

МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ  
ЛЬВІВСЬКИЙ НАЦІОНАЛЬНИЙ УНІВЕРСИТЕТ  
ІМЕНІ ІВАНА ФРАНКА

**ШИБА ОКСАНА АНДРІЇВНА**

УДК 339.9:[338.47:330.354](4+477)(043.3)

**ВПЛИВ РОЗВИТКУ  
ТРАНСПОРТНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ  
НА ЕКОНОМІЧНЕ ЗРОСТАННЯ КРАЇН-ЧЛЕНІВ  
ЄВРОПЕЙСЬКОГО СОЮЗУ**

Спеціальність 08.00.02 – світове господарство  
і міжнародні економічні відносини

**АВТОРЕФЕРАТ**  
дисертації на здобуття наукового ступеня  
кандидата економічних наук

Львів – 2017

Дисертацією є рукопис.

Робота виконана на кафедрі міжнародних економічних відносин Львівського національного університету імені Івана Франка.

Науковий керівник – кандидат економічних наук, доцент  
**УКРАЇНЕЦЬ Лілія Анатоліївна**,  
Львівський національний університет  
імені Івана Франка,  
доцент кафедри міжнародних економічних відносин.

Офіційні опоненти: доктор економічних наук, доцент  
**БОРЩЕВСЬКИЙ Віктор Валентинович**,  
Інститут регіональних досліджень  
ім. М. І. Долишнього НАН України,  
завідувач відділу розвитку територіальних громад  
і транскордонного співробітництва;

кандидат економічних наук, доцент  
**ВДЯКІНА Марія Миколаївна**,  
Інститут міжнародних відносин Київського  
національного університету імені Тараса Шевченка,  
доцент кафедри світового господарства і  
міжнародних економічних відносин.

Захист відбудеться “ \_\_\_\_ ” \_\_\_\_\_ 2017 р. о \_\_\_\_ год. на засіданні спеціалізованої вченої ради К 35.051.21 Львівського національного університету імені Івана Франка за адресою: 79000, м. Львів, вул. Січових Стрільців, 19, ауд. 205.

Із дисертацією можна ознайомитися в Науковій бібліотеці Львівського національного університету імені Івана Франка (79005, м. Львів, вул. Драгоманова, 5)

Автореферат розісланий “ \_\_\_\_ ” \_\_\_\_\_ 2017 р.

Вчений секретар  
спеціалізованої вченої ради  
к. е. н., доцент

Ю. Б. Федунь

## ЗАГАЛЬНА ХАРАКТЕРИСТИКА РОБОТИ

**Актуальність теми дослідження.** Роль транспорту невпинно зростає, особливо в період втілення в життя масштабних інтернаціональних інтеграційних планів. Транспорт є однією з головних складових територіального поділу праці та засобом забезпечення територіальних взаємозв'язків, сполучною ланкою між виробництвом і споживанням. Будь-який продукт, щоб зберегти свою цінність, має бути доправлений до покупця в конкретні терміни. Саме транспорту і транспортній інфраструктурі належить важлива роль у виконанні цієї функції і прискоренні процесу відтворення.

Уряди багатьох країн світу постійно шукають нові економічні стратегії збільшення обсягів виробництва товарів і послуг, підвищення виробничих потужностей, удосконалення суспільної інфраструктури та освіти. Лідерами інфраструктурних вкладень серед країн-членів ЄС є Австрія, Велика Британія, Іспанія, Італія, ФРН та Польща.

Хоча український транспортний сектор відповідає загальним транспортним потребам народного господарства, рівень безпеки пасажирських і вантажних перевезень, якість та ефективність використання енергії, вплив на навколишнє середовище не відповідають сучасним вимогам.

Становлення та особливості розвитку транспортної інфраструктури досліджували такі вітчизняні вчені, як В. Борщевський, М. Відякіна, С. Максимова, Л. Медвідь, О. Пікулик, М. Потаєва та О. Фастовець.

Вплив транспортної інфраструктури на економічне зростання вивчали П. Р. Агенор, Л. Р. Айкер, Д. Ашауер, Р. Дж. Барро, Е. М. Гремлі, А. Есташ, Е. Г. Єфімова, А. Іфцал, П. Калайтдзідакіс, Ц. Кальдерон, С. Калювітіс, Е. Квон, В. Б. Кондратьєв, Д. В. Макдональд, Н. Міллер, Б. Морено-Додсон, Р. Охдої, Е. М. Пернія, Л. А. Рівас, В. Ромп, Л. Сервен, К. Тсоукіс, С. Турновський, М. Фей, Дж. Фур'є, К. Футагамі, Дж. де Хаан, К. Харріса, Чен і Лі, А. Якіта.

Аналіз наукових джерел свідчить, що вплив розвитку транспортної інфраструктури на економічне зростання країн-членів ЄС залишається недостатньо вивченим, що зумовлює необхідність комплексного дослідження та аналізу.

**Зв'язок роботи з науковими програмами, планами, темами.** Дисертація виконувалася відповідно до науково-дослідної тематики факультету міжнародних відносин, а саме науково-дослідних тем кафедри міжнародних економічних відносин Львівського національного університету імені Івана Франка «Екологічні чинники економічного зростання в країнах Центрально-Східної Європи» (Номер державної реєстрації № ДР 0114U004246, січень 2014 р. – грудень 2016 р., науковий керівник – д-р екон. наук, проф.

І. М. Грабинський) та «Стратегії міжнародної конкурентоспроможності та конвергенції соціально-економічного розвитку ЄС» (Номер державної реєстрації № ДР 0115U003956, січень 2015 р. – грудень 2017 р., науковий керівник – д-р геогр. наук, проф. С. М. Писаренко).

**Мета та завдання дослідження.** Метою кандидатської дисертації є виявлення та вивчення механізмів впливу розвитку транспортної інфраструктури на економічне зростання країн-членів ЄС та України.

Для досягнення поставленої мети визначено такі завдання:

- проаналізувати підходи до визначення поняття та основні характеристики транспортної інфраструктури;
- дослідити взаємозв'язок розвитку транспортної інфраструктури та економічного зростання країни;
- охарактеризувати історію розвитку спільної транспортної політики країн-членів ЄС, з'ясувати підстави її формування;
- дати оцінку транспортній системі міжнародних перевезень країн-членів ЄС;
- дослідити вплив інвестицій у транспортну інфраструктуру на економічне зростання країн-членів ЄС;
- дослідити можливості підвищення ефективності вантажних перевезень між країнами-членами ЄС і третіми країнами;
- проаналізувати стан транспортної інфраструктури України та визначити, як інвестиції у транспортний сектор впливають на економіку України;
- сформулювати рекомендації щодо удосконалення політики розвитку транспортної інфраструктури України з урахуванням досвіду країн-членів ЄС.

*Об'єктом дослідження* є транспортна інфраструктура країн-членів ЄС.

*Предметом дослідження* – вплив розвитку транспортної інфраструктури на економічне зростання країн-членів ЄС.

**Методи дослідження.** Теоретичною та методологічною основою дослідження слугували основні здобутки у сфері розвитку транспортної інфраструктури, наукові та практичні здобутки вітчизняних і зарубіжних учених у формуванні сучасних моделей економічних відносин.

У дисертації використано загальнонаукові та спеціальні методи дослідження, зокрема методи теоретичного узагальнення; дедукції; логіки, аналізу і синтезу; методи аналогій, системного підходу; статистичного аналізу і формалізації. Для вирішення поставлених завдань застосовано дескриптивний метод – під час визначення основних понять транспортної інфраструктури та інвестицій; історичний і порівняльний аналіз – для аналізу ринку міжнародних перевезень країн-членів ЄС, оцінки розвитку співпраці ЄС та України; кореляційний аналіз – для визначення впливу інвестицій у

транспортну інфраструктуру на економічне зростання країн-членів ЄС; експертних оцінок і прогнозів – під час розробки сценаріїв та інвестування у транспортну інфраструктуру України.

Інформаційною базою дослідження є наукові праці вітчизняних і зарубіжних учених, закони України, укази Президента України, постанови Кабінету Міністрів України, офіційні публікації статистичних органів ЄС, періодичні видання, матеріали міжнародних конференцій, інтернет-ресурси (Євростат, Світовий банк, Державна служба статистики України, Міністерство інфраструктури України).

**Наукова новизна одержаних результатів**, що розкривають особистий внесок автора у вивчення обраної теми:

*уперше*

- на основі проведеного багатофакторного кореляційно-регресійного аналізу виокремлено найбільш значущі чинники впливу транспортної інфраструктури і визначено механізм впливу інвестицій у розвиток транспортної інфраструктури на економічне зростання країн-членів ЄС через збільшення активів інфраструктурного капіталу, скорочення частки транспортних витрат у кінцевій ціні товару, оптимізацію використання робочої сили і вихід транспортних компаній на більші ринки;

*удосконалено*

- підходи до моделювання впливу зміни капітальних інвестицій у транспортну інфраструктуру на ВВП країни, що підтвердило можливість більш точного відтворення тенденцій зміни ВВП на основі використання фактора зміни обсягів капітальних інвестицій;

- підходи до підвищення ефективності перевезень між країнами-членами ЄС та третіми країнами на прикладі автомобільних вантажних перевезень з урахуванням чинника розвитку транспортної інфраструктури, а також за рахунок використання компетенції Європейського Союзу у сфері транспортної інтеграції та кооперації;

- рекомендації щодо удосконалення ефективності урядових заходів з розвитку транспортної інфраструктури України на основі досвіду країн-членів ЄС і розроблених сценаріїв процесів інвестування в транспортну інфраструктуру України в короткостроковій перспективі;

*набули подальшого розвитку*

- теоретичні підходи до узагальнення ефектів від транспортної інфраструктури, які позитивно впливають на розвиток і зростання економіки, зокрема виокремлено вісім основних каналів впливу, а саме: ефект прямої продуктивності, ефект взаємозамінних елементів, ефект акумуляції факторів виробництва, ефект сукупного попиту, ефект інструмента промис-

лової політики, ефект інфраструктурного зростання, ефект суміжних галузей, ефект масштабу та охоплення;

- статистичний аналіз основних показників розвитку транспортної інфраструктури країн-членів ЄС, з виокремленням модальної частки вантажоперевезень;

- теоретико-методологічні підходи до характеристики транспортної інфраструктури як сполучної ланки між виробництвом і споживанням.

**Практичне значення отриманих результатів.** Теоретичні положення та практичні розробки дослідження застосовуються під час підготовки аналітичних матеріалів і практичних рекомендацій державними структурами, що відповідають за формування і провадження транспортної політики (Довідка № 1-807 від 28.03.2017).

Результати дисертаційного дослідження дисертанта застосовуються у навчальному процесі Львівського національного університету імені Івана Франка для викладання курсів світової економіки, міжнародних економічних відносин і міжнародної логістики на кафедрі міжнародних економічних відносин факультету міжнародних відносин (Довідка № 1093-Н від 14.03.2017).

Матеріали дисертаційного дослідження застосовуються у роботі ТзОВ «Агро-Інвест» для оптимізації організації процесів міжнародних перевезень (Довідка від 20.12.2016).

**Особистий внесок здобувача.** Дисертаційна робота є самостійно виконаною науковою працею, при цьому в ній було використано ті наукові результати, які автор отримав особисто під час досліджень.

**Апробація результатів дисертації.** Основні ідеї та положення дисертації доповідались та отримали позитивну оцінку на таких міжнародних і вітчизняних конференціях: II міжнародна наукова конференція «Еколого-економічні проблеми у міжнародній торгівлі та інвестиціях», Львів, 22-23 жовтня 2013 р.; III міжнародна наукова конференція «Еколого-економічні проблеми у міжнародній торгівлі та інвестиціях», Львів, 20-21 жовтня 2015 р.; International scientific-practical conference «Innovative potential of socio-economic systems: the challenges of the global world», Lisbon, 30 June 2016; Всеукраїнська науково-практична конференція «Наукові підходи до оцінки соціально-економічного потенціалу регіону», Одеса, 23-24 грудня 2016 р.; Міжнародна науково-практична конференція «Актуальні питання менеджменту та маркетингу», Одеса, 17-18 березня 2017 р.

**Публікації матеріалів дослідження.** За темою дисертаційної роботи опубліковано 10 наукових праць, у тому числі: 7 статей у наукових фахових журналах, 3 – у матеріалах наукових конференцій.

**Структура та обсяг дисертації.** Робота складається зі вступу, трьох розділів (8 підрозділів), висновків, списку використаних джерел і додатків. Загальний обсяг дисертації становить 201 сторінку комп'ютерного тексту, з яких 163 сторінки основного тексту. Робота містить 34 аналітичні таблиці і 32 рисунки. Перелік використаних джерел налічує 145 найменувань. Додатки містять 13 таблиць на 12 сторінках.

## ОСНОВНИЙ ЗМІСТ ДИСЕРТАЦІЇ

У **вступі** обґрунтовано актуальність теми, розглянуто мету, завдання, об'єкт, предмет і методи дослідження, визначено наукову новизну і практичне значення одержаних результатів.

У **першому розділі** *«Теоретичні засади формування і розвитку транспортної інфраструктури країн-членів Європейського Союзу»* проаналізовано підходи до визначення поняття та основні характеристики транспортної інфраструктури країн-членів ЄС та України. Висвітлено еволюцію поглядів на взаємозв'язок розвитку транспортної інфраструктури та економічного зростання. Аналіз теоретичних та емпіричних досліджень показав, що збільшення накопиченого транспортного інфраструктурного капіталу сприяє зростанню ВВП, а сукупний вплив факторів, підкріплений ефективною інфраструктурою, ще й розширює діапазон прибуткових інвестиційних можливостей і стимулює приплив інвестицій. З урахуванням підходів зарубіжних учених, автором виокремлено вісім ефектів від транспортної інфраструктури, які позитивно впливають на розвиток і зростання економіки в країнах: ефекту прямої продуктивності, взаємозамінних елементів, акумуляції факторів виробництва, сукупного попиту, інструмента промислової політики, інфраструктурного зростання, суміжних галузей і масштабу та охоплення.

Для стимулювання інвестицій у транспортну інфраструктуру країн-членів ЄС застосовують Спільну транспортну політику, яка відіграє важливу роль у зміцненні економічної та соціальної цілісності ЄС. Встановлено, що основне завдання Спільної транспортної політики ЄС на сучасному етапі розвитку – зробити подорожі максимально безпечними, екологічними і швидкими. Досліджено, що з метою зниження переваження транспортної інфраструктури і пов'язаних з нею негативних соціально-економічних наслідків, а також загального підвищення ефективності і конкурентоспроможності транспортного сектору Спільна транспортна політика передбачає зміну співвідношення між різними видами транспорту; розвиток взаємодії між різними видами транспорту, інترمодальних перевезень; фінансування розвитку транспортної інфра-

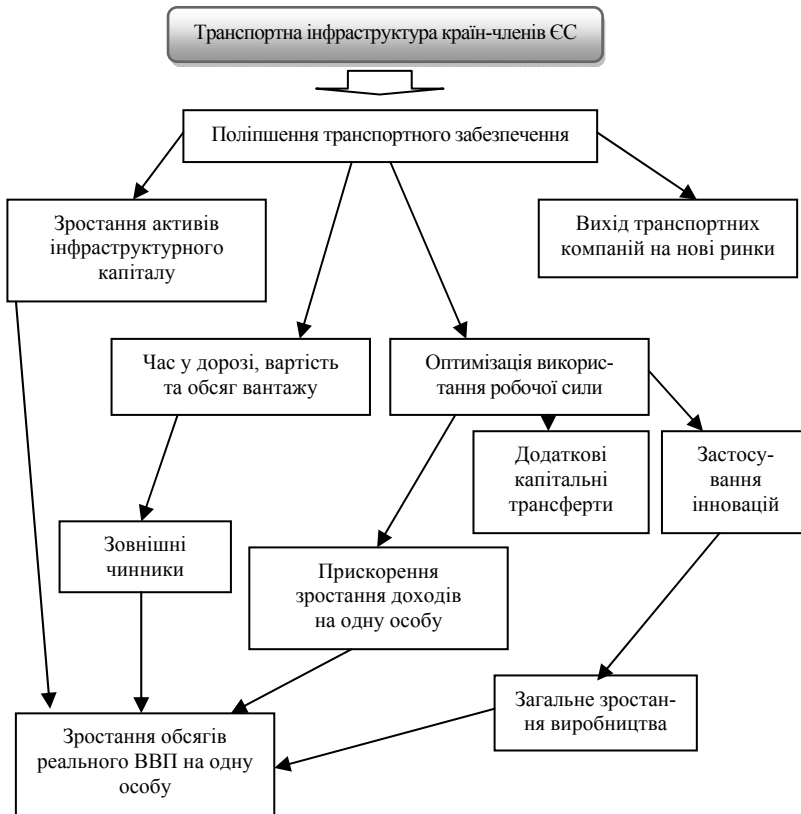
структури; створення ефективних механізмів платності користування транспортною інфраструктурою, що забезпечують повну компенсацію витрат суспільства.

У другому розділі *«Вплив удосконалення транспортної інфраструктури на розвиток економіки країн-членів Європейського Союзу»* проаналізовано розвиток транспортної інфраструктури в окремих країнах-членах ЄС за 2000-2014 рр. Якщо аналізувати кількісні показники розвитку транспортної інфраструктури за окремими країнами-членами ЄС, то бачимо значну перевагу у протяжності залізничних трас ФРН, Франції, Італії, Великої Британії, Польщі. Найбільшою протяжністю характеризуються автомобільні дороги Франції, ФРН, Іспанії, Італії, Великобританії. Найбільшою протяжністю водних шляхів для річкового та морського транспорту володіють такі країни-члени ЄС, як Франція, ФРН і Польща. Автором досліджено, що найбільша кількість вантажних перевезень країн-членів ЄС забезпечується автомобільною та залізничною транспортними мережами. При цьому обсяги вантажообороту країн-членів ЄС упродовж 2000–2014 рр. зросли, хоча у структурі вантажоперевезень модальність автомобільних перевезень стала вищою за рахунок зменшення модальності залізничних і річкових перевезень. Відповідно, динаміка річного обсягу автомобільних вантажних перевезень країн-членів ЄС упродовж 2000–2014 рр. характеризувалася значними частками вантажних автомобільних перевезень у Великій Британії, Франції, Іспанії, Італії, Польщі. Лідерами за обсягами вантажних перевезень залізничним транспортом були ФРН, Польща, Австрія, Велика Британія, Франція та Чехія.

Визначено, що стан і рівень розвитку транспортної інфраструктури є одними з найбільш значущих факторів соціально-економічного розвитку країн-членів ЄС. Інфраструктурні інвестиції країн-членів ЄС слугують ефективним інструментом створення сприятливих умов для економічного розвитку, нових робочих місць, сприяють удосконаленню структури суспільного виробництва, підтриманню збалансованості в економіці, створюють необхідну сировинну базу для розвитку всіх галузей національного господарства.

Інвестиції в транспортну інфраструктуру в межах та поза межами національних кордонів країн-членів ЄС здійснюються з метою поліпшення транспортного забезпечення, що у перспективі вплине на зростання обсягів реального ВВП на одну особу, завдяки зростанню активів інфраструктурного капіталу, виходу транспортних компаній на нові ринки, що збільшує обсяги реалізації та дохідність їх діяльності (рис. 1).





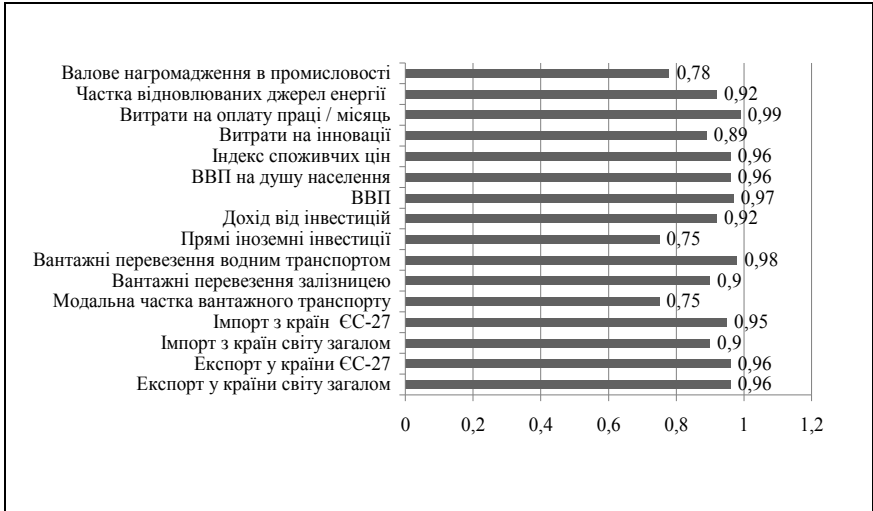
**Рис. 1. Модель впливу інвестицій в транспортну інфраструктуру на економічне зростання країн-членів ЄС\***

\* Власна розробка автора

Кореляційне дослідження впливу інвестиційних вкладень у транспортну інфраструктуру проведено у два етапи: перший – дослідження впливу інвестицій у транспортну інфраструктуру на економічне зростання країн-членів ЄС протягом досліджуваного періоду; другий – дослідження впливу інвестицій у транспортну інфраструктуру на економічне зростання країн-членів ЄС у 2014 році в середньому за країнами.

З метою узагальнення результатів дослідження методом середньозважених величин визначено скориговані значення рівня впливу чинників на обсяг інвестицій у транспортну інфраструктуру (рис. 2). Найбільш сут-

тево інвестиції у транспортну інфраструктуру країн-членів ЄС упродовж останніх років вплинули на рівень торговельної активності та експорту; обсяги транспортування у мережі; загальний рівень інвестиційної та капітальної активності країн ЄС; рівень доходів населення і валовий продукт та інфляційні коливання.

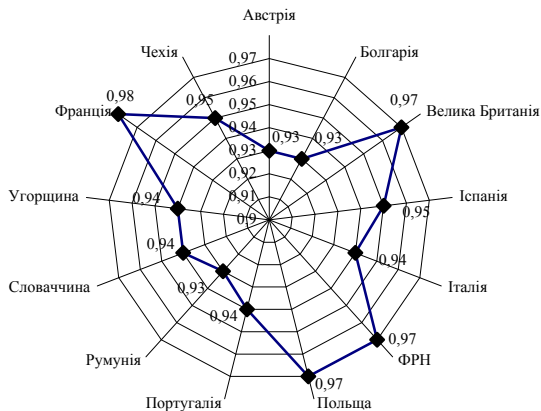


**Рис. 2 Вплив абсолютних показників інвестицій у транспортну інфраструктуру на економічне зростання країн-членів ЄС протягом досліджуваного періоду\***

\* Розраховано автором з використанням статистичної програми STATISTICA

На другому етапі дослідження простежено позитивну динаміку впливу інвестицій у транспортну інфраструктуру та перевезень вантажів залізничним транспортом, вантажообігу залізничного транспорту, прямих іноземних інвестицій, ВВП, доходу від інвестиційної діяльності, витрат на інновації тощо.

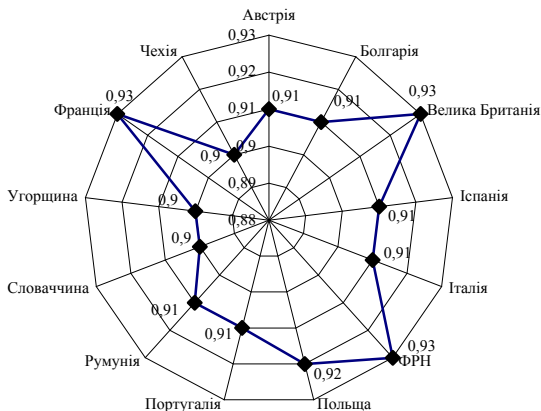
Виокремлено лідерів за залежністю між інвестиціями у розвиток транспортної інфраструктури і загальним рівнем ВВП у фактичних цінах, серед них: Польща ( $r = 0,97$ ), Франція ( $r = 0,98$ ), Велика Британія ( $r = 0,97$ ) та ФРН ( $r = 0,97$ ), а серед країн з меншим зв'язком – Румунія ( $r = 0,93$ ), Угорщина ( $r = 0,94$ ), Словаччина ( $r = 0,94$ ) та Португалія ( $r = 0,94$ ) (рис. 3).



**Рис. 3. Структура залежності між інвестиціями у розвиток транспортної інфраструктури та ВВП країн ЄС\***

\* Розраховано автором з використанням статистичної програми STATISTICA

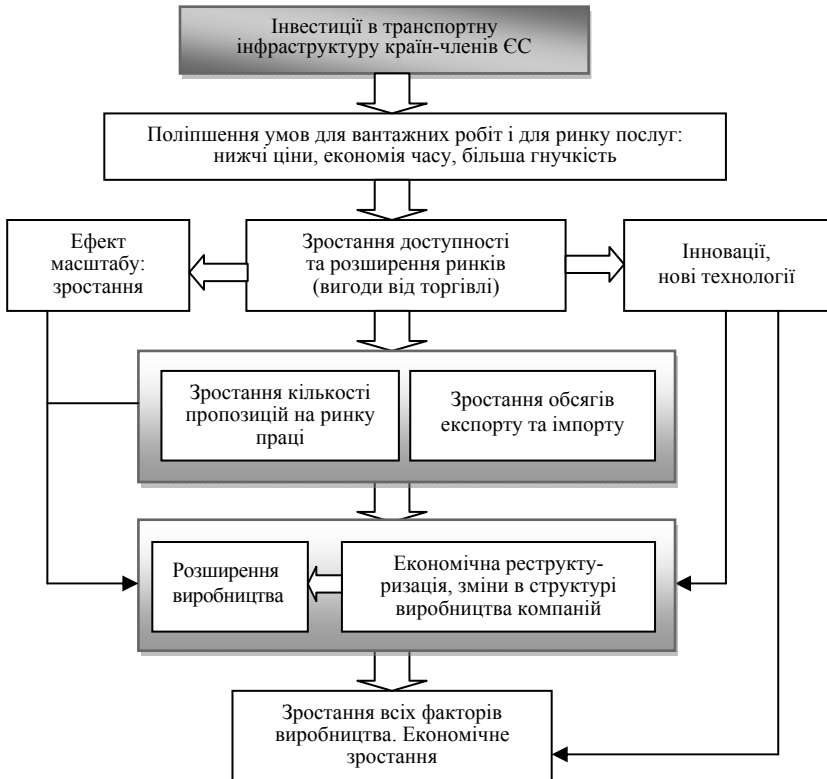
Серед лідерів за залежністю між інвестиціями у розвиток транспортної інфраструктури і витратами на інновації традиційно такі країни: Франція ( $r = 0,93$ ), Велика Британія ( $r = 0,93$ ) та ФРН ( $r = 0,93$ ), а серед країн з меншою залежністю – Румунія ( $r = 0,91$ ), Угорщина ( $r = 0,90$ ), Словаччина ( $r = 0,90$ ) та Португалія ( $r = 0,91$ ) (рис. 4).



**Рис. 4. Структура залежності між інвестиціями у розвиток транспортної інфраструктури і витратами на інновації країн ЄС\***

\* Розраховано автором з використанням статистичної програми STATISTICA

Дослідженням встановлено, що механізм впливу інвестицій на розвиток транспортної інфраструктури країн-членів ЄС складається із стимулятивного позитивного впливу інвестицій у транспортну інфраструктуру країн-членів ЄС на поліпшення умов для вантажних робіт і для ринку послуг: нижчі ціни, економію часу, більшу гнучкість ринку. Як наслідок зростають доступність і місткість ринків (вигоди від торгівлі), які, своєю чергою, впливають на ефект масштабу: зростання та інновації. У підсумку зростають кількість на ринку праці, обсяги експорту та імпорту, а також розширюється виробництво. Отже, результатом застосування цієї моделі є зростання всіх факторів виробництва та економічне зростання (рис. 5).



**Рис. 5. Модель впливу інвестицій на розвиток транспортної інфраструктури країн-членів ЄС\***

\* Власна розробка автора

На підставі результатів дослідження чинників впливу інвестицій у транспортну інфраструктуру на економічне зростання країн-членів ЄС у роботі зроблений висновок, що інвестиції у транспортну інфраструктуру перебувають у прямій залежності з експортом у країни світу загалом, експортом у країни ЄС-27, імпортом з країн світу загалом, імпортом з країн ЄС-27, модальною часткою вантажного транспорту, вантажними перевезеннями залізницею, вантажними перевезеннями водним транспортом, прямими іноземними інвестиціями, доходом від інвестицій, ВВП, ВВП на одну особу, індексом споживчих цін, витратами на інновації та витратами на оплату праці за місяць одного працівника, і в оберненій залежності з часткою обсягу вантажних перевезень у ВВП, обсягами вантажних перевезень автомобільним транспортом, інвестиціями у відсотках ВВП та рівнем безробіття. Відповідно, зі зростанням динаміки перевезення вантажів залізничним транспортом, динаміки вантажообігу залізничного транспорту, прямих іноземних інвестицій, ВВП, доходу від інвестицій, ВВП, в поточних цінах і витратах на інновації зростатимуть обсяги інвестицій у розвиток транспортної інфраструктури та прямих іноземних інвестицій загалом.

На основі аналізу статистичних даних та проблем вантажних перевезень між країнами-членами ЄС та третіми країнами сформульовано ключові напрями активізації перевезень. До них належать: розвиток логістики, вузька спеціалізація підприємства на перевезенні вантажів певного виду, інвестиції в інновації, вдосконалення організації виробництва і праці, комплексний контроль над перевезеннями, інновації у перевезеннях, планування портфеля замовлень, спрощення митного оформлення документів і розширення ринку перевезень.

У **третьому розділі «Використання досвіду Європейського Союзу для вдосконалення транспортної інфраструктури України»** досліджено стан транспортної інфраструктури України та перспективи її розвитку.

Транспортна інфраструктура бере участь у забезпеченні циклів товарно-грошового обігу економіки України, сприяє прискоренню обігу матеріальних, фінансових, інформаційних, трудових ресурсів. Вона є самостійною складовою кожної зі сфер суспільного відтворення: виробництва, розподілу, обміну та споживання, тому має винятково важливе значення для економічного розвитку України. Аналіз показав, що водночас Україна за критерієм «інфраструктура» втратила шість позицій і посіла 75-те місце в 2016 р. серед 138 держав у щорічному рейтингу конкурентоспроможності країн світу (Global Competitiveness Index). Найкращий результат показали залізниці – 34-те місце, а найгірший – автодороги (134-те місце).

За результатами дослідження, описаного у другому розділі, проведено кореляційне дослідження інвестиційних вкладів у транспортну інфраструктуру на економічне зростання України. Найбільш вагомо в обох до-

слідженнях (і для країн-членів ЄС, і для України) інвестиції у транспортну інфраструктуру впливають на імпорт, експорт та перевезення залізничним транспортом. Результати досліджень засвідчують, що удосконалені дороги сприятимуть швидшому транспортуванню вантажів від виробників до споживачів; від залізничних станцій до виробників, споживачів; більш комфортному та безпечному перевезенню пасажирів.

Інвестиції в транспортну інфраструктуру усіх країн-членів ЄС у 2014 році становили 12,457 млрд євро. Лідерами інфраструктурних вкладень серед країн-членів ЄС були Австрія (269 млн євро), Велика Британія (1,557 млрд євро), Іспанія (779,7 млн євро), Італія (466,9 млн євро), ФРН (1,335 млрд євро) та Польщу (248 млн євро). Найнижчі показники у Болгарії (8,6 млн євро), Румунії (5 млн євро) та Словаччини (6,2 млн євро). В Україні цей показник у 2014 році досяг 1,1 млн євро.

Як підсумок, можна стверджувати, що із збільшенням інвестицій в транспортну інфраструктуру зміцнюється зв'язок з іншими економічними показниками та економічним зростанням країни.

У процесі удосконалення транспортної інфраструктури як важливої передумови євроінтеграції України важливого значення набуває впровадження всеохопної національної транспортної стратегії України до 2020 р. З урахуванням досвіду розвитку транспортної інфраструктури країн-членів ЄС, вітчизняних умов транспортування, рекомендовано основні напрями і шляхи розвитку транспортної інфраструктури в Україні:

- згідно з вимогами ЄС до реформування залізничного транспорту, відмова від перехресного фінансування пасажирських перевезень; вільний доступ до інфраструктури та введення конкуренції в тимчасово монопольний сектор; державне фінансування інфраструктури; санація фінансів залізниць і списання боргів. Найважливішим напрямом реформи є забезпечення рівного доступу всіх перевізників (як державної, так і приватної форм власності) до транспортної інфраструктури (залізничної мережі, вокзалів тощо);

- забезпечення чіткого фінансового та організаційного розмежування таких напрямів діяльності «Укравтодору», як утримання доріг та інвестиції в будівництво нових шляхів; утворення гнучких і прозорих законів, які б дозволяли залучати приватний капітал на будівництво автомагістралей – зокрема, платних; створення правової бази для запровадження плати за користування автомагістралями; збільшення фінансування на будівництво доріг – проведення поступової роботи з утримання частки участі у видатках на дорожню інфраструктуру на рівні 60% видатків на залізничну інфраструктуру, що має становити близько 1,5% ВВП; початок переговорів з ЄС щодо створення фонду допомоги (грантів) на інфраструктуру, як у великих містах, так і на дорогах державного

значення; внесення, згідно із законодавством ЄС, поправок в українські правові норми щодо одержання професії водія вантажного автомобіля;

– зміцнення національних авіакомпаній відкриття аеропортів для інвесторів зі збереженням права контролю над операціями, де це необхідно, і з причин національної безпеки; врахування рекомендації ЄС щодо відмежування служби управління повітряним рухом від аеропортових органів – у цьому аспекті Україна фактично йде попереду деяких держав ЄС; застосування, на додаток до систем Міжнародної організації цивільної авіації, чинної в ЄС системи ліцензування/сертифікації льотного складу та сертифікації обладнання;

– у напрямі реформування довгострокового планування розвитку міської та приміської транспортної мережі слід розробити схеми транспортно-сполучення; підвищити пропускну спроможність вулично-дорожньої мережі; створити центри регулювання руху міського транспорту; створити транспортні системи управління рухом міського транспорту; розробити програми підвищення безпеки руху міського транспорту.

## ВИСНОВКИ

У дисертації досліджено вплив розвитку транспортної інфраструктури на економічне зростання країн-членів Європейського Союзу, що дало змогу визначити фактори, які найбільше впливають на зростання обсягів інвестицій в ЄС і на основі цього розробити три сценарії інвестування в транспортну інфраструктуру України.

На підставі проведеного дослідження сформульовано такі висновки:

1. Теоретичний аналіз підходів до визначення транспортної інфраструктури дав змогу сформулювати своє визначення поняття. Транспортна інфраструктура слугує сполучним елементом між такими секторами економіки, як виробництво і споживання, і включає в себе транспорт (автомобільний, залізничний, водний, трубопровідний, авіаційний) та комунікації всіх видів транспорту, а також об'єкти, що обслуговують транспорт і комунікації (вокзали, станції, аеропорти, порти, ремонтні підприємства, депо, станції технічного огляду).

2. Аналіз теоретичних та емпіричних підходів показав, що збільшення накопиченого інфраструктурного капіталу сприяє зростанню ВВП, а сукупний вплив факторів, підкріплений ефективною інфраструктурою, ще й розширює діапазон прибуткових інвестиційних можливостей і стимулює приплив інвестицій. З урахуванням підходів сучасних дослідників виокремлено вісім ефектів від інфраструктури, які позитивно впливають на розвиток і зростання економіки в країнах: прямої продуктивності, взаємозамінних елементів, акумуляції факторів виробництва, сукупного попиту, інструмента промислової політики, інфраструктурного зростання, суміжних галузей і масштабу та охоплення.

3. Спільну транспортну політику країн-членів ЄС можна розглядати як складову координації та узгодження транспортних політик на рівні міжнародної транспортної співпраці держав. Основними причинами формування Спільної транспортної політики є відсутність вільної конкуренції в транспортному секторі, великі транспортні витрати, низька безпека дорожнього руху та транспорту, різниця в наданні попередніх дозволів поміж країнами, прогалини у транспортній інфраструктурі, обмеження свободи пересування автомобілів, обмеження на мобільність людей і товарів, дискримінація з боку перевізників щодо розцінок та умов перевезення, забруднення навколишнього середовища, недотримання прав пасажирів і нехтування екологічними нормами. За весь час лібералізації транспортного сектору та формування Спільної транспортної політики відбулося чимало технічних змін та новацій, надійшло багато нових інвестицій у транспортну і суміжні сфери. Проте додалися і нові проблеми, спричинені перевантаженням сучасних транспортних мереж і зростанням забруднення довкілля більшістю видів транспорту. Тому Європейська Спільнота повинна і надалі працювати над удосконаленням політики і вирішенням нагальних проблем.

4. Інфраструктурні інвестиції країн-членів Європейського Союзу слугують чи не найважливішим інструментом створення умов для економічного розвитку та створення нових робочих місць, особливо на тлі зростання потужностей у металургійній та машинобудівній галузях промисловості, розвитку високотехнологічних галузей. Інвестиції в інфраструктуру стимулюють стагнуючі сектори економіки й спроможні забезпечити довгострокове економічне зростання за допомогою перерозподілу ресурсів і робочої сили.

Загалом зростання вантажних перевезень та інвестицій у дорожньо-транспортну інфраструктуру характерне практично для усіх країн-членів ЄС. Лідерами інфраструктурних вкладень серед країн-членів ЄС є Австрія, Велика Британія, Іспанія, Італія, ФРН та Польща.

Фінансування інфраструктурних інвестиційних проектів країн-членів ЄС здійснюється здебільшого на змішаній основі, тобто із залученням як власних коштів транспортних підприємств, так і бюджетних видатків, а також приватних інвестицій.

5. Кореляційне дослідження впливу інвестицій у транспортну інфраструктуру на економічне зростання країн-членів Європейського Союзу протягом 2000-2014 рр. показало, що удосконалені дороги сприятимуть прискоренню транспортування вантажів від виробників до споживачів; від залізничних станцій до виробників, споживачів; більш комфортному та безпечному перевезенню пасажирів. Також технічний стан доріг впливає на торгівлі (імпортно-експортні) відносини між країнами.



Зростання обсягів інвестицій у транспортну інфраструктуру ( $0,90 < r < 0,93$ ) впливає на експорт товарів і послуг з ЄС у країни світу загалом ( $r = 0,96$ ), експорт у країни ЄС-27 ( $r = 0,96$ ), імпорт з країн світу загалом ( $r = 0,90$ ), імпорт з країн ЄС-27 ( $r = 0,95$ ), частку відновлюваних джерел енергії у валовому кінцевому споживанні енергії ( $r = 0,92$ ), валове нагромадження в промисловості ( $r = 0,78$ ), що свідчить про взаємозалежність рівня торговельної внутрішньої та зовнішньої активності й інвестування у транспортну галузь.

Капіталовкладення у транспортну інфраструктуру збільшили обсяги внутрішнього і міжнародного вантажообігу. Простежується позитивний вплив інвестицій у транспортну інфраструктуру країн-членів ЄС на модальну частку вантажного транспорту ( $r = 0,75$ ), загальний обсяг вантажних перевезень залізницею ( $r = 0,90$ ), вантажних перевезень водним транспортом ( $r = 0,98$ ).

Вдалося виявити залежність між ВВП країн-членів ЄС та обсягами пасажирських і вантажних перевезень, а також капіталовкладеннями у транспортну інфраструктуру: ВВП ( $r = 0,97$ ), ВВП на одну особу ( $r = 0,96$ ) та індекс споживчих цін ( $r = 0,96$ ). Найбільш значуще інвестиції в транспортну інфраструктуру країн-членів ЄС упродовж останніх років впливали на: рівень торговельної активності та експорту; обсяги транспортування у мережі; загальний рівень інвестиційної та капітальної активності у країнах ЄС; рівень доходів населення, валовий продукт і інфляційні коливання.

6. Автомобільний вантажний транспорт в ЄС розвивається швидкими темпами. Близько 40% товарів в ЄС перевозиться автошляхами. Упродовж 2000-2014 рр. відбулося зростання індексу фізичного обсягу торгівлі майже в усіх країнах, окрім Великої Британії, де він залишився незмінним, і Франції, де він скоротився зі 103,4% у 2000 р. до 102% – у 2014 р.

У процесі аналізу пріоритетів розвитку вантажних перевезень ЄС з іншими країнами визначено, що одним з основних є збільшення транснаціональних транспортних потоків і міжнародного транзиту вантажів, в основу чого покладено розбудову сучасної автодорожньої мережі. Значною проблемою є те, що національні залізниці країн-членів ЄС мають різні технічні стандарти і недостатньо інтегровані одна з одною. Ключовими напрямками активізації вантажних перевезень між країнами-членами Європейського Союзу та третіми країнами є розвиток логістики, вузька спеціалізація підприємства на перевезенні вантажів певного виду, інвестиції в інновації, вдосконалення організації виробництва і праці, комплексний контроль над перевезеннями, впровадження інновацій у перевезеннях, планування портфеля замовлень, спрощення митного оформлення документів і розширення ринку перевезень.

7. За даними Кабінету Міністрів України, в 2017 планується створити Дорожній фонд і спрямувати на ремонт доріг близько 480 млн євро. Крім

того, в планах Уряду – залучити ще близько 920 млн євро від міжнародних фінансових організацій. Це складатиме інвестиційні можливості на рівні близько 1,3 млн євро (що, наприклад, майже втричі більше за обсяг інвестицій, спрямованих на розвиток наземного транспорту в 2012 р., коли будувались дороги до Євро-2012). Кореляційне дослідження визначило, що інвестиції у транспортну інфраструктуру найбільше впливають на імпорт, експорт та перевезення залізничним транспортом. На основі цих даних ми розрахували три сценарії інвестування в транспортну інфраструктуру України. Найбільш сприятливим є позитивний сценарій інвестування розвитку транспортної інфраструктури країни, який дасть можливість забезпечити зростання ВВП на рівні 16-31% (номінального, в грн., це слід враховувати), що загалом наближається до озвученого Укравтодором рівня у 30% потенціалу ВВП за рахунок відновлення інфраструктури доріг.

8. Враховуючи досвід розвитку транспортної інфраструктури країн-членів Європейського Союзу, вітчизняні умови транспортування, ми виокремили основні напрями розвитку транспортної інфраструктури в Україні: забезпечення конкурентоспроможності транспортних послуг; інтеграція до Європейського Союзу та розвиток експорту транспортних послуг; підвищення екологічності, енергетичної ефективності транспортних процесів і безпеки транспортних перевезень; підвищення ефективності державного управління транспортуванням; розвиток транспортної інфраструктури та модернізація рухомого складу. Враховуючи ступінь впливу економічної ситуації на інвестиції в транспортну інфраструктуру України, також першочерговими завданнями є підвищення експортної орієнтованості економіки; обсягів вантажних перевезень відносно ВВП; модальної частки вантажного транспорту, обсягів вантажних перевезень залізницею, вантажних перевезень автомобільним і водним транспортом, збільшення загальних обсягів прямих іноземних інвестицій, внутрішніх інвестицій, ВВП на одну особу, чистого національного доходу, витрат на інновації тощо.

## **СПИСОК ОПУБЛІКОВАНИХ ПРАЦЬ ЗА ТЕМОЮ ДИСЕРТАЦІЇ**

1. Шiba О. А. Загальна характеристика проектів транспортної інфраструктури в рамках співпраці Україна – ЄС / О. А. Шiba // Збірник наукових праць. Економічні науки. Буковинський університет. – 2015. – Випуск 11. – С. 177-188.

2. Шiba О. А. Стратегія розвитку транспортної інфраструктури України в умовах євроінтеграції / О. А. Шiba // Причорноморські економічні студії. – 2016. – Ч. 8. – С. 35-40.

3. Шiba О. А. Підвищення ефективності автомобільних вантажних перевезень між країнами-членами Європейського Союзу та третіми країнами / О. А. Шiba // Журнал «Міжнародні відносини» Інституту міжнародних

відносин Київського національного університету імені Тараса Шевченка. Серія Економічні науки. – 2016. – № 9 / [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://journals.iir.kiev.ua/index.php/ecn/issue/view/174>.

4. Шиба О. А. Еволюція наукових поглядів щодо взаємозв'язку розвитку транспортної інфраструктури та економічного зростання / О. А. Шиба // Соціально-економічні проблеми сучасного періоду України : зб. наук. пр. / НАН України. ДУ «Ін-т регіональних досліджень ім. М. І. Долішнього НАНУ»; редкол.: В. С. Кравців (відп. ред.). – Львів, 2016. – Вип. 6 (122). – С. 7–13.

5. Шиба О. А. Взаємозв'язок розвитку транспортної інфраструктури та економічного зростання / О. А. Шиба // Вісник Львівського університету. Серія «Міжнародні відносини». – 2016. – № 39. – С. 286-296.

*Статті у наукових фахових виданнях,  
що включені до міжнародних наукометричних баз*

6. Шиба О. А. Підвищення потенціалу транспортної інфраструктури України: досвід країн-членів ЄС / О. А. Шиба // *Evropský časopis ekonomiky a managementu* («Європейський журнал економіки та менеджменту»). – 2016. – Ч. 5. – С. 35-40.

7. Prysiazniuk Y. I. The impact of investment in transport infrastructure on economic growth of member of the European Union / Prysiazniuk Y. I., Shyba O. A. // *Ekonomist. International Scientific-Analytical Journal Ivane Javakishvili Tbilisi State University Paata Gugushvili Institute of Economics*. – № 1. – 2017. – P. 6-19. (0,58 д. а, особисто автору належить 0,35 д. а., здобувачем проведено кореляційне дослідження чинників транспортної інфраструктури та економічного зростання країн-членів Європейського Союзу).

*Тези наукових доповідей*

8. Шиба О. А. Взаємозв'язок розвитку транспортної інфраструктури та економічного зростання / О. А. Шиба // *International Scientific-Practical Conference Economic Innovative potential of socio-economic systems: the challenges of the global world: Conference Proceedings, Part I, June 30*. – Lisbon : Baltija Publishing. – P. 62-64.

9. Шиба О. А. Вплив інвестицій в транспортну інфраструктуру на економічне зростання країн-членів ЄС / О. А. Шиба // Наукові підходи до оцінок соціально-економічного потенціалу регіону: збірник тез наукових робіт учасників Всесвітньої науково-практичної конференції (м. Одеса, 23-24 грудня 2016 р.) – ГО «Центр економічних досліджень та розвитку». – Одеса : ЦЕДР, 2016. – С. 16-18.

10. Шиба О. А. Аналіз ринку транспортної інфраструктури країн-членів Європейського Союзу / О. А. Шиба // *Актуальні питання менедж-*

менту та маркетингу (м. Одеса, 17-18 березня 2017 р.). – Херсон : Видавничий дім "Гельветика", 2017. – С. 11-14.

## АНОТАЦІЯ

**Шибя О. А. Вплив розвитку транспортної інфраструктури на економічне зростання країн-членів Європейського Союзу.** – На правах рукопису.

Дисертація на здобуття наукового ступеня кандидата економічних наук за спеціальністю 08.00.02 – світове господарство і міжнародні економічні відносини. – Львівський національний університет імені Івана Франка, Львів, 2017.

Дисертація присвячена дослідженню впливу розвитку транспортної інфраструктури на економічне зростання країн-членів Європейського Союзу. Висвітлено еволюцію класичних і сучасних поглядів на формування і розвиток транспортної інфраструктури ЄС. Визначено місце Спільної транспортної політики у системі європейської економічної інтеграції.

Проведено кореляційне дослідження впливу інвестицій в транспортну інфраструктуру на економічне зростання країн-членів ЄС протягом 2000-2014 рр. Підтверджено, що удосконалена транспортна інфраструктура сприятиме економічному зростанню країн-членів ЄС.

В процесі аналізу пріоритетів розвитку вантажних перевезень ЄС з іншими країнами визначено, що одним з основних є збільшення транснаціональних транспортних потоків і міжнародного транзиту вантажів, в основі чого лежить розбудова сучасної відповідної інфраструктури.

Проведено кореляційне дослідження інвестиційних вкладів у транспортну інфраструктуру та інших чинників економічного зростання України. На основі проведених досліджень і досвіду країн-членів ЄС виокремлено рекомендації розвитку транспортної інфраструктури України.

**Ключові слова:** транспортна інфраструктура, вантажні перевезення, транспортна інтеграція ЄС, транснаціональні транспортні потоки, інвестиції.

## АННОТАЦИЯ

**Шибя О. А. Влияние развития транспортной инфраструктуры на экономический рост стран-членов Европейского Союза.** – На правах рукописи.

Диссертация на соискание ученой степени кандидата экономических наук по специальности 08.00.02 – мировое хозяйство и международные экономические отношения. – Львовский национальный университет имени Ивана Франко, Львов, 2017.

Диссертация посвящена исследованию влияния развития транспортной инфраструктуры на экономический рост стран-членов Европейского

Союза. Освещены эволюция классических и современных взглядов на формирование и развитие транспортной инфраструктуры ЕС. Определено место Совместной транспортной политики в системе европейской экономической интеграции.

Проведено корреляционное исследование влияния инвестиций в транспортную инфраструктуру на экономический рост стран-членов ЕС в течение 2000-2014 гг. Подтверждено, что усовершенствованная транспортная инфраструктура будет способствовать экономическому росту членов ЕС.

В процессе анализа приоритетов развития грузовых перевозок ЕС с другими странами определено, что одним из основных является увеличение транснациональных транспортных потоков и международного транзита грузов, в основе чего лежит развитие современной соответствующей инфраструктуры.

Проведено корреляционное исследование инвестиционных вкладов в транспортную инфраструктуру и других факторов экономического роста Украины. На основе проведенных исследований и опыта стран-членов ЕС выделены рекомендации развития транспортной инфраструктуры Украины.

**Ключевые слова:** транспортная инфраструктура, грузовые перевозки, транспортная интеграция ЕС, транснациональные транспортные потоки, инвестиции.

## SUMMARY

**Shyba O. Impact of transport infrastructure on economic growth of European Union member states.** – Manuscript.

Dissertation for the scientific degree of candidate of economic sciences on a specialty 08.00.02 – World Economy and International Economic Relations. – Ivan Franko National University of Lviv, Lviv, 2017.

This research focuses on the impact of transport infrastructure on economic growth of the European Union member states. The evolution of classic and modern views on the formation and development of EU transport infrastructure was highlighted. The place of the common transport policy in European economic integration was defined.

Correlation studies investigated the impact of investment in transport infrastructure on economic growth of EU member states during the period of 2000-2014. The positive impacts of transport infrastructure investment on import to the EU-27, on the export of goods and services from the EU members to the world as a whole, GDP, GDP per capita and CPI were proved. Accordingly, the growth dynamics of railway transportation, the dynamics of freight rail transport, foreign direct investment, GDP, investment income, GDP, prices and costs flowing on innovation will increase the level of investment in transport infrastructure development and foreign direct investment in general.

It was found that the main priorities of the EU transportation with other countries are to increase transnational international traffic and transit, which is the basis of building a modern and adequate infrastructure.

The financing of infrastructure investment projects of the EU member states is mainly mixed, i.e. involving own funds of transport companies, public spending and private investment. It raises the problem of finding ways to attract the long-term investment from various financial resources, including the use of various forms of organizational and economic partnership between the state and private business.

Correlation studies for Ukraine confirmed the deposit of investment in transport infrastructure and other factors of economic growth. Based on the research and experience of EU member states the recommendations for Ukraine's transport infrastructure were developed.

**Keywords:** transport infrastructure, freight transport, EU transport integration, transnational traffic flows, investments.

Підписано до друку 24.04.2017 р.  
Формат 60×84/16.  
Папір друкарський. Ум. друк. арк. 0,9.  
Зам. № 234. Наклад 100 пр.

Видавництво «ПАІС»  
Реєстраційне свідоцтво ДК № 3173 від 23 квітня 2008 р.  
вул. Гребінки 5, оф. 1, м. Львів, 79007  
тел.: (032) 255-49-00, (032) 261-24-15  
e-mail: pais.druk@gmail.com; <http://www.pais.com.ua>