

МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ
Національний університет кораблебудування ім. адмірала Макарова
Факультет економіки моря

Кафедра економічної політики та безпеки



«Допустити до захисту»

зав. кафедри

д.е.н., професор Єфімова Г.В.

(наукова ступінь, вчене звання, П.І.Б. завкафедрою)

_____ «_____» 2021 р.
(підпис зав. кафедрою)

КВАЛІФІКАЦІЙНА РОБОТА

на здобуття ступеню вищої освіти **магістр**

на тему: **Особливості розвитку транспортної інфраструктури в умовах глобалізації**

Виконав: студент 6413м групи

Спеціальності 051 Економіка

ОП Міжнародна економіка

(шифр і назва спеціальності)

Долованюк О.С.

(підпис)

Керівник роботи:

д.е.н. професор Єфімова Г.В.

(підпис)

Миколаїв – 2021 р.

НАЦІОНАЛЬНИЙ УНІВЕРСИТЕТ КОРАБЛЕБУДУВАННЯ ІМЕНІ АДМІРАЛА МАКАРОВА

Факультет економіки моря
Кафедра економічної політики та безпеки
Освітній рівень – другий (магістерський)
Галузь знань 05 Соціальні та поведінкові науки
Спеціальність 051 Економіка
Освітня програма – Міжнародна економіка

ЗАТВЕРДЖУЮ

Завідувач кафедри економічної
політики та безпеки

_____ Г. В. Єфімова
« ____ » _____ 20__ року

ЗАВДАННЯ

НА КВАЛІФІКАЦІЙНУ РОБОТУ

на здобуття ступеня вищої освіти «магістр»

Студенту Долованюку Олександру Сергійовичу

(Прізвище, ім'я, по батькові)

1. Тема роботи: Особливості розвитку транспортної інфраструктури в умовах глобалізації

Керівник роботи: д.е.н. професор Єфімова Г.В.

Затверджені наказом ректора № _____ від « ____ » _____ 20__ року

2. Термін подання роботи: 23 грудня 2021

3. Вихідні дані по роботі: офіційні дані Національного банку України, Державної служби статистики України, наукова та навчальна література, публікації, Інтернет-ресурси, аналітичні дослідження провідних рейтингових та аналітичних компаній, дисертаційні роботи, монографічні видання.

4. Перелік питань, що належать до розробки (найменування розділів)
Теоретичні основи транспортної інфраструктури в умовах глобалізації;
Аналіз сучасного стану та тенденцій розвитку транспортної інфраструктури;
Удосконалення транспортної інфраструктури України в умовах глобалізації.

5. Перелік презентаційних матеріалів: мета, завдання, об'єкт та предмет дослідження; систематизація існуючих визначень сутності поняття «транспортна інфраструктура»; транспортна інфраструктура, як сполучна ланка між виробництвом і споживанням; типи транспортних систем світу; структура світового транспортного ринку; аналіз сучасного стану світової транспортної інфраструктури; дослідження сучасного стану морського транспорту; тенденції розвитку транспортного ринку в Україні; основні вигоди сторін від участі у проектах державно-приватного партнерства.

КАЛЕНДАРНИЙ ПЛАН

№ з/п	Назва етапів роботи	Термін виконання етапів роботи	Примітка
1.	Визначення наукового керівника роботи	01.09.2021р.- 15.09.2021р.	
2.	Вибір теми роботи та її узгодження з науковим керівником	15.09.2020р.- 30.09.2020р.	
3.	Вивчення друкованих та електронних джерел, економічних реалій, методичних та наукових видань з теми роботи	01.10.2020р.- 31.10.2020р.	
4.	Складання попереднього плану роботи, узгодження його з науковим керівником	01.10.2020р.- 15.10.2020р.	
5.	Збір статистичної інформації на базовому підприємстві (установі, організації)	В термін практики	
6.	Розробка теоретичного розділу	15.10.2021р.	
7.	Розробка аналітичного розділу	31.10.2021р.	
8.	Розробка проектного розділу	15.11.2021р.	
9.	Розробка вступу, висновків, списку використаної літератури та додатків	25.11.2021р.	
10.	Редагування рукопису роботи магістранта та ознайомлення з ним наукового керівника	01.12.2021р.	
11.	Підготовка файлу опису	06.12.2021р.	
12.	Усунення зауважень наукового керівника та завершення роботи	06.12.2021р.	
13.	Подання рукопису кваліфікаційної роботи в бібліотеку НУК для перевірки на унікальність	07.12.2021р.	
14.	Подання рукопису кваліфікаційної роботи на попередній захист	14.12.2021р.	
15.	Усунення зауважень кафедрального захисту та результатів перевірки на виявлення збігів/ідентичності/схожості роботи	15.12.2021р.- 20.12.2021р.	
16.	Розробка проекту демонстраційного матеріалу та доповіді	16.12.2021р.- 18.12.2021р.	
17.	Подання роботи рецензенту та отримання рецензії	18.12.2021р.	
18.	Захист роботи перед АК	23.12.2021р.	

Студент

(підпис)

(ПІБ)

Керівник роботи

(підпис)

(ПІБ)

ЗМІСТ

ВСТУП.....	6
РОЗДІЛ 1. ТЕОРЕТИЧНІ ОСНОВИ СУТНОСТІ ТРАНСПОРТНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ ТА ТЕНДЕНЦІЙ ЇЇ РОЗВИТКУ В УМОВАХ ГЛОБАЛІЗАЦІЇ.....	10
1.1. Виникнення, розвиток та визначення поняття «транспортна інфраструктура».....	10
1.2. Сучасні процеси світової економічної глобалізації.....	24
1.3. Особливості інноваційного розвитку транспортної інфраструктури в умовах глобалізації.....	34
Висновки до розділу 1.....	40
РОЗДІЛ 2. АНАЛІЗ СУЧАСНОГО СТАНУ, ДИНАМІКИ ТА ТЕНДЕНЦІЙ РОЗВИТКУ ТРАНСПОРТНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ В УМОВАХ ГЛОБАЛІЗАЦІЇ.....	42
2.1. Аналіз світових тенденцій розвитку транспортної інфраструктури в умовах глобалізації.....	42
2.2 Аналіз сучасного стану та динаміки розвитку транспортної інфраструктури України.....	56
2.3. Оцінка потенціалу транспортної інфраструктури України для інтеграції у транс-європейську транспортну мережу	75
Висновки до розділу 2.....	83
РОЗДІЛ 3. УДОСКОНАЛЕННЯ ТРАНСПОРТНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ УКРАЇНИ В УМОВАХ ГЛОБАЛІЗАЦІЇ.....	85
3.1. Взаємозв'язок розвитку транспортної інфраструктури з економічним зростанням країн в умовах глобалізації.....	85
3.2. Основні проблеми сучасної транспортної інфраструктури України.....	93
3.3. Загальні рекомендації щодо напрямів розвитку транспортної інфраструктури України в умовах глобалізації.....	102

Висновки до розділу 3.....	108
ВИСНОВКИ.....	109
СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ.....	113

ВСТУП

Актуальність теми. Сучасна парадигма глобалізаційних процесів формується в фарватері пошуку принципово нових підходів до розвитку міжнародних, регіональних і галузевих економічних відносин. Сполучною ланкою процесу глобалізації світової економіки є транспортна галузь, яка виступає важливим важелем у розширенні міжнародної співпраці. Транспортна інфраструктура є однією із системоутворюючих галузей економіки регіонів, що забезпечує їх територіальну цілісність та єдність економічного простору, і тому розвиток транспортної інфраструктури є необхідною умовою реалізації інноваційної моделі економічного зростання та покращення якості життя населення регіонів.

Слід враховувати, що недостатній рівень забезпеченості транспортної інфраструктури необхідними елементами веде до зниження ефективності її розвитку, а незбалансований розвиток окремих видів транспорту в умовах обмеженості інвестиційних ресурсів призводить до їх нераціонального співвідношення у транспортному балансі регіону. Від вирішення цієї проблеми залежить зміцнення єдності регіонів країни. Водночас аналіз сучасного стану транспортної інфраструктури регіонів свідчить про недостатній рівень її розвитку та невисоку ефективності функціонування.

Розвиток транспортної галузі регіону забезпечує якісно нові можливості для підвищення конкурентоспроможності транспортних послуг у мінливому зовнішньому середовищі та задоволення потреб споживачів з урахуванням специфічних особливостей регіону.

У світовій науковій літературі теоретичними та практичним аспектами дослідження проблематики транспортної інфраструктури займалися такі зарубіжні науковці, як М. Блауг, Х. Иннис, П. Кругман, П. Т. Левит, В. Леонтьев, Е.Е. Лимер, Д. Макфадден, Т. Манн, Б.С. Минхас, Б. Олин, М. Портер, Г. Ричардсон, П. Самуельсон, В. Столпер, Ч.Ф. Сэйбл, Д. Цейтлин, Э. Хекшер. та ін. Також сучасні проблеми розвитку інформаційного

суспільства, комерційних відносин через Інтернет, концептуальних змін та перспектив розвитку й видів транспортної інфраструктури розкрито в окремих працях вітчизняних науковців, серед яких: О. Соколова, М. Потєєва, О. Пікулик, Н. Ткаченко, О. Фастовець, С.Максимова, І. Заблодська, Н. Іксарова, Г. Жовтяк. та ін.

Актуальність, теоретична та практична значущість порушеної проблематики, недостатній рівень її вивчення й теоретико-методологічної розробленості зумовили вибір теми магістерської роботи, її мету, логіку, послідовність дослідження, завдання, об'єкт, предмет і структуру дослідження

Мета і завдання дослідження. Мета кваліфікаційної роботи полягає в розробці теоретичних, методичних та практичних засад розвитку транспортної інфраструктури в Україні та розробці рекомендацій щодо підвищення її ефективності.

Досягнення окресленої мети передбачає вирішення таких *завдань*:

- визначити теоретичні положення сутності транспортної інфраструктури;
- охарактеризувати сучасний вплив глобалізації на транспортну інфраструктуру;
- розкрити особливості наслідків інвестицій у транспортну інфраструктуру в умовах глобалізації;
- проаналізувати сучасний стан міжнародної транспортної інфраструктури;
- дослідити розвиток транспортної інфраструктури в Україні;
- оцінити потенціал розвитку транспортної інфраструктури регіонів України;
- сформулювати взаємозв'язок розвитку транспортної інфраструктури з економічним зростанням країни;
- виявити основні проблеми сучасної транспортної інфраструктури;
- запропонувати рекомендації щодо напрямів розвитку транспортної інфраструктури України в умовах глобалізації.

Об'єктом дослідження. є процес розвитку міжнародної транспортної інфраструктури

Предметом дослідження є сукупність теоретичних та практичних аспектів міжнародної транспортної інфраструктури як фактору розвитку економіки України на сучасному етапі.

Методи дослідження. Для вирішення завдань дослідження використано такі загальнонаукові методи: відповідно до завдань наукового пошуку в використано комплекс взаємопов'язаних, взаємодоповнюючих методів дослідження. Теоретичною та методологічною основою слугують: *діалектичний, історичний та порівняльний методи*, за допомогою яких досліджено процеси становлення й розвитку транспортної інфраструктури в системі національного господарства, зміст її основних категорій; *методи аналізу, синтезу, логічного узагальнення й наукової абстракції, статистичний та формально-логічний методи*, за допомогою яких здійснено аналіз економічних процесів, їх взаємозв'язку, механізму функціонування транспортної інфраструктури у світі й Україні; *спеціальні економічні та юридичні методи граматичного розгляду й тлумачення правових норм*, за допомогою яких визначено концептуальні засади функціонування й розвитку транспортної інфраструктури в Україні, а також напрямки вдосконалення вітчизняного законодавства і практичного впровадження міжнародних стандартів у цій сфері.

Інформаційною базою дослідження є нормативно-правові акти з питань електронної комерції, офіційні дані Національного банку України, Державної служби статистики України, наукова та навчальна література, публікації, Інтернет-ресурси, аналітичні дослідження провідних рейтингових та аналітичних компаній.

Наукова новизна полягає в обґрунтуванні теоретичних та практичних положень, що забезпечують системний підхід до вирішення проблем комплексного розвитку транспортної інфраструктури регіонів за рахунок впровадження державно-приватного партнерства.

Практичне значення полягає у розробці комплексу теоретико-методичних положень щодо застосування механізму ДПП у проектах транспортної інфраструктури орієнтованих на залучення фінансових ресурсів приватного бізнесу та ефективного використання фінансових ресурсів держави.

Апробація результатів дослідження. Окремі положення і висновки дослідження були оприлюднені на науково-практичній конференції студентів та молодих вчених з міжнародною участю (м. Тернопіль, 2020) в доповіді «Сучасні тенденції розвитку транспортно-логістичних центрів країн ЄС» та на Всеукраїнських економічних читаннях «Сучасні тренди морегосподарювання» (м. Миколаїв, 2021) в доповіді «Транспортна інфраструктура України».

Структура та обсяг роботи. Кваліфікаційна робота складається зі вступу, трьох розділів, висновків, списку використаних джерел і додатків. Повний обсяг – 119 сторінок, з них основний текст – 100 сторінки. Робота містить 20 таблиць, 33 рисунка. Список використаних джерел налічує 64 найменувань на 6 сторінках.

РОЗДІЛ 1.

ТЕОРЕТИЧНІ ОСНОВИ ДОСЛІДЖЕННЯ СУТНОСТІ ТРАНСПОРТНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ ТА ТЕНДЕНЦІЙ ЇЇ РОЗВИТКУ В УМОВАХ ГЛОБАЛІЗАЦІЇ

1.1. Виникнення, розвиток та визначення поняття «транспортна інфраструктура»

На сьогоднішній день інфраструктура є невід'ємним компонентом будь-якої економічної системи. Внаслідок цього інфраструктурне облаштування є першочерговим завданням поряд з іншими процесами. Виникнення інфраструктури обумовлено об'єктивними процесами в поділі праці та спеціалізації виробничо-господарської діяльності економічних суб'єктів і є підсумком структурних змін в економіці, що викликало потребу створення певної системи, що погоджує між собою результати процесу поділу праці і компенсує витрати роз'єднання виробництва.

Інфраструктура є складним комплексним об'єктом. Відштовхуючись від терміна «*infrastructura*», що походить від латинського «*infra*» - «під» і «*structura*» - «розташування», стає зрозуміло, що інфраструктура умовно представляє «об'єкт», який є підлеглим деякій системі, діяльність якого забезпечує існування та функціонування цієї «вищої» системи. Варто звернути увагу, що для визначення кола об'єктів, які є інфраструктурою деякої системи, важливо точно визначитися з межами найголовнішої системи.

Серед одних із перших дослідників, які давали визначення терміну «інфраструктура», був А. Хіршман [2]. Розглядаючи сутність даної економічної категорії, цей науковець характеризує транспортну інфраструктуру з позиції суспільного накладного капіталу, включаючи до її складу й не лише транспорт, а й об'єкти соціального призначення, охорони порядку тощо [2].

Успішність функціонування регіональних соціально-економічних систем багато в чому залежить від певних умов, які забезпечують можливість ефективного розвитку матеріального виробництва та соціального життя. Ключову роль формуванні таких умов грає інфраструктура.

Так, виробничо, соціально-орієнтована і внутрішньогалузева спрямованість передбачає створення загальних умов підтримки процесу матеріального виробництва і соціальної сфери, а територіально, державно-орієнтована і міждержавна спрямованість – створення загальних умов, необхідних не тільки для підтримки процесу виробництва, але і відтворення його факторів (рис 1.1).

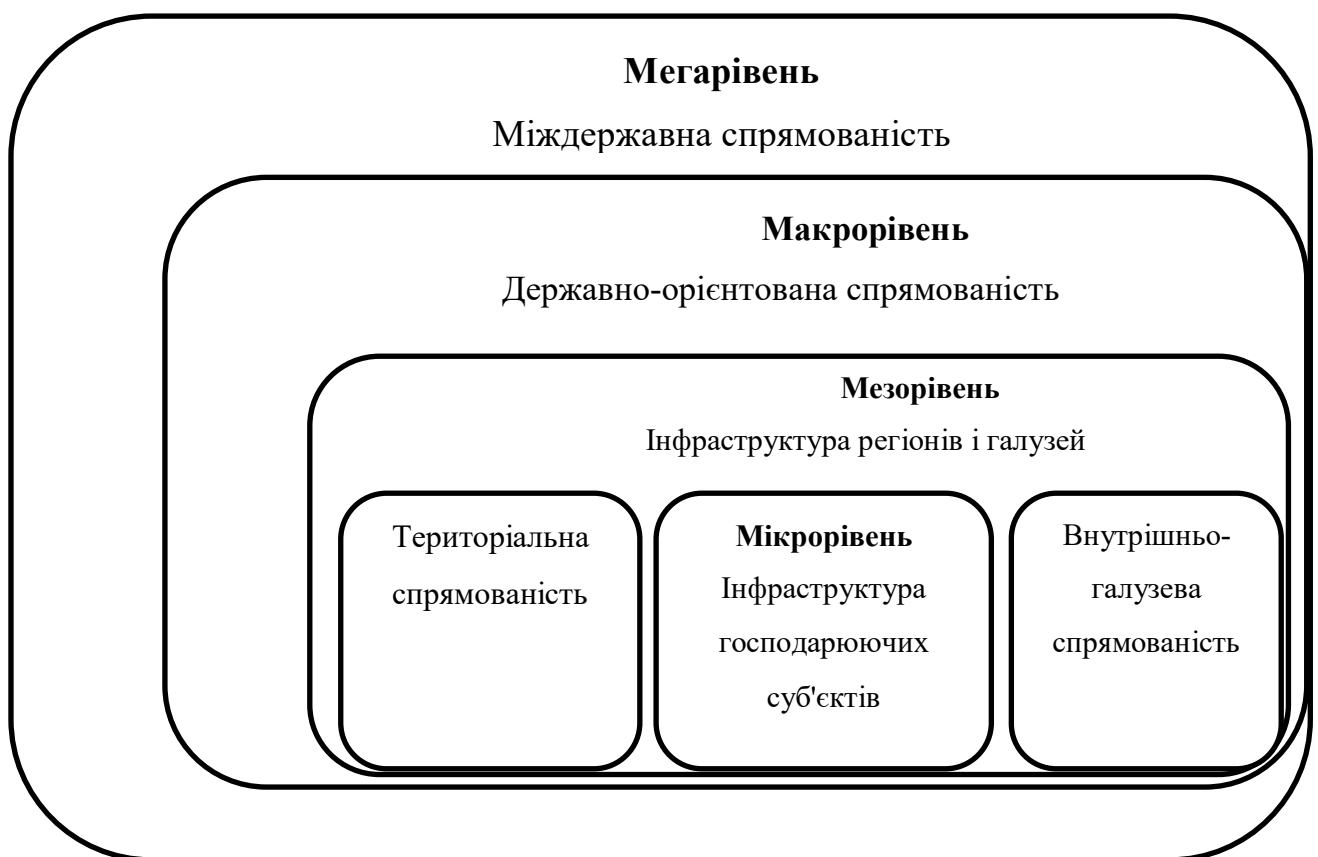


Рис. 1.1. Взаємозв'язок інфраструктури різних рівнів економічної системи [3]

Необхідно відзначити, що між поняттями інфраструктури на різних рівнях економічної системи існують принципові відмінності – так інфраструктура господарюючих суб'єктів і галузей народного господарства є невід'ємною частиною їх основних виробничих фондів, тоді як інфраструктура на мезо– (регіональна), макро- і мегарівня є невід'ємною частиною простору економічної системи даного рівня [5].

В ієрархії понять інфраструктури синтетичним є поняття «інфраструктура світової економічної системи», що характеризує комплекс умов, який стимулює розвиток усієї економічної системи, і об'єднує інфраструктуру мікро-, мезорівня, а базовим – «регіональна інфраструктура», яка визначає базові, первинні умови стійкості та результативності відтворювальних процесів, які передбачають єдність економічних та інформаційних зв'язків, що забезпечують безперервний процес виробництва, розподілу, обміну та споживання в рамках конкретної території [6].

Виділення різних видів інфраструктури відбувалося поступово, шляхом відокремлення окремих функцій основних виробництв (рис. 1.2).

Так, ще в 70-ті роки були виділені виробнича і невиробнича (соціальна) інфраструктура [6]. Пізніше така класифікація продовжувала зберігатися, а також деякими авторами в цьому розрізі розглядалася й інституційна інфраструктура. О. Бойко класифікує інфраструктуру також за галузями (функціями) діяльності, за масштабами розвитку та за середовищем [7]. У свою чергу, виробнича інфраструктура також підлягає класифікації за такими ознаками: просторововиробничі основи, галузеві принципи побудови виробництва, виконання функцій. Під виробничою інфраструктурою мають на увазі комплекс галузей, що забезпечує умови реалізації процесів виробництва. Однією із складових даного комплексу і є транспорт.

Основні загальноекономічні концепції давно обґрунтували доцільність включення транспортної інфраструктури до дослідницького поля вивчення інфраструктури.

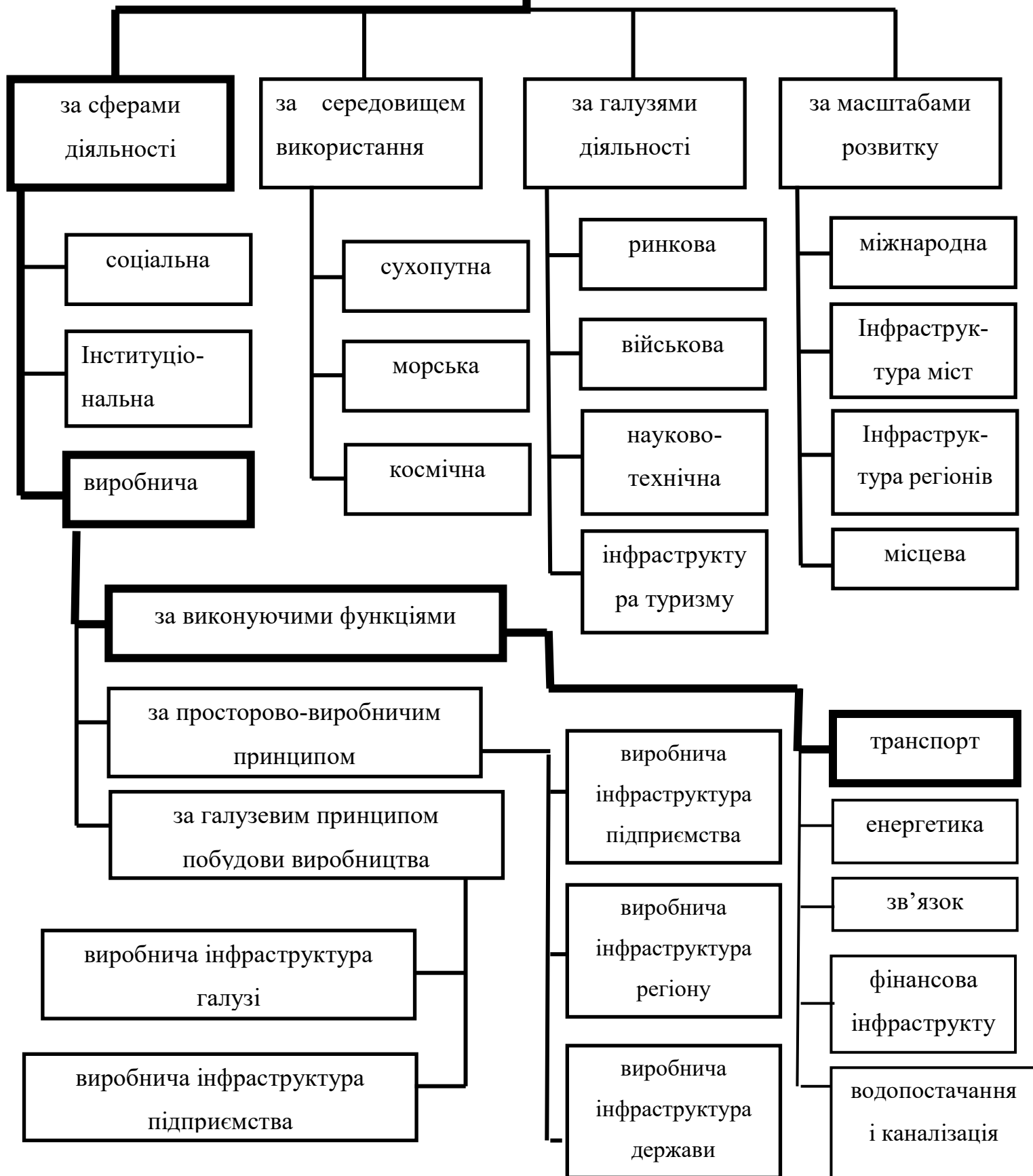


Рис. 1.2. Класифікація видів інфраструктури [6]

У класичній концепції транспортна інфраструктура не розглядалась, оскільки в науковий вжиток даний термін увійшов набагато пізніше, у другій половині XX століття. Однак ще А. Сміт виділяв такий обов'язок держави як «основа та зміст суспільних установ та громадських робіт, які, будучи, найвищою мірою корисними для великого суспільства в цілому, не можуть, однак, своєю прибутком відшкодувати витрати окремої особи чи невеликої групи людей» [8]. Тут А. Сміт звертає увагу на значення транспортної складової, стверджуючи, що хороші дороги, водні шляхи та гавані сприяють торгівлі будь-якої країни. Виходячи з цієї логіки, очевидно, що з зростанням виробництва продукту та результатів праці повинні відповідно розвиватися та шляхи сполучення.

У своїх працях А. Маршалл [9] зазначав, що більша частина прибутку, яку Великобританія отримала від промислового розвитку у XIX ст., була обумовлена «зниженням витрат перевезення людей та товарів, оскільки головною економічною подією століття є розвиток не обробних, а транспортних галузей» [9]. Тим самим було окреслено питання про взаємний вплив транспорту та економіки. Нині визнано, що цей вплив є взаємним, тому актуалізуються завдання пошуку цього впливу.

У рамках класичної та неокласичної парадигм це питання вирішувалось у ключі міркувань М. Блауга [10] про прибутковість капіталу у країнах із розвиненою транспортною інфраструктурою. «У відсутності розвиненої інфраструктури – автомобільних доріг, залізничних колій, гаваней, доків, гребель та енергетичних установок – потенційно високий прибуток з капіталу бідних країнах отримати неможливо» [10, с. 241]. Тобто слід розуміти, що інфраструктурний розвиток країн дозволяє збільшувати віддачу капіталу, вкладеного у економічний розвиток.

Зрештою, в рамках класичної концепції економічні механізми регулювання інфраструктурного розвитку прийнято розглядати через зовнішні ефекти та недосконаlostі ринку. Зовнішні ефекти, генеровані інфраструктурою та підприємствами транспортної галузі – вигоди та витрати,

що супроводжують функціонування галузей, але не включаються до ціни товару над ринком [11, з. 156]. Зовнішні ефекти щодо інфраструктурного комплексу виявляються через технологічну неподільність, тобто неможливість в одиницю часу надати більше, ніж деяке певну та фіксовану кількість послуг, та зростаючу віддачу від масштабу [16, с. 272].

Основні рішення тут пов'язані з оцінкою зовнішніх ефектів та визначенням таких правил функціонування ринку, які б забезпечили розподіл зовнішнього ефекту між агентами.

Інше рішення в рамках неокласичної концепції, що полягає у перерозподілу прав власності при нульових витратах укладання угоди було запропоновано Р. Коузом [10]. Теорема Р. Коуза говорить: «Якщо права власності чітко визначені і транзакційні витрати дорівнюють нулю, то розміщення ресурсів залишатиметься незмінним та ефективним незалежно від змін у розподілі прав власності» [10].

Питання недосконалості ринку під час функціонування транспортної інфраструктури у межах класичної теорії трактуються через поняття природної монополії. Недосконалості ринку спостерігаються у тому випадку, якщо розподіл ресурсів через ринковий механізм здійснюється неефективно, тобто не досягнуто Парето-оптимального стану.

Регулювання ведеться у ключі концепції загального економічного рівноваги Вальраса, коли повинні дотримуватися умови: повноти ринків, конкурентності поведінки споживачів та виробників, а також умова існування стану рівноваги. Виконання цих умов забезпечує оптимальний по Парето розподіл ресурсів. Для інфраструктурних об'єктів не виконується жодна із зазначених умов, оскільки зазвичай не знаходять доцільним будівництво кількох конкуруючих шляхів. Це, у свою чергу, зумовлює монополістичну поведінку. Крім того, А. Маршалл, довів неможливість настання конкурентної рівноваги [9].

Таким чином, обумовлюється механізм регулювання розвитку транспортної інфраструктури через антимонопольні правила, які також покликані виявити відхилення від рівноважного стану.

Визначення поняття «транспортна інфраструктура» наведено в табл. 1.2.

Таблиця 1.1

Визначення поняття «транспортна інфраструктура»*

Автор	Визначення терміну
1	2
Розпорядження КМУ [13]	Сукупність споруд системи мережі сполучень усіх видів транспорту, які задовольняють потреби населення та виробництва у перевезеннях пасажирів і вантажів.
Н. Малиш [14]	Підсистема господарства, що створює та реалізує загальні умови для функціонування виробництва та життя населення, однаково необхідних для діяльності всіх сфер суспільного виробництва
О. Дмитрієва [15]	Сукупність усіх видів транспорту та транспортних структур, діяльність яких спрямована на створення сприятливих умов функціонування всіх галузей економіки, тобто, сукупність матеріально-технічних систем транспорту, призначених для забезпечення економічної діяльності людини.
М. Бахтін [16]	Сукупність об'єктів матеріального світу, що обслуговують роботу транспорту. Сукупність інженерних споруд, що забезпечують рух транспорту.
О. Шиба [17]	Елементи загальної інфраструктури (будівлі, споруди, пристрої), що забезпечують функціонування та експлуатацію різних видів транспорту. Без такої матеріальної бази транспортування вантажів є або неможливим, або економічно недоцільним.
І. Томакова [18]	Являє собою сукупність автошляхів, інженерних споруд призначених для руху транспортних засобів (мостові конструкції, шляхопроводи), об'єктів дорожнього сервісу, елементів облаштування доріг, дорожніх служб обслуговування.

* Джерело: складено автором згідно [13-18].

З огляду на проведений аналіз підходів різних авторів щодо визначення поняття «транспортної інфраструктури» доцільно 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 [14].

На підставі аналізу дефініцій доходимо висновків, що транспортна інфраструктура слугує сполучним елементом між такими секторами економіки, як виробництво і споживання, і включає в себе транспорт і комунікації всіх видів, а також об'єкти, що обслуговують транспорт і комунікації (рис. 1.3).

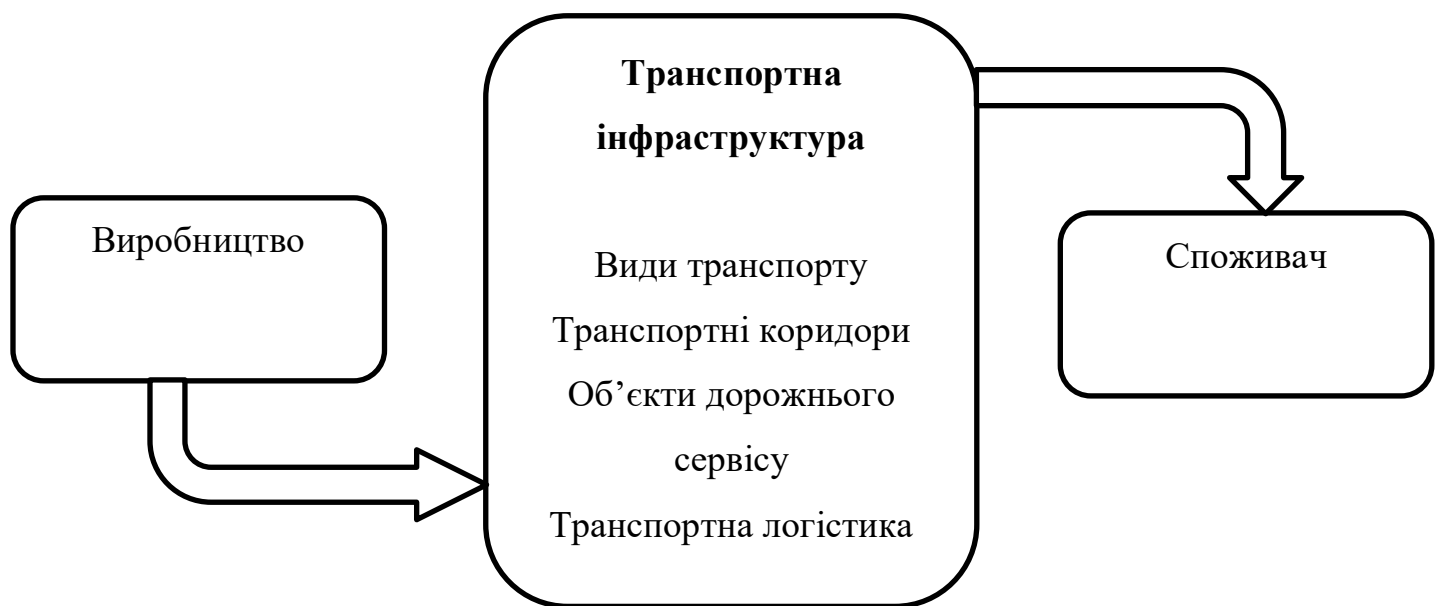


Рис 1.3. Транспортна інфраструктура, як сполучна ланка між виробництвом і споживанням [10]

Відповідно до статті 21 Закону України «Про транспорт» [19], де надається визначення поняттю «єдина транспортна система України», до якої входять всі види транспорту та шляхів сполучення, зазначено, що єдина транспортна система повинна відповідати вимогам суспільного виробництва та національної безпеки, мати розгалужену інфраструктуру для надання

всього комплексу транспортних послуг, у тому числі для складування та технологічної підготовки вантажів до транспортування, забезпечувати зовнішньоекономічні зв'язки України. Таким чином, транспортна інфраструктура є складовою частиною єдиної транспортної системи та покликана забезпечити умови її функціонування, тому не включає в себе рухомий склад, підприємства, що здійснюють перевезення пасажирів і вантажів. Таким чином до складу транспортної інфраструктури відносяться: залізничні шляхи, автомобільні дороги різного рівня технічного оснащення, водні шляхи, повітряні траси, станції, мости, шляхопроводи, тунелі, морські та річкові порти, аеропорти, локомотивні та вагонні депо, підприємства транспортного машинобудування та ремонту.

На рис. 1.4 наведено склад і структуру транспортної інфраструктури.

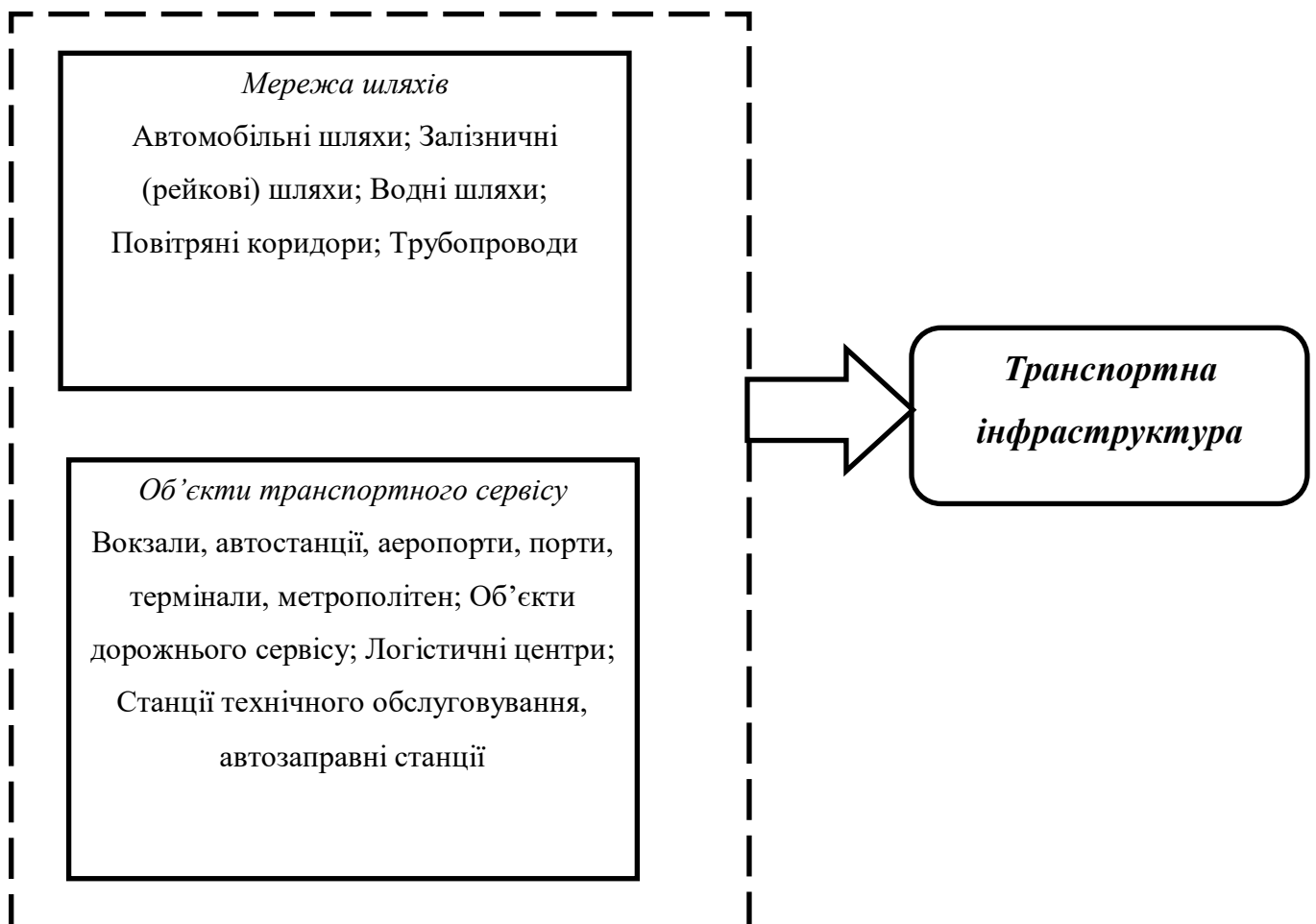


Рис. 1.4. Складові транспортної інфраструктури [18]

Інфраструктура транспорту – це реальна транспортна мережа, яка використовується для перевезень вантажів і пасажирів, а також управлінська структура, що забезпечує ефективне використання транспортних засобів і постійних обслуговуючих пристроїв. Об'єкти транспортної інфраструктури містять у собі залізничні, трамвайні та внутрішні водні шляхи, контактні лінії, автомобільні дороги, тунелі, естакади, мости, вокзали, залізничні та автобусні станції, метрополітени, аеродроми і аеропорти, об'єкти систем зв'язку, навігації і управління рухом транспортних засобів, а також ті, що забезпечують функціонування транспортного комплексу – будівлі, споруди, пристрої й устаткування. Інфраструктура транспорту відіграє ключову роль у розвитку транспортної системи України і підлягає подальшому детальному вивченню.

Виходячи з конкретної функціональності до загальної, в аспекті методологічної бази виявлення особливостей та закономірностей розвитку, слід зазначити, що транспортна інфраструктура несе у собі наступне функціональне навантаження, представлене на рис. 1.6.

У ході реалізації функцій транспортної інфраструктури виявляються як її особливості, так і закономірності:

Економічна функція полягає у забезпеченні зв'язків та обслуговування господарських суб'єктів, організацій, підприємств. Транспортна інфраструктура має розвивати економічний простір регіону, виконуючи при цьому регіональні пріоритети щодо прискорення руху товару, зниження транспортних витрат, забезпечення транспортної доступності для всіх суб'єктів господарювання та фізичних осіб.

Сьогодні прийнято вважати транспортну інфраструктуру як економічну систему, яка виконує головну функцію – забезпечення господарського комплексу країни у вантажних та пасажирських перевезеннях. Транспорт вступає з більшістю сфер виробництва у взаємодію, це дає підставу розглядати транспорт як систему. Транспортна система знаходиться у нерозривній єдності зі всією економікою країни.

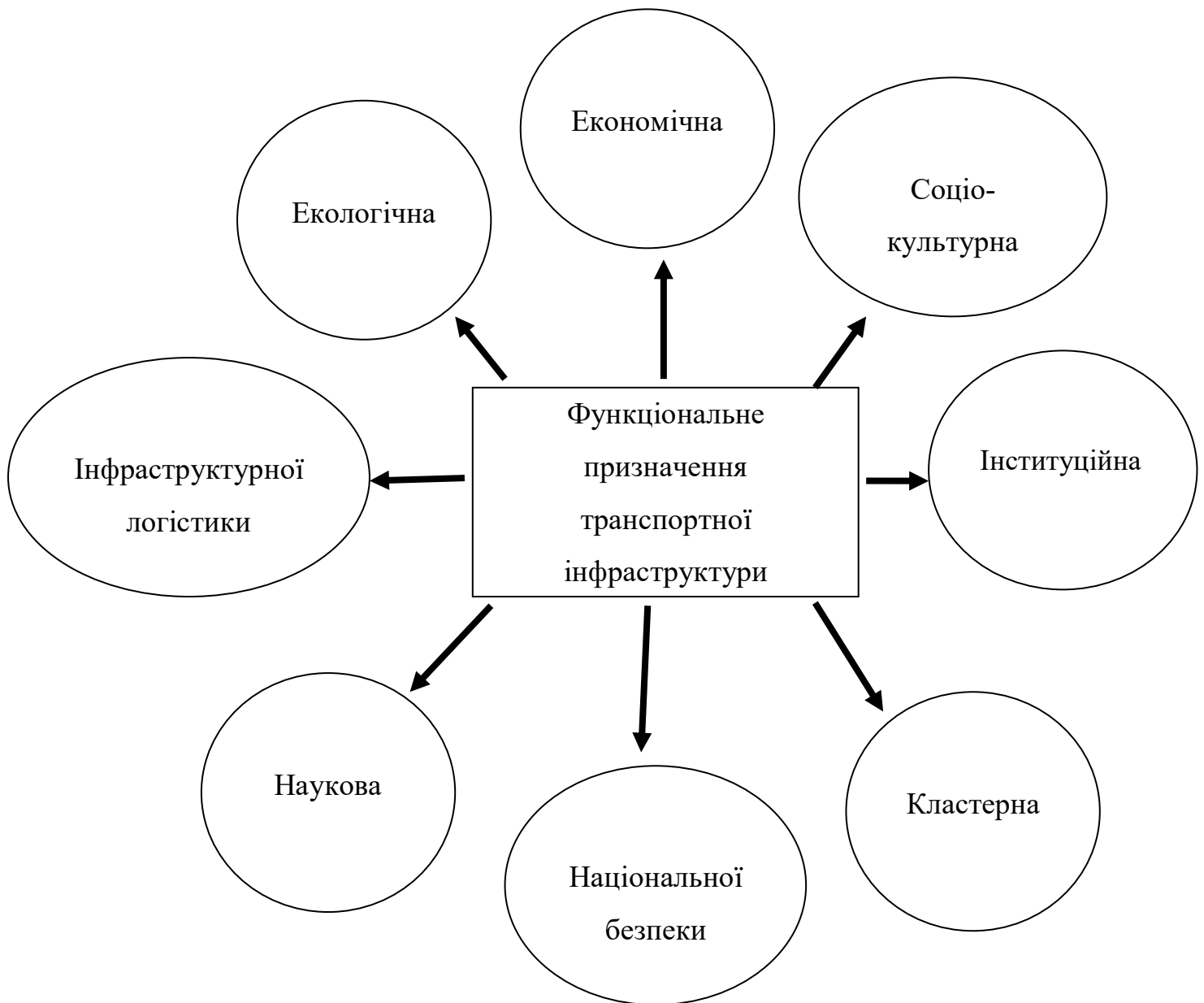


Рис. 1.6. Функції транспортної інфраструктури [25]

Транспортна інфраструктура має перебувати у постійній зміні відповідно до змінної соціокультурної системи, генерувати нові економічні стандарти та форми інфраструктурного розвитку [25].

Своєрідність економічних стандартів організації соціокультурного простору та транспортної інфраструктури спільноти проявляється в схильності до розширення та перетворення соціокультурного простору та побудова нової транспортної системи на нових територіях. За географічними

ознаками територія соціокультурного поширення, часто не збігається з адміністративно-територіальним розподілом, тому прийняття управлінських рішень вимагає від органів влади генерувати складну структуру власного громадського та територіального простору транспортного інфраструктури. Також багато дослідників зазначають, що за допомогою транспортної інфраструктури поширюються естетичні цінності, а різний потік інформації, що передається, адаптує тимчасові характеристики людини, полегшуючи її працю при підвищенні її продуктивності [25].

Функціонування транспортної інфраструктури приносить негативні чинники на стан навколишнього середовища та виявляються в відчуженні земельних територій під транспортне будівництво, забруднення та зміни всіх природних компонентів, значному споживанні природних компонентів, та пов'язане з ним порушення кругообігів речовин у природних комплексах, шумі та вібрації, що супроводжують роботу практично всіх видів транспорту.

Кластеризація регіональної економіки це новий рівень розвитку як інфраструктури в цілому, так і транспортної інфраструктури зокрема. Кластерна побудова економіки викликає зміна цілей, завдань, функцій, організаційної структури підприємств транспортної інфраструктури, а також модернізацію всіх її об'єктів та елементів. Ресурсні, товарні та інші зв'язки між підприємствами, господарюючими суб'єктами та органами регіональної влади всередині кластера здійснюються за численними транспортним каналам, і від їхньої ефективності багато в чому залежить стан самого кластера.

Еволюційний розвиток транспортної інфраструктури в залежності від поточного стану соціально-економічного розвитку регіону породжує інституційні зміни у своїй організаційній структурі. На сьогоднішній день, у системі транспортної інфраструктури, нагальним є те, що потрібне створення нового інституційного елемента організаційно-управлінського плану. Під цим структурним елементом ми розуміємо організацію, яка від імені держави створює, реєструє, зберігає, передає для користування іншим фізичним чи

юридичним особам документацію щодо видозміни структури інфраструктурного поля регіону та надає інші послуги щодо даних документів.

Сьогодні в регіональній економіці існує безліч організацій, що формують, дозволяючих, які затверджують різні комунікаційні мережі транспортної інфраструктури. Ці організації мають різний рівень підпорядкування та повноваження. Відповідно економічні витрати на проектування та погодження носять для господарюючих суб'єктів величезний фінансовий та тимчасовий характер. Одночасно з цим існуюча система побудована таким чином, що не дозволяє швидко обробляти складні модернізаційні та інноваційні об'єкти [25].

У сучасному науково-технологічному світі раціоналізація людської поведінки веде до того, що система наукових знань стає не лише обов'язковою умовою успішного розвитку економіко-технологічної сфери, а й обов'язковим елементом грамотності та освіти будь-якої людини. Наукові знання грають важливу роль у державному управлінні суспільними процесами, допомагають планувати стратегію розвитку суспільства, здійснювати експертну оцінку різних соціальних проектів.

Розвиток транспортної інфраструктури сьогодні неможливий без наукового обґрунтування та створення технологій, які утворюють різні науково-виробничі центри, науково-освітні центри, центри оцінки якості, інноваційно-аналітичні центри, проектні інститути, інформаційно-консультативні фірми, аудиторські організації та ін.

Запитання національної безпеки транспортної інфраструктури криються в першій черзі у забезпеченні профілактики та реального захисту комерційної інформації, фінансових операцій, збереження в цілісності товарів і пасажирів, що транспортуються, від крадіжок та інших негативних об'єктивних та суб'єктивних впливів навколишнього світу. Причому забезпечення цього захисту має відбуватися на різних рівнях: індивідуальному, муніципальному, державному.

Закономірність раціонального прояву управління національною безпекою транспортної інфраструктурою дозволить забезпечити не лише ділову активність господарюючих суб'єктів, а також забезпечити економічне зростання регіону. Дозволить зміцнити зв'язки між регіонами, територіальну цілісність держави, пов'язати регіони в єдиний економічний та оборонний простір [25].

Необхідно формування такої системи транспортної інфраструктури, яка б гарантовано та ефективно задовольняла соціальні, економічні, природоохоронні та інші вимоги. Розвиток та технічне вдосконалення регіональної транспортної інфраструктури, інституційні перетворення у цій сфері, питання технологічної та екологічної безпеки роботи транспортних об'єктів; формування та стійке функціонування ринку транспортних послуг; забезпечення мобілізаційної готовності транспортного комплексу».

Також від ефективної транспортної інфраструктури залежить важлива оборонна функція, яка проявляється в мобілізації та передислокації військ, населення, виробничих об'єктів.

1.2. Сучасні процеси світової економічної глобалізації та вплив на формування транспортної інфраструктури

Формування нових напрямів розвитку світової економіки пов'язано, перш за все, з активізацією процесів глобалізації, які розвиваються в усіх сферах суспільного життя. Повноцінна участь України у глобалізаційних світогосподарських процесах стане можливою лише за умови якісного вдосконалення всіх складових, що визначають становище країни у світовій економіці і міжнародних економічних відносинах.

В сучасних умовах пріоритетним вектором у системі становлення міжнародних економічних відносин виступає глобалізація, яка є незворотнім процесом поглиблення зв'язків між різними країнами світу, їх діяльності на економічному, культурному, технологічному та інших рівнях. Внаслідок

прискорення світових глобалізаційних тенденцій розвитку міжнародних економічних відносин виникає об'єктивна необхідність структурних змін у функціонуванні галузей національної економіки України, в тому числі і транспортної галузі.

В міжнародному товарообігу транспортна галузь займає особливе місце. Це пояснюється тим, що на світовому ринку послуг вона є експортером; важливим чинником здійснення міжнародного поділу праці, що є факторами поглиблення рівня глобалізації у транспортній системі. Сучасна парадигма глобалізаційних процесів відбувається в фарватері неоліберальної моделі економіки, яка сформувалась у міжнародних економічних відносинах з кінця 1970-х – початку 1980-х років. Для України привабливою є європейська модель мислення як підґрунтя для узгодження інтересів країн з різним рівнем соціально-економічного розвитку.

На рисунку 1.7 наведено основні фактори глобалізації, на підставі яких можна визначити основні тенденції сучасної глобалізації.



Рис. 1.7. Фактори глобалізації [20]

Розстановку сил на геополітичній карті світу стало визначати зіткнення ідеологій. Наступні парадигми були обумовлені глобалізацією як тенденцією розвитку людства (рис 1.8).

Глобалізація - це об'єктивний соціальний процес, змістом якого є зростаючі взаємозв'язок і взаємозалежність національних економік, національних політичних і соціальних систем, національних культур, а також взаємодії людини і довкілля. В основі глобалізації лежить розвиток світових ринків товарів, послуг, праці, капіталу. Глобалізація - це продукт епохи постмодерну, переходу від індустріальної до постіндустріальної стадії економічного розвитку, формування основ ноосферно-космічної цивілізації. Глобалізація господарського життя - формування цілісного світового господарства на основі розвитку обширних економічних зв'язків між фірмами, країнами й регіонами [21].



Рис. 1.8. Основні тенденції сучасної глобалізації [21]

У Європі та США транспортна інфраструктура складалася здебільшого протягом XX ст. по мірі створення нових шосейних доріг, залізничних колій, аеропортів, терміналів морських портів, інших об'єктів. Її сучасний образ і топологія сформувалася у перші десятиліття після Другої світової війни. Більшість елементів транспортної інфраструктури була побудована ще у 1950–1970-ті роки і до теперішнього часу певною мірою фізично та морально застаріла. Насамперед це стосується найбільш капіталомістких об'єктів – залізничних та аеровокзальних споруд, морських та річкових терміналів, під'їзних шляхів до портів та аеропортів.

У Європі основні фонди транспортної інфраструктури, спроектовані та збудовані 50 і більше років тому, які не були розраховані на ті темпи виробничого розвитку, урбанізації, автомобілізації, мобільності населення, які мали місце, починаючи з другої половини 1980-х років. Внутрішньо міські автомобільні дороги затиснуті між будинками. У всіх великих європейських містах практично повністю немає можливості будувати нові транспортні магістралі. Морські порти, що знаходяться в межах міст, також неможливо розширювати, не обмежуючи інтересів населення та не порушуючи екологічної обстановки. Руйнування та старіння інфраструктури призводять до підвищення негативного впливу на суспільство, що відбивається на зниженні продуктивності праці та ефективності господарювання, котрі ведуть до зниженню конкурентоспроможності національної економіки [24].

Якщо порівнювати ситуацію в розвинених економіках і економіках, що розвиваються, перші мають більш розгалужену транспортну інфраструктуру. Об'єкти, що входять до транспортної інфраструктури, постійно модернізуються і реконструюються, використовують новітню техніку, технології та матеріали. Тому загалом інфраструктура розвинених країн відповідає світовому рівню. Проте з погляду новітніх стандартів безпеки,

контролю та інформаційного забезпечення її якості за багатьма позиціями поступається транспортній інфраструктурі економік, що розвиваються.

Високі темпи економічного зростання, характерні для багатьох країн, що розвиваються в останні десятиліття, були б неможливі без створення в них потужної транспортної інфраструктури.

Масштабне інфраструктурне будівництво стимулює економічне зростання, зокрема за рахунок додаткового попиту на продукцію галузей промисловості (машинобудування, металургії, металоконструкцій, будматеріалів і т.д.). Найголовніше – це забезпечує активне включення колишньої периферії у міжнародний поділ праці, світову торгівлю та глобальні ланцюги створення вартості [24].

Активна фаза будівництва транспортної інфраструктури в країнах, що розвиваються, почалася в 1980-1990-х роках, захоплювала все нові держави і тривала за інерцією протягом кілька років після кризи 2008–2009 рр., хоча та меншими темпами. Інфраструктурні об'єкти в цій групі країн відразу споруджувалися за новітніми технологіями відповідно до самих сучасних стандартів якості та безпеки.

Транспорт поряд із фінансовою сферою виступає найважливішим важелем інтеграційних процесів. Без транспортного комплексу неможливо здійснювати вільне переміщення ресурсів та товарів, яке передбачає глобалізація міжнародної торгівлі та транснаціоналізація національних компаній. За своєю суттю транспортні операції починають та завершують процес реалізації зовнішньоторговельної угоди, витрати на транспортування продукції безпосередньо включаються у ціну товару чи виявляються в ній у непрямому вигляді.

Глобалізація економіки та супроводжуючі її процеси розвитку зовнішньоторговельного обміну вимагають нових підходів до розвитку транспорту, перерозподілу вантажних та пасажирських потоків, пошуку нових ефективних технологій та раціональних шляхів освоєння перевезень

пасажирів та вантажів. Торгівля транспортними послугами охоплює практично всі країни і є одним із каталізаторів глобалізації, що відбувається.

Вдосконалення транспортної інфраструктури та зменшення витрат на перевезення під впливом науково-технічного прогресу дозволяють інтенсифікувати торговельно-економічне співробітництво між географічно віддаленими регіонами, що ведуть до зниження витрат підприємств. А тому глобалізація ринку транспортних послуг – це створення єдиної загальносвітової транспортної системи, здатної задовольняти потреби у перевезенні вантажів та пасажирів з будь-якої точки земної кулі без істотного впливу на національні кордони [27].

Головна роль інтеграційних процесів приділяється транспортній сфері. Очікується, що вони розвиватимуться за такими основними напрямками:

- 1) великі вантажовласники братимуть активну участь у розвитку транспортної інфраструктури та рухомого складу;
- 2) створюватимуться великі компанії-оператори за участю різних видів транспорту, що дозволить перейти від адміністративних до суто ринкових методів формування наскрізних тарифів та організації прямих змішаних перевезень вантажів у міжнародному сполученні;
- 3) активізується процес створення великих горизонтально інтегрованих структур, результат – зниження транспортних витрат та підвищення інвестиційного та інноваційного потенціалів.

У міру посилення та розширення процесів глобалізації зростало значення транспортного комплексу у розвитку світової економіки. Пов'язано це з дією як внутрішніх, так і зовнішніх факторів та умов, що укладаються в концепцію глобалізації.

Головним макроекономічним фактором, який визначив високу динаміку розвитку всіх видів транспорту та супутньої їм інфраструктури виступав останні десятиліття випереджаючий ріст міжнародної торгівлі.

Поряд з міжнародною торгівлею до зовнішніх детермінант, що зумовили високі темпи розвитку транспортного комплексу, належать також

поглиблення міжнародного поділу праці та фрагментація виробництва, підвищення темпів оновлення основних фондів, зниження тривалості життєвого циклу споживчих товарів, зростання мобільності населення.

Крім зовнішніх є група внутрішніх драйверів, що надали галузі додаткових позитивних імпульсів. Головні з них: контейнеризація перевезень, активна цифровізація транспорту, використання комп'ютерних технологій та мереж, поява сучасної логістики та систем оптимізації товарних та пасажирських потоків, використання у виробництві та приватному житті нових форм торгівлі, конкуренція між видами транспорту за вантажі та пасажирів. Усе це разом узятє сприяло суттєвому зниженню транспортних витрат, підвищенню ефективності галузі та її привабливості для інвестицій.

Інтегратором транспортних мереж у міжконтинентальному сполученні з початком глобалізації став вантажний контейнер. Контейнерні перевезення – це новий вид транспорту. Їх швидке поширення відбувалося на тлі розпочатої комп'ютерної революції, розробки багатоступінчастих логістичних схем і моделей, бурхливого зростання міжнародної торгівлі.

Масове впровадження у практику перевезень стандартних 20-ти футових інтермодальних контейнерів, однаково придатних для використання на різних видах транспорту – автомобільному, залізничному та морському – почалося у другій половині 1950-х років. Усього за кілька десятиліть такий контейнер зробив переворот у транспортному процесі, забезпечивши якісні зрушення у структурі перевезень та суттєве зниження витрат на них. За останні кілька десятиліть транспортна інфраструктура Сполучених Штатів була глобалізована за допомогою морських контейнерних перевезень, на які припадає весь обсяг світової торгівлі.

З масовим використанням контейнеризації у транспортування вантажів, особливо у морську складову на міжконтинентальних напрямках, відповідна наземна інфраструктура зазнала великомасштабних перетворень. З'явилися

нові причали, крани, портова техніка та обладнання, складські приміщення, під'їзні шляхи та ін.

Контейнер не лише дозволив суттєво скоротити час навантаження та розвантаження вантажів, але і вплинув на глобальний доступ до товарних ринків. Сучасні масштаби та номенклатура масових перевезень промислових товарів, міжконтинентальної торгівлі б неможливі без контейнеризації та заснованих на ній транспортно-логістичних схем.

Сучасні інформаційно-комп'ютерні технології стали основою революційних перетворень в організації транспортної галузі, а саме в логістиці поставок, що пов'язує воедино управління запасами, перевезеннями, складуванням вантажів, а також внутрішні та зовнішні по відношенню до транспортування товаро розподільних мереж. Сучасні логістичні схеми мають на увазі також проведення вантажів через митні процедури, оптимізацію маршрутів, вибір найбільш придатного для кожного з них поєднання видів транспорту, комплектування вантажів, підготовку всієї необхідної супутньої документації. Результатом стало формування високоефективних логістичних моделей переміщення товарів від виробника до споживача з одного континенту на інший за мінімальне час [24].

Логістика як система керування потоками увійшла до процесу транспортування на всіх її етапах та зросла до самостійної галузі. Витрати на неї, якщо відокремити їх від витрат на власне перевезення зараз складають до половини всіх транспортні витрати. Сучасні комплексні транспортно-логістичні системи ґрунтуються на таких інноваційних інструментах, як цифрові платформи, прогнозна аналітика, аналіз ефективності та інші.

Вони покликані допомогти учасникам ринку оптимізувати операції, скоротити витрати та час, гарантуючи надійність постачання, збереження вантажу, його якість та споживчу вартість.

Важливим фактором у розвитку транспорту стало будівництво потужних мультимодальних транспортно-логістичних центрів з навантаження, обробки, зберігання, розподілу, комплектування вантажів, а

також інформаційного та правового супроводу товарних потоків, насамперед на трансконтинентальних напрямках. Такі центри дозволяють приймати та обробляти значні обсяги продукції, зберігаючи її високу якість у процесі доставки та перевантаження з одного виду транспорту на інший, та одночасно мінімізувати терміни доставки від виробника чи продавця до покупця [26].

Сукупність внутрішньо узгоджених, взаємопов'язаних, соціально однорідних транспортних засобів, за допомогою яких забезпечується організуючий та стабілізуючий вплив на виконання основних завдань в перевезеннях, відображає структуру та складає єдину цілісну транспортну систему (табл. 1.2).

Сучасна світова економіка розвивається в умовах глибоких фундаментальних змін, які виникли в наслідок поглиблення міжнародного поділу праці, формування глобального ринку, активного розвитку міжнародних відносин, створення міждержавних та транснаціональних об'єднань, стрімкого розвитку науково-технічного прогресу, в тому числі і в галузі транспорту. Вплив цих факторів зумовлює виникнення нових глобалізаційно-інтеграційних імперативів економічного розвитку та формування нової конфігурації світового укладу.

Такі зміни безпосередньо впливають на економіку України, її ринки, змінюючи зовнішні та внутрішні чинники розвитку національної економіки, актуалізуючи значимість зовнішньої торгівлі, транспорту та транзиту [26].

Участь України у глобальному економічному процесі обмежено через низку факторів, що зумовлюють її складний економічний стан. В першу чергу, слід звернути увагу на занепад національного промислового комплексу, що проявляється зниженням обсягів випуску та реалізації вітчизняної продукції на внутрішньому та зовнішніх ринках, переважанням сировинної продукції в експорті, зношеною та неефективною технічно-виробничою базою.

Типи транспортних систем світу такі*

Тип	Характеристика
Північно-американський	Характерним є наявність усіх видів транспорту та промисловості з його обслуговування (виробництво транспортних засобів, обладнання), висока якість доріг та інженерних комунікацій, добре розвинена інфраструктура.
Європейський	Характеризується найбільш розгалуженою транспортною мережею, високим розвитком всіх видів транспорту, де пасажирські перевезення здійснюються переважно залізничним транспортом, а вантажні перевезення – автомобільним транспортом.
Євразійський	Характеризується низькою якістю та недостатнім розвитком транспортних систем. Це транспортні системи країн з перехідною економікою, які знаходяться в стадії модернізації з метою адаптації до умов функціонування світової транспортної системи
Азіатський	Характеризується розгалуженістю залізничної та автотранспортної мережі, що виражаються у специфічній конфігурації транспортних мереж, відсутності магістралей національного та міждержавного значення для розвитку всередині регіональних та міжнародних економічних зв'язків.

*Джерело: складено автором згідно [22].

Крім того, існує ряд проблем в інших секторах економіки, що в сукупності знижує обсяги валового внутрішнього продукту, який негативно відбивається на рівні людського розвитку та економічної безпеки держави в цілому. Призводить до зниження конкурентних позицій України у світовому просторі, позиціонування її, як сировинну країну, втрати її виробничо-економічної потужності.

У таких умовах ключовим фактором економічного розвитку України є формування міжнародних транспортних коридорів на території України та її інтеграція у світову транспортно-логістичну систему, що дозволить створити умови для нарощування транзитних вантажопотоків, ефективного використання потужного транзитного потенціалу, відкрити доступ до високотехнологічних новітніх комплектуючим, напівфабрикатам та матеріалам з країн Європи та Азії, забезпечуючи активізацію процесів відновлення промисловості України.

1.3. Інвестиційні фактори розвитку транспортної інфраструктури

Інтегрованість економіки України до світового господарства, активізація процесів глобалізації обумовлюють об'єктивну необхідність підвищення рівня гнучкості та адаптивності функціонування транспортної галузі. Сучасні умови господарювання суб'єктів транспортної сфери характеризуються значним впливом факторів зовнішнього та внутрішнього середовища, які спричинили кризовий стан галузі.

Сучасний етап розвитку економіки характеризується важливою участю інвестицій. Існує широкий спектр теоретичних підходів для пояснення впливів інвестицій у транспортну інфраструктуру на економічний розвиток (рис.1.9).

Підхід, що ґрунтується на національному зростанні внаслідок мультиплікативних ефектів від інвестицій у транспортну інфраструктуру. Термін «мультиплікатор» як багатоповторний, введений з метою обґрунтування необхідності організації громадських робіт як умови подолання економічної депресії та зниження рівня безробіття у 1931 р. Р.Ф.Каном [28], показав, що державні витрати, пов'язані з організацією таких робіт ведуть не тільки до створення робочих місць, а й до зростання споживчого попиту, що зрештою сприяє зростанню виробництва та зайнятості на макрорівні.



Рис.1.10. Класифікація підходів оцінки впливу інвестицій у транспортну інфраструктуру [30]

Пізніше Дж.М.Кейнс [29] розвинув теорію мультиплікативних ефектів, виділивши мультиплікатори зайнятості, доходів та інвестицій.

Відповідно до досліджень компанії Moody's Economy, мультиплікативний ефект від інвестицій в інфраструктуру становить 1,59 до 2, державні інвестиції в інфраструктуру є вагомим стимулом приватних інвестицій [30].

Підхід, заснований на неокласичній моделі зростання, згідно з якою регіональне зростання ВВП душу населення є функцією чинників регіонального забезпечення, включаючи транспортну інфраструктуру [30].

Сутність реального економічного зростання полягає у вирішенні основного протиріччя економіки, коли виробничі ресурси обмежені, а

суспільні потреби безмежні. Як відомо, вирішення цієї суперечності можливе двома способами:

- за рахунок збільшення виробничих потужностей;
- за рахунок найбільш ефективного використання наявних виробничих потужностей та розвитку суспільних потреб.

Співвідношення між темпами зростання продукту та зміною обсягів факторів виробництва може бути різним залежно від типу економічного зростання. У випадку виділяють два основних типи економічного зростання: екстенсивний та інтенсивний. [30]

Незалежно від видів економічного зростання передбачається, що поки транспортна інфраструктура нерівномірно розподілена по регіонах, інвестиції в транспортну інфраструктуру регіонів з низьким рівнем її забезпеченості прискорюватимуть процес зближення на глобальному рівні принципів соціально-економічних устроїв суспільного життя за допомогою запозичення ідей, управлінських форм та технологій для підвищення ефективності національної економіки, але щойно рівень забезпеченості інфраструктурою стане рівномірним по регіонах такі інвестиції перестануть бути важливими.

Підхід, заснований на економічній активності у регіоні як функції виробничих факторів. Економічна активність відбиває систему видів трудової діяльності, за рахунок яких відбувається задоволення потреб людини та самореалізація у її професійній діяльності [32].

Наслідком такого підходу є твердження про те, що регіони з вищим рівнем забезпеченості транспортною інфраструктурою матимуть вищий рівень випуску продукції. Проте головна проблема регіональних виробничих функцій у тому, що їхня економетрична оцінка дуже складна внаслідок ефекту заміщення факторів виробництва. Це однаково справедливо для всіх підходів до виробничої функції, включаючи виміри регіональної забезпеченості транспортною інфраструктурою. Крім того, найчастіше

міркування про необхідність розвитку транспортної інфраструктури не враховують її якісні параметри, а також просторові характеристики.

Причинами дослідження інфраструктури є те, що життєздатність країни та її регіонів значною мірою визначається станом інфраструктури. На сьогоднішній день є чітке розуміння необхідності інфраструктурного розвитку як з боку науки, так і з боку практики.

Підвищення якості інфраструктури веде до скорочення транспортних, енергетичних та комунікаційних витрат, зростання продуктивності інших факторів виробництва, включаючи трудовий потенціал [33].

Ефекти від модернізації транспортної інфраструктури (рис. 1.10) - зниження витрат та часу перевезення сприя покращенню доступності ринку, що дозволяє окремим фірмам та регіонам за інших рівних виробничих умов одержувати додатковий прибуток і тим самим підвищувати конкурентоспроможність продукції.

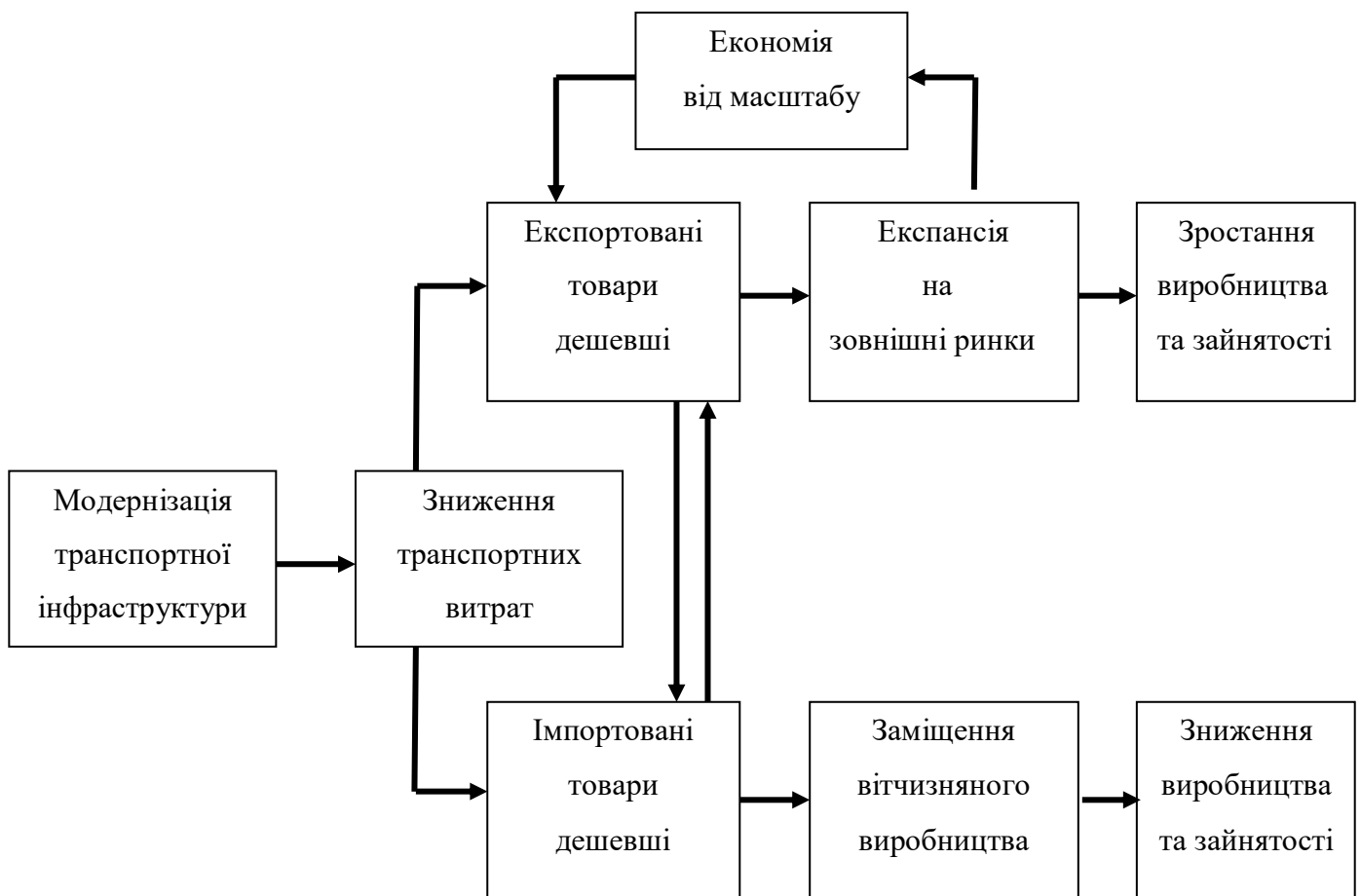


Рис. 1.10. Ефекти від модернізації транспортної інфраструктури [34]

Цей процес має позитивні наслідки для швидко зростаючих регіонів та регіонів, які отримують помітний ефект від масштабу виробництва, наприклад, великих мегаполісів. Зміна розташування факторів виробництва може призвести до підвищення добробуту.

Як показує практика, немає абсолютно відокремлених типів транспортної інфраструктури, що спеціалізуються на обслуговуванні певних потоків ресурсів. Потоки конкурують за право користування наявними потужностями на міжнародному, національному, регіональному та локальному рівнях. Їхній відносний баланс буде відрізнятися відповідно до географічного положення регіону [34].

Так, віддалений периферійний регіон матиме більший акцент на місцеві та регіональні потоки, обслуговуючі інтереси місцевого бізнесу. Великий регіон, що знаходиться в центрі, матиме більшу частку міжнародних потоків. Практичний зміст вищесказаного полягає в тому, що витрати одного типу потоків перекладатимуться на інший. Тому забезпечення міжнародних перевезень лягає екологічним та фінансовим тягарем на великий регіон.

Вузькі місця, спричинені неадекватною пропускнуою здатністю, накладають додаткові витрати на місцевих користувачів інфраструктури. На віддалені регіони вони впливають опосередковано, через утруднену доставку вантажів транзитними маршрутами, що призводить до додаткових витрат на їх національні та міжнародні потоки.

У забезпеченні транспортної доступності регіону та розвитку інфраструктури основна увага має бути приділена саме внутрішньорегіональним потокам. Перевезення, що забезпечують потоки цього типу, гарантують постійне завантаження об'єктів транспортної інфраструктури.

Водночас зі змінним конкурентним навколишнім середовищем, в якому постійно зростає кількість країн, які беруть активну участь у світовій економіці, пропонують продукцію та послуги, що володіють високою

цінністю та дешевою продуктивністю, швидку доставку товарів за конкурентними цінами.

Розподіл перевезень між видами транспорту, зростання ролі міжнародних сполучень, зміна структури та дальності перевезень за пологоми вантажів впливає на розвиток міжнародної та міжрегіональної торгівлі. Зростаючі можливості транспортної інфраструктури сприяють розвитку міжнародної комерційної діяльності.

Зростаючі товарні потоки розглядаються як головний фактор попиту на інфраструктурні послуги. У сучасних умовах зазначений двосторонній вплив посилюється.

На сьогоднішній день можливо виділити наступні тренди, які з великою ймовірністю будуть впливати на розвиток інфраструктури [34]:

1) Зміна характеристик інфраструктури як інвестиційного активу. Інфраструктура найближчими роками може зіткнутися з новими, поки важко прогнозованими ризиками, пов'язаними з прискоренням технологічного розвитку та слабо контрольованими глобальними змінами.

2) Глобальна декарбонізація. Необхідність в декарбонізації глобальної економіки - вже давно очевидний факт. У довгостроковій перспективі ця потреба, нехай і з різною швидкістю в різних країнах, змінить не тільки характер самої інфраструктури, а й призведе до масового переходу на екологічно стійкі інфраструктурні технології.

3) Цифровізація. За останні роки інформація стала одним із драйверів інфраструктурної галузі, від неї залежать рішення на всіх рівнях. Цифровізація інфраструктури - одна з перспектив майбутнього економічного розвитку, яка дозволить підвищити ефективність приймання рішень.

4) Кібербезпека. Вже зараз кіберзлочинність є однією з найважливіших загроз деяких інфраструктурних галузей. З цифровізацією інфраструктури відповідні ризики зростуть багаторазово і одним із найважливіших супутніх напрямків стане забезпечення її кібербезпеки.

Ефективне планування та інвестиції в системи транспортної інфраструктури розглядаються як ключ до економічного розвитку як у розвинених, так і у розвиваючих країнах. Однак планування таких стратегічних транспортних інвестицій пов'язане з труднощами через їх високу вартість, тривалий термін служби та невизначеність щодо майбутніх моделей та технологій транспортного попиту. Враховуючи, що для транспортних інвестицій доступна лише обмежена кількість коштів, важливо, щоб ці інвестиції були ефективно використані.

Висновки до розділу 1

1. У розділі розглянуто основні теоретичні концепції транспортної інфраструктури. Виявлено характеристики основних елементів транспортної інфраструктури. Відзначені відмінності організаційно-економічних та міжрегіональних взаємодій, що дозволяють врахувати різноманітні інтереси та цілі суб'єктів взаємодії в рамках елементів транспортної інфраструктури, які надалі дозволяють конкретизувати напрями впливу транспортної інфраструктури на регіональне зростання.

2. Було розглянуто ключові аспекти розвитку світової транспортної інфраструктури в умовах глобалізації. Класифіковані чинники бурхливого розвитку транспортної інфраструктури, що спостерігався в останні десятиліття. Показано, що феномени глобалізації та контейнеризації призвели до підвищення значення морських портів як опори міжнародної торгівлі та глобальних виробничо-збутових ланцюжків у транс-континентальних напрямів. Особливу увагу приділено огляду типам транспортних систем світу.

3. Досліджено наслідки інвестицій у транспорту інфраструктуру. Інвестиції в транспортну інфраструктуру - одна з найважливіших умов розвитку економіки та підвищення якості життя в Україні.. Необхідний перегляд поглядів щодо впровадження інвестицій у транспортну галузь..

Транспорт, як один із провідних елементів виробничої інфраструктури, з одного боку, забезпечує мобільність товарів та ресурсів, з іншого – полегшує доступність територій, надаючи цим можливість вільного пересування товарів, ресурсів та населення. В свою чергу, регіональний економічний розвиток є головною рушійною силою розвитку попиту послуги з перевезення пасажирів і вантажів.

РОЗДІЛ 2.

АНАЛІЗ СУЧАСНОГО СТАНУ, ДИНАМІКИ ТА ТЕНДЕНЦІЙ РОЗВИТКУ ТРАНСПОРТНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ В УМОВАХ ГЛОБАЛІЗАЦІЇ

2.1. Аналіз світових тенденцій розвитку транспортної інфраструктури в умовах глобалізації

Розвиток глобальної транспортної інфраструктури має ключове значення для всієї світової господарської системи. Будучи однією з ключових інфраструктурних галузей, транспорт забезпечує необхідні умови для життєдіяльності світової спільноти загалом і, зокрема, для реалізації соціальних, економічних, геостратегічних та інших завдань окремих держав світу на шляху їх інтеграції у світову господарську систему.

Транспортна система виступає третьою за значимістю галуззю матеріального виробництва. Діяльність транспортної системи є матеріальною основою географічного та міжнародного поділу праці. Транспорт - важлива умова для зв'язку виробництва та споживання, задоволення потреб людей у транспорті, а також відіграє ключову роль для оборонної промисловості країни.

Транспортна галузь насамперед виступає як міжгалузєва система, що визначає умови відтворення в тій чи іншій країні, в залежності від рівня свого розвитку, а також є безпосереднім інструментом переміщення вантажів та пасажирів. Належний та стійкий розвиток транспортної інфраструктури є свого роду гарантом єдності економічного простору та динамічного розвитку економіки країни, конкурентоспроможності її суб'єктів господарювання на світовому ринку.

Світова транспортна система під впливом глобалізаційних процесів остаточно сформувалася лише 60–70 гг. XX ст. Вона включає структуру видів транспорту, шляхи сполучення, транспортні засоби та організаційно-

інституційну структуру системи. Структура видів транспорту визначається такими напрямками: залізничний, автомобільний, річковий, морський, трубопровідний [38].

Шляхи сполучення – це залізниці та автомагістралі, водні та повітряні шляхи, а також супутня цим шляхам інфраструктура: вокзали, аеропорти, морські та річкові порти. До транспортних засобів відносяться рухомий склад та локомотиви залізниць, вантажні та легкові автомобілі, судна, літаки та вертольоти. Організаційно-інституційна структура світової транспортної системи представлена транспортними та промисловими підприємствами, системами управління транспортом.

Кожна із п'яти частин світової транспортної системи має свої якісні та кількісні показники, що виявляються в ефективність транспортної діяльності, в обсягах вантажообігу та пасажирообігу. Розподіл основних вантажопотоків характеризує різну вагу окремих видів транспорту та їх здатність забезпечувати зростаючі обсяги міжнародної торгівлі.

Найбільш розвинутими є транспортні системи країн Європи, Північної Америки, де зосереджено понад половину залізничних колій, рухомого складу, автомобільних шляхів, автопарку тощо. У цих країнах досягнуто високого технічного рівня розвитку транспорту: великі швидкості, регулярність сполучення, відносна дешевизна, масові перевезення вантажів та пасажирів, відносна безпека, постійне оновлення засобів транспорту. Серед країн з високим рівнем розвитку транспорту вирізняються Японія, Республіка Корея, Тайвань, нафтодобувні країни Перської затоки. Швидкими темпами розвивається транспорт Китаю.

Більшості країн, що розвиваються, властивий низький рівень розвитку транспорту, застарілий малопотужний рухомий склад. У багатьох країнах Азії, Африки та Латинської Америки часто використовують в'ючний та гужовий транспорт [38].

Структуру світової транспортної системи у 2020 році зображено на рисунках 2.1 та 2.2.

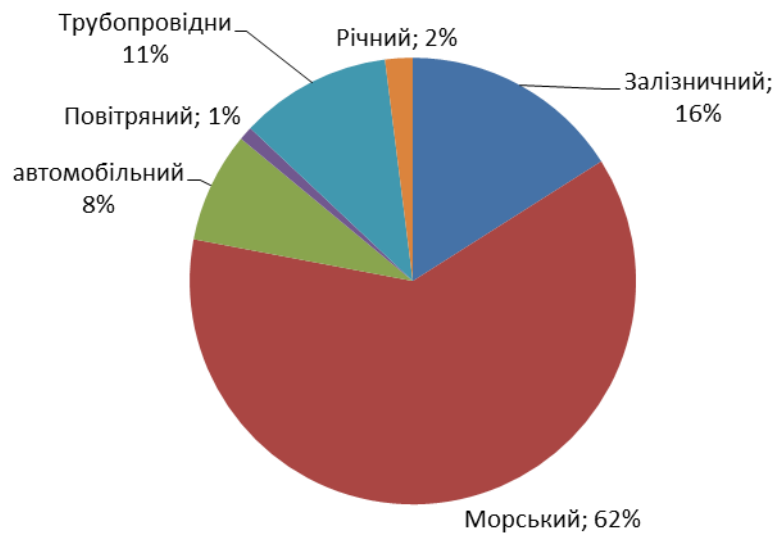


Рис. 2.1. Структура світового вантажообігу у 2020 р., % [36]



Рис. 2.2. Географічна структура попиту на транспортні пасажиро-перевезення у 2020 р., % [36]

Так, у вантажообігу переважає морський транспорт завдяки низьким витрат на транспортування вантажообігу. На другому місці залізничний транспорт, який програє морському за вартістю, а також поки що не дозволяє

забезпечити транспортні зв'язки між усіма континентами та країнами світу по суші. Розділені океанами континенти навряд чи вдасться протягом найближчих десятиліть об'єднати залізничними магістралями. Але кардинальне рішення у цьому напрямі донедавна обговорюється як реальний проект. Це об'єднання залізничних мереж євразійського та американського континентів через Берінгову протоку. І тут основні виробничі структури світу будуть пов'язані залізничними мережами.

Питома вага різних видів транспорту по транспортно-пасажирським перевезенням у 2020 році по світу загалом представлений як: максимальна частка автомобільного транспорту становить 71 %, повітряного транспорту становить ~ 18 %; залізничного транспорту – 10 %. На морський транспорт припадає лише 1 %.

Структурний розподіл винакає через низку чинників – кризові явища зовнішнього середовища, національна економічна та політична ситуація, переміна у структурі споживання транспортних послуг, нестабільність фінансової системи та зовнішні борги розвинутих країн. З того, що міжнародна торгівля визначає напрямок, структуру та динаміку вантажних перевезень, а також попит на транспортні послуги не лише на внутрішньому, а й на зовнішньому ринках.

Першу залізниця загального користування Стоктон-Дарлінгтон було побудовано у Великій Британії в 1825 році. Поява залізниць обумовлено двома макровинаходами: виправкою з використанням коксу (а не деревного вугілля) чавуну, при цьому у значній кількості, та появою парового двигуна, який потім, в результаті мікровинаходів, був удосконалений до рівня, що дозволило використати його на транспорті. Британські залізниці з'явилися та розвивалися на основі приватного капіталу та приватної ініціативи, без державного втручання [11].

У США, де перша залізниця була побудована через п'ять років після англійської, також домінувало приватне підприємництво. Однак якщо у Великій Британії, де промислова політика гарантувала незалежність окремих

фірм, місцева влада та центральний державний апарат не мали права втручатися у планування маршрутів залізниць, за винятком випадків, коли потрібно було захистити місцевих землевласників від надмірно масштабного відчуження ділянок, то в США, де суверенітетом наділялися місцеві органи влади, на першому етапі залізничного будівництва вони активно впливали на планування маршрутів ліній, що будуються, пропонуючи приватним агентам землі і капітал, прагнучи забезпечити будівництво дороги на своїй території і тим самим посилити економічне зростання регіону [11].

Сьогодні залізниці є майже у всіх країнах світу. На світовому транспортному ринку за вантажообігом та пасажироперевезенням займає 2 місце.

Нині загальна протяжність залізниць складає 1,37 мільйона кілометрів. Розподіл протяжності залізниць зображен на рис. 2.3. Найбільшу протяжність залізниць має США – майже 21,5 % світової протяжності. За ними йдуть Китай (14 %), Росія (6,4 %), Індія (4,6 %) та Канада (3,4 %). Серед країн Європи протяжністю залізниць вирізняються Німеччина, Франція, Італія, Україна та Польща.

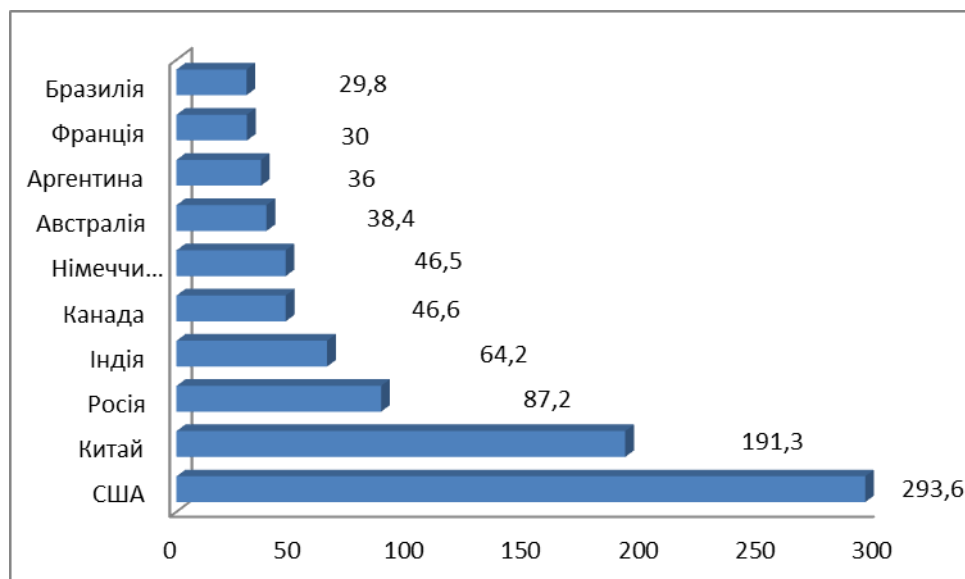


Рис. 2.3. Протяжність залізниць у 2021 р., тис. км [36]

У більшості розвинених країн почала падати частка залізниць у структурі споживання транспортних послуг через низьку швидкість та недостатню екологічність. Науково-технічний прогрес та запровадження інновацій дозволили підвищити екологічність залізниць, це відбулося внаслідок електрифікації. Найвагомий вклад зробила Швейцарія, де було електрифіковано понад 99% залізниць. Нідерланди перевели майже половину свого складу на електричну тягу. Також електрифікація залізниць проходить і у Швеції, Італії, Китаю та інших провідних країнах.

Успішне функціонування високошвидкісної магістралі у Японії (Токіо – Осака, 515 км), організація регулярних масових пасажирських перевезень зі швидкістю понад 200 км/год, сприяли збільшенню за кілька років обсягу перевезень на залізниці у декілька разів. Ряд провідних країн з розвинутою мережею залізниць приступив до розробок у сфері високошвидкісного руху.

Нині на автомобільний транспорт припадає 70 % усієї довжини світової транспортної мережі, а кількість автомобілів неухильно зростає. Якщо 20 років тому їх було на усій планеті близько 500 млн, то нині – понад 1,15 млрд автомобілів. Автотранспорт є першим у світі за пасажирообігом та четвертим – за вантажообігом.

Стрімке будівництво автомобільних розпочалося із середини XX ст., було побудовано більше 50 млн кілометрів автодоріг. Особливо важливими є дороги з твердим покриттям, багатосмужні магістралі з кількарівневими розв'язками, автобани, які підвищують швидкість пересування. Серед країн, які мають найбільшу довжину автодоріг можна виділити – США, Індію та Китай. Протяжність автомобільних шляхів у 2021р, зображено на рис. 2.4.

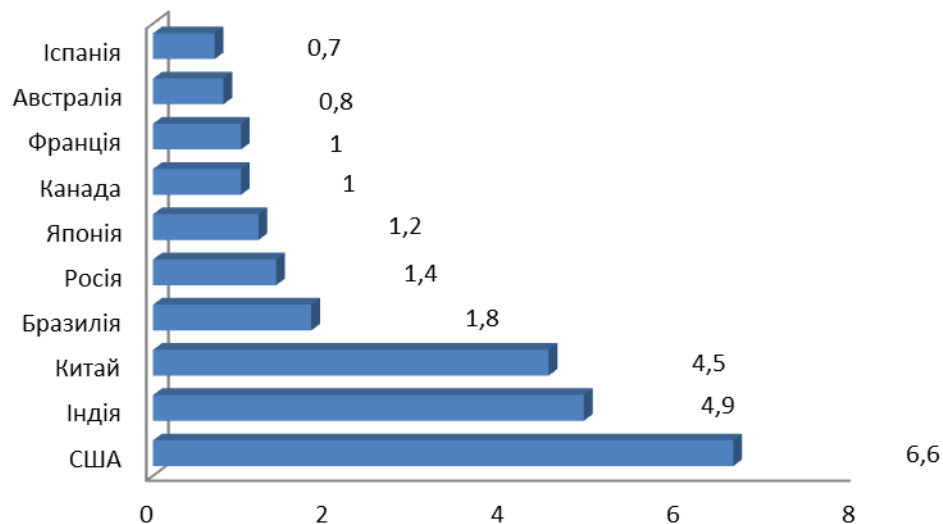


Рис. 2.4. Протяжність автомобільних шляхів у 2021р.,
млн. км [40]

Найгострішою проблемою автомобільного транспорту є його неекологічність, близько половини всіх шкідливих викидів у атмосферу. Для автомобілебудування розробка та впровадження екологічних інновацій є найважливішим трендом сучасного розвитку. Нововведення мають безпосереднє відношення до науко-технічного прогресу та націлені на вирішення завдань щодо зниження споживання енерго ресурсів, контролю за забрудненням довкілля, виробництва екопродуктів, запобігання негативному впливу на навколишнє середовище.

Морський флот є основою міжнародної інфраструктури глобальної економіки, він був і залишається найбільш важливим видом транспорту для здійснення міжнародного обміну товарів, з найнижчим впливом на навколишнє середовище та низькими витратами за тонну-милю вантажу, що перевозиться. Розвиток морського торгового флоту залежить від темпів зростання глобальної економіки.

У лютому 2021 року світовий торговельний флот вперше перевищив 100 тис. одиниць. Загальна вартість світового флоту становить 976 млрд дол., за сумарного дедвейту 2,1 млрд т і валової місткості 1,4 млрд рег. т.

На азіатських судновласників припадає 46% дедвейту, а європейські власники контролюють 30% флоту [64].

Найбільший за тоннажем флот мають три невеликі країни, що розвиваються: Панама та Ліберія та Маршаллові Острови (табл. 2.1). Це пояснюється тим, що судна під прапором цих країн мають пільги у вигляді зменшеного оподаткування, дешевої робочої сили тощо.

Таблиця 2.1

Торгівельний флот світу у 2021*

Країна	Кількість суден, од.	Відсоток від світового, %	Тоннаж, тис. т
Панама	7 980	8	344 200
Ліберія	3 942	4	300 088
Маршаллові Острови	3 817	4	274 041
Гонконг	2 718	3	205 092
Сінгапур	3 321	3	136 400
Мальта	2 137	2	116 407
Багамські Острови	1 323	1	74 289
Греція	1 235	1	64 850
Японія	5 201	1	39 091
Кіпр	1 051	1	33 976

* Джерело: складено автором згідно [37].

На п'ять провідних країн-судновласників у сукупності припадає 52,12 відсотків тоннажу світового флоту (табл. 2.2). Найбільшу долю займає Греція з 17,6 відсотків ринку, потім йде Японія з 11,6 відсотків ринку та Китай з 11,4 відсотків ринку. Половину світового тоннажу здійснюють азіатські компанії. Судновласники з Європи становили 41 відсоток, а з Північної Америки – 6 відсотків.

Таблиця 2.2

Володіння світовим флотом за тоннажем, 2021 рік*

Країна	Кількість суден, од.			Тоннаж, тис. т	Відсоток від світового, %
	З націо- нальним флагом	З іноземним флагом	Всього		
Греція	642	4063	4705	315 350	17,64
Китай	4887	2431	7318	244 555	11,56
Японія	914	3115	4029	241 848	11,43
Сінгапур	1459	1384	2843	139 054	6,57
Гонконг	886	878	1764	104 218	4,92
Німеччина	198	2197	2395	86 196	4,07
Норвегія	387	1655	2042	64 043	3,03

* Джерело: складено автором згідно [37].

Все більшу стурбованість викликає старіння флоту, оскільки старі судна, як правило, менш ефективні і виробляють більше викидів. На початку 2021 року близько 30 відсотків вантажопідйомності світового флоту припадало на судна віком до дев'яти років (рис. 2.5).

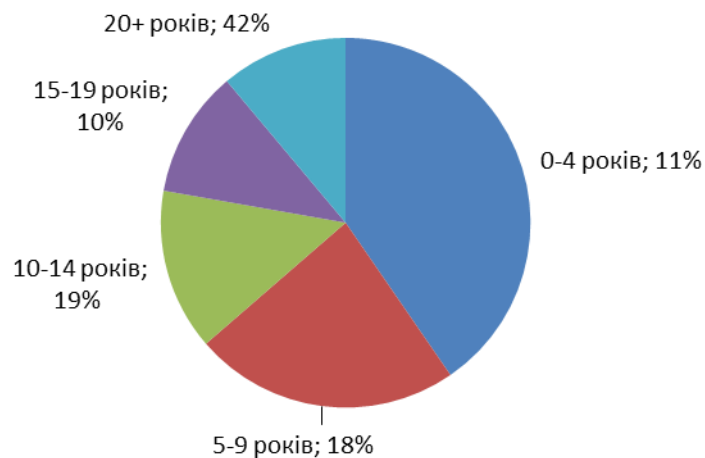


Рис. 2.5. Вікова структура світового торгового флоту у 2020 році, % [37]

Як показано на рисунку 2.6 з 2014 року зростає частка суден віком від 5 до 9 років та від 10 до 14 років. Також негативна тенденція скорочення будівництва нових суден, що призводить до збільшення середнього віку світового флоту.

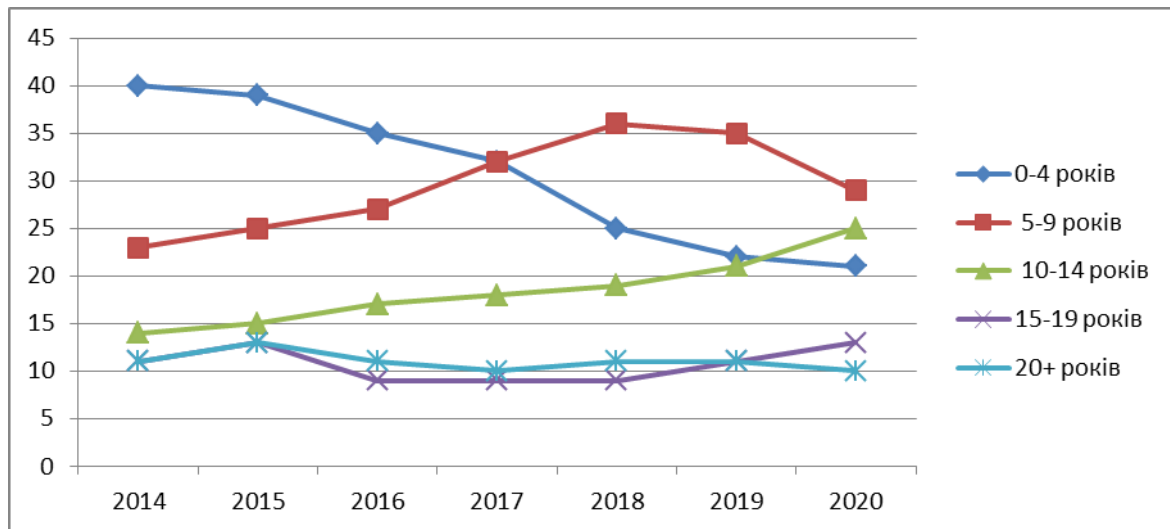


Рис. 2.6. Динаміка вікового розподілу світового торгового флоту, % [37]

На модернізацію світового флоту знадобиться 3,4 трлн. доларів, щоб до 2050 року скоротити викиди на 50%, як цього вимагає Міжнародна морська організація. Приблизно 2,2 трлн. доларів потрібно для забезпечення екологічності судів і 1,2 трлн. доларів – збільшення «зеленого» флоту [64].

Слід відзначити, що морський транспорт може бути лише елементом мультимодальних перевезень. Це означає, що морський транспорт не тільки конкурує з наземними та повітряними видами транспорту, а також сприяє їх розвитку, оскільки наземний транспорт починає більше активно обслуговувати морські порти.

Сучасний морський порт – сполучна ланка для різних видів транспорту. У зв'язку з цим портова діяльність виступає в ролі стратегічного аспекту розвитку міжнародної економіки, будучи основною ланкою функціонування транспортної системи. Модернізація портової

інфраструктури, терміналів позитивно впливає на стимулювання торговельного партнерства морських держав.

Протягом останніх двох десятиліть у світовій морській торгівлі існують такі тенденції:

- Масштабна контейнеризація та інтеграція транспортних та логістичних мереж;
- Збільшення торгових потоків товарів з країн Азії;
- Зростаючий внесок далекосхідних країн, таких як Малайзія та В'єтнам;
- Зростання обсягу перевалки вантажів у Гонконгу, Сінгапурі, Дубаю.

У таблиці 2.3 представлена статистика збільшення контейнерообороту країн Азії та зростання контейнеризації у світовому масштабі.

Виходячи з даних, наведених у таблиці 2.3, видно, що контейнерооборот виріс у рази. Наприклад, для порту Шанхай за 20 років обіг контейнерів збільшився майже у 8 разів. Варто зазначити, що багато портів у Китаї у 2000 році мали порівняно низький контейнерообіг, але за 20 років його обсяг збільшився більш ніж у 10 разів. Як було зазначено раніше, тенденція зростання вантажопотоків із Азії має яскраво виражений результат: 7 із 10 портів з найбільшим вантажообігом перебувають у Китаї.

Історія трубопровідного транспорту, як і історія нафтової та газової промисловості, сягає середини XIX ст. Перший нафтопровід довжиною всього 6 км побудували в США у 1865 р. Через десять років промисловий центр Піттсбург у штаті Пенсільванія був з'єднаний з нафтопромислом 100-кілометровим нафтопроводом.

У Латинській Америці перший трубопровід був прокладений у Колумбії тільки в 1926 р., в Азії — в 1934 р. в Ірані, в Європі в 1948 р. Загалом можна сказати, що широке будівництво трубопроводів почалося у період між двома світовими війнами XX ст., Головною особливістю трубопровода є його дешевизна доставки рідких та газуватих вантажів [11].

Таблиця 2.3

Статистика вантажообігу контейнерів 10 найбільших портів світу*

Місце	2000 рік		2020 рік		Рост %
	Порт	млн, TEU	Порт	млн, TEU	
1	Гонконг (Китай)	18,1	Шанхай (Китай)	43,3	773
2	Сінгапур	17,1	Сінгапур	37,2	219
3	Пусан (Корея)	7,5	Нінбо (Китай)	27,5	3055
4	Гаосюнь (Китай)	7,4	Шеньчжень (Китай)	25,8	645
5	Роттердам (Нідерланди)	6,3	Гуанчжоу (Китай)	23,2	1530
6	Шанхай (Китай)	5,6	Пусан (Корея)	23,2	292
7	Лос-Анджелес (США)	4,9	Циндао (Китай)	21,1	1002
8	Лонг-Бич (США)	4,6	Гонконг (Китай)	18,3	108
9	Гамбург (Німеччина)	4,2	Тяньцзинь (Китай)	17,3	887
10	Шеньчжень (Китай)	4,1	Дубай (ОАЕ)	14,8	411

*Джерело [37].

У середині ХХ ст. протяжності трубопроводів світу становила 350 тис. км, на початку 1970-х років досягла 650 тис. км, а вже у ХХІ ст. загальна довжина перевищує 3,6 млн. км. З них 2,9 млн км становлять газопроводи, майже 300 тис. км – нафтопроводи, решту – продуктопроводи, якими транспортують різні хімічні речовини. Хоча трубопроводи в наші дні експлуатуються у кількох десятках країн, визначальне значення мають, як завжди, країни-лідери.

На рисинку 2.7 зображено 10 країн з найбільшою протяжністю трубопровода.

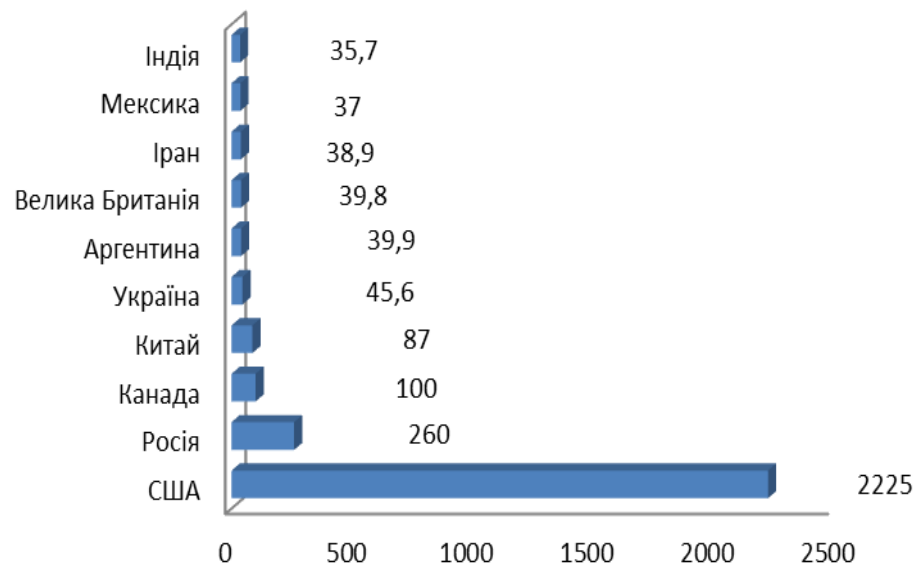


Рис. 2.7. Протяжність трубопроводів світу у 2020 рік,
тис. км [36]

За довжиною трубопроводів ведучі місця займають США (2,225 млн км), Росія (260 тис. км), Канада (100 тис. км), Китай (87 тис. км) та Україна (45,6 тис. км). Найдовший у світі нафтопровід працює у Китаї – 8 700 км. Він починається у Туркменістані й тягнеться територією Китаю до гирла річки Янцзи [36].

Наймолодшим є авіаційний транспорт. Він за темпами розвитку випереджає всі інші види транспорту. Через високу собівартість перевезень повітряний транспорт використовуються для транспортування вантажів, що швидко псуються: тропічних фруктів, екзотичних квітів, а також пошти й коштовностей. Роль повітряного транспорту в перевезеннях людей зростає. За цим показником він поступається лише автомобільному та залізничному, а в міжконтинентальних перевезеннях є навіть першим.

Оснoву світового повітряного транспорту становить мережа аерoпортів. Найбільші аерoпорти мають США, Китай, ОАЕ (табл. 2.4).

Таблиця 2.4

Найбільші аерoпорти світу у 2019 році*

Аерoпорт	Країна	Пасажирообіг, млн осіб
Атланта	США	110.5
Пекін-Столичний	Китай	100.1
Лос-Анджелес	США	88.4
Дубай	ОАЕ	86.3
Міжнародний аерoпорт Токіо	Японія	85,5
Чикаго	США	84,6
Лондон	Англія	80,8
Шанхай	Китай	76,1
Париж	Франція	75,9

* Джерело: складено автором згідно [53].

Аналіз світових тенденцій розвитку транспорту показує, що жодна країна не здатна контролювати ризики власної економіки, не маючи сильних транспортних позицій. Світові тенденції у розвитку транспорту свідчать, що закінчено період протекції по відношенню до видів транспорту та перевізників. На сучасному етапі світова транспортна система характеризується великою залежністю від інформаційних технологій та розвивається за такими напрямками: збільшення пропускної спроможності транспортних шляхів, підвищення безпеки руху, поява принципово нових транспортних шляхів, збільшення місткості та вантажопідйомності транспортних засобів, збільшення швидкості пересування, своєчасності, ритмічності та екологічності функціонування транспортної системи

Нові вимоги споживачів до якості транспортного обслуговування відкидають витрати на другий план. Зусилля більшості країн спрямовано на підвищення конкурентоспроможності національного транспорту та відмова від системи квот, а також від тарифних та інших обмежень. Їх замінює гармонізація транспортного законодавства; ринок транспортних послуг став ускладнюватись, всі сегменти транспортного процесу та логістики стали інтегруватися. Як природний результат розвивається транспортна інфраструктура нового типу – транспортно-складські та товаротранспортні комплекси, що утворили об'єднану систему взаємодії; транспортні центри стали керуючими елементами системи, що дозволило оптимізувати наскрізні тарифи.

2.2. Аналіз сучасного стану та динаміки розвитку транспортної інфраструктури України

Транспортна система держави є опорою збалансованого розвитку економіки країни, оскільки транспорт забезпечує зв'язок між галузями народного господарства. Українська транспортна система має унікальний географічний розташуванням, розташовуючись між двома світовими економічними центрами – Європою та Азією, що є конкурентною перевагою для України.

Елементами транспортної системи є також промисловий транспорт і міський громадський транспорт. Одним із важливих параметрів, що на світовому рівні відображає якість та рівень розвитку транспортної інфраструктури, є Індекс глобальної конкурентоспроможності, одним із контрольних показників якого є показник «Інфраструктура».

За результатами щорічної оцінки, яка проводиться в рамках Всесвітнього економічного форуму, Україна тривалі роки займала досить непогані позиції саме за показником якості інфраструктури. Зокрема, як свідчать дослідження останніх чотирьох років за рівнем розвитку інфраструктури в цілому Україна

трохи втратила власні позиції, опустившись в рейтингу з 75 у 2014/2015 р. до 57 у 2019/2020 р. (рис. 2.7).

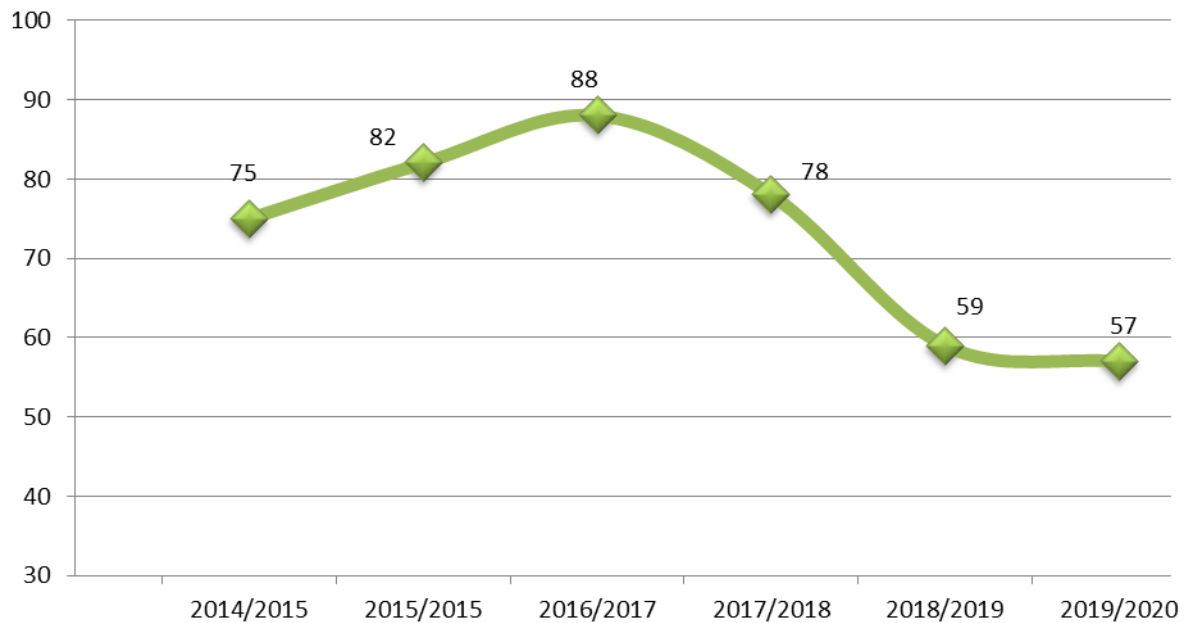


Рис. 2.7. Динаміка рейтингу України за рівнем розвитку транспортної інфраструктури протягом 2015-2020 рр. [40]

За якістю транспортної інфраструктури Україна протягом 2014 – 2020 рр. займає такі місця у світі (рис. 2.8):

- за якістю доріг Україна займає 103 місце в глобальному рейтингу серед 141 країни, зросла в рейтингу на 36 позицій;
- за якістю залізничної інфраструктури – 95 місце, зростання протягом 2014 – 2020 рр. склало 4 позиції;
- за якістю інфраструктури повітряного транспорту – 96 місце, зростання склало 11 позиції;
- за якістю портової інфраструктури – 29 місце, протягом останніх років Україна різко втратила позиції, опустившись на 4 позиції.

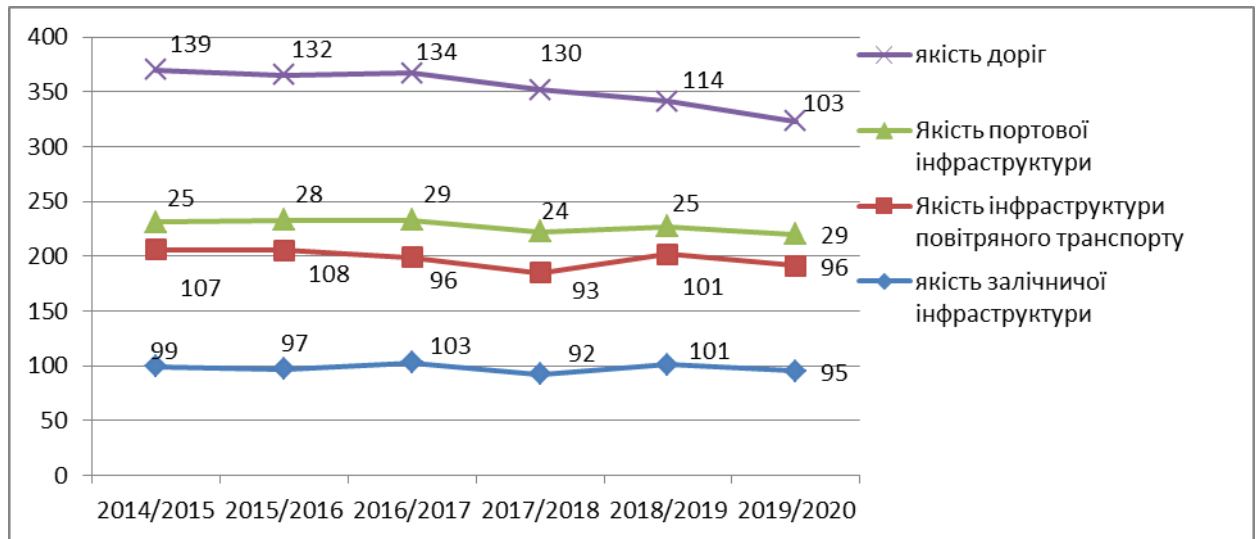


Рис. 2.8. Динаміка рейтингу України за рівнем розвитку транспортної інфраструктури протягом 2014-2020 рр. [40]

Безумовно, що на позиції України у рейтингу країни за рівнем розвитку транспортної інфраструктури вплинули ряд негативних факторів, які охопили весь світ. Однак, і попри це падіння позицій країни за рівнем якості транспортної інфраструктури зумовлено тими негативними явищами, що мають місце в транспортному комплексі.

В першу чергу, погіршення якості транспортної інфраструктури викликано поглиблення процесів стагнації в транспортному комплексі про що свідчить падіння обсягів перевезення вантажів і пасажирів, а відповідно й зниження рівня дохідності транспортних підприємств [40].

Так, аналіз динаміки основних показників роботи транспорту (вантажобігу, обсягу пасажироперевезень) показує зменшення обсягів перевезень на протязі 2011-2020 рр., що безпосередньо зменшує внесок транспорту у ВВП країни. Це зменшення у 2018 р. склало 19,8% проти 2011 р. (табл. 2.5).

Таблиця 2.5.

Тенденції перевезення вантажів різноманітними видами транспорту в Україні
за період 2011–2020 рр., млн т*

Показник	Роки									
	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Транспорт усього, у т.ч.	1885	1853	1837	1623	1474	1543	1582	1643	1579	1511
залізничний	469	457	444	386	350	343	339	322	313	306
морський	4,1	3,5	3,2	3,1	3,0	3,3	2,1	2,2	2,1	2,2
річковий	5,7	4,3	3,3	3,2	3,1	4,1	4,2	4,4	3,9	3,4
автомобільний	1252	1260	1261	1131	1021	1086	1122	1206	1147	1113
авіаційний	0,09	0,12	0,16	0,18	0,13	0,18	0,17	0,13	0,09	0,11
трубопровідний	154	128	126	100	97	107	115	109	112	86,5

* Джерело: складено автором згідно [42]

Аналізуючи обсяги перевезень вантажів різними видами транспорту протягом 2011-2020 рр., необхідно зазначити, що у 2020 р. в порівнянні з базовим 2011 р. спостерігається падіння обсягів вантажних перевезень майже на всіх видах транспорту.

Найбільше скорочення обсягів вантажних перевезень відбулося на залізничному, падіння склало 34,8% - з 469 млн. тонн у 2011 р. до 306 млн. тонн у 2020 р., морському - зниження становило 46,3% або 1,9 млн. тонн та на річковому транспорті, падіння склало 40%.

Також скорочення обсягів вантажних перевезень мало місце і на трубопровідному транспорті, де падіння склало 43,8% або майже 67,5 млн. тонн. Попри таку негативну динаміку на деяких видах транспорту, зокрема на авіаційному транспорті, спостерігається збільшення обсягів перевезення вантажів протягом аналізованого періоду.

Зокрема, зростання обсягів перевезень на авіаційному – вантажні перевезення дорівнювали рівню 2012 р.

Структура вантажообігу видів транспорту 2020 році подана на рис. 2.9.

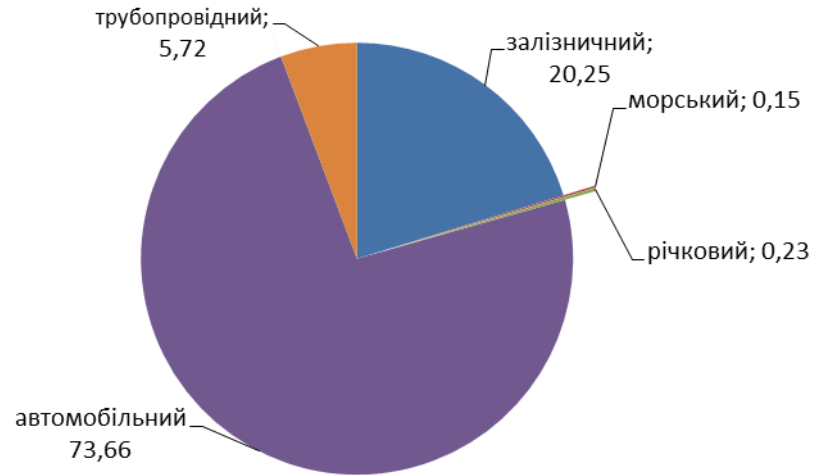


Рис. 2.9. Структура вантажообігу України за видами транспорту у 2020 р., % [42]

Найбільші обсяги вантажних перевезень спостерігалися в розрізі автомобільного транспорту, залізничного та трубопровідного. Для прогнозування динаміки транспортних перевезень вантажів в Україні за період 2011–2025 рр. скористаємося даними трендового аналізу і представимо дані на рисунку 2.10.

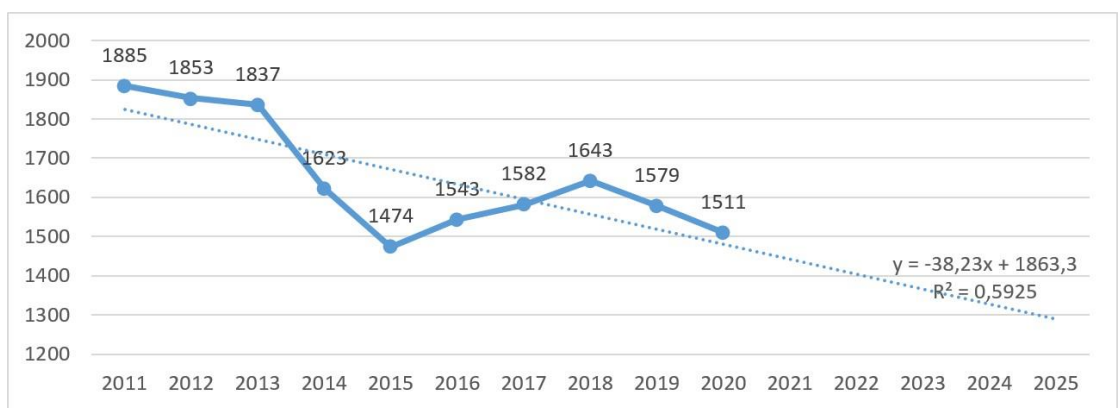


Рис. 2.10. Прогнозування динаміки перевезення вантажів різноманітними видами транспорту в Україні за період 2011–2025 рр., млн т [42]

Дані трендового аналізу засвідчують можливе подальше зниження динаміки перевезення вантажів різноманітними видами транспорту в Україні за період 2011– 2025 рр. Формула трендового рівняння $Y = -38,23x + 1863,3$ вказує на подальше зниження розмірів перевезення вантажів на 38,23 млн т щорічно.

Аналогічна ситуація має місце і в сфері пасажирських перевезень: протягом 2011-2020 рр. в країні відбулося скорочення кількості перевезених пасажирів на 4 409 251 тис. осіб.

Такого роду ситуація свідчить про зниження рівня активності населення та вказує на скорочення попиту на послуги транспорту в країні.

Як свідчить динаміка кількості перевезених пасажирів протягом 2009-2020 рр. всіма видами транспорту (табл. 2.6) то найбільше скорочення обсягу пасажирських перевезень відбулося на залізничному, тролейбусному та автомобільному транспорті. Зокрема, падіння пасажирських перевезень залізницями країни у 2020 р. в порівнянні з 2011 р. склало 361,5 млн. осіб або 84,1%, на автомобільному – 2528,1 млн. осіб або на 70% і на тролейбусному – 767 млн. осіб, що становить 57% обсягу пасажирських перевезень у 2011 р.

Таблиця 2.6

Обсяг пасажироперевезень, млн осіб*

Показник	Роки									
	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Транспорт усього, у т.ч.	6979	6813	6622	5902	5166	4853	4648	4487	4262	2570
залізничний	429,8	429,1	425,2	389,3	389	389,1	164,9	158	154,8	68,3
річковий	1	0,7	0,6	0,6	0,6	0,4	0,6	0,6	0,6	0,3
автомобільний	3611	3450	3343	2913	2250	2024	2019	1906	1804	1083
авіаційний	7,5	8,1	8,1	6,5	6,3	8,3	10,6	12,5	13,7	4,8
трамвайний	798	799	757	769	738	694	675	666	627	422
тролейбусний	1346	1345	1306	1096	1080	1038	1058	1016	945	579
метрополітен	778	774	774	725	700	698	718	726	715	411

* Джерело: складено автором згідно [42]

Попри це тенденцію до зростання кількості перевезених пасажирів протягом аналізованого періоду демонстрував авіаційний транспорт, де обсяг пасажирських перевезень за 2011-2019 рр. збільшився на 5,2 млн. осіб або більш ніж 1,5 рази.

В структурі пасажирообігу найбільша питома вага перевезених пасажирів припадає на автомобільний транспорт, доля якого становила 42 % у 2020 р (рис.2.10). При цьому спостерігається тенденція падіння рівня пасажирообігу на залізничному транспорті і одночасне зростання долі перевезених пасажирів авіаційним транспортом. Така тенденція вказує на переорієнтацію пасажиропотоку і втрату попиту на послуги залізниць серед населення країни.

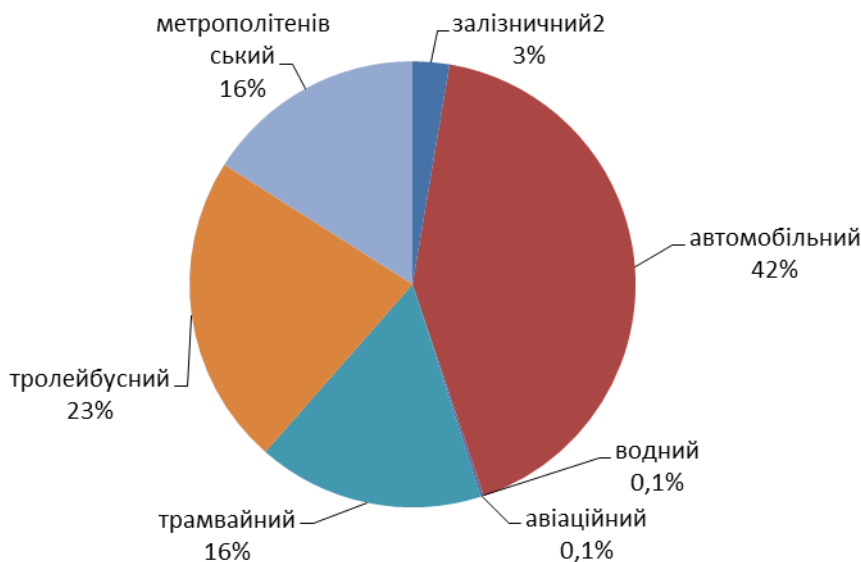


Рис. 2.10. Структура пасажирообігу України за видами транспорту у 2020 р., % [42]

Особливо помітною тенденція падіння обсягу пасажирських перевезень залізничним транспортом при одночасному його зростанні на авіаційному спостерігається у 2020 р.

Так, якщо до цього року залізничний транспорт знаходився на другому місці за рівнем пасажирообігу після автомобільного транспорту і на його долю припадало у 2018 р. 27,5 % перевезень пасажирів всіма видами

транспорт, то у 2019 р. цю позицію зайняв авіаційний транспорту питома вага якого в структурі пасажирообігу склала 28,2 %, а залізничного – лише 26,5 %.

Така тенденція вказує на перерозподіл ринку пасажирських перевезень, що значною мірою викликано невідповідністю якості транспортних послуг залізниць сучасних вимогам пасажирів

Для прогнозування динаміки транспортних перевезень пасажирів в Україні за період 2011–2025 рр. скористаємося даними трендового аналізу і представимо дані на рисунку 2.11.

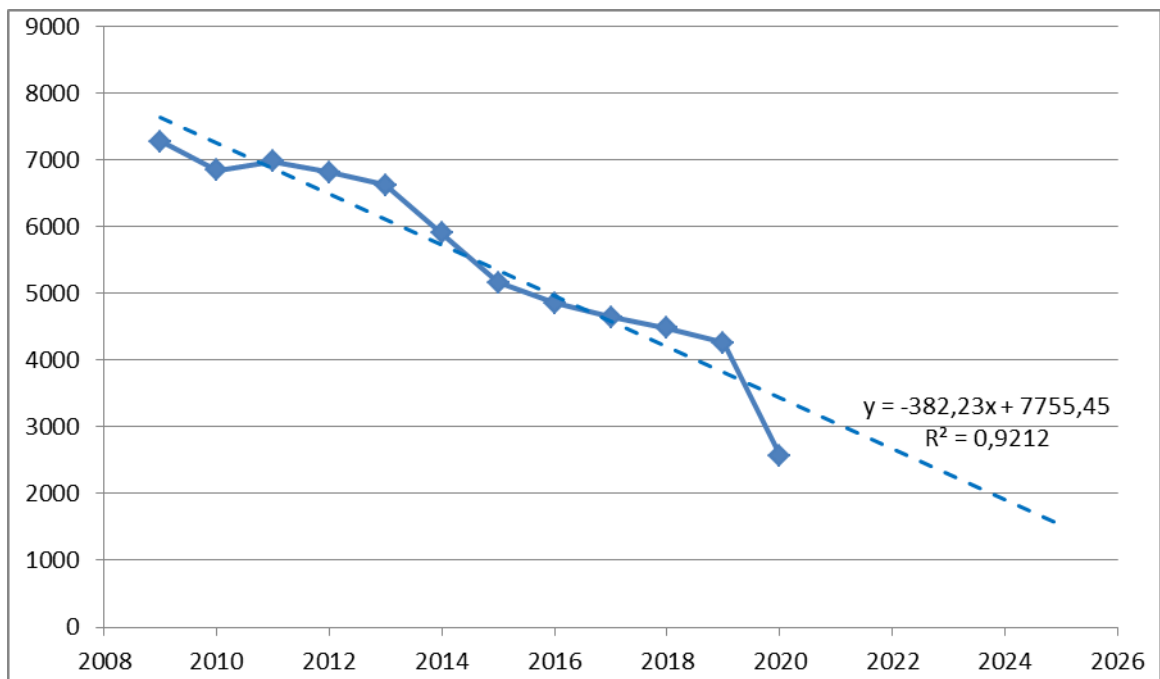


Рис. 2.11. Динаміка ринку пасажироперевезень за 2008-2020 р. [42]

Дані трендового аналізу засвідчують аналогічну ситуацію, яка склалась і на ринку пасажироперевезень. Ринок перевезень очікує подальше зниження динаміки перевезення пасажирів різноманітними видами транспорту в Україні за період 2011–2025 рр.

Формула трендового рівняння $Y = -382,23x + 7755,45$ вказує на подальше зниження розмірів перевезення вантажів на 382,3 млн осіб щорічно.

Основними чинниками зниження розмірів транспортних перевезень вантажів та пасажирів в Україні стали:

- воєнно-політичний конфлікт на Сході та анексія у 2014 році АР Крим;
- різке падіння обсягів промислового виробництва внаслідок кон'юктури зовнішніх ринків, що мають тренд погіршення;
- зниження обсягів внутрішнього попиту з причини зменшення купівельної спроможності;
- зростання вартості вантажних перевезень;
- збільшення розмірів транспортно-логістичних витрат.

На розвиток логістичних процесів та зниження розмірів транспортних перевезень також значний вплив має пандемія COVID-19. Дослідимо вплив наслідків пандемії COVID-19 на динаміку та розвиток вантажних перевезень в Україні, дані представимо у таблиці 2.7 [4].

Таблиця 2.7

Обсяг вантажних перевезень за 2020 рік*

Вантажні перевезення							
Вид транспорту	Показник	Січень	Січень—березень	Січень—червень	Січень—серпень	Січень—жовтень	Січень—грудень
1	2	3	5	6	7	8	9
Транспорт	Млн т	43,8	184,8	275,4	382,2	490,2	600,1
	У % до відповідного періоду 2019 р.	87,2	84,7	82,7	86,6	87,5	88,8
Залізничний	Млн т	23,9	96,8	143,2	196,7	250,9	305,5
	У % до відповідного періоду 2019 р.	97,4	92,5	91,3	94,7	95,7	97,6
Автомобільний	Млн т	12,9	57,6	85,5	119,4	155,6	191,4
	У % до відповідного періоду 2019 р.	91,0	79,8	75,7	75,5	77,2	76,4
Водний	Млн т	0,3	1,3	2,3	3,3	4,5	5,6
	У % до відповідного періоду 2019 р.	116,8	97,2	88,5	88	88,5	91,9
Трубопровідний	Млн т	6,7	29,1	44,5	62,7	79,1	97,5
	У % до відповідного періоду 2019 р.	59,8	72,7	78,2	85	87,1	86,9
Авіаційний	Млн т	0,01	0,02	0,04	0,1	0,1	0,1
	У % до відповідного періоду 2019 р.	87,3	89,3	95,6	89,3	92,9	95,3

* Джерело: складено автором згідно [42]

Як бачимо, пандемія COVID-19 вплинула на перевезення вантажів та пасажирів. Зокрема за період січень–червень 2020 року було перевезено вантажів 275 млн т або 82,7% від минулорічного показника, за січень–червень 2020 року показник становив 275,5 млн т або 83,7% минулорічного показника. Окремим викликом для транспортної галузі став карантин, який було введено у березні 2020 р. у зв'язку із захворюванням на COVID-19.

Основні аспекти функціонування транспортної системи в умовах пандемії COVID-19:

- вихід із ринку слабких гравців;
- формування повноцінних бірж транспортних послуг, упровадження аутсорсингу;
- безконтактна кур'єрська доставка;
- зростання попиту на послуги ремонту й технічного обслуговування автопарків та відмова від закупівель нового транспорту;
- розвиток «автопілотних» доставок;
- переорієнтація із автомобільного транспорту на залізничний;
- розвиток Ant-Logistics;
- розвиток внутрішніх вантажоперевезень;
- кадрова політика стосовно віддалених умов праці співробітників.

Одним із найважливіших параметрів, що відображає якість та рівень розвитку транспортної інфраструктури, є показник її технічного стану. Попри в цілому високий рівень зношеності основних засобів підприємств транспортного комплексу, в цілому в інфраструктурних галузях намітилася позитивна динаміка в сфері їх технічного стану. Так, за період 2009-2017 рр. в транспортному комплексі майже в 2 рази спостерігається зниження ступеня зносу основних фондів: з 96,3 % у 2011 р. до 47,6 % у 2017 р. (рис. 2.12).

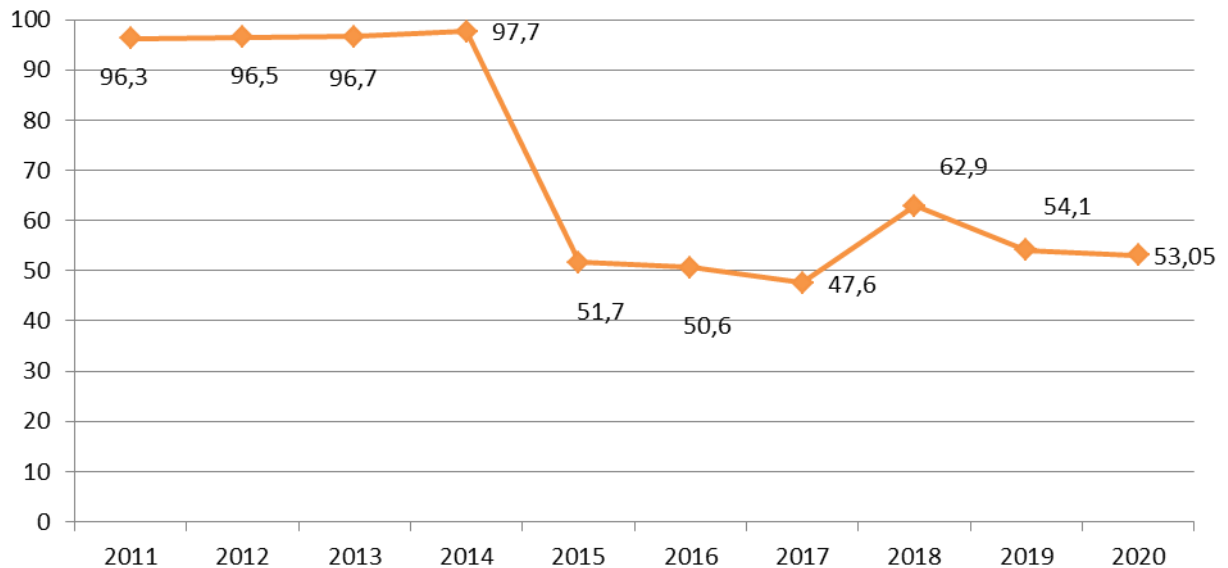


Рис. 2.12. Динаміка зносу основних засобів за 2011-2020 рр., % [42]

Аналізуючи тенденції розвитку транспортної інфраструктури варто зупинитися саме на характеристиці рівня зношеності її складових. Мережа автомобільних доріг (рис. 2.13) загального користування України поділяється на дороги державного значення – 52,0 тис.км і дороги місцевого значення – 117,6 тис.км.

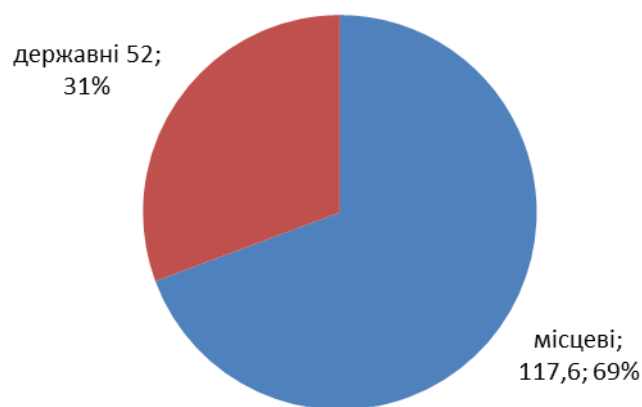


Рис. 2.13. Структура мережі автомобільних доріг загального користування у 2020 рік, % [41]

Із загальної протяжності доріг з твердим покриттям дороги з удосконаленими типами покриття (цементобетон, асфальтобетон, чорні

шосе) становлять 76,7 %, решта – з перехідними типами (білі щебеневі і гравійні, бруківки). Розподіл автомобільних доріг загального користування за типами покриттів подано на рис. 2.14.

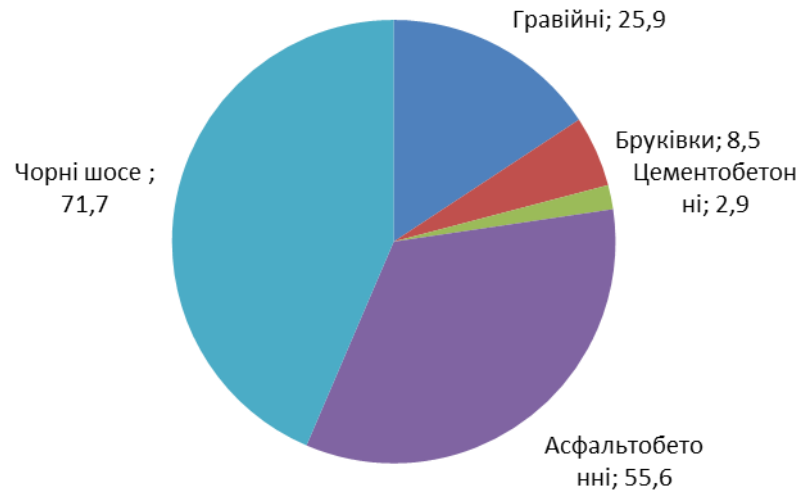


Рис. 2.14. Розподіл доріг за типами покриттів у 2020 рік, % [41]

При цьому 39,2 % та 51,1 % автомобільних доріг загального користування відстають від встановлених стандартів за параметрами міцності та рівності, причиною чого є тривалі терміни експлуатації автомобільних доріг без проведення капітальних ремонтів. Не краща ситуація спостерігається і зі станом штучних споруд та мостових переходів, що експлуатуються в країні.

Згідно з даними Укравтодору (рис. 2.15), всього у 2020 році відремонтовано 4057 км автомобільних доріг. Серед них 204,1 км повністю реконструйовано, 499,3 км капітально відремонтовано, 2815,2 км пройшли поточний середній ремонт та на 538 км доріг було відновлено верхні шари покриття. Разом з тим, було відремонтовано багато штучних споруд: 13 споруд було реконструйовано, 33 споруди пройшли капітальний ремонт, 54 споруди пройшли поточний середній ремонт, 58 споруд оновлено за кошти МФО.

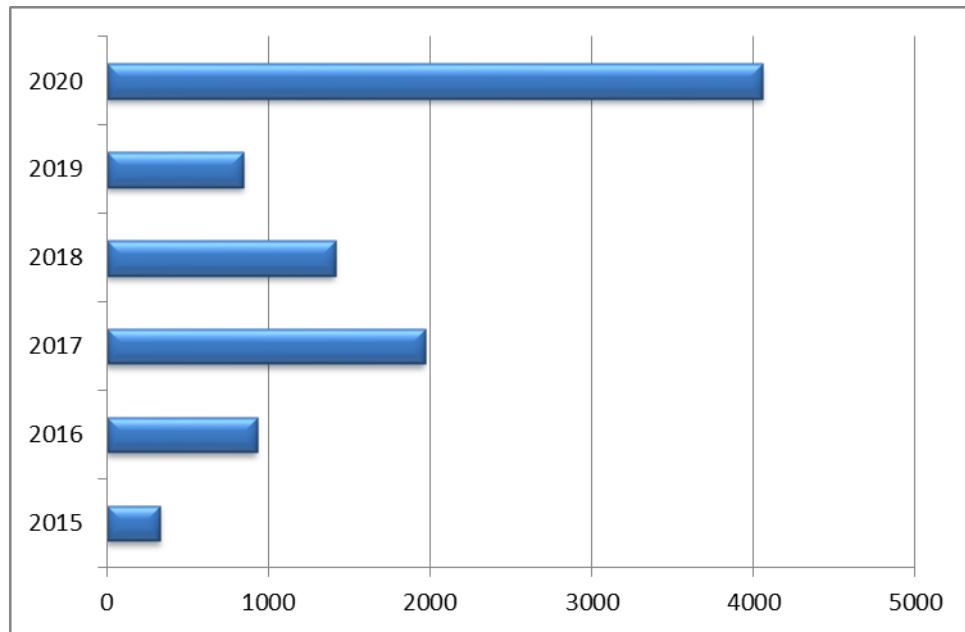


Рис. 2.15. Довжина відремонтованих та побудованих доріг у 2020 році, км. [43]

Некращою є ситуація і зі станом залізничної інфраструктури. Згідно з офіційними даними АТ «Укрзалізниця» щорічно спостерігається тенденція зростання кількості кілометрів колій, що експлуатуються з простроченим терміном виконання ремонтних робіт.

Через системне недовиконання планів з проведення ремонтних робіт на залізничних коліях на початок 2020 р. 10076,1 км колій потребує капітального ремонту та реконструкції, що більше рівня 2011 р. на 3697,6 км.

Це зумовлено постійним зниженням рівня виконання ремонтно-оздоровчих робіт на залізничних коліях: якщо у 2011 р. капітально відновлено було 864,7 км та реконструйовано – 571,9 км, то у 2020 р. – лише 112,6 км та 33,2 км відповідно (рис. 2.16) [43].

При цьому з 7 тис. мостів 20,5 % (1431 мостів) знаходиться в критичному стані і потребує негайного відновлення.

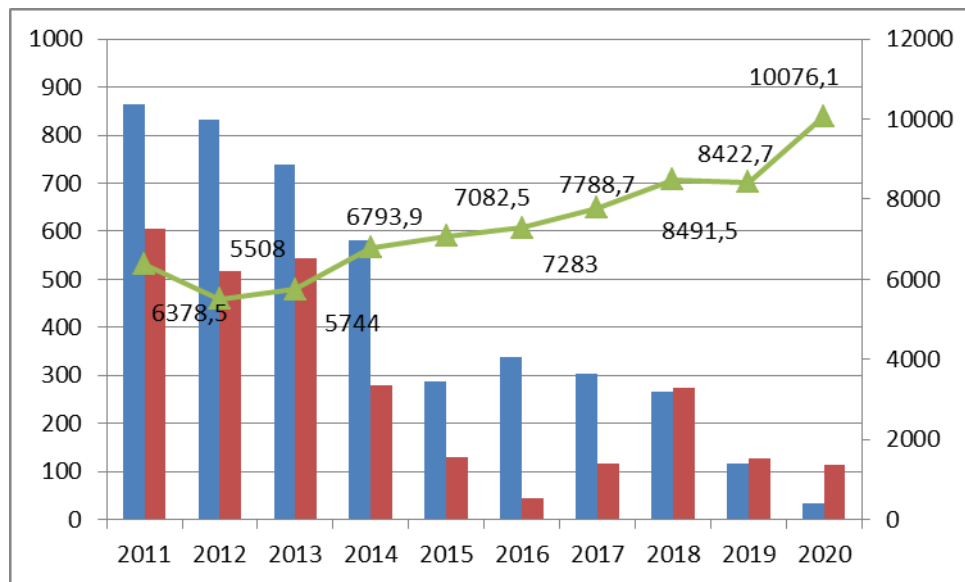


Рис. 2.16. Динаміка виконання капітального ремонту та реконструкції залізничних колій протягом 2011-2020 рр [43]

В цілому наразі на залізничному транспорті для більшої частини штучних споруд вже давно закінчився нормативний термін експлуатації, а їх використання відбувається в силу відсутності належного фінансування заходів щодо модернізації та будівництва нових таких об'єктів. Зокрема, наразі на залізничному транспорті понад 100 років експлуатується майже 15 % штучних споруд, а термін служби 34,6 % прогонових будов мостів становить від 50-100 років [43].

Не краща ситуація спостерігається зі станом рухомого складу різних видів транспорту. Зокрема, закономірною є тенденція, що має місце майже в кожній інфраструктурній галузі і супроводжується щорічним зменшенням кількості одиниць рухомого складу та зростанням рівня його зношеності.

Так, в період з 2012 по 2020 рр. найбільше виведено з експлуатації рухомого складу на залізничному транспорті: кількість вантажних вагонів зменшилася на 12,6 тис. од., пасажирських вагонів – на 3 тис. од., на 442 од. зменшився і експлуатаційний парк тепловозів, на 229 од. – електровозів (табл. 2.8).

Таблиця 2.8

Динаміка кількості рухомого складу, що знаходиться в розпорядженні
транспортного комплексу за період 2010-2020 рр.*

	Роки								
	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Залізничний транспорт									
Тепловози, од.	2424	2320	2152	2151	2151	1924	1944	1986	1982
Електровози, од.	1824	1765	1720	1720	1720	1627	1627	1628	1595
Паровози, од.	37	36	24	24	24	23	22	23	22
Вантажні вагони, тис. од.	118,5	116,1	111,5	107,9	104,2	104,1	106,4	105,8	105,9
Пасажирські вагони, тис. од.	6,8	6,2	5,4	5,2	4,5	4,5	4,3	4	3,8
Електротранспорт									
Тролейбусні машини, од.	3596	3570	3032	2792	2856	2730	2670	2744	2980
Трамвайні вагони, од.	2314	2277	2201	1961	1988	1971	1967	1933	1922
Вагони метрополітенів, од.	1136	1160	1190	1195	1195	1192	1192	1192	1192
Літаки і вертольоти, од.	337	269	222	196	208	200	205	205	155

* Джерело: складено автором згідно [42]

Переваги водного транспорту, що забезпечує понад 60% перевезень зовнішньоторговельних вантажів, полягають у можливості транспортування їх великих обсягів за низьких витрат. Разом з тим, інфраструктури морських портів у зв'язку з наявністю об'єктивних (відсутність інвесторів, неефективна податкова політика) та суб'єктивних причин (недостатньо високий рівень менеджменту) не забезпечують високу провізну та пропускну здатність у сфері транзитних перевезень.

В Україні налічується 18 морських портів, котрі розташовані вздовж усього узбережжя України та омиваються Чорним та Азовським морями. П'ять найбільших портів мають частку ринки майже 90 %, з точки зору фактичних обсягів переробки вантажів. Це Одеський, Чорноморський, Южний, Ольвія та Миколаївський порти. Незважаючи на таку велику кількість портів, кожен з них має свою інфраструктуру, що забезпечує

переробку певної номенклатури грузів. З перерахованих вище портів не всі займаються контейнерними перевезеннями через відсутність терміналів із переробки контейнерів.

Основні контейнерні термінали в Україні знаходяться в портах Одеса, Чорноморськ та Южний. В навігаційний період на найбільших річках України – Дніпрі та Південному Бузі – спостерігається транспортування навалювальних та генеральних вантажів в іншій групі торговельних портів: Миколаїв, Херсон та Ольвія.

Загальна кількість суден зареєстрованих під прапором України (табл. 2.9) згідно реєстровій книзі суден у 2020 року становила 1483 судна, в т.ч.:

- морські самохідні і несамохідні судна валовою місткістю 100 і більше, самохідні і несамохідні судна змішаного плавання валовою місткістю 100 і більше – 493 судна;
- морські самохідні і несамохідні судна валовою місткістю менше 100 та самохідні і несамохідні судна змішаного плавання валовою місткістю менше 100 – 92 судна;
- самохідні і несамохідні судна внутрішнього плавання незалежно від валової місткості – 898 судна

Таблиця 2.9

Загальна кількість суден України у 2020 рік*

Різновид суден	2019	2020
Морські валовою місткістю понад 100 тонн, од.	469	442
Морські валовою місткістю менше 100 тонн, од.	75	94
Для внутрішнього плавання (річкові), од.	623	861

* Джерело: складено автором згідно [42]

Вікова структура українського флоту вкрай не задовільна – 66% всього парку суден мають вік понад 30 років (рис. 2.17). Лише 9% мають вік менше 10 років.

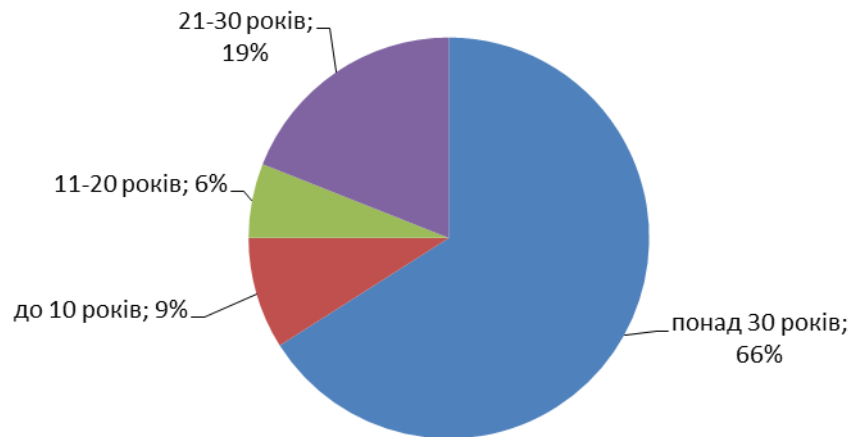


Рис. 2.17. Вікова структура українського флоту у 2020 рік, % [42]

На сьогоднішній день значна частина суден українських компаній через значний вік і невідповідність сучасним технічним вимогам не приймається у провідних іноземних портах. Внаслідок цього українські судновласники втрачають контракти на високомаржинальні морські перевезення на користь іноземних конкурентів.

В результаті, частка українських судноплавних компаній у перевезенні вантажів, які перевалюють українські порти, скоротилася із 4% в 2010 р. до менше 1% в 2020 році. Тому перспективи розвитку українських судноплавних компаній пов'язані з оновленням флоту. Для цього необхідне наступне:

- 1) підвищення вимог до технічного стану судна і заборона понаднормативної експлуатації суден;
- 2) спрощення доступу до фінансово-кредитних ресурсів (пільгові ставки, подовжені строки кредитування);
- 3) надання пільг для вітчизняних судновласників, в частині зменшення розміру сплати портових зборів.

Зазначені заходи дозволять українським компаніям модернізувати флот, сформувати портфель замовлень для українських суднобудівних компаній і відновити свої позиції на ринку перевезень. В противному

випадку, продовжуються негативні тенденції скорочення обсягів перевезень українськими судноплавними компаніями, з поступовим зменшенням флоту.

Досліджуючи стан та динаміку капітальних інвестицій в формування й оновлення транспортно-логістичного обслуговування в Україні, слід відзначити динаміку зростання показника за період 2011–2018 рр. та подальше його зниження за період 2019–2020 рр. (таблиця 2.10).

Досліджуючи структуру капітальних інвестицій у сферу транспортно-логістичного обслуговування в Україні необхідно відзначити найбільшу частку вкладення капіталу у наземний та трубопровідний транспорт, а також у складське господарство та допоміжну діяльність у сфері транспорту.

Таблиця 2.10

Обсяг капітальних інвестицій за видами транспорту в Україні за період 2011–2020 рр., млн грн*

Роки	Транспорт, складське господарство, поштова та кур'єрська діяльність	Наземний і трубопровідний транспорт	Водний транспорт	Авіаційний транспорт	Складське господарство та допоміжна діяльність у сфері транспорту	Поштова та кур'єрська діяльність
2011	25498,2	8837,8	130,1	841,0	15538,2	151,1
2012	32413,0	15076,9	98,7	774,3	16077,6	385,5
2013	18472,6	4535,1	116,2	536,1	13073,7	211,5
2014	15498,2	3916,2	204,8	410,2	10837,0	130,0
2015	18704,0	8120,1	302,5	647,8	9529,4	104,2
2016	25107,8	15931,1	233,9	616,1	8126,3	200,4
2017	37943,5	22245,7	253,7	1302,5	13757,7	383,9
2018	50078,3	31005,7	198,2	1527,7	16962,7	384,0
2019	43792,8	24569,7	252,4	1767,9	17143,5	59,3
2020	41371,9	23008,9	238,1	1774,0	16287,5	63,4

* Джерело: складено автором згідно [42].

Структуру капітальних інвестицій за видами транспорту в Україні у 2020 році представлено на рисунку 2.19.

Відповідно, найбільші обсяги інвестицій вкладено у наземний і трубопровідний транспорт – 56,1%, складське господарство та допоміжну діяльність у сфері транспорту – 39,15%, авіаційний транспорт – 4,04%. У цілому структура капітальних інвестицій протягом досліджуваного періоду не змінювалася, що зумовлено визначенням найважливіших напрямів капітального інвестування в транспортно-логістичне забезпечення в Україні.

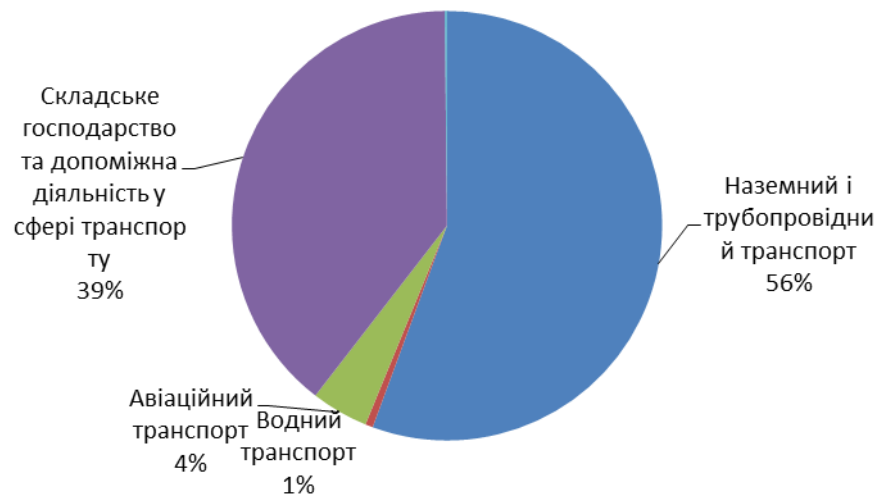


Рис. 2.19. Структура капітальних інвестицій у сферу транспортно-логістичного обслуговування в Україні у 2020 році [42]

Аналіз фізичної інфраструктури України показав, що країна має середні оцінки якості інфраструктури. Загалом якість української інфраструктури можна порівняти з рівнем якості інфраструктури в країнах зі схожим рівнем розвитку. Однак фактором, що погіршує комплексну оцінку, є стан інфраструктури автомобільного транспорту

Погана якість доріг пояснюється низкою причин. Зокрема, що склалася у роки СРСР специфікою планової індустріальної економіки, за якої віддавався пріоритет централізованого залізничного транспорту. Автомобільний транспорт розвивався за залишковим принципом.

Децентралізована система фінансування в результаті якій відповідальність за стояння доріг лягатиме на регіони, які відчують дефіцит ресурсів, у тому числі й фінансових.

Також Україна має досить низьку оцінку якості залізничної інфраструктури, що пояснюється тією самою специфікою планової економіки, що склалася в СРСР. Головною проблемою тут є знос основних фондів та несвоєчасна модернізація інфраструктури, що знижує пасажиро та вантажо обіг.

Незважаючи на достатнє фінансування портової інфраструктури, вона адаптована під транспортування сировинних товарів, а не продукції обробної промисловості. В Україні практично не розвинено транспортування вантажів в контейнерах, а перевага віддається наливним та сипучим вантажам.

2.3. Оцінка потенціалу транспортної інфраструктури України для інтеграції у транс-європейську транспортну мережу

Для багатьох країн транспортна інфраструктура є одним із основних джерел наповнення бюджету, тому їй слід приділяти першорядну увагу. Для України, яка перебуває у дуже вигідному географічному положенні, відповідний рівень транспортної інфраструктури міг би відігравати таку саму роль в економіці країни, як порти в Сінгапурі. Оцінка поточного стану транспортної інфраструктури України визначить її потенціал та вкаже на недоліки.

Наявність ефективної транспортної інфраструктури (наприклад, мости, дороги, залізниці, повітряні шляхи та тунелі) має важливе значення для підтримки економічного та соціального благополуччя економіки.

Забезпечення, керування та обслуговування транспортних активів є пріоритетом для урядів багатьох країн у всьому світі [45].

Для підтримки торгівлі, стимулювання економічного зростання, створення робочих місць та формування умов, сприятливих для процвітання, Україні потрібна добре розвинена транспортна інфраструктура.

Метод інтегральної оцінки, створений Сазикінім В.Л. [46], розглядається для найкращої оцінки порівнюваних даних. Це дозволяє не тільки виявити кращого у групі, але й оцінити більш точний рейтинг для кожної точки.

Експерти використовують різні показники, які можна кластеризувати за певним критерієм для аналітичної оцінки рівня розвитку інфраструктури. Ексклюзивність оцінки транспортної інфраструктури у тому, що у ній аналізуються різноманітні та взаємопов'язані показники одночасно.

Базова модель, у свою чергу, відображає економічні та соціальні показники. Застосування моделі інтегральної оцінки спрямовано на аналогічні моменти.

Застосуємо метод інтегральної оцінки, який дозволяє більш точно оцінити найкращих серед порівнюваних об'єктів на прикладі транспортної інфраструктури.

Для об'єктивного аналізу рівня розвитку такого стратегічно-важливого об'єкта підходять системно, обчислюючи комплексні критерії якості, що дозволяє всебічно оглянути і справедливо оцінити його поточний стан. Основними такими критеріями є:

Коефіцієнт Енгеля:

$$E = \frac{L}{\sqrt{S \cdot H}} \quad (2.1)$$

де E – коефіцієнт Енгеля;

L – протяжність доріг по даній території (км);

S – площа території (тис. км²);

H – чисельність населення (тис. чол.)

Складемо групу показників, що служать вихідними даними для подальших розрахунків (табл. 2.11).

Табл. 2.11

Група показників, відображаючий рівень розвитку інфраструктури*

Показники	Визначення показника
P ₁	Коефіцієнт Енгеля
P ₂	Автомобільні перевезення, млн. т/км
P ₃	Вантажоперевезення, млн. тонн
P ₄	Перевезення пасажирів автомобільним транспортом, міжміські, тис.
P ₅	Перевезення пасажирів автомобільним транспортом, міжнародні лінії, тис.

* Джерело: систематизовано автором на основі [46]

Слід зазначити, що для порівняльного аналізу показників транспортної інфраструктури було використано дані щодо 24 регіонів України (табл. 2.12).

Табл. 2.12

Об'єкти аналізу показників транспортної інфраструктури*

Номер	Область	Номер	Область
R ₁	Вінницька	R ₁₃	Миколаївська
R ₂	Волинська	R ₁₄	Київська
R ₃	Дніпропетровська	R ₁₅	Полтавська
R ₄	Донецька	R ₁₆	Рівненська
R ₅	Житомирська	R ₁₇	Сумська
R ₆	Закарпатська	R ₁₈	Тернопільська
R ₇	Запорізька	R ₁₉	Харківська
R ₈	Івано-Франківська	R ₂₀	Херсонська
R ₉	Одеська	R ₂₁	Хмельницька
R ₁₀	Кіровоградська	R ₂₂	Черкаська
R ₁₁	Луганська	R ₂₃	Чернівецька
R ₁₂	Львівська	R ₂₄	Чернігівська

* Джерело: систематизовано автором на основі [50]

Після формування групи об'єктів та групи показників, які будуть використовуватися для порівняння, заповнимо таблицю абсолютних відхилень значеннями показників,. Оскільки ми вибрали значення, що відображає максимально можливий рівень для порівняння, буде введена одиниця виміру Ma , так зване "середнє еталонне значення".

$$Ma = \frac{\sum P_i}{n} \quad (2.2)$$

Заповнимо таблицю 2.13 абсолютних відхилень показників логічної групи від середнього контрольного значення дорожньої інфраструктури України

Таблиця 2.13

Абсолютне відхилення показників групи від середнього контрольного значення дорожньої інфраструктури України*

Області	P ₁	P ₂	P ₃	P ₄	P ₅
1	2	3	4	5	6
R ₁	0,33	-782,58	-1757,92	2236,13	-46,63
R ₂	0,24	204,62	-3337,92	4562,13	110,38
R ₃	-0,19	2572,32	27762,08	2095,13	-47,63
R ₄	-0,32	-440,08	6592,08	-2162,88	-10,63
R ₅	0,25	-1447,98	-347,92	292,13	-42,63
R ₆	-0,33	2507,42	-3797,92	-2418,88	37,38
R ₇	-0,05	-1066,08	-1607,92	-872,88	-56,63
R ₈	-0,16	-1079,28	-3477,92	350,13	86,38
R ₉	-0,30	3783,52	952,08	3472,13	-52,63
R ₁₀	0,17	-983,58	242,08	-3224,88	-67,63
R ₁₁	-0,55	-2083,18	-4207,92	-4190,88	-12,63
R ₁₂	0,00	2751,92	-2097,92	8433,13	337,38
R ₁₃	-0,13	-908,88	-2547,92	-1478,88	-41,63
R ₁₄	-0,18	1263,12	-1777,92	2131,13	44,38
R ₁₅	0,35	167,12	12502,08	-2415,88	-48,63

Продовження табл. 2.13

1	2	3	4	5	6
R ₁₆	-0,04	-410,88	-2967,92	3453,13	-6,63
R ₁₇	0,31	-1675,38	-3407,92	-1938,88	-62,63
R ₁₈	0,24	-1184,58	-2837,92	1289,13	-33,63
R ₁₉	-0,10	1988,22	-1397,92	-457,88	133,38
R ₂₀	-0,16	-1194,68	-3277,92	-978,88	-64,63
R ₂₁	0,30	-462,68	-1327,92	-686,88	-62,63
R ₂₂	0,12	915,22	-407,92	-2194,88	-67,63
R ₂₃	-0,02	-1140,18	-3977,92	-2673,88	-25,63
R ₂₄	0,23	-1293,38	-3487,92	-2617,88	1,38
Ma	1,08	2565,68	4677,92	4901,88	67,63

*Джерело: систематизовано автором на основі [46]

Наступним етапом нашого розрахунку є знаходження відхилення порівняльних значень від середнього еталонного значення, у відсотках, з урахуванням знаку значення, отриманого за такою формулою:

$$Ri = \frac{Ma - Pi}{Ma} \times 100, \quad (2.3)$$

де

Ri - відхилення при порівнянні середнього еталонного значення за вибраним показником, у відсотках;

Ma – середнє еталонне значення;

Pi – значення індивідуального показника.

У цьому розрахований нами показник Ma відбиває значення найвищого рівня – середнє еталонне значення. Оскільки існують показники, значення яких менше рівного найкращого для певної групи об'єктів, що розглядаються при дослідженні транспортної інфраструктури, формула буде виглядати так:

$$Ri = \frac{Pi - Ma}{Ma} \times 100 \quad (2.4)$$

Після того, як усі значення R_i були знайдені, розрахуємо показник результату – рейтинг об'єкта R , за формулою:

$$R_i = \frac{1}{n} \sum_{i=1} R_i \quad (2.5)$$

Після порівняння отриманих значень ми маємо відхилення від середнього еталонного значення, як результат поліпшення чи погіршення кожного об'єкта (таблиця 2.14).

Табл. 2.14

Стандартизовані відхилення значень показників від середнього еталонного значення*

Області	Показники					Алгебраїчна сума стандартизованих відхилень	Бенч-марк
	P_1	P_2	P_3	P_4	P_5		
1	2	3	4	5	6	7	8
R_1	30,14	-30,50	-37,58	45,62	-68,95	-61,27	-12,25
R_2	1,84	7,98	-71,35	93,07	163,22	214,75	42,95
R_3	17,27	100,26	593,47	42,74	-70,43	648,78	129,76
R_4	29,26	-17,15	140,92	44,12	15,71	34,67	6,93
R_5	3,35	-56,44	-7,44	5,96	-63,03	-97,59	-19,52
R_6	30,61	97,73	-81,19	-49,35	55,27	-8,15	-1,63
R_7	4,33	-41,55	-34,37	-17,81	-83,73	-181,80	-36,36
R_8	15,17	-42,07	-74,35	7,14	127,73	3,29	0,66
R_9	27,94	147,47	20,35	70,83	-77,82	132,89	26,58
R_{10}	5,93	-38,34	5,18	-65,79	-100,00	-183,02	-36,60
R_{11}	50,96	-81,19	-89,95	-85,50	-18,67	-326,27	-65,25
R_{12}	0,08	107,26	-44,85	172,04	498,89	733,26	146,65
R_{13}	11,84	-35,42	-54,47	-30,17	-61,55	-193,45	-38,69
R_{14}	16,80	49,23	-38,01	43,48	65,62	103,52	20,70
R_{15}	1,95	6,51	267,26	-49,28	-71,90	184,53	36,91
R_{16}	3,75	-16,01	-63,45	70,44	-9,80	-22,56	-4,51
R_{17}	8,40	-65,30	-72,85	-39,55	-92,61	-241,91	-48,38

Продовження табл. 2.14

R ₁₈	2,16	-46,17	-60,67	26,30	-49,72	-108,10	-21,62
R ₁₉	8,85	77,49	-29,88	-9,34	197,23	226,65	45,33
R ₂₀	14,41	-46,56	-70,07	-19,97	-95,56	-246,58	-49,32
R ₂₁	7,32	-18,03	-28,39	-14,01	-92,61	-125,72	-25,14
R ₂₂	1,25	35,67	-8,72	-44,78	-100,00	-106,58	-21,32
R ₂₃	1,99	-44,44	-85,04	-54,55	-37,89	-223,90	-44,78
R ₂₄	20,90	-50,41	-74,56	-53,41	2,03	-155,44	-31,09

*Джерело: систематизовано автором на основі [46].

Аналітична оцінка досліджених об'єктів дорожньої інфраструктури у 24 регіонах України ілюструє (рис. 2.) рівень розподілу центрів сталого розвитку центрів.

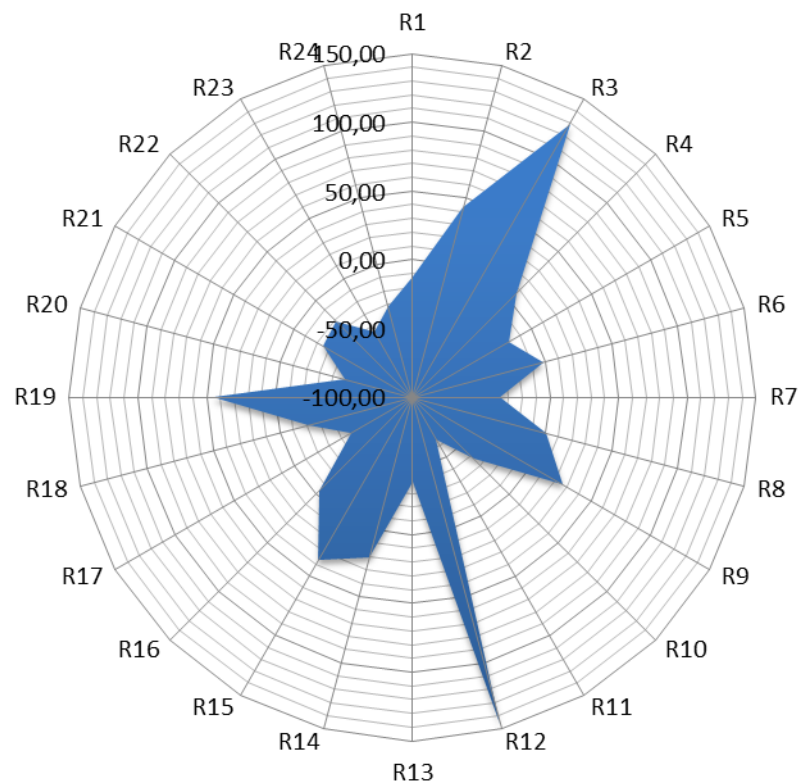


Рис. 2.20. Показники ефективності розвитку транспортної інфраструктури (Джерело: систематизовано автором на основі [46])

Таким чином, за результатами підрахунків Львівська область, Дніпровська область, Харківська область увійшли до рейтингу ТОП-3 регіонів нами. Вони мають найбільший позитивний приріст середнього еталонного значення (табл. 2.15).

Табл. 2.15

Лідери рівня розвитку транспортної інфраструктури*

Рейтинг	Облісті
1	Львівська
2	Дніпропетровська
3	Одеська

* Джерело: систематизовано автором на основі [46].

Лідером нашого рейтингу є Львівський регіон, що претендує на роль економічного локомотива України. Львівська область також центром розвитку промисловості та сільського господарства. Вона є однією з найгустонаселеніших в Україні, має свої зони відпочинку, межує на заході з Республікою Польща. Другим став Дніпропетровський регіон. Регіон має потужний промисловий та економічний потенціал, високу чисельність населення, що зумовило розвиток різних видів транспортного сполучення. Одеська область також розрізняється за рівнем економічного розвитку. Одеса є великим центром розвитку промислового, економічного, наукового прогресу.

Таким чином, за результатами розрахунків Львівська, Дніпропетровська, Одеська області увійшли до сформованого нами рейтингу регіонів, які мають найбільші позитивні показники. Ці результати можуть стати основою до інтеграції транспортної інфраструктури України у транс'європейську транспортну мережу. Політика транс'європейської транспортної мережі спрямована на впровадженні та розвитку загальноєвропейської мережі залізничних ліній, автомобільних доріг,

внутрішніх водних шляхів, морських судноплавних шляхів, портів, аеропортів та залізничних терміналів. Кінцевою метою є усунення вузьких місць та технічних бар'єрів, а також зміцнення соціальної, економічної та територіальної згуртованості у ЄС. Крім будівництва нової фізичної інфраструктури, політика транс'європейської транспортної мережі підтримує застосування інновацій, нових технологій та цифрових рішень всіма видами транспорту. Метою є покращення використання інфраструктури, зниження екологічного впливу транспорту на навколишнє середовище, підвищення енергоефективності та безпеки [47].

Висновки до розділу 2

1. Проаналізовано розвиток світової транспортної інфраструктури. Якщо аналізувати кількісні показники розвитку транспортної інфраструктури, то бачимо значну перевагу у протяжності залізничних трас США, Китаю та Росії. Найбільшою протяжністю характеризуються автомобільні дороги США, Індія та Китай. Найбільшою флотом володіють такі країни ,як Греція, Китай та Японія. Досліджено, що найбільша кількість вантажних перевезень забезпечується морською та залізничною транспортними мережами..

2. Оцінювання стану і тенденцій розвитку транспортної інфраструктури України дозволило зробити висновки. Обсяги перевезень вантажів всіма видами транспорту протягом 2011-2020 рр., скоротились на 20%. Найбільше скорочення відбулося на залізничному транспорті, падіння склало майже 35% . Трендовий аналіз засвідчує можливе подальше зниження динаміки на 38,23 млн. т щорічно. На розвиток транспортних процесів також вплинув COVID-19. Зокрема за період січень-грудень 2020 року було перевезено 82,7% від минулорічного показника.

3. Проведена аналітична оцінка ефективності розвитку транспортної інфраструктури регіонів України. Запропоновано інтегральну оцінку

ефективності транспортної інфраструктури. Для оцінки проблем розвитку інфраструктуриного забезпечення проводився порівняльний аналіз у межах запропонованої моделі. Важливу роль у створенні умов розвитку регіонів країни та підвищення їх конкурентоспроможності на світовому ринку грає посилення інтеграційних процесів країни. Інтеграція України до транс-європейської транспортної мережі дозволить стати більш ефективнішою та конкурентноспроможною у світовому просторі.

РОЗДІЛ 3.

УДОСКОНАЛЕННЯ ТРАНСПОРТНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ УКРАЇНИ В УМОВАХ ГЛОБАЛІЗАЦІЇ

3.1. Взаємозв'язок розвитку транспортної інфраструктури з економічним зростанням країн в умовах глобалізації

Транспорт відіграє важливу роль у стимулюванні економічного розвитку, диверсифікації виробництв та зниження міжрегіональної нерівності. Першим звернув увагу впливу інфраструктури на економічну динаміку Д. Ошауер [48], який стверджує, що в період реалізації інфраструктурних проектів збільшується випуск не лише у будівельній галузі, але і у суміжних галузях. За його оцінками, якщо держава збільшує інвестиції в інфраструктурні проекти на 10%, це позитивно позначається на продуктивності капіталу приватному секторі як зростання на 3–5%.

Такий ефект пояснюється залученням суміжних галузей, пов'язаних із будівництвом інфраструктури, що сприяє зростанню зайнятості та завантаженості галузей. Наступні емпіричні дослідження, проведені Дено, Ебертс, Гарсія-Міла, Маннел [49], підтвердили результати, отримані раніше Д. Ошауер. Пізніша робота, присвячена аналізу впливу розвитку інфраструктури як на динаміку регіонального розвитку, а й у розвиток окремих галузей промисловості в Іспанії, проведена Кантос, Гумао-Альберт та Маудос [50], також підтвердила результати, отримані Ошауер. Було виявлено, що зростання інвестицій у транспортну інфраструктуру на 10% призводить до збільшення продуктивності приватного сектора на 0,38-0,42%.

Проте розвиток транспортної інфраструктури має не лише короткостроковий, а й довгостроковий позитивний ефект на економічну динаміку. У довгостроковій перспективі інвестиції в інфраструктуру впливають на макроекономічну динаміку регіону через різні канали.

За рахунок підвищення доступності ринку збуту знижуються тимчасові та матеріальні витрати на перевезення вантажів, що сприятливо впливає на конкурентоспроможність товарів [51]. Дослідники виявили, що збільшення відстані у перевезенні вантажів призводить до зниження обсягів торгівлі наполовину. Збільшення протяжності маршруту призводить до зростання витрат на перевезення, що у результаті перешкоджає розвитку торгівлі. Фізична та інституційна інфраструктура повинні знижувати транзакційні витрати, а також сприяти зростання продуктивності та ефективності економіки.

З підвищенням транспортної доступності зростає мобільність робочої сили. Найбільш кваліфіковані кадри переміщуються до регіонів, де є попит на якісний людський капітал. З покращенням якості інфраструктури зростає інвестиційна привабливість країни чи окремо взятого регіону.

З підвищенням транспортної доступності підвищується споживчий попит на вироблену місцевими товаровиробниками продукції. Поліпшення транспортної доступності сприяє процесу конвергенції, коли одні регіони розвиваються динамічно за рахунок доступу до глобальних транспортних засобів артеріям, інші регіони відстають у розвитку за відсутності доступу, що у свою чергу знижує нерівність доходів як між країнами, так і між регіонами усередині окремої країни.

Вплив транспортної інфраструктури на економічне зростання регіонів буде слабшим, ніж на економічне зростання країни загалом. Це пояснюється мережевим та локальним ефектами. Розвиток транспортної інфраструктури сприяє перетіканню праці та капіталу з менш благополучних регіонів у більш прибуткові. Тому на національному рівні ефект від інвестицій у транспортну інфраструктуру буде більш значним, ніж на рівні окремо узятим регіону [53].

Ступінь розвитку інфраструктури впливає на ухвалення інвестиційних рішень, у яких важливу роль має повернення капіталовкладень. Повернення інвестицій залежить тільки від ефективності обраної бізнес-моделі, а й від доступності ринків збуту. Мобільність капіталу, трудових ресурсів,

виробленої продукції є одним із ключових факторів, що впливають на прийняття інвестиційних рішень. В рамках країни бар'єри руху факторів виробництва знижуються за рахунок розвитку інфраструктури.

Водночас, висока мобільність факторів виробництва може призвести до зростання нерівності регіонів, оскільки суб'єкти, які мають високу продуктивність праці, будуть не тільки виробляти товари з більшою доданою вартістю, але й притягуватимуть трудові та фінансові ресурси менш розвинених регіонів із низьким рівнем добробуту.

Оскільки якість інфраструктури безпосередньо впливає на прийняття інвестиційних рішень, то цей фактор розглядається як обмежувач економічного зростання, поряд з фінансовими ресурсами та людським капіталом. Припустимо, що в економіці розвинений фінансовий ринок і всі підприємства, незалежно від розміру, мають доступ до капіталу: ставки на прийнятному для ведення бізнесу рівня є можливість використання позикового капіталу для розвитку бізнесу.

В економіці також присутній компонент робочої сили, що має всі необхідні навички для n -продукту. Але через складну транспортну доступність ринків збуту вартість продукту може стати неконкурентоспроможною, або дальність від сировинних ринків збільшить у часі технологічний процес і збільшить кінцеву вартість продукту. Тому при ухваленні рішень про розміщення виробництва важливим фактором є якість та наявність транспортної інфраструктури. В іншому випадку віддача від інвестицій може виявитися нульовою.

При цьому враховується не лише внутрішня пов'язаність регіонів, а також якість та наявність морських портів, залізнична інфраструктура, логістична розвиненість прикордонних територій. Більше того, необхідно також враховувати не лише наявність та якість портів та доріг, але також їх інфраструктуру. Наприклад, морські порти та інфраструктура залізничного транспорту пристосована до доставки сипких та наливних вантажів, а не для перевезення контейнерів. Відповідно, вся логістична система має сировинну

спрямованість і практично не розрахована на перевезення високотехнологічних товарів чи обладнання.

Ми можемо побачити пряму залежність між розвитком економіки та якістю інфраструктури (рис. 3.1.).

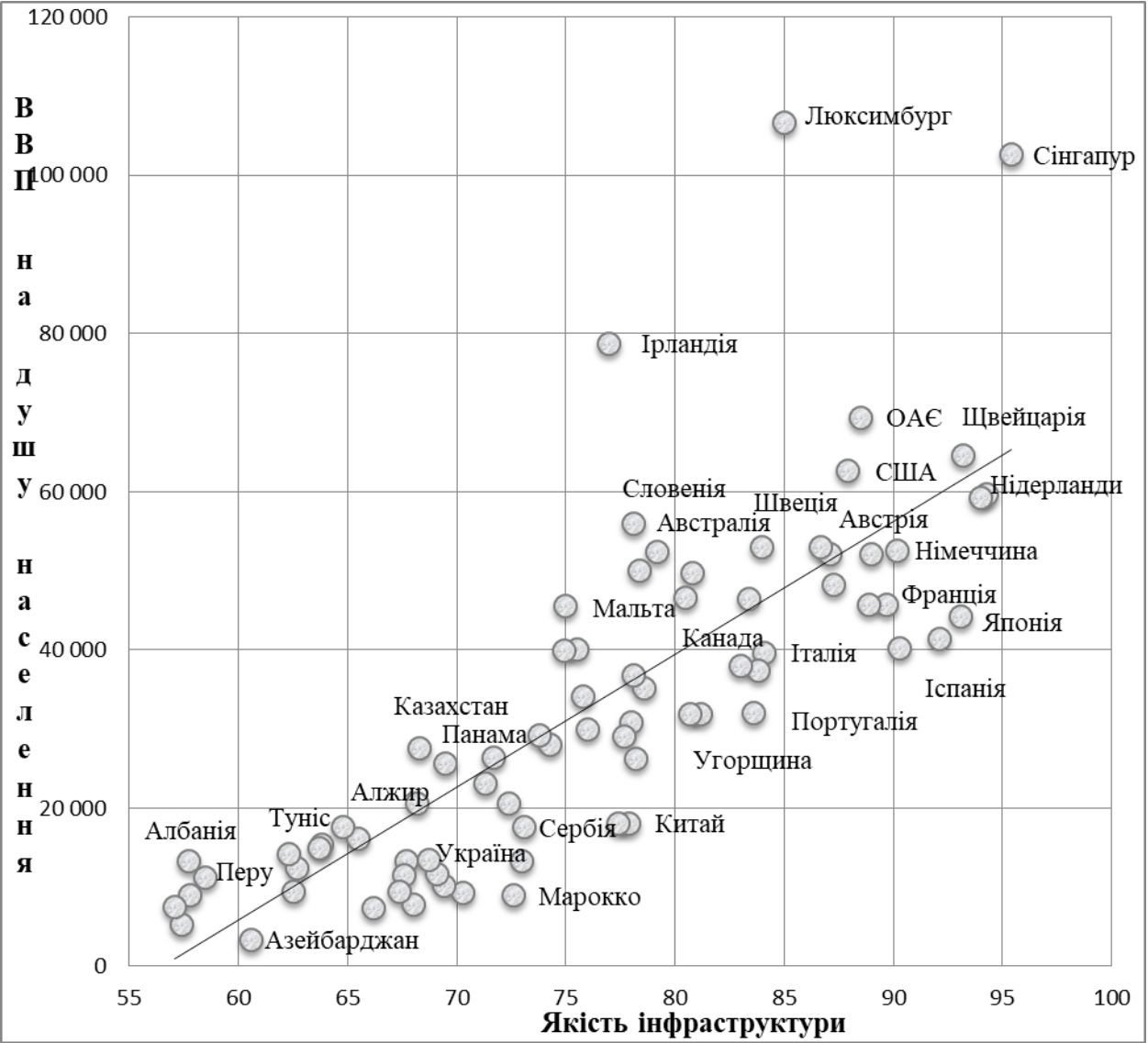


Рис. 3.1. Залежність між розвитком економіки та якістю транспортної інфраструктури [36]

Цьому результату легко дати логічне пояснення – чим нижча якість інфраструктури та дорожче транспортування продукції, тим гірші умови для торгівлі, і це не дозволяє використовувати країні наявний потенціал для зростання економіки. За високого ступеня розвитку транспортного

сполучення відбувається збільшення товарообігу та підвищується економічна ефективність.

Відмінності між національною та міжнародною транспортною інфраструктурою не настільки істотні, як між світовою та національними економіками. В силу географічних факторів національна транспортна інфраструктура може відрізнятися за складом та питомій вазі видів транспорту. Проте, не виявлено відмінностей у структурі чи законах розвитку транспортних мереж в залежності від рівня ієрархії чи виду транспорту [54].

Ця обставина дозволяє припускати наявність транспортної інфраструктури фрактальної структури. В рамках економічної теорії транспортну інфраструктуру можна розглядати або як одну з форм капіталу - фактора економічного зростання, або як суспільне благо, оскільки вони користуються всіма економічними агентами. Втім, друге визначення є спірним і залежить від того, що мається на увазі тим або іншим дослідником під транспортною інфраструктурою, чи можуть її об'єкти перебувати у приватній власності, а їх використання бути відчужуваним.

У будь-якому випадку вплив транспортної інфраструктури на економіку носить характер зовнішніх ефектів. Характеристики транспортної інфраструктури впливають на поширення інновацій в економіці та, як наслідок, на динаміку продуктивності праці та капіталу. Поліпшення в транспортній інфраструктурі не лише дозволяють збільшити розміри економіки, ринку, а тим самим роблячи комерційно вигідними нововведення з високими фіксованими витратами, а й підвищують ефективність розміщення ресурсів, дозволяють формувати промислові кластери з позитивними інноваційними зовнішніми ефектами.

Важливим напрямом, у межах якого досліджується вплив, а то й самої транспортної інфраструктури, то її похідних характеристик — насамперед транспортних витрат — на світову економіку, міжнародну торгівлю, є так звана NEG теорія [55]. Вона базується на тих же передумовах, що й теорії

ендогенного економічного зростання та більшість сучасних теорій міжнародної торгівлі:

- Недосконала конкуренція на ринку (олігополія або монополістична конкуренція), як результат, наприклад, наукових досліджень та патентної системи;
- Позитивний ефект масштабу.

Проте цей підхід не позбавлений недоліків. По-перше, зовнішні ефекти задані тільки у грошовій формі, у той час як зовнішній ефект від концентрації інноваційного сектора виражається, в першу чергу, через прискорену дифузію технологій.

По-друге, вплив транспортної інфраструктури на світову економіку виражається лише у формі транспортних витрат.

Отже, можна зазначити, що досліджень, присвячених економічному зростанню та його детермінантам, з одного боку, та розвитку транспортної інфраструктури – з іншого, проведено достатньо багато.

Існує також ряд важливих робіт емпіричного характеру щодо впливу транспортної інфраструктури на економічну динаміку [60]. У той же час ці дослідження не дають однозначного ставлення до значимості, ефективності та типах механізмів передачі змін від транспортної інфраструктури до економічного зростання (рис 3.2).

Підсумовуючи вищевикладене, можна стверджувати, що транспортна інфраструктура впливає на швидкість поширення та просторовий масштаб дії зовнішніх ефектів, мобільність факторів виробництва та швидкість дифузії технологій. Іншими словами, транспортна інфраструктура є чинником наступних економічних явищ:

- Зовнішні ефекти;
- Мобільність факторів виробництва;
- Дифузія технологій.

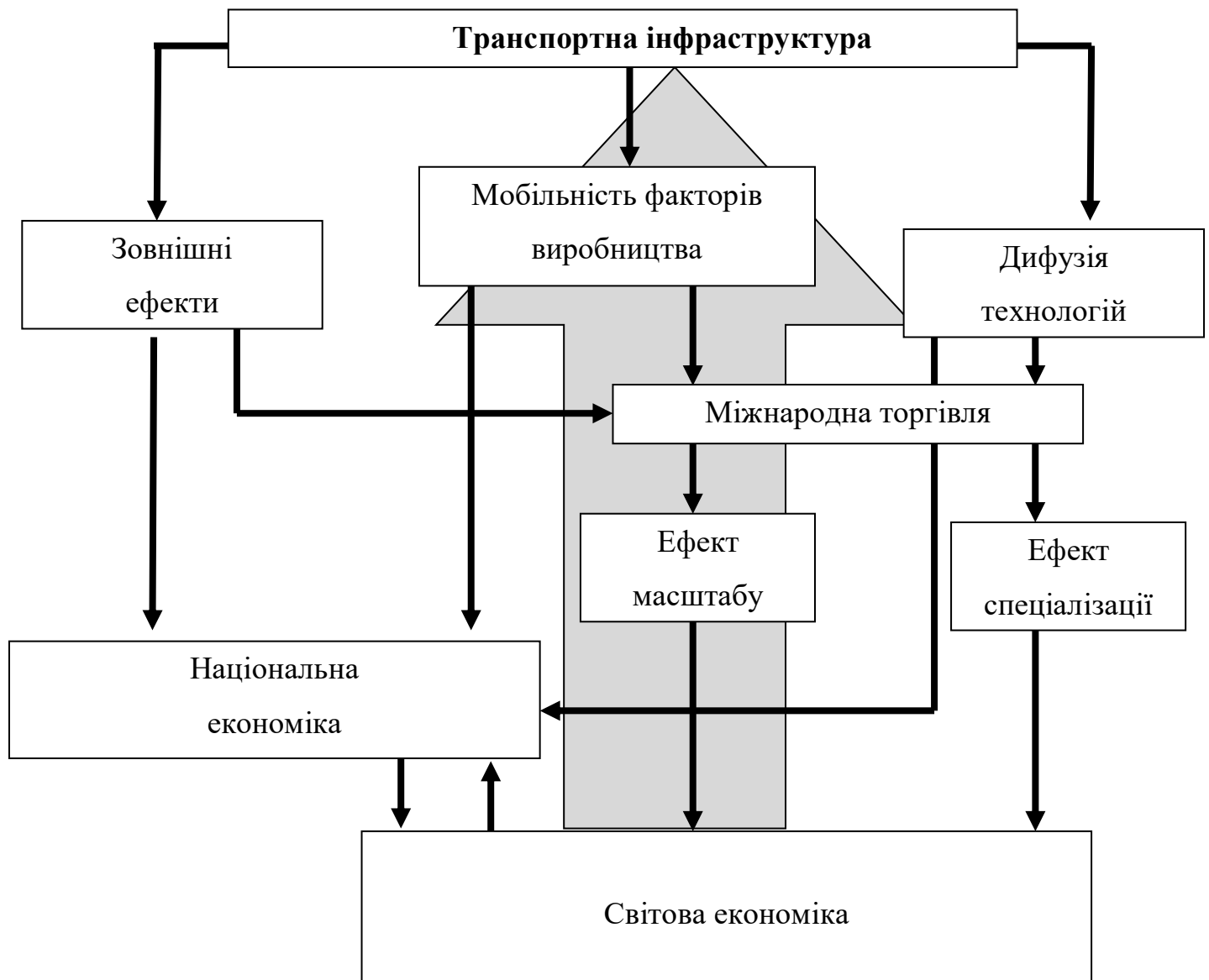


Рис. 3.2. Механізм впливу транспортної інфраструктури на економічне зростання [56]

Як було показано вище, вони, у свою чергу, впливають на динаміку національних економік, визначають відносні переваги країн у міжнародній торгівлі. Міжнародна торгівля, своєю чергою, впливає динаміку світової економіки через такі механізми:

- ефект спеціалізації країн;
- ефект масштабу.

Вплив транспортної інфраструктури на динаміку світової економіки відображено в вигляді загальної схеми. Це структура з трьома рівнями змінних та двома рівнями взаємозв'язків (механізмів).

Ми можемо уявити світову економіку як кілька економічних регіонів, для якого задані вихідні значення обсягів капіталу та праці та рівень технологічного розвитку та для кожного елемента заданий рівень розвитку транспортної інфраструктури.

Забезпеченість того чи іншого регіону факторами виробництва визначається регіональними реальними цінами на них та їх мобільністю, залежить від транспортної інфраструктури.

У свою чергу, регіональний технологічний рівень є залежною змінною темпів технічного прогресу у регіоні та міжрегіональної дифузії технологій. Остання визначається потоками товарів та послуг, через конкурентний тиск до імітації та власного поширення технологій; ці потоки явно залежать від транспортних мереж.

В результаті зовнішніх ефектів, насамперед від концентрації виробництва, технічних нововведень та певної забезпеченості факторами виробництва для кожного регіону, формуються його порівняльні переваги

Очевидно, при цьому рівень розвитку транспортної інфраструктури регіону через вартість та час транспортування, пропускну здатність обмежує зверху безлічі потенційних торгових партнерів та торгованих товарів.

Поєднання останніх двох множин обумовлюють для кожного регіону безліч його торгових стратегій через ефект масштабу.

Як наслідок, національні економіки будуть являти собою коаліції регіонів. Тоді динаміка світової економіки буде являти собою диференціальну гру з змінним коаліційним розбиттям [56].

Синтезований механізм впливу транспортної інфраструктури на динаміку світової економіки базується на загальних для сучасних теоретичних досліджень економічного зростання, міжнародної торгівлі та економічної географії припущення про економію масштабу та

недосконалості ринку. Ключовим його особливістю є облік транспортного фактора, без якого неможливо вичерпним чином відобразити динаміку світової економіки.

3.2. Основні проблеми сучасної транспортної інфраструктури України

Регіональна транспортна інфраструктура є елементом інфраструктури ринку, що об'єднує сфери виробництва, перерозподілу та кінцевого споживання в єдиний ланцюг, забезпечуючи прискорений оборот безлічі потоків на регіональному та міжрегіональному рівні економіки. Вона реалізує концепцію просторової мережевої структури, всі елементи якої пов'язані між собою лише на рівні регіону. Вузлами цих мереж є транспортні підприємства та організації.

Транспортна інфраструктура окремого регіону має забезпечувати достатні умови функціонування та гарантувати надійність умов розвитку ключових галузей виробництва та забезпечувати максимально ефективне використання транспортних комунікацій з метою розвитку підприємницьких структур.

Сучасні науково-практичні дослідження не надали достатньо підстав для формування методичного апарату необхідного для розробки міжрегіональних мережевих структур. Тоді як розвиток транспортної інфраструктури як кровоносної артерії сучасної економіки потребує особливої уваги.

Кожен регіон розвиває власні галузі господарювання, близькі за умовами функціонування один одному, при цьому ресурсне забезпечення будь-якого виробництва потребує організації міжрегіонального обміну [61].

Процес формування регіональної транспортної інфраструктури залежить від:

- 1) цілі та завдань формування транспортного комплексу регіону;
- 2) способів організації передачі ключових матеріальних потоків;

3) економічних показників вироблення та можливого завантаження транспортної системи регіону;

4) розвитку підприємницьких структур - транспортних організацій з інноваційною основою;

5) відповідності виробничої бази можливостям організації перевезень;

6) розвиненості комунікацій між регіональними виробництвами.

Розвиток транспортної інфраструктури в Україні стримує низка чинників зображених на рисунку 3.3.



Рис. 3.3. Стримуючі чинники розвитку транспортної інфраструктури України [57]

Отже, для української економіки характерні суттєві регіональні відмінності щодо рівня розвитку транспортної інфраструктури. Регіональна нерівномірність розвитку транспортної інфраструктури стримує створення єдиного економічного простору і дозволяє повною мірою освоювати ресурси регіонів.

Транспортна інфраструктура країни не готова до повсюдного застосування сучасних технологій перевезення, насамперед – контейнерних. Зростання попиту на вантажні перевезення стримується розвитком транспортної інфраструктури.

Рівень розвитку автомобільних доріг не відповідає попиту на автомобільні перевезення, що призводить до тривалих простоїв транспортних засобів, надає істотне вплив на конкурентоспроможність товарів та якість життя населення. Сьогодні бездоріжжя та незадовільний транспортно-експлуатаційний стан мережі доріг, враховуючи, що автомобільний транспорт є однією з основних системоутворюючих галузей транспортної системи, є серйозним інфраструктурним обмеженням;

У всіх галузях транспортного комплексу намітилися стійкі тенденції старіння основних фондів та їх неефективного використання.

Сучасний стан транспортної інфраструктури в більшості регіонів не дозволяє забезпечити зниження питомих трансакційних та транспортних витрат підприємницьких структур та активізувати кластеризацію регіональної економіки, тому актуальним завданням є пошук механізмів удосконалення транспортної інфраструктури. Вибір перспективних напрямів розвитку транспортної системи регіону визначатиметься базовими причинами змін та ключовими факторами цих змін [58].

Причинна складова вибору напрямів розвитку транспортної системи регіону, носить дуалістичний характер і поділяється на екзогенні характеристики та ендогенні, представлені на рисунку 3.3.

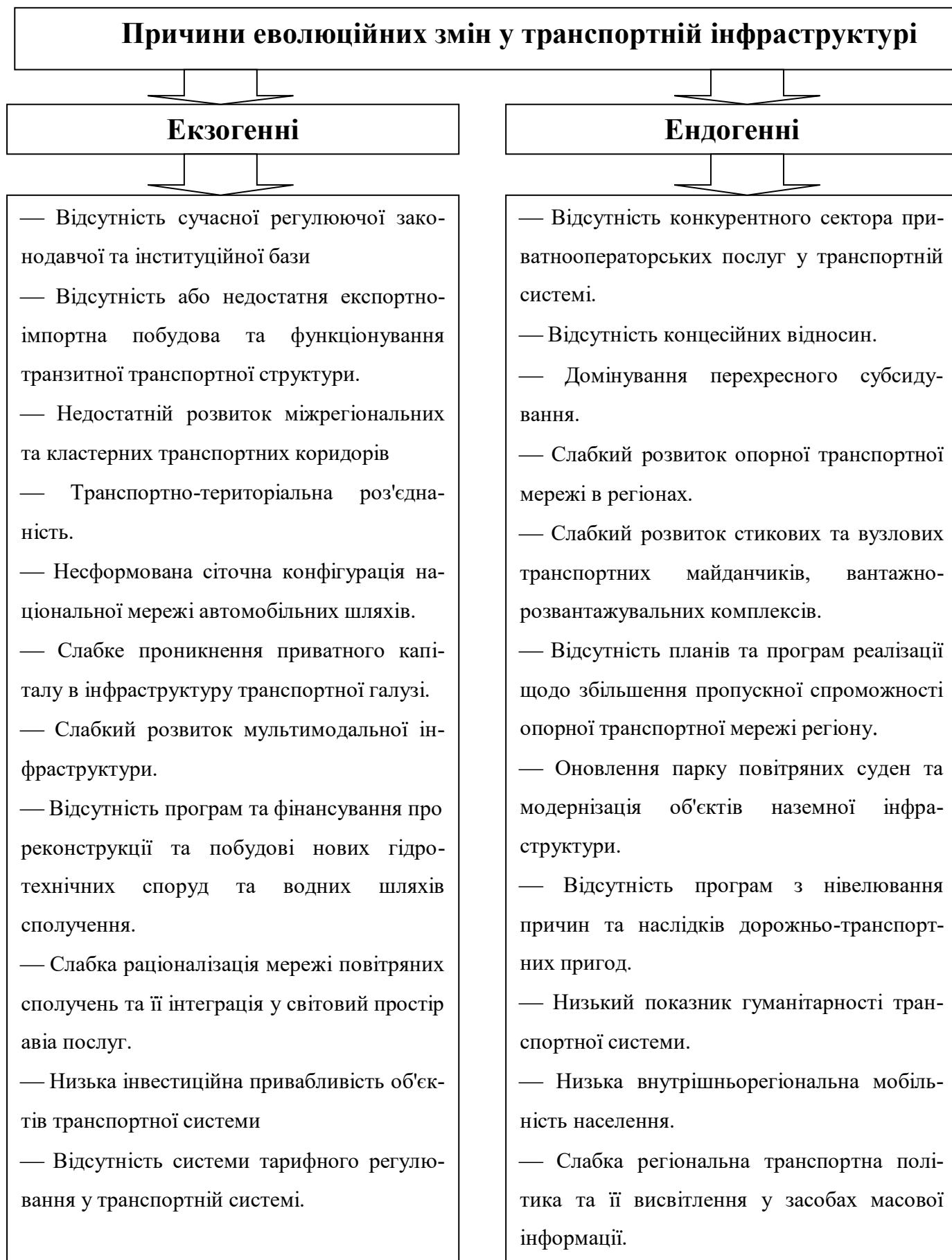


Рис. 3.3. Екзогенні та ендогенні характеристики причин необхідних змін у транспортній системі регіону [58]

Для України проблема формування ефективної транспортної інфраструктури стоїть вкрай гостро. З одного боку, відсталість та нерозвиненість транспортної інфраструктури перешкоджає повноцінному розвитку ринкових відносин та повномасштабної участі країни у міжнародному поділі праці та світовій торгівлі, з іншого боку, виникають суттєві труднощі із залученням необхідного обсягу інвестицій.

Обмеження, пов'язані з вадами державної політики економічного розвитку:

- недотримання інвестиційної політики держави, обґрунтованих пропорцій у виділенні коштів на розвиток інфраструктурної складової;
- незбалансованість розвитку окремих елементів інфраструктури;
- залишковий принцип фінансування інфраструктурних проектів;
- нерозробленість практичних механізмів проведення регіональної політики розвитку інфраструктурної складової;
- багатогалузевий склад інфраструктури;
- наявність різних стандартів та підходів до розвитку інфраструктури із боку різних відомств.

Крім того, Україна поки що не має необхідного досвіду реалізації складних інфраструктурних проектів, хоча подібний досвід поступово накопичується в ході реалізації низки цільових проектів. І цей досвід вимагає ретельного узагальнення та оцінки.

Так, слід зазначити, що кроки щодо формування розвиненої інфраструктури, що вживаються в українській практиці, свідчать про відсутність характерного для провідних країн чіткого концептуального підходу до вирішення цієї проблеми. Формування окремих елементів інфраструктури здійснюється поза зв'язком з іншими секторами економіки. Не враховуються також тенденції формування глобальної інфраструктури, посилення взаємозв'язку та взаємодії між країнами у науково-технічній сфері.

При використанні закордонного досвіду часто відбувається просте перенесення окремих елементів цілісних інфраструктурних систем без розуміння зв'язків із специфікою країни, що не призводить до очікуваних результати.

Незважаючи на визнану актуальність та значимість вирішення проблем розвитку транспортної інфраструктури для української промисловості та економіки в цілому, органами державного та регіонального управління як і раніше не приділяється належної уваги їх подолання. Більше того, допускається ситуація, коли більшість вже прийнятих рішень у цій галузі реалізується частково чи не реалізується взагалі. Збереглися диспропорції у розвитку інфраструктури залізничного транспорту та транспортної забезпеченості регіонів. Зрештою, так і не були створено умови для зростання числа конкуруючих підприємств, що займаються перевезеннями [62].

Вихідним моментом у діагностуванні ступеня відповідності транспортно інфраструктури поставленим стратегічним цілям та завданням соціально-економічного розвитку, обґрунтування пріоритетних напрямів її розвитку та необхідних обсягів інвестування у цю сферу служить аналіз поточного стану, який слід проводити у наступних напрямках: з погляду наявності об'єктів транспортно-логістичної інфраструктури, їх технічного стану, ступеня завантаженості та доступності для споживачів, а також з погляду її відповідності сучасним вимогам ефективності та якості функціонування, серед яких слід виділити:

- адаптивність або здатність інфраструктури відповідати умовам, що змінюються;
- оперативність чи здатність здійснювати обслуговування у максимально короткі терміни;
- збалансованість – дотримання раціональних пропорцій розвитку окремих елементів інфраструктури у галузевому та регіональному розрізах;
- безперебійність реалізації виробничо-комерційних зв'язків;

- сполученість та скоординованість роботи окремих регіональних та галузевих елементів інфраструктури;
- ступінь охоплення соціально-економічного простору, задіяного у відтворювальних процесах;
- комплексність – ступінь охоплення сукупності функцій з обслуговування виробничо-комерційної діяльності підприємств;
- ступінь інтегрованості матеріально-технічних, товарних та інформаційних потоків, починаючи з постачальників сировини та закінчуючи кінцевими споживачами;
- економічність – забезпечення раціонального рівня витрат усіх видів ресурсів, необхідні функціонування інфраструктурного комплексу;
- рівень використання прогресивних ІТ-технологій.

Зрозуміло, що формування сучасної транспортної інфраструктури в Україні є складним багатоетапним процесом, що відрізняється високою інвестиційною та ресурсомісткістю залежністю. Рішення подібної масштабної завдання можливе лише у рамках загальнодержавної стратегії розвитку, основними вимогами до розробки якої мають стати:

- відповідність цілям та пріоритетам державної стратегії соціально-економічного розвитку країни, задачам економічної, промислової, науково-технічної, регіональної політики держави;
- облік реального стану транспортної інфраструктури та ступеня забезпеченості її послугами економічних агентів;
- збалансований розвиток окремих елементів транспортної інфраструктури (різні види транспорту, магістралі, мости, складські термінали, транспортнологістичні комплекси та ін.);
- створення у секторі конкурентного середовища, що забезпечує прагнення підприємств до безперервного зростання показників ефективності роботи;

- орієнтація у процесі розробки планів модернізації та проектів створення нових об'єктів транспортної інфраструктури на сучасні тенденції її розвитку та вимоги, які висуваються споживачами;
- раціональне поєднання галузевого та територіального підходів до формування транспортних комплексів;
- облік наявних та прогнозованих у майбутньому ресурсних, інвестиційних та тимчасових обмежень;
- високий рівень обґрунтованості та якості прийнятих рішень та механізмів їх реалізації [62].

У свою чергу, інфраструктурний розвиток на певній території може стимулювати процес її інтеграції до загальнодержавного та міжнародного економічного середовища, прискорити економічне зростання регіону. З іншого боку, економічне зростання може надавати зворотний вплив на прийняття інфраструктурних інвестиційних рішень та генерацію попиту на збільшення транспортно-логістичної інфраструктурної мережі.

Зважаючи на значний взаємозв'язок між розвитком транспортної інфраструктури та економічним зростанням держави, регіону та території, важливо виділити ряд факторів, які безпосередньо впливають на проведення інвестиційної політики у цій сфері [58]:

- раціональність вибору розташування нових транспортно-логістичних інфраструктурних об'єктів;
- пріоритети розвитку тих чи інших секторів транспортної інфраструктури, співвідношення нового будівництва та реконструкції, модернізації існуючих об'єктів;
- проблеми інвестицій та фінансування;
- співвідношення державного та приватного секторів у рамках інвестиційного процесу. Інфраструктурні інвестиції історично розглядалися як сфера діяльності держави головним чином у зв'язку з необхідністю значних капіталовкладень.

Проте з кінця 1970-х рр. все більше уваги стало приділятися підвищенню ролі цьому процесі приватного сектора [63]. Пріоритет в інвестиційних процесах має належати приватному сектору, крім тих випадків, де справа «національна монополія», тобто. тих секторів, у яких інвестиції можуть принести прибуток лише у ситуації, коли весь ринок контролює одна фірма [58].

Незалежно від ініціаторів інвестицій, ключовими факторами у процесах модернізації транспортної інфраструктури є джерела фінансування, які у свою черга можуть надавати вирішальний вплив макроекономічні показники розвитку. Так, залучені із зарубіжних джерел позикові кошти під високі відсотки в іноземній валюті здатні суттєво знизити рентабельність інфраструктурних проектів. З іншого боку, внутрішні інфраструктурні позики в вітчизняній валюті можуть ускладнити для суб'єктів господарювання фінансування інших проектів, що згодом викличе загальне скорочення інвестицій приватного сектора. Тому в кожному конкретному випадку необхідний ретельний аналіз можливих сценаріїв фінансування інфраструктурних проектів транспортної системи з метою мінімізації можливої шкоди для економіки загалом.

Вдосконалення того чи іншого виду транспортної інфраструктури може бути у певний час особливо важливим. У зв'язку з цим велике значення набуває оптимального поєднання заходів щодо розвитку різних видів транспортної інфраструктури та модернізації існуючої мережі.

В даний час виникла необхідність у стислий термін модернізувати важливі елементи транспортної інфраструктури, такі як залізнична та автодорожня мережа, внутрішні водні шляхи, портове господарство, аеропорти, логістичні центри, що значною мірою підвищить ефективність та конкурентоспроможність національної економіки на світовій арені.

3.3. Загальні рекомендації щодо напрямів розвитку транспортної інфраструктури України в умовах глобалізації

На початку ХХІ ст. набули розвитку процеси економічної глобалізації, що проявляється у посиленні тенденції активізації відносин між державою та бізнесом. При цьому змінюються функції самої держави та її завдання, відбуваються процеси роздержавлення окремих сфер економіки всередині країни, подальшого поширення та розширення впливу приватного капіталу на світову економіку.

Кожна громадська формація створює інфраструктуру, адекватну виробничим відносинам, що складаються. Інфраструктура як економічна категорія відображає стан та функціонування продуктивних сил та виробничих відносин, по суті виступаючи підсистемою методу виробництва. Найбільш суттєвою ознакою інфраструктури служить її роль створенні загальних передумов відтворювального процесу, умов економічного зростання та прогресу.

Інфраструктура як економічна категорія передбачає систему загальних умов забезпечення суспільного відтворення в масштабах національного господарства, являючи собою сукупність систем галузевих та функціональних зв'язків [60].

В цілому інфраструктура передбачає систему інститутів та механізмів, що забезпечують стійкість відтворювального процесу, що відповідає рівню життя населення. Відмінною особливістю інфраструктури за умов ринкової економіки є можливість залучення позабюджетних інвестиційних джерел реалізації великих інфраструктурних проектів. Для України розвиток інфраструктури грає ключову роль.

У зв'язку з цим конструктивний діалог бізнесу, органів влади та громадських інститутів стає невід'ємним умовою нормального функціонування багато-секторної економіки змішаного типу. Особливу роль вирішенні завдань сталого економічного зростання України грає

встановлення ефективних партнерських відносин між органами влади регіонів та бізнесу. Сьогодні саме на регіональному та місцевому рівні переносяться акценти при формуванні соціально-економічного та інституційного фундаменту ринкової економіки, визначення базових параметрів нового соціального договору. Одночасно йде апробація інститутів та моделей взаємодії органів влади, бізнесу та населення.

Нині стан інфраструктури – ключова проблема для підвищення соціально-економічного розвитку. Високий рівень життя у розвинених країнах багато в чому пояснюється саме станом інфраструктури, високою ефективністю її функціонування. Найважливішою умовою розвитку та підвищення ефективності виробничої та соціальної інфраструктури в нашій країні є значне збільшення обсягу інвестицій у цю життєво важливу сферу.

Процес формування української інфраструктури проходив досить складно. Якщо у роки радянської влади переважав план, то, звісно, фінансування інфраструктури велося за залишковим принципом. У сучасних ринкових умовах виникла своя специфіка, пов'язана з менталітетом великого бізнесу, який не бажає займатися суспільною інфраструктурою, обмежуючись лише тією, яка потрібна для забезпечення свого виробничого циклу.

Приватний капітал обмежено бере участь в інфраструктурних проєктах не тільки через високу капіталомісткість, але й через складність повернення інвестицій. У свою чергу, транспортна інфраструктура опосередковано впливає на економічні показники як окремих регіонів, так і країни загалом.

Наразі питання модернізації транспортної інфраструктури є надзвичайно актуальними для органів державної влади та місцевого самоврядування.

На рівні регіонів та муніципальних утворень бюджетні обмеження стають бар'єр для модернізації зношеної інфраструктури. Для вирішення інфраструктурних проблем у сучасній Україні важливо визначити рівень її готовності до інноваційного прориву.

Для сталого розвитку економіки потрібне нарощування обсягів будівництва інфраструктурних об'єктів та значні грошові вкладення у модернізацію, через високу зношеність транспортної інфраструктури.

Будівництво в Україні швидкісних автомобільних доріг є не лише умовою її економічного зростання та підвищення добробуту населення, але дозволить країні інтегруватися в міжнародну транспортну систему, що забезпечить додаткові преференції вітчизняним товаровиробникам.

Однак в умовах зниження фінансових можливостей держави, якому належить основна частина транспортної інфраструктури, гостро постає проблема залучення коштів для модернізації застарілих фондів. Нестача державних коштів для фінансування розвитку інфраструктури можна компенсувати використанням потенціалу приватного бізнесу. Необхідно активізувати процес залучення приватних інвестицій насамперед через удосконалення форм та механізмів державно-приватного партнерства (ДПП).

Сутність ДПП можна трактувати як інституційний та організаційний альянс державної влади та приватного бізнесу з метою реалізації суспільно значущих проектів у широкому спектрі сфер діяльності – від розвитку стратегічно важливих галузей економіки до надання суспільних послуг у масштабах усієї країни чи окремих територій [61].

Державно-приватне партнерство в Україні засновано на наступних принципах:

- відкритість та доступність інформації про державно-приватне партнерство, за винятком відомостей, що становлять державну таємницю та іншу таємницю, котра охороняється законом;
- забезпечення конкуренції;
- відсутність дискримінації, рівноправність сторін угоди та рівність їх перед законом;
- справедливий розподіл ризиків та зобов'язань між сторонами угоди;
- свобода укладання угоди.

Впроваджуючи ДПП у практику, держава може скористатися перевагою ринкових інструментів, задіявши різні форми співробітництва з приватним сектором у реалізації соціальних програм національних проектів.

Це партнерство має принципову відмінність від спрощеного погляду на співпрацю зі складчиною держави та приватного бізнесу, коли кожен вкладає та будує свій об'єкт без управління взаємними ризиками і без націленості загальний результат, часто у сфері вузького кола осіб.

У ДПП держава виступає однією з активних учасників – ініціаторів партнерства, визначаючи цільові орієнтири та використовуючи переваги ринкових інструментів, а також вищу ефективність приватного сектора.

Головна мета ДПП – підвищити громадський добробут, об'єднавши зусилля та ресурси сторін, найкращим чином розподіливши їхню відповідальність та ризик, зберігаючи за державою контрольні функції у партнерстві.

Партнерство держави та бізнесу, на відміну від традиційних відносин, створює свої базові моделі фінансування відносин власності та методів управління, перетворюючи інституційно сфери діяльності, що традиційно належать до ведення держави. Незважаючи на різноманітність форм ДПП, їх поєднують деякі характерні особливості, що дозволяють виділити партнерство у самостійну економічну категорію.

Партнерство будується як формалізована кооперація державних та приватних структур, що спеціально створюється під конкретні цілі та спирається на відповідні домовленості сторін. Успішна реалізація ДПП проектів передбачає певні вигоди всім учасникам і досягнення певного балансу їх інтересів (табл. 3.1).

Таблиця 3.1

Основні потенційні вигоди сторін від участі у проектах державно-приватного партнерства*

Органи влади	Бізнес-структури	Споживачі (Населення)
1. Скорочення фінансового навантаження на бюджет під час реалізації ключових інвестиційних проектів. 2. Оптимізація процедури керування ризиками проекту. 3. Підвищення ефективності управління майном шляхом застосування інноваційних технологій, технічного та управлінського досвіду приватного сектору, налагодженого механізму керування проектами. 4. Оптимізація чисельності працівників органів влади під час здійснення управління проектами. 5. Забезпечення оптимального співвідношення ціни та якості послуг	1. Отримання доступу до сфер, закритих раніше для підприємницької діяльності. 2. Наявність політичної, адміністративної консультаційної підтримки при реалізації проектів партнерства 3. Зниження витрат за реалізацію проектів через наявність співфінансування з боку органів влади. 4. Поділ ризиків підприємницької діяльності разом із публічним сектором. 5. Створення позитивного іміджу організації в очах населення	1. Підвищення якості надання транспортних послуг споживачам. 2. Покращення фізичної та економічної доступності транспортних послуг, які надаються населенню. 3. Зменшення цін на транспортні послуги при збереженні високої якості.

* Джерело [62].

Перераховані вигоди та переваги є потенційними, їх об'єктивізація можлива лише за умови недопущення домінування інтересів однієї сторони над іншою та безлічі інших факторів. Зрештою виграє суспільство як глобальний споживач якісніших послуг

Інститут державно-приватного партнерства у країнах Західної Європи формувався приблизно 400 років. Його ефективність перевірено часом. Проте роль ДПП у Європі зросла останні 15–20 років.

Європейський досвід підтверджує, що ДПП успішно використовується в транспортній інфраструктурі. Але останніми роками спостерігається активізація і в інших сегментах економіки: освіта, охорона здоров'я та суспільно значимі послуги. Подібний підхід до вибору пріоритетних галузей державно-приватного партнерства обумовлюється політикою розвинених держав, де основною метою є підвищення рівня життя громадян, орієнтованість поліпшення соціальних благ.

Партнерства було вписано у загальні процеси децентралізації економічної влади. Передачі низки публічних повноважень на місцевий рівень та приватної приватизації деяких функцій держави [62].

Функції контролю та регулювання у сфері ДПП від імені держави можуть здійснюватися або спеціальними профільними міністерствами, відомствами, чи спеціально уповноваженими органами. У цьому спеціалізовані агентства можуть створюватися державою кожної галузі економіки, у якій розвиваються партнерства.

Так, у Польщі створено відповідні інституційні структури окремо для автомобільних, залізниць, електроенергетики, лісового господарства та ін. Інший варіант, коли держава створює свій єдиний агентський орган для всіх чи більшості секторів економіки, як, наприклад, у Хорватії [63].

Найважливішим стратегічним завданням розвитку інституту ДПП у сфері інфраструктури є розробка ефективного організаційно-економічного механізму управління реалізацією ДПП-проектів. Для цього потрібно:

- по-перше, розвиток нормативно-правової бази, ухвалення цілої низки підзаконних актів, що регламентують партнерські відносини влади та бізнесу (особливо щодо укладення концесійних угод);
- по-друге, створення програм розвитку інституту партнерства, комплексних інструментів підтримки приватного інвестора, умов залучення фінансових ресурсів до реалізації спільних проектів;
- по-третє, розробка практичних документів, відкритих баз даних проектів, що дозволить тиражувати успішний досвід;

- по-четверте, створення структур, інститутів розвитку, основним завданням яких є всебічна підтримка проектів партнерства;
- по-п'яте, підвищення ролі інститутів громадянського суспільства у проектах партнерства, залучення їх реалізації всіх зацікавлених сторін.

Тільки в цьому випадку державно-приватне партнерство стане ефективним інструментом модернізації транспортної інфраструктури України.

Висновки до розділу 3

1. Виокремлено типові канали впливу інфраструктури на розвиток економіки: зовнішні ефекти, мобільність факторів виробництва, дифузія технологій, ефект масштабу. Доведено вплив розвитку транспортної інфраструктури на розвиток економіки і, зокрема, на обсяг приватного та державного капіталу та зайнятість. Наведено вигоди від розвитку інфраструктури для підвищення продуктивності приватного сектора та скорочення бідності.

2. Інфраструктура є однією з ключових конкурентних переваг України, проте проблема низької якості послуг наклала свій відбиток на кожному її елементі. Ситуація ускладнюється ще й недостатньою взаємодією між різними галузями в транспортному секторі, мізерними інвестиціями, застарілою системою регулювання та швидким фізичним погіршенням транспортної інфраструктури.

3. Можна зазначити, що державно-приватне партнерство успішно розвивається у низці європейських країн, в останнє десятиліття воно стало способом модернізації інфраструктури в країнах. Використання приватного капіталу, у тому числі зарубіжних інвестицій, дозволить Україні вирішити певні соціально-економічні завдання без додаткових бюджетних витрат, а також підвищити конкурентоспроможність країни за допомогою покращення транспортної інфраструктури,

ВИСНОВКИ

У магістерській роботі поглиблено теоретичні, методичні та практичні засади розвитку транспортної інфраструктури в Україні та розроблено рекомендації щодо підвищення її ефективності. Основні висновки теоретичного і прикладного характеру, одержані в ході дослідження, полягають у такому

1. Розвинути теоретичні положення сутності транспортної інфраструктури. Транспортну інфраструктуру доцільно розглядати її як сукупність усіх видів транспорту та транспортних структур, діяльність яких спрямовано на створення сприятливих умов функціонування всіх галузей економіки, тобто. сукупність матеріально-технічних систем транспорту, призначених для забезпечення економічної та неекономічної діяльності людини.

2. Було охарактеризовано сучасний вплив глобалізації на транспортну інфраструктуру. Особливість сучасної глобальної економіки така, що виробництво перестало бути фактором, що обмежує розвиток. Практично будь-який товар може бути випущений у необхідних обсягах та доставлений покупцеві, де б він не був був. Головне – попит на нього. У цьому плані гострої нестачі в потужностях транспортної інфраструктури зараз немає ні в розвинених, ні у країнах що розвиваються. Дефіцит може виникати в умовах економічного буму. Однак доступність різноманітних та конкуруючих між собою сучасних технологічних рішень, можливості кооперації з передовими транснаціональними компаніями, спеціалізуються у цій сфері, дозволяють досить швидко долати вузькі місця, що виникають.

3. Розкрито особливості інвестиційного розвитку транспортної інфраструктури в умовах глобалізації. В умовах глобалізації світової економіки зростає значення інвестицій для розвитку транспортної інфраструктури. Було досліджено вплив мультиплікативного ефекту від інвестицій у транспортну інфраструктуру, показав, що мультиплікативний

ефект становить від 1,5 до 2, тому інвестиції в транспортну інфраструктуру є вагомим стимулом для розвитку економіки.

4. Проаналізовані явища, що сформувалися в структурі та механізмах транспортної інфраструктури, визначення її концептуальних засад є одним із пріоритетних напрямків ефективного розвитку торгівлі в умовах інформатизації світового господарства. Аналіз світового досвіду розвитку транспортної інфраструктури дозволив висвітлити такі сучасні тенденції: підвищення екологічності та інклюзивності транспорту; організація управління транспортним сектором з опорою на науку і стратегічне планування; створенням в країні сприятливих умов для діалогу держави та бізнесу у транспортно-логістичному секторі; використання переваг географічного положення країни; комплексне управління розвитком портової інфраструктури.

5. Досліджено ретроспективні особливості, проблеми, сучасний стан та динаміку розвитку транспортної інфраструктури в Україні. Визначено домінантні тенденції й фактори, які впливають на розвиток та трансформацію транспортної інфраструктури в країні. Досліджено основні тенденції ринку транспортних послуг України.

6. Було оцінено поєнціал розвитку транспортної інфраструктури регіонів України. Для цього була створена базова модель для проведення аналітичної оцінки рівня розвитку транспортної інфраструктури, яка дозволила визначити її поточний стан, відстежити напрями формування виробничого та соціального виміру стабільності регіонів України. Обґрунтовано необхідність проведення аналітичної оцінки рівня розвитку транспортної інфраструктури. Проведено аналіз останніх досліджень та публікацій, який демонструє плюралізм думок щодо методології проведення оцінки показників розвитку та водночас одностайність у необхідності забезпечення якісного рівня інфраструктури як передумову сталого розвитку. Визначено якісні та кількісні показники розвитку транспортної інфраструктури за даними 24 регіонів країни за допомогою моделі

інтегральної оцінки. Результати дослідження дозволили виявити тенденції та перспективи розвитку транспортної інфраструктури, які мають бути спрямовані на активізацію інтеграції України у транс'європейську транспортну мережу.

7. Сформовано взаємозв'язок розвитку транспортної інфраструктури з економічним зростанням країни. Дослідження взаємозв'язку транспортної інфраструктури з економічним розвитком країни показало пряму залежність між розвитком країн та якістю інфраструктури. Цьому результату легко дати логічне пояснення – з підвищенням транспортної доступності зростає мобільність робочої сили, капіталу та виробленої продукції. Це є одним із ключових факторів, що впливає на розвиток економіки.

8. Виявлені основні проблеми сучасної транспортної інфраструктури України. Розвиток транспортної інфраструктури України стримує низка чинників: невисокі темпи зростання транспортного ринку, низька якість транспортного обслуговування вантажів та пасажирських потоків, недостатній рівень розвитку транспортної інфраструктури, відсутність достатнього рівня фінансування, утримання та розвитку інфраструктури, нестача кваліфікованих фахівців у галузі транспортної інфраструктури

9. Запропоновано рекомендації щодо напрямів розвитку транспортної інфраструктури. Потреба суспільства у модернізації старих та створенні нових об'єктів транспортної інфраструктури зростає. В результаті дослідження виявлено, що механізми державно-приватного партнерства є базовою конструкцією залучення позабюджетних інвестицій у розвиток транспортної інфраструктури Держава може досягти додаткової оптимізації та економії бюджетних видатків, домогтися значного покращення якісних та кількісних параметрів під час реалізації проектів, спрямованих на обслуговування населення. Таким чином, попит на залучення позабюджетного фінансування в транспортну інфраструктуру на основі

державно-приватного партнерства здатний не тільки реалізовувати складні схеми фінансування, а також видозмінити системи державного та муніципального управління.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Донецкий Д.С., Дюжов А.В.,Круглов В.Н., Миляева Л.Г. Наука и инновации в современном мире - экономика: монография, – Одесса: КУПРИЕНКО СВ, 2017 – 206 с..
2. Велика російська енциклопедія: у 30 т. / Голова наук.-ред. ради Ю. С. Осипов; За ред. С. Л. Кравець. М.: Велика російська енциклопедія, 2008. Т. 11. 767 с.
3. Бойчик І. М. Ринкова інфраструктура: сутність та характеристика. Міжнародний науково-виробничий журнал «Сталий розвиток економіки». 2013. № 3. С. 34–41.
4. Кобилуох О.Я., Гірна О.Б., Гаєва Л.І. Ключові аспекти транспортної логістики в умовах пандемії COVID-19. Вчені записки ТНУ ім. В.І. Вернадського. Серія: Економіка і управління. 2020. Том 31 (70). №4. С. 117-122.
5. Рогозян Ю. С. Теоретико-методичні підходи до формування організаційно-управлінського потенціалу регіону. Вісник Одеського національного університету. Серія «Економіка». 2015. № 3 (2). Т. 18. С. 64–69.
6. Лактионова О. Е. Формирование логистических систем: методология и практика: монография. Донецк: НАН Украины. Ин-т экономики промышленности, 2002. 319 с.
7. Бойко О. В., Дідовець І. В. Потенціал ринку транспортних послуг як об'єкт наукових досліджень. Вісник ЧДТУ. 2010. № 41. С. 93–104.
8. Смит А. Исследование о природе и причинах богатства народов. URL: <http://www.e-reading.club/book.php?book=100806>
9. Маршалл А. Принципы политической науки. URL: <http://www.eklit.org/marsod.htm>
10. Блауг М. Экономическая мысль в ретроспективе / пер. с англ. – 4-е изд. – М.: «Дело Лтд», 1994. – 720 с.

11. Robert C. Allen, *Global Economic History: a Very Short Introduction*. Oxford: Oxford. University Press, 2011.
12. Батор Ф. М. *Анатомия провала рынка // Вехи экономической мысли: Т.4. Экономика благосостояния и общественный выбор / пер. с англ. под общ. ред. А.П. Заостровцева; Институт «Экономическая школа» ГУ ВШЭ. – СПб.: «Экономическая школа», 2004. – С. 251-292.*
13. Про схвалення Національної транспортної стратегії України на період до 2030 року / Розпорядження КМУ від 30.05.2018 р. N 430: URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/430-2018-%D1%80#Text>
14. Малиш Н.А., Бондар Н.М. Економічний аналіз транспортної інфраструктури України. *Вісник Національної академії державного управління при Президентові України. Серія «Державне управління».* 2016. №. 2. С. 50–57.
15. Дмитрієва О. І. Законодавче забезпечення розвитку транспортної інфраструктури України. Проблеми і перспективи розвитку підприємництва. 2019. № 2 (23). С. 31–45.
16. Бахтин М. Н. Транспортная инфраструктура региона : основные подходы к определению понятия / М. Н. Бахтин // *Регион. – 2019. – № 3 (46). – С. 87–93.*
17. Шиба О. А. Вплив розвитку транспортної інфраструктури на економічне зростання країн-членів Європейського Союзу: дис. канд. екон. наук: 08.00.02. Львів, 2017. 204 с
18. Токмакова І.В. Розвиток потенціалу транспортної інфраструктури в умовах розширення міжнародної інтеграції як фактор економічного зростання України. *Вісник економіки транспорту і промисловості.* 2018. № 62 дод. С. 36–38.
19. Закон України «Про транспорт». URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/232/94-%D0%B2%D1%80#>

20. Бек У. Что такое глобализация? Ошибки глобализма - ответы на глобализацию / Пер. с нем. А.Григорьева и В.Седельникова. – М.: Прогресс-Традиция, 2001. – 304 с
21. Ватерс М. Глобализация. – М., 2000. – 415 с
22. Остапенко Т.Г., Гращенко І.С., Прищепа Н.П. Транспортна система України як елемент глобальної транспортної системи. Економіка та суспільство. 2018. Вип. 15. С. 177-185.
23. Denmarko in internationale IT Perspectivo. Countri di Mano Possibilitico // A.Danis Strategydel informazzione societico.- Roma.- 2003.- P. 314-389.
24. Кондрат Е.Н. Международная финансовая безопасность в условиях глобализации. Основные направления правоохранительного сотрудничества государств: монография / Е.Н. Кондрат. - 2-е изд., перераб. и доп. – М.: ИД «ФОРУМ», 2013. – 512 с.
25. Макаров Д.Б. Инструментарий развития транспортной инфраструктуры региона: автореф. дис. канд. экон. наук. Тамбов. 2015. 25 с. URL: <http://economylib.com/instrumentariy-razvitiya-transportnoy-infrastrukturyregiona>.
26. Heins M.W. The Shipping Container and the Globalization of American Infrastructure. Ann Arbor, University of Michigan. 2013. 312 p.
27. Аكوпова Елена Сергеевна, Пиливанова Елена Кшгоровна, Самыгин Сергей Иванович МИРОВАЯ ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКАЯ ИНФРАСТРУКТУРА: ЦИФРОВАЯ ТРАНСФОРМАЦИЯ 2020 ГОДА // Государственное и муниципальное управление. Ученые записки . 2021. №1.
28. Кан, Р.Ф. Связь инвестиций домохозяйств и безработицы [Текст]: пер. с англ. / Р.Ф.Кан. – М.: Юнити-М, 2004. – 228 с
29. Кейнс, Дж. М. Общая теория занятости, процента и денег [Текст] / Дж.М.Кейнс. – под ред. д.э.н. И.Н.Панина. – М.: Гелиос АРВ, 2011. – 352 с

30. Кондратьев, В.Б. Инфраструктура как фактор экономического роста [Текст] / В.Б.Кондратьев // Российское предпринимательство. – 2012. – № 11 (2). – с.29-36.
31. Лавров, Е.И. Экономический рост: теории и проблемы [Текст]: учебное пособие / Е.И.Лавров, Е.А.Капогузов. – Омск: Издательство ОмГУ, 2006. – 214 с.
32. Дробышевский, С. Факторы экономического роста в регионах РФ / С.Дробышевский, О.Луговой, Е.Астафьева, Д.Полевой, А.Козловская, П.Трунин, Л.Ледерман. – М.: ИЭПП, 2005. – 278 с.
33. Barro, R. Government Spending in a Simple Model of Endogenous Growth / R.Barro // Journal of Political Economy. – 1990. – Vol.98. – No.5. – pp.102-125.
34. Ефимова Е.Г. Роль транспорта в экономическом развитии региона: международный аспект // СПбГУ. 2009. - С. 77-85. 73.
35. Hummels D., Skiba A. Shipping the Good Apples out? An Empirical Confirmation of the Alchian-Allen Conjecture // NBER Working Papers 9023. National Bureau of Economic Research, Inc. June 2002
36. Міжнародного транспортного форуму - ITF Transport Outlook 2021. URL: https://www.oecd-ilibrary.org/transport/itf-transport-outlook-2021_16826a30-en
37. Review of Maritime transport 2020 - UNCTAD. URL: https://unctad.org/system/files/official-document/rmt2020_en.pdf
38. Інфраструктурне забезпечення розвитку транспортної системи регіону: колект. монографія / І.В. Заблудська, І.Р. Бузько, О.О. Зеленко, І.О. Хорошилова. – Сєвєродонецьк: Вид-во СНУ ім. В. Даля, 2016. 193 с
39. McKinsey Global Institute - Bridging Glodal Infrastructure Gaps. URL: <https://www.un.org/pga/71/wp-content/uploads/sites/40/2017/06/Bridging-Global-Infrastructure-Gaps-Full-report-June-2016.pdf>
40. Індекс глобальної конкурентноспроможності – 2019 (The Global Competitiveness Index – 2019). URL:

- https://www3.weforum.org/docs/WEF_TheGlobalCompetitivenessReport2019.pdf
41. Міністерство інфраструктури України. Технічний стан автомобільних доріг загального використання. URL: <https://mtu.gov.ua/content/tehnichniy-stand-avtomobilnih-dorig-avtomobilnih-dorig-zagalnogo-vikoristannya.html>
 42. Збірник Державної служби статистики України (Транспорт-2019). URL: http://www.ukrstat.gov.ua/druk/publicat/kat_u/2021/zb/10/zb_Transpot.pdf
 43. Укравтодор. Звіт державного агентства автомобільних доріг за 2020 рік. URL: https://ukravtodor.gov.ua/4489/zvity/zvit_derzhavnoho_ahentstva_avtomobilnykh_dorih_ukrainy_za_2020_rik/zvit_derzhavnoho_ahentstva_avtomobilnykh_dorih_ukrainy_za_2020_rik.pdf
 44. Укрзалізниця. Інтегрований звіт Укразалізниця за 2020 рік. URL: <http://portal.uz.gov.ua/wp-content/uploads/2021/07/integrovanij-zvit-uz-za-2020-rik-1.pdf>
 45. Liu, H. J., Love, P. E., Sing, M. C., Niu, B., & Zhao, J. (2019). Conceptual framework of life-cycle performance measurement: Ensuring the resilience of transport infrastructure assets. *Transportation Research Part D: Transport and Environment*, 77, 615-626.
 46. Sazykin, V.L. (2004). A new method of integral assessment. *Bulletin of the Orenburg State University* (12).
 47. EP, C. (2013). Regulation (EU) No 1315/2013 of the European Parliament and of the Council of 11 December 2013 on Union guidelines for the development of the trans-European transport network and repealing Decision No 661/2010/EU. *Official Journal of the European Union*, 1-128
 48. Hausmann R., Klinger B., Wagner R. *Doing Growth Diagnostics in Practice: A 'Mindbook'* // *Work*. – 2008. – № 177.
 49. Aushauer D. Is Public Expenditure Productive? // *Journal of Money, Credit and Banking*. – 1989. – № 23.

50. Cantos P., Gumbau A., Maudos J. Transport infrastructures, spillover effects and regional growth: evidence of the Spanish case // *Transport Reviews*. – 2005. – № 1.
51. Mazzenga E., Ravn M. International Business Cycles: The Quantitative Role of Transportation Costs // *Work*. – 2002. – № 3530.
52. Носач Л.Л., Коломієць В.В. Сучасний стан і розвиток світової транспортної системи та ринку телекомунікацій. «Молодий вчений» 2020 р № 11 (87), с. 178-182
53. Міжнародна рада аеропортів. ACI reveals top 20 airports for passenger traffic, cargo, and aircraft movements. URL: <https://aci.aero/2020/05/19/aci-reveals-top-20-airports-for-passenger-traffic-cargo-and-aircraft-movements/>
54. Тархов, С. А. Пространственные закономерности эволюции транспортных сетей: автореф. дис. ... д-ра геогр. наук: 25.00.24 / С. А. Тархов; РАН. М., 2002.
55. Fujita, M. *Frontiers of the New Economic Geography* / M. Fujita, T. Mori // Institute of Developing Economies.
56. Fogel, R. *Railroads and American economic growth: essays in econometric history* / R. Fogel. Baltimore: John Hopkins University Press, 1964.
57. Платонов А. Ю. Транзитний потенціал України та стримуючі фактори розвитку міжнародних вантажних перевезень. Ефективна економіка. 2017. № 12. URL.: <http://www.economy.nayka.com.ua/?op=1&z=5943>
58. Проскурина Ирина Юрьевна, Макаров Дмитрий Борисович Приоритетные направления развития региональной транспортной системы // *Лесотехнический журнал*. 2014. №3 (15).
59. Щербанин Юрий Алексеевич Транспорт и экономический рост: взаимосвязь и влияние // *Евразийская Экономическая Интеграция*. 2011. №3 (12).
60. Косинова Наталья Николаевна Партнерство власти и бизнеса в развитии сферы инфраструктуры региона: проблемы и решения // *Вестник ВолГУ. Серия 3: Экономика. Экология*. 2017. №3 (40).

61. Механизм государственно-частного партнерства в реализации инвестиционной стратегии регионов / С. П. Сазонов, Н. Н. Косинова, Г. В. Федотова, Е. Е. Харламова, М. Ю. Попова, Н. В. Стрельцова, В. В. Кабанов. – Волгоград : Изд-во ВолгГТУ, 2014. – 227 с.
62. Ирниязов, М. С. Особенности развития государственно-частного партнерства в странах Европейского союза / М. С. Ирниязов // Финансовый менеджмент. – 2014. – № 6. – С. 95–100.
63. Доббин Ф. Формирование промышленной политики: Соединенные Штаты, Великобритания и Франция в период становления железнодорожной отрасли. М.: Изд. дом НИУ ВШЭ, 2013.
64. Центр транспортних стратегій. Модернізація мирового торгового флоту. URL: https://cfts.org.ua/news/2021/04/21/modernizatsiya_mirovogo_torgovogo_flota_budet_stoit_pochti_35_trln_dollarov.