

DOI: <https://doi.org/10.32782/2308-1988/2025-55-65>

УДК 338.47:656

**Комчатних Олена Вікторівна**кандидат економічних наук, доцент,  
доцент кафедри економіки,  
Національний транспортний університет  
ORCID: <https://orcid.org/0000-0003-4755-904X>**Петровська Світлана Іванівна**кандидат економічних наук, доцент,  
доцент кафедри економіки,  
Національний транспортний університет  
ORCID: <https://orcid.org/0000-0003-3561-5729>**Редько Наталія Олександрівна**старший викладач кафедри економіки,  
Національний транспортний університет  
ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-3411-6218>**Olena Komchatnykh, Svitlana Petrovska, Nataliia Redko**  
National Transport University**ТРАНСПОРТНА ІНФРАСТРУКТУРА  
ЯК ЧИННИК АКТИВІЗАЦІЇ РЕГІОНАЛЬНОГО ПОТЕНЦІАЛУ:  
ВІД КЛАСИЧНИХ ТЕОРІЙ ДО СУЧАСНИХ ВИКЛИКІВ****TRANSPORT INFRASTRUCTURE  
AS A FACTOR OF ENHANCING REGIONAL POTENTIAL:  
FROM CLASSICAL THEORIES TO CONTEMPORARY CHALLENGES**

**Анотація.** Статтю присвячено дослідженню транспортної інфраструктури як стратегічного чинника активізації регіонального потенціалу України в умовах глобалізації, цифрової трансформації та сучасних викликів. Проаналізовано теоретичні підходи – від класичних моделей розміщення до концепцій сталого, ендогенного й мережевого зростання. Розкрито багатовимірний вплив транспортної інфраструктури на економічну, соціальну та екологічну сфери. Визначено інфраструктурну дилему між випереджальним і реактивним розвитком та обґрунтовано потребу їх інтеграції. Показано, що ефективна інфраструктурна політика має поєднувати економічну доцільність і соціальну справедливість, забезпечувати адаптивність, екологічну стійкість та сприяти інтеграції регіонів у національні й глобальні економічні системи.

**Ключові слова:** транспортна інфраструктура, регіональний розвиток, просторовий розвиток, інфраструктурна дилема, соціально-економічні ефекти, сталий розвиток, інвестиційна привабливість, державне регулювання, логістичні хаби, транспортна доступність, інфраструктурні проекти.

**Summary.** This article examines transport infrastructure as a strategic driver for enhancing the regional potential of Ukraine in the context of globalization, digital transformation, post-war reconstruction, and contemporary socio-economic challenges. It explores the evolution of theoretical foundations, ranging from classical location and agglomeration theories to modern concepts of sustainable, endogenous, and network-driven growth, emphasizing the transformation of spatial development paradigms. The analysis reveals the multifaceted impact of transport infrastructure on economic productivity, social cohesion, environmental sustainability, and territorial integration, underscoring its decisive role in strengthening investment attractiveness, facilitating labor mobility, and reducing regional disparities. Particular attention is paid to the “infrastructure dilemma” – the strategic choice between anticipatory (ex-ante) and reactive (ex-post) development models – with a focus on their balanced integration to ensure both long-term competitiveness and short-term responsiveness. The study stresses that effective infrastructure policy must combine macro-level strategic planning with micro-level adaptability, align with principles of economic efficiency and social equity, and incorporate environmental resilience and climate adaptation. In the Ukrainian context, infrastructure is positioned not merely as a supportive facility but as a transformative instrument capable of catalyzing structural change, accelerating European integration, stimulating innovation, and enabling inclusive growth. The paper also highlights the importance of public-private partnerships, state regulation, and international cooperation, showing that alignment with EU strategies such as TEN-T can foster modernization, enhance cross-border connectivity, and integrate national networks into the global transport system. Ultimately, the development of transport infrastructure is presented as both a public good and a strategic resource whose advancement is essential for achieving balanced regional growth, reducing socio-economic asymmetries, and ensuring sustainable, innovation-driven development in the long term.

**Keywords:** transport infrastructure, regional development, spatial development, infrastructure dilemma, socio-economic effects, sustainable development, investment attractiveness, state regulation, logistics hubs, transport accessibility, infrastructure projects.

**Постановка проблеми.** Розвиток транспортної інфраструктури посідає стратегічне місце у формуванні соціально-економічного потенціалу регіонів та забезпеченні їхньої інтеграції у національні й глобальні економічні простори. У сучасних умовах глобалізації, посилення регіональної конкуренції та цифрової трансформації суспільства транспортна інфраструктура виступає не лише засобом переміщення ресурсів і населення, а й системоутворювальним чинником просторового розвитку. Вона формує передумови для інвестиційної привабливості, зростання мобільності, підвищення продуктивності праці та соціальної згуртованості територій. Актуальність дослідження зумовлена низкою факторів. По-перше, сучасні процеси глобалізації та міжнародної інтеграції посилюють залежність регіонів від ефективності транспортних зв'язків та логістичних систем. По-друге, трансформаційні виклики, спричинені війною, руйнуванням транспортної інфраструктури та зміною конфігурації вантажової й пасажиропотоків, актуалізують потребу у визначенні оптимальних моделей її відновлення та модернізації. По-третє, впровадження концепції сталого розвитку вимагає узгодження економічних, соціальних та екологічних ефектів інфраструктурних проєктів із пріоритетами державної регіональної політики та міжнародними зобов'язаннями України.

**Аналіз останніх досліджень і публікацій.** Проблематика розвитку транспортної інфраструктури та її впливу на соціально-економічну динаміку регіонів широко представлена у сучасній науковій літературі. О. Криворучко [1] та Г. Жовтяк [2] акцентують увагу на структурних характеристиках інфраструктури, її ролі у забезпеченні мобільності та регіонального зростання. В працях А. Устименко [3] та В. Кудрянцев [4] висвітлюються значення екологічних та соціальних аспектів у плануванні інфраструктурних проєктів. С. Смерічевський, Л. Райчева, О. Михальченко [5] зосереджують увагу на необхідності комплексної модернізації галузі через державно-приватне партнерство. В. Лук'янов [6] та О. Дмитрієва [7] аналізують просторову диференціацію та її вплив на конкурентоспроможність регіонів у контексті інвестиційної привабливості та політики вирівнювання. У теоретичному вимірі дослідження спираються на класичні та сучасні підходи до просторової економіки, представлені працями А. Вебера, В. Кристаллера, А. Льоша, а також узагальнені у дослідженнях Кругана П. [8]. Концепції ендегенного зростання та економіки знань розкрито в працях Озєфа Й. Шумпетера [9; 10], В. Ростоу [11], Д. Норта [12] та Ф. Агіона, П. Ховіта [13]. Попри значну кількість праць, потребує подальшого вивчення комплексна роль транспортної інфраструктури як ключового чинника соціально-

економічних трансформацій, особливо в умовах післявоєнного відновлення та інтеграції України до європейських логістичних систем.

**Метою статті** є обґрунтування ролі транспортної інфраструктури як стратегічного чинника регіонального розвитку, визначення її соціально-економічних ефектів та аналіз теоретичних і практичних підходів до формування ефективної інфраструктурної політики в умовах глобалізації, цифрової трансформації та сучасних викликів для просторового розвитку України.

**Виклад основного матеріалу дослідження.** Транспортні потреби як соціально-економічний детермінант мають системоутворювальний характер і постають результатом взаємодії біологічних, соціокультурних, економічних та комунікативних чинників. Їхня інтенсивність, структура та періодичність зумовлюються комплексом економічних, соціально-політичних і технологічних передумов, зокрема рівнем цифрової трансформації суспільства [7, с. 51]. Незалежно від історичної фази розвитку, мобільність населення та переміщення матеріальних ресурсів залишаються визначальними як у соціальному, так і в економічному вимірі.

Від найраніших форм суспільної організації транспорт розвивався від задоволення базових потреб до високотехнологічної сфери діяльності, що забезпечує просторову згуртованість, комерціалізацію зв'язків та прискорення соціального обміну [14, с. 12]. Зростання густоти населення та ускладнення соціально-економічних зв'язків сприяли створенню розгалужених транспортних мереж на основі комплексних інфраструктурних рішень.

У багатьох регіонах транспортні інновації стали каталізатором трансформації господарських моделей та способу життя, а підвищення мобільності зумовило активізацію соціальних процесів і зростання економічної динаміки. Час, що набув стратегічної цінності, поставив перед транспортною системою нові завдання – не лише підвищення технічної ефективності, а й оптимізацію витрат часу на переміщення.

На сучасному етапі транспортні потреби як інтегрований соціально-економічний феномен формуються під впливом таких ключових тенденцій, як інтенсифікація мобільності населення, транснаціоналізація економіки та глобальний поділ праці, активізація процесів глобалізації й регіональної інтеграції, зростання інформаційно-комунікаційних потоків та ускладнення форм соціальної взаємодії й дозвілєвої активності.

Ускладнення структури транспортної діяльності зумовлює потребу в стратегічному плануванні та модернізації інфраструктури, здатної своєчасно реагувати на зміну попиту. На регіональному рівні ефекти її розвитку проявляються

внутрішньо – через посилення територіальної цілісності, соціальної згуртованості та покращення якості життя, і зовнішньо – через розширення економічних зв'язків, вихід на нові ринки, зростання інвестиційної привабливості, підтримку трудової мобільності та розвиток туризму [5, с. 213]. Зростання транспортної доступності стимулює підприємницьку активність, мобілізує зовнішні ресурси та інтегрує регіон у ширші економічні мережі.

Вплив транспортної інфраструктури на соціально-економічну динаміку є багатовимірним, охоплюючи прямі й опосередковані наслідки [4, с. 44]. До прямих належать інвестиційні витрати на будівництво, утримання й ремонт об'єктів, що активізують фінансові потоки в транспортній та суміжних галузях, а також вигоди для користувачів: економію часу, зменшення експлуатаційних витрат і підвищення безпеки руху. Непрямі ефекти включають зростання обсягів перевезень, зміни структури та тривалості переміщень, підвищення комфортності обслуговування, що створює синергійні передумови для розвитку логістики, ділової активності та інтеграції ринків.

На соціальному рівні інфраструктура сприяє територіальній згуртованості та рівному доступу до ресурсів, впливаючи на продуктивність праці, зайнятість і доходи. Вона визначає мобільність факторів виробництва, стимулює релокацію підприємств у зони з кращою логістичною доступністю та спричиняє перерозподіл людського й економічного капіталу між регіонами [6, с. 163].

Вплив на довкілля є амбівалентним: модернізація може знижувати рівень забруднення, однак масштабні проекти часто супроводжуються кліматичними та екологічними ризиками, деградацією екосистем, втратою біорізноманіття та негативним впливом на культурну спадщину. Тому сталий розвиток вимагає інтеграції екологічних аспектів у планування й реалізацію інфраструктурних ініціатив.

Інфраструктурні ефекти охоплюють економічну, соціально-економічну та екологічну площини, формуючи матрицю впливів, що визначає інтенсивність і збалансованість регіонального розвитку. Водночас висока капіталомісткість і тривалий період окупності [15, с. 47] зумовлюють необхідність повномасштабної реалізації проектів, адже ефективність можлива лише за досягнення критичного масштабу.

Наявність домінуючої частки постійних витрат і тривалого життєвого циклу об'єктів визначає можливість досягнення економії від масштабу лише в довгостроковій перспективі, після стабілізації експлуатаційних витрат на високому, але фіксованому рівні [15, с. 71]. У зв'язку з цим транспортна інфраструктура потребує: стратегічного,

довготривалого планування інвестиційних рішень (через високий горизонт реалізації та обмежену привабливість для приватного капіталу); акумуляції значних фінансових ресурсів (через неможливість реалізації проектів у скороченому форматі); тривалого періоду замороження капіталу з обмеженою короткостроковою ефективністю.

Усе це створює підстави для розгляду транспортної інфраструктури як суспільного блага, яке потребує державного нагляду і регулювання. Таке розуміння випливає з необхідності гарантувати рівний доступ до транспортних ресурсів для всіх соціальних груп і підтримувати принципи свободи пересування, що на ринку без втручання не забезпечується у повній мірі через низку ринкових провалів. По-перше, сама інфраструктура має ознаки суспільного блага: приватний сектор часто не бере на себе її створення чи утримання через відсутність прямої комерційної вигоди. По-друге, існують зовнішні ефекти – економічні та соціальні наслідки транспортної діяльності, які не відображаються в ринкових цінах і тому не враховуються саморегулюванням ринку. По-третє, ситуації інформаційної асиметрії знижують прозорість і підвищують трансакційні витрати, ускладнюючи ефективну координацію та прийняття рішень. Додатково, у багатьох сегментах транспортної інфраструктури функціонує природна монополія, при якій конкуренція є неефективною або неможливою, що вимагає регулювання для запобігання зловживанням і забезпечення доступності. Нарешті, соціальна нерівність, яка проявляється в нерівномірному розподілі доходів і багатства, обмежує фактичний доступ окремих груп населення до транспортних благ, що робить державне втручання необхідним для досягнення справедливості та інклюзивності в мобільності.

За цих умов державна участь у фінансуванні, плануванні та управлінні інфраструктурними проектами є системною нормою, що спостерігається в більшості розвинених країн. Інфраструктура перестає бути виключно економічним ресурсом – вона набуває стратегічної ваги у реалізації соціальної, територіальної, оборонної та інтеграційної політики.

У сучасних підходах транспорт дедалі більше розглядається крізь призму сталого розвитку. Це передбачає врахування екологічного, соціального та економічного балансів, мінімізацію шкідливого впливу на довкілля й здоров'я населення, а також адаптацію до кліматичних викликів. У такому контексті регуляторна роль держави має бути посилена – з акцентом на екологізацію та декарбонізацію транспортного сектору [5, с. 216]. Ці пріоритети відображені в програмних документах ЄС, зокрема у «Стратегії сталої та розумної мобільності», що є складовою Європейського зеленого курсу.

Висока капіталомісткість, інституційна неподільність, довговічність об'єктів та системні зовнішні ефекти пояснюють виняткову роль транспортної інфраструктури у формуванні стратегій регіонального розвитку [15, с. 120]. Особливої ваги ці чинники набувають для малозабезпечених територій, де обмеженість місцевих бюджетів не дозволяє реалізувати інфраструктурні проекти без державної або зовнішньої підтримки. У довгостроковій перспективі саме ефект масштабу і стабілізація витрат забезпечують рентабельність таких об'єктів, а повнота їх реалізації (з урахуванням «мінімально ефективного розміру») є критичною умовою досягнення результативності. Відтак, формування ефективної транспортної політики має базуватися не лише на ринковій логіці, а й на інституційно-орієнтованому підході до інфраструктури як фундаментального ресурсу соціального добробуту, просторової згуртованості та стійкого економічного розвитку.

Ключовою методологічною проблемою транспортної політики є визначення оптимальної послідовності розвитку інфраструктури у співвідношенні до соціально-економічної динаміки. У науковому дискурсі це формулюється як інфраструктурна дилема – вибір між випереджальним розвитком (*ex-ante approach*) та реактивною моделлю (*ex-post approach*) модернізації [16, с. 202].

Випереджальний підхід передбачає завчасне стратегічне розгортання інфраструктурної бази як каталізатора регіонального розвитку, інвестиційної активності та просторової інтеграції. Він реалізується, зокрема, в політиці ЄС через проєкт Трансєвропейської транспортної мережі TEN-T та у національних стратегіях, включно з Державною транспортною стратегією України до 2030 року. Реактивна модель спирається на логіку ефективного використання ресурсів у відповідь на сформований попит, орієнтуючись на окупність та рентабельність, що відповідає парадигмі ринкового саморегулювання.

Дилема полягає у виборі між ризиком надмірного випередження, що може спричинити простої інфраструктури, та загрозою інвестиційного відставання, яке призводить до перевантаження транспортної системи, зниження мобільності та уповільнення розвитку периферійних регіонів. В умовах публічного управління інвестиційні рішення мають враховувати не лише комерційну доцільність, а й стратегічні цілі: забезпечення територіальної єдності, соціальної справедливості, національної безпеки та інтеграції маргіналізованих територій.

У контексті України, інфраструктурна дилема набула нових вимірів у зв'язку з повномасштабною війною, яка спричинила суттєве руйнування транспортної мережі. Постає стратегічне

питання: чи доцільно відновлювати інфраструктуру негайно як умову повернення населення та бізнесу, чи варто дочекатися стабілізації й оновлення просторово-економічної конфігурації регіонів?

Європейський досвід засвідчує ефективність інтегрованого підходу, що об'єднує стратегічні елементи випередження – через інвестування у ключові логістичні хаби, транспортні вузли та модернізовані коридори – із адаптивним реагуванням на актуальні потреби локальних спільнот. Для українського транспортного планування критично важливо враховувати геополітичні трансформації, зміну напрямів вантажопотоків, адаптацію до стандартів ЄС, а також потребу в інфраструктурній реінтеграції деокупованих або прифронтових територій. Альтернативність двох підходів є хибною дихотомією. Найбільш обґрунтованою стратегією постає поєднання макрорівневого довгострокового програмування з мікрорівневою гнучкістю у прийнятті рішень, що дозволяє досягати синергії економічної ефективності та соціальної інклюзивності в розвитку інфраструктури [5, с. 216].

У сучасній економічній науці транспортна інфраструктура розглядається як системоутворювальний компонент, що поєднує риси суспільного блага та стратегічного ресурсу. Її функціонування тісно пов'язане з публічним управлінням через інституційну природу та зовнішні ефекти. У країнах з ринковою економікою транспортна сфера зберігає децентралізований характер, відкритість до конкуренції, приватних інвестицій і місцевого самоврядування, що породжує дилему щодо меж та механізмів державного втручання.

Ця дилема особливо актуальна у сфері просторового планування, бюджетної політики, екологічної трансформації та вирівнювання регіонального розвитку. Вона охоплює питання: чи має інфраструктурна політика лише реагувати на існуючі потреби чи формувати нові; наскільки виправданим є втручання у споживчий вибір через субсидії; як поєднувати економічні та соціальні цілі; балансувати ефективність, безпеку та екологічну стійкість; визначати пріоритети між національними, регіональними й інтеграційними орієнтирами; оптимізувати співвідношення державної й приватної участі в управлінні.

Важливим є розподіл інвестицій між новим будівництвом, модернізацією та утриманням існуючих мереж, а також вибір між зменшенням регіональних диспропорцій чи максимізацією загальноекономічного ефекту. Перший підхід акцентує соціальну справедливість і територіальну згуртованість, другий – концентрацію ресурсів у перспективних зонах, що може посилювати поляризацію. Як свідчать дослідження, універсальної моделі втручання не існує: вибір між

компенсаторною та ефективнісною парадигмою визначається політико-економічним контекстом, інституційною зрілістю та рівнем територіальної диференціації [8, с. 45]. Ефективна державна політика у сфері транспортної інфраструктури має бути адаптивною, поєднувати обидва підходи, періодично переглядати цілі та реагувати на зміну соціально-економічних умов.

У науковій дискусії щодо меж державної участі у розвитку транспортної інфраструктури виокремлюють два полярні підходи: неоліберальний та інтервенціоністський [13, с. 76]. Перший орієнтований на економічну ефективність як головний критерій оцінки [8, с. 46]. Роль держави зводиться до формування правового середовища для дії ринку, який здатен самостійно коригувати диспропорції та забезпечувати оптимальний розподіл ресурсів. У транспортній політиці це означає інвестиції переважно у випадках, коли інфраструктура вичерпала функціональність (перевантаженість, аварійність, деградація потужностей), з мінімальним інституційним втручанням і пріоритетом високої віддачі капіталу.

Інтервенціонізм розглядає державу як активного агента просторового розвитку. Він виходить із тези, що ринок неспроможний гарантувати збалансоване зростання та регіональну конвергенцію за умов високої поляризації. Відповідно, держава має доповнювати ринок інструментами стратегічного планування, субсидування та довгострокового інвестування. Ключовою є стратегія випереджального розвитку: інвестиції передують зростанню економічної активності, урбанізації та логістичному кластеризаційному ефекту. Це враховує тривалість інфраструктурного циклу й позиціонує транспорт як каталізатор конкурентоспроможності, мобільності та сталого розвитку.

Прикладом є концепція «великого інфраструктурного поштовху» (Big Push Theory), сформульована П. Розенштейном-Роданом і Р. Нурксом [9, с. 110]. Вона ґрунтується на ідеї техніко-економічної неподільності інфраструктури, що перешкоджає швидкій адаптації до зростання попиту. Відсутність базової мережі створює «порочне коло інфраструктурної відсталості», яке знижує інвестиційну привабливість і стримує економічну динаміку.

В Україні цей ефект особливо помітний у прикордонних, віддалених і депресивних регіонах, де нерозвиненість інфраструктури веде до скорочення людського капіталу, деградації підприємництва та звуження соціально-економічного простору. Наслідки включають зростання вартості й часу перевезень, логістичних витрат, зниження якості транспортного обслуговування, диспропорції між видами транспорту та нераціональне розміщення об'єктів. За обмеженого розвитку цифрової інфраструктури це стає бар'єром інте-

грації регіонів у національний і глобальний економічний простір. Враховуючи особливості функціонування транспортної галузі, інфраструктура й транспортна діяльність закономірно постають об'єктом підвищеного стратегічного інтересу з боку держави. Це обґрунтовується як їхньою системоутворювальною роллю, так і нездатністю ринку самостійно забезпечити збалансований розвиток транспортного сектору. У цьому контексті інфраструктура поступово інтегрується в систему інструментів стратегічного планування не лише на національному, а й на регіональному рівні. Таким чином, транспорт стає одним із ключових детермінантів просторової диференціації соціально-економічних процесів, що знаходить відображення як у теоретичних підходах до регіонального розвитку, так і в практичному інструментарії регіональної політики.

Ще у класичних теоріях розміщення (А. Вебер, В. Кристаллер, А. Льош) транспортні зв'язки визначалися як базовий чинник формування просторової структури господарства [12, с. 35]. Попри значне абстрагування, транспортна доступність вважалася ключовою передумовою локалізації економічної активності. З розвитком промисловості та переходом до постіндустріальної економіки значущість фізичної відстані зменшувалася, поступаючись вартісній і часово-логістичній доступності, що згодом еволюціонували в нематеріальні зв'язки й агломераційні ефекти. У сучасних умовах географічна відстань визначається передусім рівнем розвитку інфраструктури, швидкістю обміну інформацією та інтеграцією в транспортно-комунікаційні мережі. Цифрова трансформація зумовила нову парадигму регіонального розвитку, орієнтовану не стільки на традиційні фактори виробництва (земля, праця, капітал), скільки на інтелектуальний, інформаційний та інноваційний потенціал. Роль класичної транспортної інфраструктури у формуванні конкурентних переваг частково поступається мережевим ефектам, швидкості обміну знаннями та доступу до цифрових сервісів.

У сучасній інформаційній економіці міста й регіони змагаються за капітал, інноваційні сектори та висококваліфіковані кадри, що зумовлює потребу не лише в розвитку транспортної доступності, а й у створенні сприятливого соціально-економічного середовища. Поряд із модернізацією інфраструктури органи влади все більше уваги приділяють підвищенню естетичних, культурних і життєвих параметрів урбанізованих просторів для залучення інтелектуального капіталу та міжнародних інституцій.

Теоретичні засади цього підходу закладені у працях Й. Шумпетера [9; 10], В. Ростоу [11] та Д. Норта [12], які наголошують на значенні інноваційного потенціалу, людського капіталу,

підприємницької активності та інституційних умов, на відміну від суто фізичної локалізації ресурсів. Водночас глобальна та міжрегіональна інтеграція зберігає за транспортною інфраструктурою провідну роль: ефективні зв'язки з аеропортами, залізничними хабами й автомагістралями є необхідною, але не достатньою умовою зростання. У високорозвинених країнах, де базові потреби вже задоволені, дедалі більшого значення набувають нематеріальні чинники конкурентоспроможності.

Глобалізація потоків інформації, капіталу, товарів і людей підвищує значущість просторових зв'язків. Відповідно до концепції нової економічної географії П. Кругмана та М. Фуджити, транспорт та інфраструктура є одним із трьох ключових чинників просторових закономірностей зростання [13, с. 120]. У такому контексті інфраструктура має не лише обслуговувати наявний попит, а й формувати потенціал для структурних змін. Концепція «логістичної революції» П. Дж. Ріммера описує перехід від ієрархічної до мережевої моделі транспортної системи, у якій стратегічну роль відіграють мультимодальні хаби, швидкісні залізниці та логістичні парки, забезпечуючи глобальну інтегрованість регіонів.

Актуальні підходи до регіонального розвитку акцентують на перевагах економіки знань, де успішні регіони функціонують як центри генерації, обміну та впровадження знань. Це вимагає високої мобільності людського капіталу та доступу до ефективних транспортно-логістичних рішень. Стратегії зростання орієнтовані на інтелектуалізацію простору через використання людського капіталу, мережевих ефектів і інституційної взаємодії, де транспорт виступає не лише засобом пересування, а й інструментом мінімізації трансакційних витрат і підвищення адаптивності економіки.

Особливо це важливо для периферійних і депресивних територій, де інтеграція в національні або транскордонні мережі підвищує інвестиційну привабливість і стимулює економічну активність. Ефективні потоки ресурсів і інформації формують конкурентні переваги для територіальних систем, здатних адаптуватися до змін і впроваджувати інновації, що формуються у ядрових регіонах. Транспортна інфраструктура в цьому контексті є засобом подолання просторових розривів і регіональної інтеграції, зменшуючи соціальну та інституційну дистанцію.

Попри розвиток цифрової економіки та дистанційних комунікацій, транспорт не втрачає значення як чинник розвитку мережі поселень і підвищення інвестиційної привабливості. Водночас транспорт має розвиватися гармонійно з іншими соціально-економічними елементами, а інвестиції мають бути пропорційні реальним потребам.

Після періоду зниження ролі транспортного чинника, він поступово відновлює позиції як важливий детермінант соціально-економічного розвитку та просторової диференціації.

Класичні теорії регіонального розвитку вважали інвестиції в транспорт базовим стимулом зростання, проте не передбачали активної ролі держави, покладаючись на конкуренцію. Починаючи з другої половини XX століття, увага в дискусіях зросла до державного втручання як засобу подолання міжрегіональних диспропорцій, особливо через структурні проблеми периферій. Транспорт розглядався як інструмент перерозподілу ресурсів, а державна політика – як підтримка інфраструктури та мереж транспортних зв'язків.

Більшість теорій регіонального розвитку після Другої світової війни базувалася на парадигмі зовнішнього розвитку з домінуванням допомоги слаборозвиненим регіонам. Сучасні підходи зміщують фокус на внутрішній розвиток, мобілізацію локального потенціалу. В транспортній сфері це означає, що інфраструктура виконує функцію не лише зв'язку між регіонами, а й формує внутрішній економічний і інвестиційний потенціал території, підвищуючи її ринкову привабливість і стійкість.

**Висновки.** Транспортна інфраструктура є стратегічним елементом регіонального розвитку, який впливає на формування просторових зв'язків, рівень соціально-економічної активності та інтеграцію територій у національні й глобальні економічні процеси. Її значення трансформується відповідно до еволюції теоретичних підходів – від класичних моделей розміщення до концепцій інноваційного, ендогенного та мережевого зростання. Існує дилема між неоліберальним та інтервенціоністським підходами до розвитку транспортної інфраструктури. У першому випадку держава відіграє роль гаранта правових умов для ринкових процесів, у другому – активного суб'єкта, який формує умови для економічного зростання через випереджальні інвестиції у стратегічно важливі об'єкти. Інфраструктурна політика значною мірою впливає на рівень соціальної справедливості та територіальної рівноваги, формуючи потенціал регіонів до економічної мобілізації, залучення інвестицій і посилення конкурентоспроможності. Рішення щодо пріоритетів інвестування потребують зваженого балансу між економічною ефективністю та потребами депресивних територій. Відсутність або недосконалість транспортної інфраструктури породжує системні ризики: збільшення логістичних витрат, перевантаження транспортної мережі, структурну диспропорційність між видами транспорту та зниження доступності регіонів. Це обмежує потенціал територій до адаптації, інноваційного розвитку та участі в мережевій економіці. Сучасні

концепції регіонального зростання переорієнтовані з кількісного на якісний вимір: поряд із технічною модернізацією інфраструктури дедалі важливішими стають її адаптивність, екологічна стійкість і спроможність створювати сприятливе середовище для людського капіталу. У цьому контексті транспорт відіграє не лише обслуговуючу, а й трансформаційну функцію. Новітні наукові підходи підкреслюють необхідність гармонійного розвитку транспортної інфраструктури в інтеграції з іншими просторовими, інституційними

та соціальними чинниками. Розвиток регіонів має ґрунтуватися на синергії між транспортною доступністю, якістю життя, інноваційною спроможністю та залученням інтелектуального капіталу. Транспортна інфраструктура втрачає статус «нейтрального» чинника та дедалі частіше розглядається як каталізатор структурних змін у регіональній економіці. Її розвиток повинен розглядатися як елемент комплексної територіальної політики, що передбачає взаємодію між державою, бізнесом і громадянським суспільством.

### Список використаних джерел:

1. Криворучко О. П. Сутність транспортної інфраструктури України на сучасному етапі. *Вісник ХДУ. Серія «Економічні науки»*. 2019. № 33. С. 25–28.
2. Жовтяк Г. А. Методичні підходи до визначення поняття транспортної інфраструктури регіону. *Економіка та держава*. 2010. № 4.
3. Устименко А. В. Стійкий розвиток транспортної інфраструктури в контексті досягнення Цілей сталого розвитку України. *Науковий вісник УжНУ. Серія «Право»*. 2024. № 85 (3). С. 156–160.
4. Кудрянцев В. М. Фактори сталого розвитку транспортної інфраструктури. *Питання і перспективи розвитку підприємництва*. 2022. № 29. С. 42–49.
5. Смерічевський С., Райчева Л., Михальченко О. Проблеми і перспективи модернізації транспортного комплексу національної економіки. *Економіка та суспільство*. 2022. № 38. С. 212–218.
6. Лук'янов В. І. Дослідження умов розвитку транспортної галузі в регіонах України. *Бізнес Інформ*. 2019. № 12. С. 160–165.
7. Дмитрієва О. І. Просторова нерівність та галузево-регіональна асиметрія інноваційного розвитку транспортної інфраструктури України. *Bulletin of Sumy National Agrarian University. Economics and Management*. 2019. № 3. С. 51–58.
8. Krugman P. *Geography and Trade*. Cambridge, MA: MIT Press, 1991. 156 p.
9. Schumpeter J. A. *The Theory of Economic Development: An Inquiry into Profits, Capital, Credit, Interest, and the Business Cycle*. Cambridge: Harvard University Press, 1934. 255 p.
10. Schumpeter J. A. *Business Cycles: A Theoretical, Historical and Statistical Analysis of the Capitalist Process*. New York: McGraw-Hill, 1939. 461 p.
11. Rostow W. W. *The Stages of Economic Growth: A Non-Communist Manifesto*. Cambridge: Cambridge University Press, 1960. 272 p.
12. North D. C. *Structure and Change in Economic History*. New York: W. W. Norton & Company, 1981. 240 p.
13. Aghion P., Howitt P. *Endogenous Growth Theory*. Cambridge, MA: MIT Press, 2005. 390 p.
14. Поліський фонд міжнародних та регіональних досліджень. *Інфраструктура регіонів України: пріоритети модернізації*. Київ : Фонд ім. Ф. Еберта, 2017. 64 с.
15. Бондар Н. М. *Розвиток транспортної інфраструктури України на засадах державно-приватного партнерства*. Київ : КНЕУ, 2014. 256 с.
16. Rosenstein-Rodan P. Problems of Industrialisation of Eastern and South-Eastern Europe. *Economic Journal*. 1943. Vol. 53 (210/211). P. 202–211.

### References:

1. Kryvoruchko O. P. (2019) Sutnist transportnoi infrastruktury Ukrainy na suchasnomu etapi [The essence of Ukraine's transport infrastructure at the present stage]. *Visnyk Khersonskoho derzhavnoho universytetu. Seriya "Ekonomichni nauky"*, no. 33, pp. 25–28. (in Ukrainian)
2. Zhovtiak H. A. (2010) Metodychni pidkhody do vyznachennia poniattia transportnoi infrastruktury rehionu [Methodical approaches to defining the concept of regional transport infrastructure]. *Ekonomika ta derzhava*, no. 4. (in Ukrainian)
3. Ustymenko A. V. (2024) Stiiky rozvytok transportnoi infrastruktury v konteksti dosiahnennia Tsilei staloho rozvytku Ukrainy [Sustainable development of transport infrastructure in the context of achieving the Sustainable Development Goals of Ukraine]. *Naukovyi visnyk Uzhhorodskoho natsionalnoho universytetu. Seriya "Pravo"*, no. 85(3), pp. 156–160. (in Ukrainian)
4. Kudriantsev V. M. (2022) Faktory staloho rozvytku transportnoi infrastruktury [Factors of sustainable development of transport infrastructure]. *Pytannia i perspektyvy rozvytku pidpriemnytstva*, no. 29, pp. 42–49. (in Ukrainian)
5. Smerichevskiy S., Raicheva L., Mykhalchenko O. (2022) Problemy i perspektyvy modernizatsii transportnoho kompleksu natsionalnoi ekonomiky [Problems and prospects of modernization of the transport complex of the national economy]. *Ekonomika ta suspilstvo*, no. 38, pp. 212–218. (in Ukrainian)

6. Lukianov V. I. (2019) Doslidzhennia umov rozvytku transportnoi haluzi v rehionakh Ukrainy [Research on the conditions for the development of the transport sector in the regions of Ukraine]. *Biznes Inform*, no. 12, pp. 160–165. (in Ukrainian)
7. Dmytriieva O. I. (2019) Prostorova nerivnist ta haluzevo-rehionalna asyetriia innovatsiinoho rozvytku transportnoi infrastruktury Ukrainy [Spatial inequality and sectoral-regional asymmetry of innovative development of Ukraine's transport infrastructure]. *Bulletin of Sumy National Agrarian University. Economics and Management*, no. 3, pp. 51–58. (in Ukrainian)
8. Krugman P. (1991) *Geography and Trade*. Cambridge, MA: MIT Press, 156 p.
9. Schumpeter J. A. (1934) *The Theory of Economic Development: An Inquiry into Profits, Capital, Credit, Interest, and the Business Cycle*. Cambridge: Harvard University Press, 255 p.
10. Schumpeter J. A. (1939) *Business Cycles: A Theoretical, Historical and Statistical Analysis of the Capitalist Process*. New York: McGraw Hill, 461 p.
11. Rostow W. W. (1960) *The Stages of Economic Growth: A Non-Communist Manifesto*. Cambridge: Cambridge University Press, 272 p.
12. North D. C. (1981) *Structure and Change in Economic History*. New York: W. W. Norton & Company, 240 p.
13. Aghion P., Howitt P. (2005) *Endogenous Growth Theory*. Cambridge, MA: MIT Press, 390 p.
14. Poliskyi Fund of International and Regional Studies (2017) *Infrastruktura rehioniv Ukrainy: priorytety modernizatsii* [Infrastructure of Ukrainian regions: modernization priorities]. Kyiv: Friedrich Ebert Foundation, 64 p. (in Ukrainian)
15. Bondar N.M. (2014) *Rozvytok transportnoi infrastruktury Ukrainy na zasadakh derzhavno-pryvatnoho partnerstva* [Development of Ukraine's transport infrastructure on the basis of public-private partnership]. Kyiv: KNEU, 256 p. (in Ukrainian)
16. Rosenstein-Rodan P. (1943) Problems of industrialisation of Eastern and South Eastern Europe. *Economic Journal*, vol. 53(210/211), pp. 202–211.

*Стаття надійшла до редакції 11.08.2025*