

КЛЮЧОВІ ПОСТУЛАТИ ВІДНОВЛЕННЯ ТРАНСПОРТНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ УКРАЇНИ

Інтеграція економіки України в європейський простір у післявоєнний період потребує динамічного й збалансованого розвитку всіх секторів, зокрема транспорту та транспортної інфраструктури. Відновлення цього критично важливого сектору економіки вимагає інноваційного підходу, який базуватиметься на вивченні та впровадженні передового європейського досвіду. Саме на такій основі можлива докорінна модернізація галузі, що сприятиме швидкому економічному зростанню країни та зміцненню її міжнародної конкурентоспроможності.

У передвоєнний період транспортна система України демонструвала значний прогрес в інфраструктурному розвитку. Державою було ухвалено Національну транспортну стратегію України до 2030 року, яка передбачала масштабне будівництво автобанів, скорочення часу перетину країни у всіх напрямках, збільшення кількості функціонуючих аеропортів та обсягів авіаперевезень, оновлення тягового та вагонного парку залізниці, підвищення середньої швидкості перевезень, зниження тарифів і спрощення процедур у морських портах [1]. Проте війна суттєво загальмувала реалізацію цих амбітних планів.

Найбільших руйнувань зазнала транспортна інфраструктура північних, східних і південно-східних регіонів країни [2, 3]. Величезна кількість проблем у транспортному секторі вимагає науково обґрунтованого підходу до визначення пріоритетів їх вирішення. Ці заходи мають бути інтегровані в загальнонаціональну програму післявоєнного відновлення України, що забезпечить системний підхід до подолання наслідків війни.

З огляду на все вище сказане слід звернутися до формулювання ключових постулатів відновлення транспортної інфраструктури України які визначатимуть пріоритети й умови її реконструкції та модернізації після війни. Вони базуються на науково обґрунтованих рішеннях, міжнародному досвіді, потребах держави та суспільства, а також націлені на створення стійкої, ефективної та інтегрованої транспортної мережі, що відповідає сучасним європейським стандартам і вимогам [4–6].

Ключові постулати відновлення транспортної інфраструктури України маємо розглядати з кількох причин, адже вони забезпечують системний і стратегічний підхід до вирішення завдань післявоєнного відновлення, зокрема:

- постулати допомагають визначити, які об'єкти мають бути відновлені першочергово, що дає змогу уникнути хаотичного використання ресурсів;
- постулати спрямовані на те, щоб максимально ефективно їх розподілити обмежені фінансові та матеріальні ресурси, забезпечуючи економічний і соціальний ефект;
- постулати враховують необхідність створення інфраструктури, яка дозволить Україні конкурувати на глобальному рівні, залучати іноземні інвестиції та бути частиною великих міжнародних логістичних мереж використовуючи транзитний потенціал країни;
- постулати визначають важливість створення інфраструктури, стійкої до воєнних і природних загроз у майбутньому;
- постулати спрямовані на впровадження екологічно чистих та інноваційних рішень у транспортній системі, що відповідають глобальним трендам сталого розвитку та потребам відновлення соціально-економічного простору України.

Отже, розгляд ключових постулатів дозволяє не лише швидко відновити транспортну інфраструктуру, але й зробити її основою для довгострокового розвитку України як сучасної, інтегрованої та конкурентоспроможної держави.

Ключові постулати відновлення транспортної інфраструктури України:

Постулат 1 «Пріоритетна реконструкція критично важливих об'єктів».

Стратегічна мета — зосередження зусиль на відновленні стратегічних транспортних вузлів, мостів, доріг, портів і залізничних шляхів, які забезпечують міжрегіональні й міжнародні перевезення, особливо для гуманітарних і військових потреб.

Постулат 2 «Євроінтеграція транспортної інфраструктури».

Стратегічна мета — гармонізація стандартів із вимогами Європейського Союзу: якість доріг, екологічність транспортних систем, інтеграція в Транс'європейську транспортну мережу (TEN-T) для забезпечення ефективної логістики та торговельних потоків [7].

Постулат 3 «Інноваційний розвиток і цифровізація».

Стратегічна мета — впровадження новітніх технологій для автоматизації перевезень, управління логістикою, безпеки на дорогах, а також створення «розумних доріг» (smart roads) із сучасною системою моніторингу.

Постулат 4 «Залучення міжнародної фінансової допомоги та інвестицій».

Стратегічна мета — розробка прозорих механізмів співпраці з міжнародними організаціями, банками й інвесторами. Створення спеціальних фондів для фінансування відновлення інфраструктури.

Постулат 5 «Екологічна модернізація».

Стратегічна мета — підтримка екологічно безпечного транспорту, перехід до електричних і гібридних транспортних засобів, будівництво зарядних станцій, використання відновлюваних джерел енергії для функціонування транспортної системи.

Постулат 6 «Підтримка національних виробників і залучення інноваційних технологій».

Стратегічна мета — максимальне залучення вітчизняних компаній до процесу відновлення інфраструктури, з акцентом на використанні сучасних матеріалів і рішень.

Постулат 7 «Розвиток мультимодального транспорту».

Стратегічна мета — інтеграція різних видів транспорту (автомобільного, залізничного, водного, авіаційного) для створення єдиної логістичної системи, що забезпечує ефективне перевезення вантажів і пасажирів.

Постулат 8 «Безпека та стійкість до загроз».

Стратегічна мета — врахування військових і природних ризиків при плануванні й відновленні інфраструктури. Проєкти мають бути спрямовані на підвищення стійкості до атак і катастроф, зокрема через будівництво резервних шляхів сполучення.

Постулат 9 «Розвиток транспортної освіти та науки».

Стратегічна мета — інвестиції в підготовку кваліфікованих кадрів, які зможуть реалізувати сучасні проєкти. Стимулювання наукових досліджень у сфері транспортних технологій і управління.

Постулат 10 «Залучення громадськості до планування».

Стратегічна мета — створення відкритих платформ для обговорення проєктів, де враховуватимуться інтереси громад, бізнесу та держави. Це підвищить довіру та забезпечить ефективне використання ресурсів.

Ці постулати створюють основу для системного, сучасного й ефективного відновлення транспортної інфраструктури України після війни.

Література

1. Кабінет Міністрів України. (2018). *Національна транспортна стратегія України до 2030 року*. <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/430-2018-%D1%80#Text> (дата звернення: 10.01.2025)
2. Світовий банк. (2022). *Оцінка впливу війни на транспортну інфраструктуру України*. <https://worldbank.org> (дата звернення: 10.01.2025)
3. OECD. (2022). *Recommendations for post-war recovery of Ukraine's infrastructure*. Organisation for Economic Co-operation and Development. <https://www.oecd.org/en/countries/ukraine.html> (дата звернення: 10.01.2025)

4. Проект стратегії для сектору інфраструктури 2025–2029 р. (2024) <https://www.ebrd.com/infrastructure-sector-strategy-ukrainian.pdf> (дата звернення: 10.01.2025)
5. Riepina, L. Ligonenko, O. Sadovnyk, L. Dzyubenko, V. Kovtun. (2022). IDENTIFICATION OF FACTORS RELATED TO TRANSPORT ENTREPRENEURSHIP INFLUENCING THE ECONOMIC DEVELOPMENT OF UKRAINE. TRANSPORT PROBLEMS Volume 17 Issue 4 p. 151–163 Режим доступу: http://transportproblems.polsl.pl/pl/Archiwum/2022/zeszyt4/2022t17z4_13.pdf (дата звернення: 10.01.2025)
6. Маценко О.М., Репіна І.М., Пронович А.Р., Чорна Я.В. (2022) Інновації сфери транспортного підприємства при реалізації концепції смарт-міст. Збірник наукових праць «Вчені записки» — № 26 (1), стор. 103–119
7. TEN-T: Транс'європейська транспортна мережа (TEN-T), залізниці та Україна. (2022). <http://www.railwayhub.in.ua/2023/01/ten-t.html> (дата звернення: 10.01.2025)

Лисенко А.М.

*кандидат юридичних наук, професор,
професор кафедри економіки бізнесу і
міжнародних економічних відносин*

Ткачов М.М.

*кандидат економічних наук, доцент,
доцент кафедри економіки бізнесу і
міжнародних економічних відносин
Національний технічний університет «ХПІ»*

ТЕОРЕТИКО-МЕТОДИЧНА СУТНІСТЬ МАКРОЕКОНОМІЧНОЇ ПОЛІТИКИ

Макроекономічна політика відіграє ключову роль у регулюванні економічних процесів на рівні національної економіки [1, 3, 9]. У доповіді розглядається сутність, актуальність і важливість макроекономічної політики, основні економічні теорії, що пояснюють її механізми, критерії ефективності та висновки щодо її застосування в сучасних умовах [2, 5, 12].

На наш погляд, макроекономічна політика — це комплекс заходів державного регулювання, спрямований на забезпечення економічного зростання, стабільності цін, повної зайнятості та збалансованості платіжного балансу. Вона включає фінансову (податково-бюджетну), монетарну (грошово-кредитну), зовнішньоекономічну та соціальну політики [4]. Макроекономічну політику також можна трактувати як систему заходів, які здійснює держава з метою регулювання загальноєкономічних процесів для досягнення економічного зростання, стабільності цін, повної зайнятості та рівноваги платіжного балансу. Слід зазначити, що існують різні трактовки цього поняття [6, 11]. Наприклад, міжнародний валютний фонд (МВФ) стверджує, що це політика, спрямована на стабілізацію економіки через монетарні та фінансові інструменти. Відомий економіст Дж. М. Кейнс підкреслював значення державних витрат і податків для регулювання попиту, М. Фрідман акцентував на регулюванні грошової маси для контролю за інфляцією.

Потреба в макроекономічній політиці зростає під час економічних криз, інфляційних хвиль і глобальних викликів (наприклад, пандемій або геополітичної нестабільності). Ефективне управління макроекономічними показниками сприяє забезпеченню стійкого економічного зростання, зниженню безробіття, контролю інфляції та підтримці соціальної стабільності. Різні економічні теорії дещо по-різному наповнюють термін «макроекономічна політика» теоретико-методологічним змістом [7, 8, 13]. Кейнсіанська теорія відстоює активне державне втручання в економіку. Основний акцент здійснюється на стимулювання сукупного попиту через державні витрати та зниження податків. Теорія монетаризму визначає контроль над грошовою масою як ключовий інструмент регулювання та наполягає на мінімізації втручання держави. Класична та неокласична теорії пропаганди принципів саморегулювання ринку, мінімізація ролі держави. Теорія раціональних очікувань стверджує, що економічні агенти