

**УДК 330/656.1/5**

*Василюк С. В.,*

*sofiia.v.vasyliuk@lpnu.ua, ORCID ID: 0000-0003-2946-0513,*

*ResearcherID: Q-9823-2017*

*д.е.н., к.х.н., с.н.с., доцент кафедри технології біологічно активних сполук, фармації та біотехнології, Національний університет «Львівська політехніка», м. Львів*

*Франів І. А.,*

*ihor.franiv@lute.lviv.ua, ORCID ID: 0000-0001-6191-9772,*

*ResearcherID: C-3235-2017*

*д.е.н., доц., професор кафедри підприємництва, торгівлі та логістики, Львівський торговельно-економічний університет, м. Львів*

*Бобало І. Ю.,*

*ihor.bobalo.mnbtm.2021@lpnu.ua, ORCID ID: 0009-0002-6175-9064,*

*студент, Національний університет «Львівська політехніка», м. Львів*

## **ВПЛИВ ТРАНСПОРТНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ НА ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ СТАЛОГО РОЗВИТКУ ЕКОНОМІКИ РЕГІОНУ**

**Анотація.** *Визначено, що регіональний аспект є основою для створення ефективної системи транспортно-економічних зв'язків, а також визначальним для встановлення потужності, структури, шляхів розвитку та взаємодії різних транспортних підгалузей. Обґрунтовано, що сутність транспортно-економічних зв'язків полягає у розумінні їх як системи взаємозв'язків та взаємозалежностей між суб'єктами економічної діяльності, яка пов'язана з переміщенням матеріальних складових факторів виробництва з метою оптимізації господарської діяльності. Доведено, що розвиток транспортних галузей має не безпосередню пов'язаність із господарською діяльністю регіонів та їх соціальним розвитком. Враховуючи головну функцію транспорту та його значення для оптимізації транспортно-економічних зв'язків у системі продуктивних сил, що визначає ефективність соціально-економічного розвитку країни та її регіонів, визначено основні пріоритети його розвитку. Доведено, що рівень розвитку та розміщення продуктивних сил є результатом можливостей, які надаються транспортом, оскільки спостерігається обмеженість межами їх просторової взаємодії транспортної інфраструктури. З іншого боку, транспортна інфраструктура є додатковою потенційною можливістю соціально-економічних систем для їх матеріально-енергетичної взаємодії. Обґрунтовано державне регулювання транспортної сфери, яке полягає у створенні правильних зовнішніх та внутрішніх структур, які формують відповідні умови для розвитку транспортної системи з високою соціальною значимістю. Виділено основні напрями регулювання транспортної системи України.*

**Ключові слова:** транспорт, регіональна економіка, державне регулювання транспортної інфраструктури, просторова економіка, розвиток продуктивних сил.

*Vasulyuk S.V.,*

*sofiia.v.vasyliuk@lpnu.ua, ORCID ID: 0000-0003-2946-0513*

*ResearcherID: Q-9823-2017*

*Doctor of Economics, PhD, Senior Research Fellow, Associate Professor of the Department of Technology of Biologically Active Compounds, Pharmacy and Biotechnology, "Lviv Polytechnic" National University, Lviv*

*Franiv I.A.,*

*ihor.franiv@lute.lviv.ua, ORCID ID: 0000-0001-6191-9772*

*ResearcherID: C-3235-2017*

*Doctor of Economics, Associate Professor, Professor of the Department of Entrepreneurship, Trade and Logistics, Lviv University of Trade and Economics, Lviv*

*Bobalo I.Yu.,*

*ihor.bobalo.mnbtm.2021@lpnu.ua, ORCID ID: 0009-0002-6175-9064,*

*Student, "Lviv Polytechnic" National University, Lviv*

## **THE IMPACT OF TRANSPORT INFRASTRUCTURE ON ENSURING SUSTAINABLE ECONOMIC DEVELOPMENT OF THE REGION**

**Abstract.** *It has been determined that the regional aspect is the basis for creating an effective system of transport and economic links, and is also decisive for establishing the capacity, structure, development paths, and interaction of different transport sub-sectors. It is argued that the essence of transport and economic links lies in understanding them as a system of interrelationships and interdependencies between economic actors, which are associated with the movement of material components of production in order to optimize economic activity. It is demonstrated that the development of transport industries is directly linked to the economic activity and social development of regions. Therefore, the mechanism of interaction between these two spheres should be based on the principles of mutually beneficial cooperation. Taking into account the main function of transportation and its significance for optimizing transport and economic relations in the system of productive forces, which determines the efficiency of socio-economic development of the country and its regions, the main priorities of its development have been identified: ensuring interaction of all types of transport within a single transport system for the most complete and effective use of their potential; developing a modern and efficient transport infrastructure to accelerate the movement of goods and passengers, reduce transportation costs, and ensure stable economic and social growth of the country. This will also help to increase the competitiveness of national manufacturers and promote innovation, investment, and business activity; improve the accessibility of transport services, which will help to reduce constraints on the development of regional economic systems, meet growing transportation needs, increase the social significance of the industry, and expand throughput and transit capacities; enhance the efficiency of transit potential, which will ensure the competitiveness of the national transport system, integrate the country into the global community, expand opportunities for international cooperation, and increase the country's income; create an effective market for transport services and activate market mechanisms in the transport industry, allowing for the optimization of financial flows and efficient cooperation between transport sectors and regions. It has been proven that the level of development and distribution of productive forces is a result of the opportunities provided by transportation, as they are limited by the spatial interaction boundaries of the transportation infrastructure. On the other hand, the transportation infrastructure is an additional potential opportunity for socio-economic systems for their material and energy interaction. State regulation of the transportation sector is justified, which involves creating proper external and internal structures that form the necessary conditions for the development of a transportation system with high social significance. The main directions for regulating the transportation system of Ukraine are identified.*

**Keywords:** transportation, regional economy, state regulation of transportation infrastructure, spatial economy, development of productive forces.

**JEL Classification:** L51, R12, R13, R32, R42

**DOI:** <https://doi.org/10.36477/2522-1205-2023-72-02>

**Постановка проблеми.** Для створення ефективних ринкових механізмів та інтеграції України в світову економіку необхідно провести значні зміни в господарському

комплексі країни. Важливо визначити пріоритетні завдання, які включають забезпечення соціально-економічного розвитку регіонів, поліпшення системи господарсько-

економічних зв'язків та створення сприятливих умов для підвищення ефективності виробництва. Для досягнення цих завдань важливим є розвиток транспорту та транспортної системи, яка є ключовим фактором підвищення ефективності розвитку національного господарства. Ефективність транспортно-економічних зв'язків залежить від різноманітних факторів, включаючи склад та оптимальне поєднання центрів виробництва і споживання матеріальних благ та послуг, територіальну організацію галузей господарства, комплексний розвиток господарства регіону, рівень освоєння території та розвиток транспортної мережі [1, с. 68-72].

Транспортно-економічні зв'язки виникають під час виробництва та обміну в умовах торговельно-економічних, фінансово-кредитних, політичних та інших відносин між окремими суб'єктами економіки, такими як держава, регіон, підприємство, фірма, господарський комплекс, громадські організації та інші. Однак місцезнаходження та тривалість відносин між об'єктами і суб'єктами транспортно-економічних зв'язків мають значний вплив на структуру цих відносин. Тому регіональний аспект є основою для створення ефективної системи транспортно-економічних зв'язків, а також визначальним для встановлення потужності, структури, шляхів розвитку та взаємодії різних транспортних підгалузей. Структура транспортно-економічних зв'язків залежить від економіко-географічного положення регіону, наявності природно-кліматичних умов, чисельності, складу та потреб населення регіону, а також особливостей організації та діяльності господарського комплексу регіону. Для транспортно-економічних зв'язків основою можуть виступати критерії обсягу транспортних робіт (критерій відстані), тарифних виплат (критерій вартості перевезень), собівартості перевезень (критерій собівартості експлуатаційних витрат), терміну перевезення вантажів (критерій затрат часу) та інші.

**Аналіз останніх досліджень і публікацій.** За думкою науковців Б. Данилишина, Л. Чернюка та М. Фащевського розвиток та функціонування транспортної системи як матеріальної основи формування транспортно-економічних зв'язків можуть бути розглянуті з наступних загальнонаукових підходів [1, с. 70]: історичного – часовий розвиток системи від початку до сьогодення, включаючи всі її

історичні форми; комплексного – розвиток системи як взаємозалежності основних її форм; системного – формування кількісних та якісних закономірностей розвитку транспорту як складної економічної системи; структурного – розвиток причинно-наслідкових взаємозв'язків та взаємозалежностей, що визначають структуру об'єкта дослідження.

Дослідження, представлені Ю. Стадницьким та І. Комарницьким у [2, с. 23-29; 3, с. 93; 4, с. 302-303], підтверджують, що при плануванні транспортних відносин необхідно враховувати неоднорідність економічних та природних умов доступності місць, яка впливає на конкурентоспроможність виробництва продукції. Окрім неоднорідності природних та економічних умов виробництва продукції, існує також неоднорідність природних та економічних умов транспортування продукції до споживача або від споживача до продукції. Подолання відстаней, незалежно від того, наскільки розвинена техніка, завжди вимагає зусиль та, відповідно, витрат. Це пов'язано з різницею в географічному положенні регіонів та розвитку комунікацій, що створює неоднорідність економічних та природних умов доступності місць, що має вплив на конкурентоспроможність виробництва продукції.

Ю. Пашенко проводить дослідження державного регулювання транспорту і приходиться до висновку, що необхідно розробляти нові та переглядати існуючі законодавчі та нормативно-правові акти. Ці акти повинні встановлювати однакові підходи до регулювання відносин між суб'єктами господарювання транспортно-дорожнього комплексу різних форм власності та встановлювати правові, економічні та організаційні засади для діяльності транспортних підприємств. Також акти повинні визначати особливості взаємовідносин транспортних підприємств із користувачами транспортних послуг, органами виконавчої влади та місцевого самоврядування [5, с. 69-73].

У сучасний час регулювання транспортної системи України включає такі основні напрями [6]: вільний доступ на ринок і вихід із нього для суб'єктів господарювання, що займаються транспортними послугами; захист навколишнього середовища шляхом зменшення викидів шкідливих речовин та забезпечення екологічної безпеки транспорту; розроблення правових основ транспортно-експедиційної

діяльності; та забезпечення правового фундаменту діяльності спеціальних (вільних) економічних зон, які спрямовані на надання транспортних та експлуатаційних послуг.

Дані дослідження, безперечно, є актуальними, проте деякі принципи, методи, підходи в системі транспортування продукції при пошуку шляхів вирішення проблем просторової економіки потребують додаткових досліджень та уточнень, особливо коли їх розглядати в умовах специфіки регіону.

**Виклад основного матеріалу дослідження.** У сьогоденні транспорт та транспортні зв'язки не тільки є найважливішим елементом господарської діяльності, але є також і своєрідним показником рівня цивілізованості. Їх відсутність може призвести до обмеження розвитку та поступового руйнування господарського комплексу та державної системи. З іншого боку, розвиток транспортних зв'язків та їх виведення на міжнародний рівень є ключовим для розбудови та ефективного функціонування всіх державних систем. Тому методологія та практика формування та функціонування системи транспортно-економічних зв'язків є доречними, а головними її складовими є визначення сутнісних ознак, принципів формування та розробка методичних підходів до оцінки ефективності.

У методологічному плані розвиток та функціонування транспортної системи як матеріальної основи формування транспортно-економічних зв'язків можуть бути розглянуті в кількох аспектах (загальнонаукових підходах) [1, с. 70]. Зокрема, історичний аспект, що включає часовий розвиток системи та взаємозв'язок всіх її історичних форм; комплексний аспект, що описує розвиток системи як взаємозалежності її основних форм; системний аспект, що розглядає формування кількісних та якісних закономірностей розвитку транспорту як складної економічної системи; та структурний аспект, який описує розвиток причинно-наслідкових зв'язків та взаємозалежностей, що визначають структуру досліджуваного об'єкта.

Наш погляд на сутність транспортно-економічних зв'язків полягає у розумінні їх як системи взаємозв'язків та взаємозалежностей між суб'єктами економічної діяльності, яка пов'язана з переміщенням матеріальних складових факторів виробництва з метою оптимізації господарської діяльності.

Транспортна система має свої особливості,

які впливають на її розвиток і діяльність, зокрема вона забезпечує формування та функціонування економічних зв'язків. Транспорт не створює нових продуктів, але переміщення товарів від місць їх виробництва до місць споживання збільшує вартість товарів. Таким чином, транспорт є продовженням процесу виробництва і його робота допомагає завершити цей процес. Ефективність транспорту визначається розташуванням осередків виробництва та споживання товарів і формуванням вантажопасажирських потоків. Транспортна система регіонів є динамічною незавершеною системою, яка зароджується в процесі розміщення продуктивних сил суспільства та змінюється залежно від їх розвитку.

Оцінка рівня транспортного забезпечення регіонів країни виконується шляхом територіальної диференціації за щільністю їх транспортної мережі. Ця щільність обчислюється як відношення довжини транспортної мережі до площі території регіону і відображає рівень доступності транспортних засобів для населення та підприємств [1, с. 72].

Основна увага при аналізі ефективності роботи різних видів транспорту зазвичай зосереджується на перевезеннях між пунктами відправлення та призначення, але для організації перевезень доцільно розглядати весь процес перевезення в цілому. Для задоволення суспільних інтересів важливо не лише досліджувати перевезення, а й їх соціальне значення.

Узагальнюючи наявні дослідження щодо теперішнього стану та майбутніх перспектив розвитку транспорту та його підгалузей, можна зробити висновок, що при визначенні пріоритетів у розвитку цієї галузі слід керуватися тенденціями її розвитку, з урахуванням регіонального аспекту в усіх сферах діяльності, таких як управління, фінанси, інвестиції, ринок, інфраструктура, технічна та технологічна база, зовнішньоекономічна діяльність тощо. Транспорт повинен створювати оптимальні умови для відтворення території країни та її регіонів. Розвиток транспортних галузей має не безпосередню пов'язаність із господарською діяльністю регіонів та їх соціальним розвитком. Тому механізм взаємодії між цими двома сферами має базуватися на принципах взаємовигідної співпраці.

Враховуючи головну функцію транспорту

та його значення для оптимізації транспортно-економічних зв'язків у системі продуктивних сил, що визначає ефективність соціально-економічного розвитку країни та її регіонів, можна визначити наступні пріоритети розвитку:

- Забезпечення взаємодії всіх видів транспорту в межах єдиної транспортної системи для максимально повного та ефективного використання їх потенціалу.

- Розвиток сучасної та ефективної транспортної інфраструктури для прискорення руху вантажів та пасажирів, зниження транспортних витрат і забезпечення стабільного економічного зростання та соціального розвитку країни. Це також дозволить підвищити конкурентоспроможність національних товаровиробників та сприятиме зростанню інноваційно-інвестиційної та ділової активності.

- Підвищення доступності транспортних послуг, що допоможе зменшити обмеження у розвитку регіональних господарських систем, задовольнити зростаючі потреби у перевезеннях, підвищити соціальну значимість галузі та розширити пропускі та провізні потужності.

- Підвищення ефективності використання транзитного потенціалу, що забезпечить підвищення конкурентоспроможності національної транспортної системи, інтеграцію країни у світове співтовариство, розширення можливостей міжнародної співпраці та зростання доходів країни.

- Створення ефективного ринку транспортних послуг та активізація ринкових механізмів у транспортній галузі дозволить оптимізувати фінансові потоки та забезпечити ефективну співпрацю між транспортними галузями та регіонами.

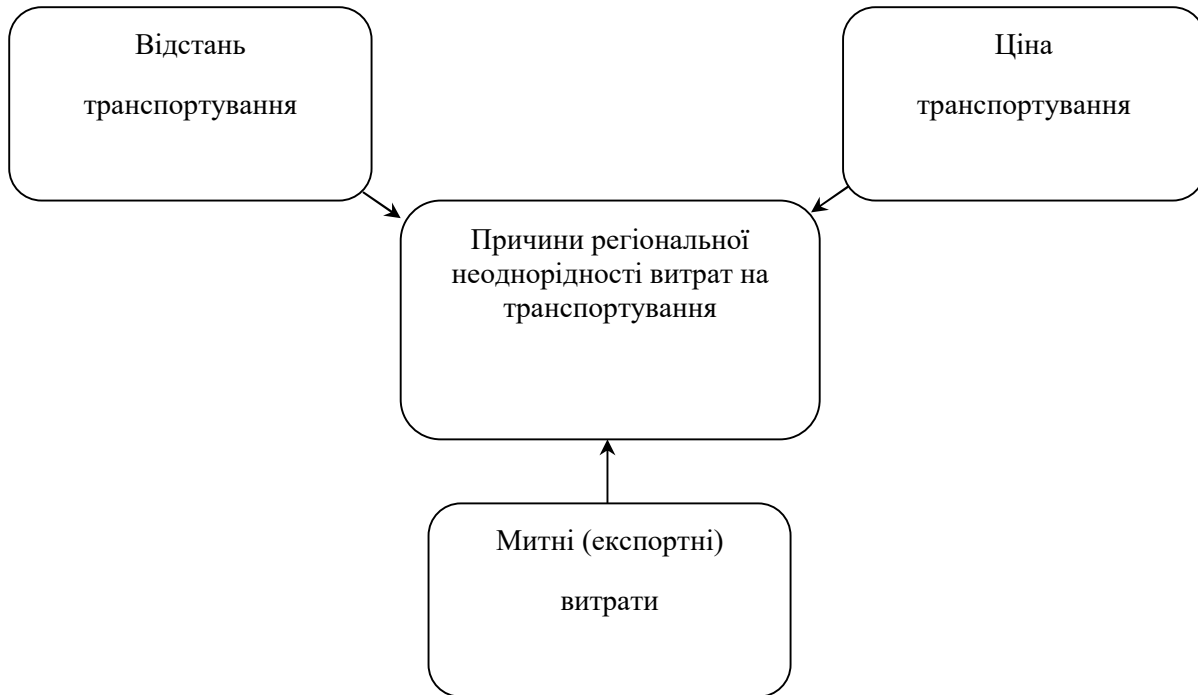
Транспорт є однією з ключових галузей господарства, яка забезпечує ефективний розвиток виробничих потужностей суспільства. У цьому контексті подальше покращення транспортної системи є надзвичайно важливим завданням, від вирішення якого залежить економічний і соціальний прогрес регіонів та їх інтеграція у світове співтовариство.

Отже, можна зробити наступні висновки:

рівень розвитку та розміщення продуктивних сил є результатом можливостей, які надаються транспортом, оскільки спостерігається обмеженість межами їх просторової взаємодії транспортної інфраструктури. З іншого боку, транспортна інфраструктура є додатковою потенційною можливістю соціально-економічних систем для їх матеріально-енергетичної взаємодії.

При плануванні транспортних відносин важливо враховувати, що, крім неоднорідності природних та економічних умов виробництва продукції, існує також неоднорідність природних та економічних умов транспортування продукції до споживача або споживача до продукції. Тобто існує неоднорідність економічних та природних умов доступності різних місць. Подолання відстаней незалежно від рівня технічного розвитку завжди потребує певних зусиль та витрат. Різниця в географічному положенні регіонів та рівень розвитку там комунікацій створює неоднорідність економічних та природних умов місць за їх доступністю, що може впливати на конкурентоспроможність виробництва продукції [6, с. 23-29].

У різних регіонах розвинутість транспортної системи та відстань переміщення впливають на регіональну відмінність витрат, пов'язаних із переміщеннями. На сьогодні розвиток транспорту не лише створює нові можливості для перевезень, але й призводить до незвичайних явищ. Іноді витрати на перевезення певних товарів на короткі відстані значно перевищують витрати на далекі відстані. Це може бути спричинене тим, що сучасні види транспорту недоцільно або неможливо використовувати для близьких перевезень через певні причини. Наприклад, будувати дорогі швидкісні дороги або залізниці може бути економічно недоцільно в деяких регіонах. Використання сучасних видів транспорту також не завжди забезпечує бажану рентабельність. Це може призвести до того, що деякі регіони з добре розвинутою транспортною системою та наявністю всіх видів транспорту залишатимуться відносно ізольованими.



**Рис. 1. Причини регіональної неоднорідності витрат транспортування**  
(Джерело: складено на основі [6])

Особлива увага повинна бути приділена впливу платежів за експорт продукції на формування регіональної нерівності витрат, пов'язаних із переміщенням. Відомі два типи таких платежів: платіж за ввезення товару в країну-імпортер та платіж за вивезення товару з країни-виробника. Зазвичай останній реалізується у вигляді повернення податку на додану вартість, або зворотний платіж, хоча можуть існувати і прямі платежі.

Отже, можна сказати, що формування регіональної неоднорідності витрат, пов'язаних із переміщенням (від продукції до споживача або від споживача до продукції), залежить від трьох факторів: відстані, тарифів на транспортування продукту між відповідними місцями та виплат, пов'язаних із експортом продукту (рис. 1).

Держава має значний вплив на транспортування продукції від підприємства до споживачів. Державне регулювання транспортної сфери полягає у створенні правильних зовнішніх та внутрішніх структур, які формують відповідні умови для розвитку транспортної системи з високою соціальною значимістю. Місія держави у цьому контексті полягає у сприянні економічному зростанню та підвищенню добробуту населення,

забезпечуючи доступ до безпечних та якісних транспортних послуг.

Перед тим, як створити транспортно-дорожній сектор економіки, який повністю задовольнив би потреби в перевезенні продукції та сприяв його інтеграції в європейську та світову транспортну системи, необхідно здійснити широкомасштабну структурну реформу, яка вирішує такі основні завдання [6, с. 69]: демонополізація окремих видів транспорту та видів їх діяльності; розвиток ринкової конкуренції на основі різних форм власності; забезпечення державного регулювання та контролю за встановленням економічно обґрунтованих тарифів, запобігання зловживанням монопольним становищем на ринку транспортних послуг; створення економічного механізму для ефективної діяльності підприємств транспорту та підвищення якості транспортних послуг; забезпечення цілісності розвитку економічного простору країни, запобігання транспортному роз'єднанню її окремих регіонів та погіршення транспортного сполучення з іншими країнами; створення умов для модернізації та розвитку транспортного сектора переважно на основі самофінансування. Державне регулювання транспортної сфери має велике значення в

процесі цієї реформи та повинно забезпечити формування адекватних соціально-економічних відносин для забезпечення цілеспрямованого розвитку транспортної системи, яка має високу соціальну значимість і сприяє економічному зростанню та підвищенню добробуту.

Для забезпечення ефективності виробничих інвестицій розбудова транспортної системи має відбуватися в межах загальнодержавних програм та напрямків соціально-економічного розвитку, з урахуванням регіональних особливостей. Одним із головних завдань таких програм є підвищення технічного рівня всіх видів транспорту, їх своєчасне та ефективне технічне оновлення і модернізація.

Для забезпечення однакових умов функціонування транспортно-дорожнього комплексу різних форм власності необхідно розробити та переглянути законодавчі та інші нормативно-правові акти. Ці документи повинні містити правові, економічні та організаційні основи регулювання діяльності транспортних підприємств, встановлювати правила взаємодії з користувачами транспортних послуг, органами виконавчої влади та місцевими органами самоврядування. Ці акти повинні бути розроблені в межах загальнодержавних програм та напрямків соціально-економічного розвитку з урахуванням регіональних особливостей [6, с. 69-73].

Можна виділити такі основні напрями регулювання транспортної системи України: а) встановлення рівних умов для входження на ринки та вихід із них для суб'єктів господарювання, що надають транспортні послуги; б) забезпечення захисту навколишнього природного середовища, зменшення викидів забруднюючих речовин та підвищення екологічної безпеки транспортних засобів; в) розроблення правових засад транспортно-експедиційної діяльності; г) створення правових умов для розвитку спеціальних (вільних) економічних зон, які спрямовані на надання транспортно-експлуатаційних послуг.

До пріоритетних напрямків державного регулювання окремих видів транспорту слід віднести такі:

- Залізничний транспорт: державне регулювання повинно передбачати встановлення організаційно-правового статусу нових та реформованих структур управління та галузевих підприємств відповідно до європейських стандартів, а також удосконалення

взаємовідносин між суб'єктами господарювання та державними органами на засадах, що застосовуються в Європейському Союзі. Крім того, потрібно розробляти нормативно-правові акти, що забезпечують вільний доступ суб'єктів підприємницької діяльності до залізничної мережі та інфраструктури на умовах взаємовигідних угод та повного відшкодування витрат, пов'язаних із цим.

- Морський транспорт: необхідно розробити механізм приватизації та реструктуризації підприємств морського транспорту, що відповідає вимогам ринкових перетворень, підтримати інституційні та цінові реформи; зробити зміни до Кодексу торговельного мореплавства відповідно до вимог ринкових перетворень; покращити систему безпечного мореплавства, вантажоперевезення та захисту навколишнього природного середовища відповідно до світових стандартів; створити умови для злагодженої роботи різних видів транспорту в морських транспортних вузлах.

- Автомобільний транспорт: поліпшення нормативно-правової бази щодо безпеки перевезень та якості автотранспортних послуг, забезпечення однакових умов для різних форм власності підприємств, що займаються автомобільним транспортом; вдосконалення системи державної сертифікації транспортних засобів. Дорожнє господарство: визначення сталих джерел та механізму фінансування дорожнього господарства; запровадження мережі платних автомобільних доріг, концесій на їх будівництво та подальшу експлуатацію, а також сервісного обслуговування користувачів; залучення вітчизняних та зарубіжних кредитів, ураховуючи кредити міжнародних фінансових організацій.

- Авіаційний транспорт: покращення нормативно-правового забезпечення для приватизації авіакомпаній, акціонування аеропортів, чітке розмежування авіаційних підприємств (аеропорти, авіакомпанії) та допоміжних служб, створення ринку вантажних авіаперевезень, встановлення процедури закріплення маршрутів між повітряними перевізниками на конкурентній основі.

Не підлягає сумніву те, що подальший прогрес транспортної сфери неможливий без реформування та удосконалення системи управління транспортом. Це вимагає зміни форм власності та переходу на нові організаційні форми управління, впровадження

новітніх технологій у виробництві та інформації, а також приведення виробничих структур транспортної галузі до необхідних обсягів перевезень.

Державі відводиться ключова роль у формуванні та розширенні ринків транспортних послуг за допомогою програм розвитку транспорту, системи транспортно-експедиційного обслуговування, застосування заходів державного регулювання діяльності транспортних підприємств та контролю за якістю транспортних послуг. Це сприятиме задоволенню потреб пересічного споживача та створенню сприятливих умов для залучення інвесторів у транспортну галузь.

**Висновки та перспективи подальших досліджень у даному напрямі.** Формування певної структури транспортно-економічних зв'язків залежить від економіко-географічного положення регіону та наявності певних природно-кліматичних умов, від чисельності, складу та потреб населення регіону. Важлива роль також повинна відводитися особливостям організації й діяльності господарського комплексу регіону. Критеріями їх оптимальності повинні бути: обсяги транспортних робіт, тарифні виплати, собівартість перевезень, термін перевезення вантажів. Розбудова транспортної системи має відбуватися в межах загальнодержавних програм та напрямів соціально-економічного розвитку з врахуванням регіональних особливостей.

Подальші дослідження стосуватимуться оцінювання рівня розвитку і розміщення продуктивних сил, як результату частково або повністю реалізованих можливостей, які надаються транспортом, оскільки межі їх просторової взаємодії лімітовані наявними можливостями транспортної інфраструктури.

#### ЛІТЕРАТУРА

1. Просторова організація продуктивних сил України: мезо- та мікрорегіональний рівень / Б. М. Данилишин, Л. Г. Чернюк, М. І. Фашевський та ін. Вінниця : Книга-Вега, 2007. 572 с.
2. Просторова організація економіки: минуле, сучасне, майбутнє : монографія / Стадницький Ю. І., Комарницький І. М., Коваль Л. М. та ін. Хмельницький : Видавець ПП Цюпак А.А., 2011. 312 с.

3. Стадницький Ю. І., Комарницький І. М. Просторова організація соціально-економічного розвитку. Хмельницький : ХНУ, 2009. 186 с.

4. Стадницький Ю. І., Комарницький І. М., Товкан О. Е. Просторологія. Львів : Априорі, 2010. 424 с.

5. Пащенко Ю. Є. Розвиток та розміщення транспортно-дорожнього комплексу України : монографія / за ред. С. І. Доргунцова. Київ : Наук. світ, 2003. 467 с.

6. Постанова Кабінету Міністрів України "Про затвердження Концепції реформування транспортного сектору економіки" № 1684 від 9 листопада 2000 р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1684-2000-%D0%BF>.

#### REFERENCES

1. Prostorova orhanizatsiia produktyvnykh syl Ukrainy: mezo- ta mikrorehional'nyj riven' / B. M. Danylyshyn, L. H. Cherniuk, M. I. Fashevskiy ta in. (2007), Knyha-Veha, Vinnytsia, 572 s.
2. Prostorova orhanizatsiia ekonomiky: mynule, suchasne, majbutnie : monohrafiia / Stadnyts'kyj Yu. I., Komarnyts'kyj I. M., Koval' L. M. ta in. (2011), Vydavets' PP Tsiupak A.A., Khmel'nyts'kyj, 312 s.
3. Stadnyts'kyj, Yu. I. and Komarnyts'kyj, I. M. (2009), Prostorova orhanizatsiia sotsial'no-ekonomichnoho rozvytku, KhNU, Khmel'nyts'kyj, 186 s.
4. Stadnyts'kyj, Yu. I. Komarnyts'kyj, I. M. and Tovkan, O. E. (2010), Prostorolohiia, Apriori, L'viv, 424 s.
5. Paschenko, Yu. Ye. (2003), Rozvytok ta rozmischennia transportno-dorozhn'oho kompleksu Ukrainy : monohrafiia / za red. S. I. Dorhuntsova, Nauk. svit, Kyiv, 467 s.
6. Postanova Kabinetu Ministriv Ukrainy "Pro zatverdzhennia Kontseptsii reformuvannia transportnoho sektoru ekonomiky" № 1684 vid 9 lystopada 2000 r., available at: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1684-2000-%D0%BF>.

*Стаття надійшла до редакції 09 березня 2023 року*