкладень та державної підтримки, оскільки такі проекти мають характер суспільних благ, є капіталомісткими та тривалими у реалізації. У роботі окреслено позитивні ефекти від розвитку автомобільних доріг, серед яких підвищення доступності ринків, створення нових робочих місць, скорочення логістичних витрат, зміцнення національної безпеки, розширення транзитного потенціалу країни.

Визначено, що сучасні виклики, зокрема воєнні дії, істотно впливають на стан транспортної інфраструктури України, що зумовлює необхідність її відновлення та модернізації на основі інноваційних підходів, залучення приватних інвестицій і міжнародної фінансової допомоги. Акцентовано на тому, що комплексний розвиток мережі автомобільних доріг та інших об'єктів транспортної інфраструктури виступає важливим інструментом післявоєнного відновлення економіки, підвищення рівня конкурентоспроможності національної економіки та інтеграції України у європейський транспортний простір.

Отримані результати дослідження можуть бути використані при розробленні державної транспортної політики, стратегій регіонального розвитку, а також у процесі обґрунтування інвестиційних проектів у сфері транспортної інфраструктури.

Ключові слова: транспортна інфраструктура, дорожня інфраструктура, інвестиції в інфраструктуру, ефективність інвестицій, соціально-економічний розвиток, інновації в дорожньому будівництві, прямі та непрямі ефекти інвестицій, фактори інвестиційної привабливості.

¹ Національний транспортний університет, асистент кафедри менеджменту, <https://orcid.org/0000-0003-4202-8960>

Prerequisites and prospects for the development of the country's transport infrastructure

Abstract. The article examines the prerequisites and prospects for the development of the country's transport infrastructure in the face of modern challenges. The importance of transport infrastructure as a basic component of the economic system that ensures the socio-economic development of the state, creates the prerequisites for the effective functioning of material production, the formation of a single economic space and integration into the world economy is substantiated. The development of road infrastructure has both direct effects (reduction of transportation time, reduction of transport costs, increased population mobility) and indirect effects (increased labor productivity, investment attraction, improvement of business activity, increased competitiveness of regions).

Particular attention is paid to investment aspects, since investments are a key factor in the formation of a modern transport network. The influence of macroeconomic, industry, project and executive factors on the effectiveness of investments in road construction is analyzed. It is proven that the development of transport infrastructure requires significant capital investments and state support, since such projects are of a public good nature, are capital-intensive and long-term in implementation. The paper outlines the positive effects of the development of highways, including increased market accessibility, job creation, reduction of logistics costs, strengthening national security, and expanding the country's transit potential.

It is determined that modern challenges, in particular military operations, significantly affect the state of Ukraine's transport infrastructure, which necessitates its restoration and modernization based on innovative approaches, attracting private investment and international financial assistance. It is emphasized that the comprehensive development of the network of highways and other transport infrastructure facilities is an important tool for post-war economic recovery, increasing the level of competitiveness of the national economy, and integrating Ukraine into the European transport space.

The results of the study can be used in the development of state transport policy, regional development strategies, and in the process of substantiating investment projects in the field of transport infrastructure.

Keywords: transport infrastructure, road infrastructure, infrastructure investments, investment efficiency, socio-economic development, innovations in road construction, direct and indirect effects of investments, investment attractiveness factors.

Вступ

Постанова проблеми. Протягом останніх п'яти десятиліть світова економіка зазнала змін, зумовлених як впливом технічного прогресу, загострення міжнародної конкуренції за старі та нові ринки збуту, так й зростанням потреб суспільства та бізнесу в отриманні якісних послуг. Ефективність функціонування, темпи розвитку галузей матеріального виробництва та рівень життя населення країн тісно пов'язані з рівнем розвиненості транспортної інфраструктури (наявності мостів і тунелів, сучасної мережі автомобільних доріг, відповідності потребам економіки існуючих портів, аеропортів) та якістю надання транспортних послуг, що залежать від наявного парку рухомого складу, державної регулятивної політики щодо надання транспортних послуг. Уряди країн дедалі частіше стикаються зі зростаючою необхідністю знайти стійке фінансування для розвитку та забезпечення транспортної інфраструктури, необхідної для задоволення потреб населення та галузей економіки, зокрема з причин зростаючої урбанізації, відновлення застарілої інфраструктури та створення нових об'єктів інфраструктури. Слід зазначити, що особливістю транспортних інфраструктурних проєктів є їхня капіталомісткість та значна тривалість часу, необхідного для спорудження (відновлення) відповідних об'єктів.

При цьому, слід звернути увагу, що бюджети навіть високорозвинених країн не здатні забезпечити потребу у фінансуванні таких проєктів.

В той же час, однією з економічних функцій держави в умовах ринкової економіки є надання суспільству суспільних благ – суспільних товарів та послуг. Розробниками концепції «суспільних благ» були Р. Samuelson [1] та R. Musgrave [2]. Вона базується на тезі, що пропозиція важливих для суспільства та економіки у цілому товарів і послуг повинна забезпечуватись державою. Через обмежену мотивацію приватного бізнесу ринковий механізм не здатний забезпечити надання суспільству необхідних суспільних благ у необхідній кількості та якості. До того ж, незалежно від того оплачуються ці послуги чи ні, вони споживаються усіма членами суспільства. Такими суспільними благами є й об'єкти транспортної інфраструктури: автомобільні магістралі, залізничні колії, аеропорти та морські порти, трубопроводи, об'єкти систем зв'язку. Транспортні комунікації поєднують всі регіони і забезпечують єдність економічного простору країни та її цілісність.

Необхідність втручання урядів країн у забезпечення розвитку інфраструктури, зокрема транспортної, зумовлена неможливістю відокремити об'єкти суспільних благ для заборони окремим суб'єктам користуватись ними.

Метою статті є обґрунтування ролі інвестицій у розвитку транспортної інфраструктури України, визначення їхнього впливу на економічне зростання, підвищення конкурентоспроможності національної економіки та створення умов для інтеграції у європейський транспортний простір.

Аналіз дослідження проблеми. Велика кількість науковців вважають, що базовою складовою інфраструктури є саме транспортна інфраструктура. Kristiansen J. зазначає, що транспортна інфраструктура включає засоби та умови, необхідні для фізичного переміщення людей і товарів, завдяки чому її функція полягає у забезпеченні загальних умов для виробництва та надання послуг [3]. Nowacki G. окреслює, що транспортна інфраструктура включає фізичні об'єкти, обладнання, активи, мережі обслуговування, а також комунікаційне та обчислювальне обладнання та програмне забезпечення, яке дозволяє доступ до інформації та транзакції [4].

У своєму дослідженні Ложачевська О.М. у складі транспортної інфраструктури розрізняє шляхову мережу всіх видів транспорту; вантажні термінали; вантажні станції, склади; матеріально-технічну базу для утримання рухомого складу; бази та станції технічного обслуговування; ремонтні підприємства та депо; морські, річкові порти та аеропорти; залізничні, морські та автовокзали; заправні станції [5, С.112]. На думку Соколової О.Є. транспортна інфраструктура являє собою сукупність транспортних шляхів та пунктів усіх видів транспорту й допоміжного обладнання, спрямованого на безпосереднє обслуговування шляхів та транспортних пунктів [6]. Дмитрієва О.І. визначає транспортну інфраструктуру як «економічно збалансовану сукупність елементів загальної інфраструктури (мереж шляхів та об'єктів транспортного сервісу), що забезпечує функціонування та експлуатацію різних видів транспорту (морський, річковий, автомобільний, залізничний, повітряний, міський, трубопровідний)» [7]. Заблодська І.В., Бузько І.Р., Зеленко О.О., Хорошилова І.О. пропонують розглядати її як сукупність транспортних шляхів, вузлів, об'єктів з обслуговування пасажирських і вантажних перевезень, об'єктів технічного обслуговування та ремонту, які забезпечують функціонування всіх видів транспорту у складі транспортної системи регіону [8, с.16].

Степаненко В. зазначає, що транспортна інфраструктура – це сукупність усіх видів транспорту і транспортних структур, функціонування яких спрямоване на створення сприятливих умов діяльності всіх сфер економіки та функціонування організаційно-економічних умов, тобто сукупність матеріально-технічних систем транспорту, призначених для забезпечення економічної та неекономічної діяльності людини [9, с.189].

На думку Бондар Н.М., транспортну інфраструктуру слід розглядати як цілеорієнтовану підсистему транспортної системи, складовими якої є: 1) транспортні комунікації (транспортна мережа, що включає усі види шляхів сполучення); 2) об'єкти з обслуговування вантажних (вантажні станції, термінали тощо) та пасажирських перевезень (станції, вокзали, порти, аеропорти, об'єкти дорожнього сервісу); 3) об'єкти технічного обслуговування та ремонту, що забезпечують необхідні умови для надання послуг з переміщення вантажів та пасажирів; 4) державні та приватні інститути і суб'єкти господарювання, що функціонують у сфері транспортної інфраструктури; 5) система управління розвитком транспортної інфраструктури (органи державного управління та їх компетенція щодо прийняття відповідних рішень) [10, с. 24].

Результати

Огляд сучасної наукової літератури дає можливість визначити, що економічна категорія «транспортна інфраструктура» розглядається переважно в чотирьох аспектах:

як сукупність галузей і сфер діяльності, основним завданням яких є доведення товарів від виробників до споживачів.

як комплекс підприємств, установ, організацій, що обслуговують процеси обміну й руху товарів.

як сукупність технічних засобів і устаткування, що забезпечують транспортні процеси.

як підсистему транспортної системи, що включає транспортні комунікації, комплекс підприємств, установ, організацій, які функціонують та обслуговують процеси обміну й руху товарів, а також систему управління її функціонуванням та розвитком.

На думку автора транспортна інфраструктура являє собою сукупність транспортних комунікацій та об'єктів транспортного сервісу, що забезпечують безперебійний рух транспортних потоків, мають характер суспільного блага, є неподільними та капіталомісткими, відіграють інтегративну роль та сприяють економічній активності. На відміну від існуючих, запропоноване визначення поняття «транспортної інфраструктури» описує її складові елементи, цільове призначення та специфічні ознаки.

Економічний зміст транспортної інфраструктури можна розкрити й через наступні її функції [3,10,11,12]:

1) забезпечуючу. Транспортна інфраструктура створює загальні умови для реалізації процесу відтворення: виробництва, розподілу, обміну, споживання, а також безперебійного постачання ресурсів виробникам, товарів споживачам. Доступність транспортних послуг, які зумовлені наявністю та пропускнуою спроможністю транспортної мережі, впливає на ритмічність постачань та динаміку зростання обсягів матеріального виробництва і торгівлі;

2) регулюючу. Транспортна інфраструктура розглядається як інструмент реалізації національної політики соціально-економічного розвитку окремих територій країни, міст. Характерною ознакою транспортних інфраструктурних проєктів є їхня капіталомісткість та трудомісткість.

У часи економічних криз уряди часто реалізують такі проєкти для прискорення виходу країн з кризи, зменшення її руйнівного тиску на суспільство шляхом створення нових робочих місць. Отже, новостворені об'єкти транспортної інфраструктури (автомобільні дороги, мости, тунелі, залізничні шляхи, річкові та морські порти, аеропорти) стають «каталізаторами» пожвавлення економіки країни;

3) стимулюючу. Створені об'єкти транспортної інфраструктури формують передумови для активізації інвестиційної діяльності у відповідному регіоні,

підвищення ефективності функціонування основних галузей матеріального виробництва, рівня зайнятості, зростання ВВП, розвитку соціальної сфери;

4) соціальну. Розвинена мережа шляхів забезпечує ефективну роботу пасажирського транспорту, його доступність. Це безпосередньо впливає на економію або втрати часу населення, пов'язані з їх поїздками, формує передумови для планової міграції робочої сили як в межах регіону, так і країни;

5) продуктивну. Суб'єкти транспортної інфраструктури безпосередньо беруть участі у створенні матеріальних об'єктів, необхідних для ефективного розвитку та функціонування транспортного комплексу (зокрема, будівництво автомобільних доріг, мостів, тунелів, залізничних доріг, портів, аеропортів тощо);

6) зовнішньоекономічну. Транспортна інфраструктура створює сприятливі умови для участі країни у суспільному поділі праці, забезпеченні зовнішньоторговельних вантажних потоків та міжнародних туристичних поїздок. Надходження у вигляді плати за міжнародні транзитні перевезення часто становлять значну статтю доходів бюджету багатьох країн;

7) національної безпеки. Пропускна спроможність, розгалуженість, якість транспортної інфраструктурних комунікацій безпосередньо впливають на національну безпеку країни.

З точки зору економічних і соціальних наслідків, дорожній інфраструктурі відводиться роль одного з найважливіших факторів детермінант соціально-економічного розвитку.

Дослідження, пов'язані з розвитком мережі автомобільних доріг, дозволили виокремити прямий та непрямий вплив інвестицій на відповідну територію та її економічний розвиток. Прямим ефектом розвитку дорожньої інфраструктури є скорочення часу в дорозі, завдяки чому зменшуються транспортні витрати, покращуються умови перевезень, підвищується безпека руху, мобільність населення. Покращення умов пересування в результаті інвестицій в дорожнє будівництво може мати ширший вплив на економіку регіону через формування попиту, а також підвищення надійності та якості транспортних послуг. Результатом інвестицій у дорожнє будівництво є сучасна і розвинена мережа дорожньої інфраструктури (автомобільні дороги, мости, тунелі, інженерні мережі та об'єкти їх обслуговування).

Непрямі ефекти інвестицій у дорожнє будівництво полягають у подальших змінах рівня і розподілу зайнятості, доступності транспортних послуг, підвищенні ефективності господарювання і покращенні іміджу території [13].

Говорячи про зміни рівня зайнятості, слід звернути увагу, що всі будівельні роботи, пов'язані з дорожнім будівництвом, сприяють створенню нових робочих місць та перерозподілу існуючих робочих місць на певній території.

Транспортну доступність на певній території вимірюють за допомогою індикаторів, що описують розташування конкретного місця по відношенню до можливостей (opportunities), видів діяльності (activities) або активів (assets), які існують на ній та на інших територіях (місцях). Територією вважається регіон, місто або транспортний коридор.

Ознаками підвищення ефективності господарської діяльності на певній території в результаті покращення дорожньої інфраструктури є зростання продуктивності праці. Це зумовлено доступністю та надійністю транспортного сполучення, а також, що більш важливо, заощадження часу та грошей користувачів. Ширший доступ до ринку створює як нові можливості для бізнесу, так і стимули до зростання конкурентоспроможності. Ринок працює на користь тих підприємств, що можуть адаптуватися до нового конкурентного середовища. Той самий процес може відбуватися і на ринку праці. Отже, проекти дорожнього будівництва впливають на ділову активність прилеглих територій та продуктивність праці, а отже, й на загальне економічне зростання [13].

Комплексні дослідження впливу транспортної інфраструктури на регіональний розвиток представлені в роботі Rietveld P. [14]. Для модельного опису існуючого зв'язку між транспортною інфраструктурою та регіональним розвитком він виокремлює три підходи. За першим підходом, інфраструктуру можна моделювати як виробничий фактор через виробничу функцію. За другим підходом, інфраструктуру можна моделювати як фактор розташування, що впливає на розміщення приватних інвестицій або зайнятості. Третій підхід моделювання дозволяє визначити важливість транспортної інфраструктури через аналіз її впливу на міжрегіональні торгові потоки.

Часто звертається увага й на подоланні соціальної ізоляції окремих районів територій завдяки проектам дорожнього будівництва, що сприяють їхній інтеграції до транспортної системи міст, з'єднання раніше недоступних районів з прилеглими міськими центрами або завдяки створенню нових робочих місць поблизу реалізованих проектів дорожньої інфраструктури.

Також слід зауважити, що кожна інфраструктурна інвестиція має й ефекти, які впливають на навколишнє середовище. Це зумовлює необхідність вивчення очікуваних наслідків відповідних проектів та розроблення заходів щодо зменшення їхнього негативного впливу.

Інвестиції в транспортну, зокрема дорожню, інфраструктуру покращують доступність регіонів і ринків праці, зменшують неприємні наслідки заторів, знижують операційні витрати на види транспорту і скорочують час у дорозі (транспортування). Це призводить до відчутних переваг у вигляді підвищення продуктивності та конкурентоспроможності підприємств і регіонів, а також соціальні вигоди [11,15,16,17].

На рисунку 1 подано систематизовані автором прямі та непрямі ефекти інвестицій у дорожню інфраструктуру.

Здійснені інвестиції в дорожнє будівництво стимулюють пришвидшення впровадження інновацій та сучасних технологій в регіоні, забезпечують споживачам економію витрат коштів, матеріальних ресурсів та часу, що в кінцевому рахунку сприяють зростанню продуктивності праці та ефективності використання ресурсів в регіоні.

Відношення отриманого ефекту до обсягу інвестованого капіталу відображає ефективність здійснених інвестицій. Ефективність інвестицій в об'єкти дорожнього будівництва залежить від низки чинників, які формуються на макрорівні, рівні галузі, рівні інвесторів, виконавців та самого інвестиційного проекту (рис. 2).

Чинниками макросередовища, які впливають на ефективність таких інвестицій є: політична ситуація, географічне положення країни та її участь у формуванні транспортних коридорів, воєнний стан і наслідки війни, місце країни у суспільному поділі праці, діюче податкове та господарське законодавство, фінансово-грошова та кредитна державна політики, забезпеченість країни природними та енергетичними ресурсами, розвиненість фінансового ринку, політика цін, амортизації, екологічні умови та вимоги щодо охорони навколишнього середовища, зміни експортно-імпортних операцій, зміни демографії, розвитку регіонів країни, окремих галузей матеріального виробництва тощо.



Рис. 1. Прямі та непрямі ефекти інвестицій у дорожню інфраструктуру країни
Джерело: розроблено та доповнено автором на основі [3, 13, 14, 17, 18, 19]

До складу галузевих чинників, які впливають на ефективність інвестицій у дорожнє будівництво, належать: рівень прибутковості та стадія розвитку галузі, рівень конкуренції у галузі, державне регулювання, у тому числі тарифоутворення, конкуренція між видами транспорту, наявність підтримки з боку держави приватних інвестицій у галузь (податкові пільги, дозволи на комерційне використання прилеглої території тощо), технологічні особливості функціонування окремих видів транспорту, собівартість перевезень, капіталомісткість, технологічні особливості та тривалість будівництва об'єктів дорожньої інфраструктури тощо.

Чинниками, що впливають на інвестиційну привабливість проекту дорожнього будівництва, є: перспективи розвитку території реалізації проекту, очікувані зміни обсягів транспортних потоків, близькість об'єкта транспортної інфраструктури до міжнародного транспортного коридору, доступність кредитних ресурсів, наявність державної підтримки у вигляді гарантій або співфінансування, розвиненість фондового ринку та ринку капіталів, надійність виконавців проекту, створення передумов для приходу у проекти приватних інвестицій, доступність інформації та прозора організація конкурсу на кращого виконавця, стабільність умов угоди на будівництво та експлуатацію об'єкта дорожньої інфраструктури, державна політика тарифоутворення щодо конкретного проекту, відсутність конкуруючих об'єктів транспортної інфраструктури тощо.

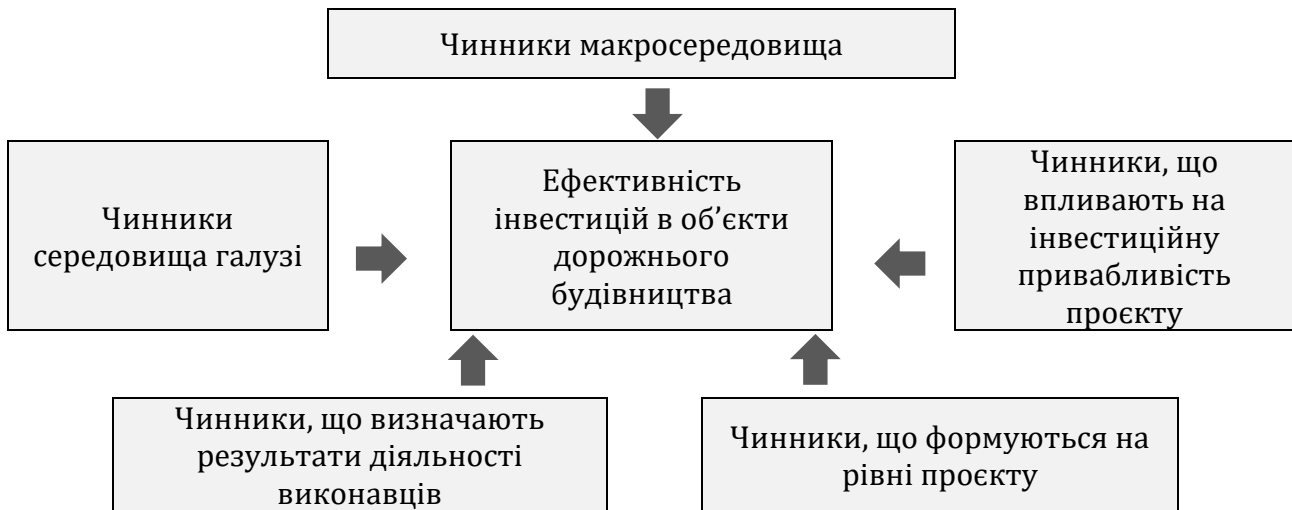


Рис. 2. Групи чинників, що впливають на ефективність інвестицій в об'єкти дорожнього будівництва

Джерело: розроблено автором

На ефективність інвестицій в об'єкти дорожнього будівництва також безпосередньо впливають результати діяльності розробників та виконавців проекту, а саме: відсутність помилок у розробленій документації, дотримання строків етапів проекту, використання якісних будівельних матеріалів, дотримання режиму заощадження енергії та ресурсів, якісного виконання робіт, передбачених проектом.

Чинниками проекту дорожнього будівництва, які впливають на ефективність відповідних інвестицій, є: відповідність очікуваного від проекту соціально-економічного результату потребам території, відсутність негативного впливу наслідків проекту на навколишнє середовище, спосіб життя місцевого населення, узгодженість проекту з програмою розвитку території, наявність позитивного впливу на якість життя місцевого населення тощо.

Отже, інвестиції в проекти дорожнього будівництва, з одного боку є інструментом реалізації державної транспортної та регіональної політики, а з другого боку, є об'єктом, що потребує державної підтримки та створення відповідних умов для їх успішної реалізації.

Розвинена мережа автомобільних доріг є однією з найважливіших умов функціонування сучасних економічних систем. Комплексний розвиток національної економіки потребує розбудови нових і покращення стану існуючих автомагістралей. Це збільшить їх пропускну здатність та транзитний потенціал країни, сприятиме зростанню експорту автотранспортних послуг, зменшенню часу сполучення й пришвидшенню доставки вантажів та пасажирів автомобільним транспортом [**Помилка! Джерело посилання не знайдено.**]. Через військову агресію росії проти України, значна кількість автомобільних доріг та мостів були знищені або істотно пошкоджені. Статистичні дослідження щільності покриття території країни автомобільними дорогами можемо виконати тільки за даними довоєнних років. Після закінчення війни, розвиненість мережі автомобільних доріг буде одним з ключових питань уряду для швидкого відновлення економіки регіонів країни.

На рис. 3 представлена динаміка довжини автомобільних доріг, у тому числі з твердим покриттям, що спостерігалась в Україні у довоєнний і воєнний періоди (2015-2023 рр.).

Для порівняння рівня розвитку мережі автомобільних доріг в Україні та в країнах ЄС було побудовано діаграму щільності автомагістралей на 1 тис км² території країни (за даними на кінець 2023 року). При побудові діаграми бралось припущення, що в Україні вимогам автомагістралей умовно відповідають тільки автомобільні дороги з твердим покриттям 1 категорії (рис. 4).

Україна, з її зручним географічним розташуванням та можливостями природного ландшафту, має можливості і потребує розвитку своєї мережі автомагістралей. Як бачимо, при загальному скороченні довжини автомобільних доріг загального користування, має місце нестабільне зростання довжини автомобільних доріг загального користування з твердим покриттям. Остання категорія доріг є вкрай важливою для національної безпеки країни.

Розвиток мережі автомобільних доріг тісно пов'язаний з системними змінами, що відбуваються в межах прилеглих територій – економічними, екологічними, соціальними, політичними тощо. Це стосується упровадження політики розміщення продуктивних сил, зростання мобільності робочої сили, ділової активності та темпів зростання економічного та соціального розвитку відповідних територій, захисту навколишнього середовища від шкідливих викидів автомобільного транспорту, зміцнення національної безпеки.

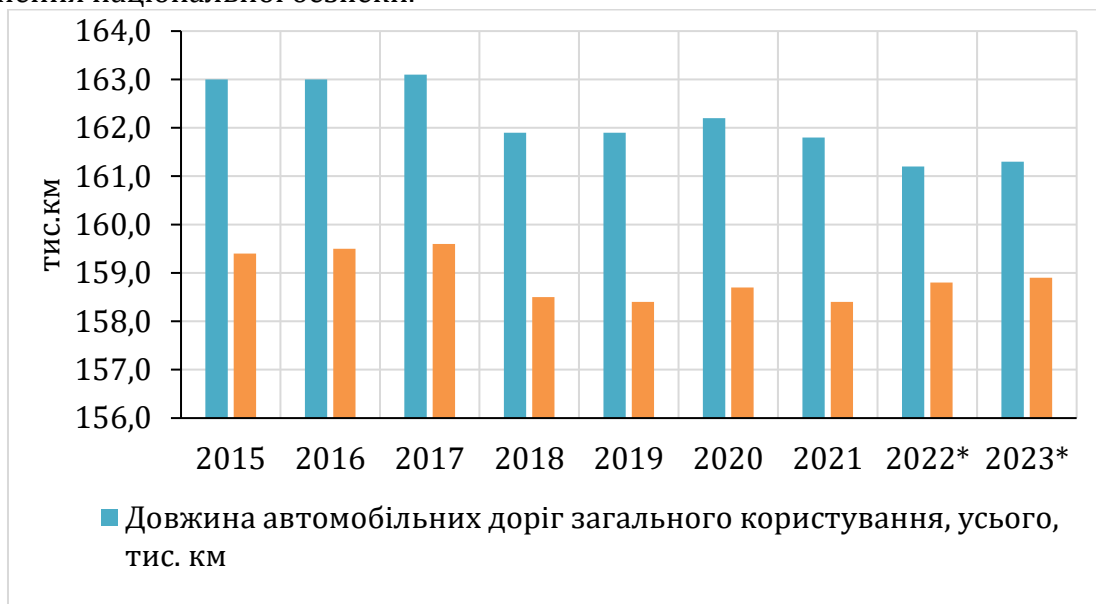


Рис. 3. Динаміка довжини автомобільних доріг в Україні (2015-2023 роки)

* - дані можуть бути уточнені

Джерело: побудовано автором за даними [21, 22, 23]

Висновки

Проведене дослідження дало змогу встановити, що розвиток транспортної інфраструктури є одним із ключових чинників забезпечення економічного зростання та підвищення конкурентоспроможності країни.

Аналіз сучасного стану транспортної інфраструктури засвідчив наявність значного потенціалу для модернізації, проте реалізація цього потенціалу потребує збільшення обсягів інвестування та створення сприятливого інвестиційного клімату. Залучення внутрішніх та зовнішніх капіталовкладень у транспортну сферу має стати пріоритетом державної політики, адже саме інвестиційні ресурси забезпечують технічне оновлення, впровадження інноваційних рішень та підвищення рівня безпеки транспортної системи.

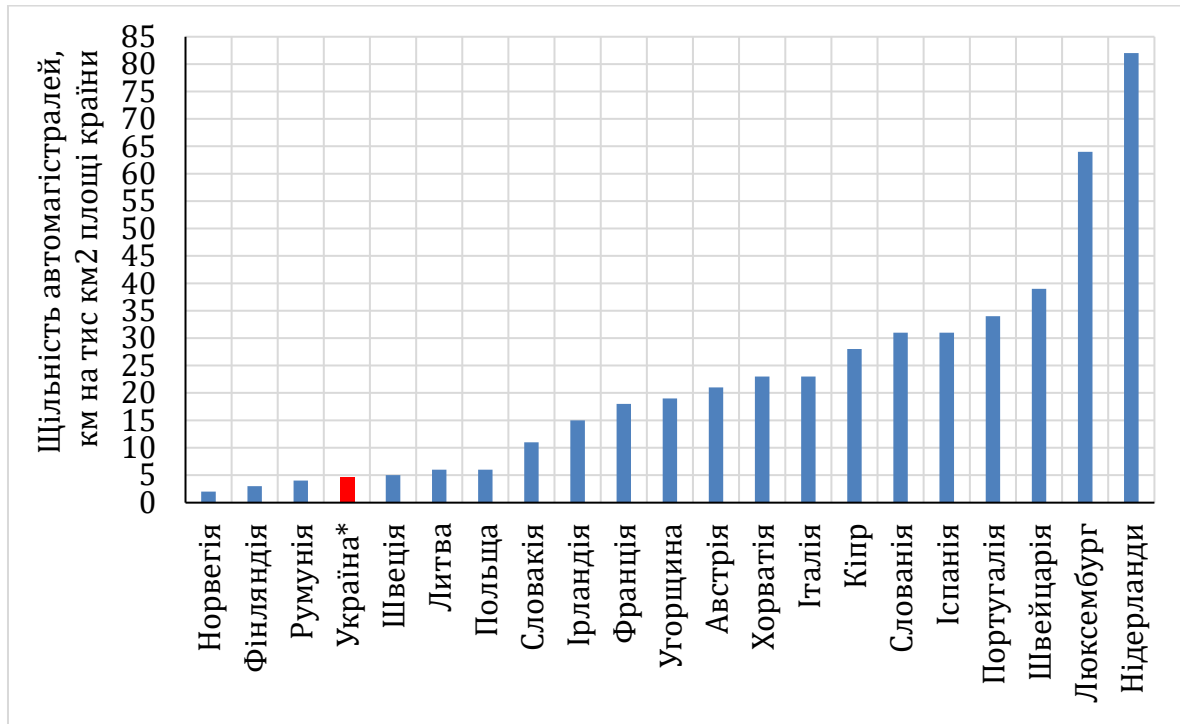


Рис. 4. Щільність автомагістралей, км на тис км² площі країни України та країн ЄС (станом на кінець 2023 року)

* - дані можуть бути уточнені

Джерело: Побудовано автором за [24 (online data code: https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/view/TRAN_R_NET)], **Помилка! Джерело посилання не знайдено.**

Розвиток транспортної інфраструктури створює значний соціально-економічний ефект, зокрема сприяє інтеграції України до європейського транспортного простору, підвищує рівень доступності регіонів, розширює можливості для міжнародної торгівлі та формує умови для стійкого економічного розвитку.

Таким чином, інвестиції у транспортну інфраструктуру необхідно розглядати не лише як економічну категорію, але й як стратегічний інструмент зміцнення національної безпеки та конкурентних переваг України на міжнародному ринку.

Список використаних джерел

1. Самуельсон П. Економіка : підручник. - Львів : Світ, 1993. - 495 с.
2. Musgrave, Richard A., and Peggy B. Musgrave, *Public Finance in Theory and Practice*, New York, McGraw-Hill Book Company, 1973, xv + 762 pp.
3. Kristiansen J., 1993, *Regional Transport Infrastructure Policies, w: Transport In a Unified Europe- Policies and Challanges*, red. D. Banister, J. Berechman, Amsterdam: Elsevier Science Publishers.
4. Nowacki, G. *Infrastruktura transportu drogowego potencjalnym obszarem zagrożeń terrorystycznych*. TTS Technika Transportu Szynowego, 2013, V.10. URL: <https://bibliotekanauki.pl/articles/251680>
5. Ложачевська О.М. *Управління функціонуванням та розвитком транспортного комплексу регіону: монографія.* / Ложачевська О. М. — К.: НАУ, 2002. — 248 с.

6. Соколова О. Є. Формування та управління регіональним транспортно-логістичним центром // Збірник наукових праць ДЕУТ. – 2011.– Вип. 17. – С. 45-52.
7. Дмитрієва О.І. "ТРАНСПОРТНА ІНФРАСТРУКТУРА ЯК ОБ'ЄКТ ДЕРЖАВНОГО РЕГУЛЮВАННЯ." *Проблеми і перспективи розвитку підприємництва* 24 (2020): 52-52.
8. Заблодська І.В., Бузько І.Р., Зеленко О.О., Хорошилова І.О. Інфраструктурне забезпечення розвитку транспортної системи регіону: колективна монографія. – Северодонецьк: Вид-во СНУ ім. В. Даля, 2016. –193 с.
9. Степаненко В. О. Морська транспортна інфраструктура: сутність, класифікація та переваги. *Бізнес Інформ*, 11 (502) (2019): 187-194. DOI: <https://doi.org/10.32983/2222-4459-2019-11-187-194>
10. Бондар Н.М. Розвиток транспортної інфраструктури України на засадах державно-приватного партнерства: монографія / Н.М. Бондар. – К.: НТУ, 2014. – 336 с.
11. Rietveld, P., & Bruinsma, F. (1998). *Is transport infrastructure effective? Transport infrastructure and accessibility: Impact on the space economy*. Springer. https://doi.org/10.1007/978-3-642-72232-5_3
12. Садловська І.П. Стратегічне управління національною транспортною інфраструктурою України: Монографія. / Садловська І.П. – К.: П.П. «Сердюк В.Л.», 2011. – 356 с.
13. Wacek P. Modelowanie relacji między infrastrukturą transportu a innowacyjnością w kontekście rozwoju gospodarczego. *ZAGADNIENIA NAUKOZNAWSTWA*. 3 (197), 2013, (p.187-209)
14. Rietveld, P. (1989). Infrastructure and regional development. *The Annals of Regional Science*, 23, 255-274. <https://doi.org/10.1007/BF01579778>
15. Banister D., Berechman J. (2000), *Transport Investment and Economic Development*, UCL Press, London, 2000, 384 pp. <https://doi.org/10.4324/9780203220870>
16. Łatuszyńska M., Strulak-Wójcikiewicz R. (2013), Aspekty prawne i metodologiczne oceny oddziaływania na środowisko inwestycji w infrastrukturę transportu, „*Oeconomia Copernicana*”, nr 3, ss. 103-120, DOI: <http://dx.doi.org/10.12775/OeC.2013.025>
17. Van Ham, H., & Koppenjan, J. (2001). Building Public-Private Partnerships: Assessing and managing risks in port development. *Public Management Review*, 3 (4), 593-616. (19) (PDF) DOI: 10.1080/14616670110070622/ Available from: https://www.researchgate.net/publication/254348156_Building_public-private_partnerships_Assessing_and_managing_risks_in_port_development [accessed Jan 05 2025].
18. Hametner, M., et al., *Sustainable development in the European Union. Overview of progress towards the SDGs in an EU context (2019 edition)*, 2019, European Union.
19. Maciulyte-Sniukiene, Alma & Butkus, Mindaugas & Davidavičienė, Vida. (2022). Development of the model to examine the impact of infrastructure on economic growth and convergence. *Journal of Business Economics and Management*. 23. 731-753. [10.3846/jbem.2022.17140](https://doi.org/10.3846/jbem.2022.17140)
20. Безуглий А. О., Янчук М. Б., Иванченко В. О., Стасюк Б. О., Захарова Т. В. Комплексна оцінка показників ефективності інвестицій будівництва, реконструкції та ремонтів автомобільних доріг: науково-методичний аспект. *Збірник наукових праць «ДОРОГИ І МОСТИ»*. Випуск 25 (2022), с. 17–30. DOI: <https://doi.org/10.36100/dorogimosti2022.25.017>
21. Транспорт України 2020. Статистичний збірник. Київ, Державна служба статистики України, 2021. – 114 с.
22. Транспорт України 2022. Статистичний збірник. Київ, Державна служба статистики України, 2023. - 96 с.

23. Транспорт України 2023. Статистичний збірник. Київ, Державна служба статистики України, 2024. - 92 с.
24. <https://ec.europa.eu/eurostat/data/database> - Сайт Євростату