

КОНЦЕПТУАЛЬНІ ЗАСАДИ ДОСЛІДЖЕННЯ ВПЛИВУ ТРАНСПОРТНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ НА ЕКОНОМІЧНЕ ЗРОСТАННЯ

Анотація. В сучасних умовах розвитку міжнародних економічних відносин транспорт є однією з ключових галузей як національної економіки, так і світового господарства. З ефективним функціонуванням транспорту тісно пов'язані розвиток міжнародних торговельних зав'язків, мобільність робочої сили, функціонування інтеграційних об'єднань. Втім, попри значну кількість аналітичних і емпіричних досліджень взаємозв'язків розвитку транспорту й економічного зростання, тривають наукові дискусії між дослідниками, які аргументують, що транспортні інвестиції мають вирішальне значення для економічного зростання на регіональному й національному рівнях, та тими, хто дотримується протилежної точки зору. Враховуючи зазначене, постає питання про здатність транспортного сектору стимулювати стійке і стабільне економічне зростання, зокрема у розвинутих країнах з якісною транспортною інфраструктурою. Зазначене обумовило мету і завдання даної статті, що полягають у вивченні і систематизації основних підходів до аналізу взаємозв'язку розвитку транспортної інфраструктури й економічного зростання, дослідженні чинників, які сприяють забезпеченню економічного зростання в розвинутих країнах.

Ключові слова: транспортна інфраструктура, інвестиції, економічне зростання, ВВП, продуктивність, економічний розвиток.

* кандидат економічних наук, доцент кафедри світового господарства і міжнародних економічних відносин Інституту міжнародних відносин Київського національного університету імені Тараса Шевченка

Annotation. *In today's international economic relations transport has become one of the key sectors of both national and the world economy. The effective transport activity is closely linked to the development of international trade ties, labor mobility, functioning of the integration partnerships. However, despite the large number of analytical and empirical studies on the interactions of transport and economic growth, there has been an ongoing scientific debate between researchers who argue that transport investments are crucial for economic growth at regional and national levels, and those holding the opposite view. The abovementioned raises the question on the transport sector ability to stimulate sustainable and stable economic growth, particularly in developed countries with already high-quality transport infrastructure. The above has determined the goals and objectives of this article consisting in the research and systematization of the main approaches to the analysis of the relationship between transport infrastructure development and economic growth, the study of factors that contribute to economic growth in developed countries.*

Keywords: *transport infrastructure, investment, economic growth, GDP, productivity, economic development.*

Аннотация. *В современных условиях развития международных экономических отношений транспорт является одной из ключевых отраслей как национальной экономики, так и мирового хозяйства. С эффективным функционированием транспорта тесно связано развитие международных торговых связей, мобильность рабочей силы, функционирование интеграционных объединений. Впрочем, несмотря на значительное количество аналитических и эмпирических исследований взаимосвязей развития транспорта и экономического роста, продолжаются научные дискуссии между исследователями, аргументирующими, что транспортные инвестиции имеют решающее значение для экономического роста на региональном и национальном*

уровнях, и теми, кто придерживается противоположной точки зрения. Учитывая указанное, возникает вопрос о способности транспортного сектора стимулировать устойчивый и стабильный рост, в частности в развитых странах с качественной транспортной инфраструктурой. Указанное обусловило цель и задачи данной статьи, заключающиеся в изучении и систематизации основных подходов к анализу взаимосвязи развития транспортной инфраструктуры и экономического роста, исследовании факторов, способствующих обеспечению экономического роста в развитых странах.

Ключевые слова: транспортная инфраструктура, инвестиции, экономический рост, ВВП, продуктивность, экономическое развитие.

Постановка проблеми. Економічні ефекти від розвитку транспортної інфраструктури і реалізації транспортної політики оцінюються з різних позицій, зокрема через вплив на сукупний економічний добробут, на мікро- і макрорівні. Тривалий час точиться наукова дискусія між дослідниками, які аргументують вирішальну роль транспортних інвестицій в економічному зростанні на регіональному і національному рівні, а також тими, хто вказує на обмеженість доказів причинного зв'язку між розвитком транспорту й економічним зростанням. Частково дана дискусія стосується масштабу економічного впливу транспорту, й загострюється відсутністю прийнятих аналітичних доказів. Натомість існує суттєвий обсяг аналітичних досліджень з питань взаємозв'язків транспорту й економіки, які широко варіюються з огляду на досліджувані питання, технічну складність, достовірність результатів. Значна частина досліджень зосереджена на сукупному внеску транспортної інфраструктури у великій економіці, який вимірюється валовим внутрішнім продуктом або особистим доходом. Інші підкреслюють пряме скорочення витрат фірм від удосконалень транспорту, а також непрямий вплив витрат і економію часу у формі прибутку від

логістичної реорганізації. Крім того, представники іншого підходу виявляють ефекти, пов'язані із загальною рівновагою, які виникають від поліпшення транспорту у різних пов'язаних із транспортом секторах, і в економіці в цілому. Враховуючи зазначене, постає питання про здатність транспортного сектору стимулювати стабільне економічне зростання, зокрема у розвинутих країнах з якісною транспортною інфраструктурою.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Окреслені питання у тій чи іншій формі є предметом економічних досліджень, переважна більшість з яких наголошують на позитивних наслідках розвитку транспортної інфраструктури для економічного зростання країн. Так, макроекономічні праці, які належать до мейнстріму економічної думки, пов'язують розвиток транспортної інфраструктури з позитивними ефектами з точки зору зростання ВВП, створення робочих місць, стимулювання інвестицій. У своїх емпіричних дослідженнях П. Деметриадес, Н. Кочерлакота, Т. Мамунеас, П. Нійкамп, К. О'феллон, Дж. Пут вивчають взаємозв'язки між інвестуванням у транспортну інфраструктуру та зростанням ВВП. Результати демонструють, що 10% збільшення держаного капіталу веде до зростання ВВП приблизно на 2%. Д. Асхауер, Д. Беністер, Дж. Берехман доводять, що збільшення обсягу інвестицій державного сектора в розвиток інфраструктури (особливо транспортної) спричиняють підвищення ефективності і прибутковості бізнесу, що, в свою чергу, сприяє нарощуванню приватних капіталовкладень. Натомість, А. Ансар, А. Бадзієр, Д. Ловальйо, Б. Флайб'єрг, М. Холм, базуючись на аналізі таких взаємозв'язків, аргументують, що фінансові, соціальні та екологічні ефекти інвестування в інфраструктуру є незначними.

Виділення невирішених раніше частин загальної проблеми. Попри великий масив аналітичних і емпіричних досліджень взаємозв'язків розвитку транспорту й економічного зростання, теоретико-методологічні підвалини вивчення зазначених взаємозв'язків у країнах з розвинутою економікою, а отже, і якісною транспортною інфраструктурою,

перебувають на стадії трансформації. Зазначене актуалізує вивчення і систематизацію основних підходів до аналізу взаємозв'язку транспортної інфраструктури й економічного зростання.

Формулювання цілей статті. Враховуючи роль транспортної галузі і транспортної інфраструктури для світового господарства і міжнародних економічних відносин, у статті аналізуються основні підходи до вивчення впливу розвитку транспортної інфраструктури на економічне зростання країн, досліджуються чинники, які сприяють забезпеченню економічного зростання в розвинутих країнах.

Основні результати. Вплив транспорту на економіку може бути прямим або непрямим. Прямі ефекти стосуються доступності ринків, в цьому випадку транспорт забезпечує зв'язок з великими ринками збуту, економію часу і коштів. Непрямий вплив пов'язаний з економічним ефектом мультиплікатора, коли ціна товарів або послуг зростає зі збільшенням диверсифікації.

Взаємозв'язок між транспортом і економічним зростанням не є прямим, а пов'язаний з його впливом на структуру і процеси виробництва, розташування і розміри підприємств, структур і процесів розподілу і інших характеристик організації виробництва. Посилення спеціалізації у виробничому процесі призводить до збільшення обсягів перевезень і середньої довжини шляхів. Втім, сам по собі транспорт не є достатньою умовою для розвитку.

Більшість аналітичних досліджень взаємозв'язків транспорту й економіки представлена макроекономічними моделями. Вони розглядають інфраструктуру як пряму ін'єкцію в економіку, яка зазвичай виступає у якості фактора виробництва додаткового до традиційних – капіталу і праці. Так, відповідно до теоретичної моделі П. Кругмана, інфраструктура (автомобільні шляхи, залізниця) сприяє скороченню транспортних витрат, що призводить до зростання прибутків [13].

У низці робіт, коли прямі ефекти виявляються слабкими або відсутніми взагалі, автори апелюють до непрямого впливу транспорту на економічне зростання через так звані побічні ефекти. Використовуючи агреговані регіональні дані з Іспанії, А. Перейра і О. Рока-Сагалес наполягають на тому, що сукупні ефекти державного капіталу не можна повністю пояснити через прямий вплив для кожного регіону. В кінцевому рахунку сукупні ефекти майже пропорційно обумовлені прямими і побічними ефектами державного капіталу [18].

Незважаючи на консенсус щодо позитивного взаємозв'язку, дискусійними лишаються його масштаби. У зв'язку з цим, наприкінці минулого століття розгорнулася наукова дискусія щодо величини економічного впливу транспорту. Так, було переглянуто й проаналізовано емпіричні дослідження у цій галузі (побудова моделей, застосовані в них статистичні методи, змінні), що призвело до широкого прийняття позитивного і несуттєвого економічного впливу транспортної інфраструктури. Крім того, комплексне дослідження І. Надірі і Т. Мамунеаса направлене на методологічні недоліки попередніх досліджень, отримало результати щодо розукрупненого впливу транспортної інфраструктури. У даному дослідженні оцінювалися еластичність витрат, граничні вигоди від інвестицій в транспорт, а також внесок цих інвестицій у зростання продуктивності для кожної з 35 галузей економіки США. З моделі простежується готовність приватного сектора платити за додаткову одиницю транспортної інфраструктури та її оптимальність [16].

Макроекономічному підходу властиві деякі упущення, основне з яких полягає у тому, що він не бере до уваги мережевий характер доріг та інших видів транспорту. Ефекти пов'язані з підвищенням продуктивності транспортної інфраструктури залежать від просторової, часової фази і стадії розвитку мережі. Крім того, доволі узагальненим є опис ними впливу транспортної інфраструктури на фактори виробництва. Удосконалення транспортної інфраструктури впливає на робочу силу та

інші фактори виробництва і на товарні ринки з позитивним і негативним зворотнім зв'язком – в контексті просторової агломерації і потенційних інноваційних стимулів. Наслідки цих складних механізмів, а саме ефекти загальної рівноваги, є невизначеними і контекстними, тому такі дослідження доповнює аналіз крізь призму загальної рівноваги.

Дослідження мікрорівня ґрунтуються на даних конкретних досліджень, проектів, великих масивів даних результатів інфраструктурних мегапроектів з точки зору витрат, часу і вигод.

Інвестиції в транспортну інфраструктуру можуть спричинити поліпшення або здешевлення транспортних послуг, що, в свою чергу, призводить до підвищення продуктивності окремих фірм (мікроекономічні вигоди). Способом оцінки мікроекономічної вигоди є аналіз витрат і вигод (СВА). Першою і найочевиднішою з цих переваг є скорочення вхідних і вихідних транспортних витрат. Покращення дорожньої інфраструктури, які можуть включати в себе створення нових доріг, розширення або удосконалення існуючих, а також розширення ефективної потужності, скорочують витрати з двох причин. По-перше, із розширенням мережі щільність її ланок збільшується, що робить поїздки з пункту в пункт більш прямими і, тим самим, веде до скорочення відстані. По-друге, додавання нових доріг і розширення потужностей на існуючих шляхах може зменшити затори і, як наслідок, скоротити час поїздки.

Що ж до пускових механізмів впливу транспорту на економіку на мікрорівні, до таких можна віднести наступні:

- зростання ефективності бізнесу за рахунок економії часу і підвищення надійності для підприємців, вантажів і логістичних операцій;
- збільшення бізнес-інвестицій та інновацій за рахунок економії масштабу;
- підтримка кластерів і промислово-економічних агломерацій;
- підвищення ефективності функціонування ринків праці, гнучкості ринку праці і доступності робочих місць;

- збільшення конкуренції шляхом відкриття доступу до нових ринків;
- зростання внутрішньої і міжнародної торгівлі шляхом скорочення торгових витрат;
- участь у системах глобальної мобільності, що забезпечує привабливе бізнес-середовище і кращу якість життя [9].

Розглянемо вигоди від розвитку транспортної інфраструктури, які неможливо оцінити на рівні окремої фірми. Вони виникають тоді, коли в результаті скорочення витрат або поліпшення транспортних послуг виникає перерозподіл ресурсів між фірмами і регіонами таким чином, що відбувається зростання сукупної продуктивності. Ефекти загальної рівноваги виникають у формі доходів від торгівлі. Одним з головних історичних наслідків удосконалення транспортних послуг був перехід від економічної автаркії до спеціалізації і торгівлі, в результаті чого кожен регіон або країна зосереджує власні виробничі ресурси на меншій кількості товарів і послуг і здійснює торгівлю з метою задоволення свого попиту.

Це може принести економічні вигоди з двох причин: через різну забезпеченість ресурсами (пояснюється теорією порівняльних переваг) й економію масштабу (нова економічна географія). Одна з ключових тез теорії порівняльних переваг полягає в тому, що доходи від торгівлі можуть бути отримані тоді, коли вони перевищують транспортні витрати, необхідні для їх отримання. Тому одна з найважливіших переваг удосконалення транспортної інфраструктури обумовлена її роллю в забезпеченні вигоди від торгівлі.

Теорія порівняльних переваг є головним економічним аргументом на користь лібералізації міжнародної торгівлі. Можемо припустити, що таким чином економічні вигоди у формі доходів від торгівлі виникають передусім від інвестицій в інфраструктуру, побудовану насамперед для міжнародної торгівлі (міжнародні морські і повітряні об'єкти, міжнародні мости, споруди для швидкого прикордонного оформлення). Насправді, як свідчить досвід, така інфраструктура, разом із додатковими

інституційними змінами, має вирішальне значення для успіху регіональних ініціатив з економічної інтеграції [17]. Роль інфраструктури у створенні торгівлі, проте, поширюється у більшій мірі на національну систему інфраструктури, оскільки внутрішні перевезення є необхідними для доставки експортних товарів до міжнародних шлюзів. І, що найважливіше, теза про те, що транспортна інфраструктура надає економічні переваги, які виявляються у доходах від торгівлі, стосується як внутрішньої, так і міжнародної торгівлі, – особливо у великій і неоднорідній економіці (як наприклад США, ЄС).

З теорії порівняльних переваг випливає, що вигоди від торгівлі виникають з різноманіття країн. Але, як відомо, деякі важливі торговельні відносини відбуваються між подібними партнерами (США-Канада, між країнами ЄС). Крім того, у багатьох двосторонніх торгових партнерствах відбувається взаємна торгівля товарами однієї галузевої групи. Така внутрішньогалузева торгівля не узгоджується з теорією порівняльних переваг, яка передбачає лише обмін різноманітними товарами. Таке явище пояснює нова економічна географія, яка на відміну від теорії порівняльних переваг, базується на ефекті масштабу.

Суть цієї теорії полягає в тому, що навіть за умови однакової забезпеченості регіонів ресурсами, кожен регіон спеціалізується на унікальних товарах, які поставляє у всі інші регіони, вони матимуть вищу продуктивність через економію від масштабу. Лібералізуючи торгівлю, виробники в кожному регіоні можуть досягти більше ринків збуту для своїх унікальних товарів, що дозволяє їм отримати вищі прибутки. Логічно, що цей ефект розширення ринку обмежується міжрегіональними транспортними витратами, тому будь-яке скорочення транспортних витрат веде до збільшення прибутковості торгівлі.

Наголошуючи на ролі диференціації продукту, дана теорія більше наближена до сучасної економіки, у якій роль однорідних товарів зменшується. Диференціація продуктів призводить до недосконалої

конкуренції, а включення ефекту масштабу дозволяє формальний розгляд просторових явищ, таких як економічні агломерації і регіональні відмінності в заробітній платі. Включення простору закономірно призводить до зростання ролі транспортування. В цілому, вигоди, отримані від інвестицій в інфраструктуру, залежать від контексту, в якому ці інвестиції здійснюються.

Існують різні підходи до розуміння впливу інвестицій в транспортну інфраструктуру на економічне зростання. Один з них передбачає наявність певного взаємозв'язку між економічним зростанням і транспортними інвестиціями; а також відстоює ідею, що недостатні інвестиції перешкоджають економічному зростанню. Інший підхід виходить з того, що взаємозалежність не настільки безпосередня, і не можна однозначно стверджувати про чистий вплив інвестицій в транспортну інфраструктуру на економічне зростання.

Розглянемо дослідження, в яких доводиться наявність позитивного взаємозв'язку між інвестиціями в транспорт й економічного зростання країн.

Перше з таких досліджень базується на результатах опитування 50 підприємств і організацій (з яких 73% мали експортні продажі). Метою опитування було виявлення вузьких місць в інфраструктурі, які можуть негативно позначатися на економічній продуктивності і свідчити про недостатню потужність інфраструктури. Так, до найчастіше згадуваних вузьких місць інфраструктури відносяться доступність транспорту, вартість і своєчасність [5].

На кореляції транспортної активності й економічного зростання наголошує й Р. Еддінгтон [9], стверджуючи, що цей причинно-наслідковий зв'язок є важливим, але його важко довести. З теоретичної точки зору, можливі чотири типи зв'язку: 1) зміни у транспорті спричиняють зміни в економічному зростанні, а це означає, що подорож є одним з основних компонентів і допомагає продукувати економічне зростання; 2) зміни в

економічному зростанні спричиняють зміни в транспортній активності; 3) взаємний в'язок цих параметрів; 4) відсутність будь-якого зв'язку (факт одночасного зростання не означає взаємообумовленість) [8].

Наступна група підходів базується на висновках про нейтральні взаємозв'язки між інвестиціями в транспорт і економічним зростанням. Так, Д. Беністер і Дж. Берехман [4] сформулювали гіпотетичні механізми, з допомогою яких поліпшення транспорту може підвищити економічну продуктивність. До них дослідники відносять: стимулювання внутрішніх інвестицій; розблокування недоступних регіонів/зон; стимулювання зростання, яке, в свою чергу, сприяє подальшому зростанню; вплив на ринки праці, а згодом, і на вартість праці; зростання виробництва в результаті скорочення виробничих витрат; реструктуризація або раціоналізація виробництва, землекористування і дистрибуції.

Автори дійшли висновку, що теоретично взаємозв'язки цілком реальні, але специфічні місцеві умови та обставини суттєво корегують ефекти від удосконалення транспорту, так, що ні один конкретний результат не може бути гарантований. Встановлено, що не існує достатніх доказів на підтримку твердження про позитивний вплив удосконалення транспортних мереж на продуктивність праці і, в подальшому, на економічне зростання. На основі міжрегіональних порівняльних досліджень інфраструктурного забезпечення в Іспанії і США, А. Де ла Фуенте також доводить, що, з досягненням «точки насичення», віддача від таких інвестицій знижується. Належне забезпечення інвестиції в інфраструктуру, констатує він, є ключовим у політиці розвитку, навіть якщо не передбачає швидкого зростання продуктивності праці в розвинутих країнах, де транспортні та комунікаційні потреби вже в достатній мірі задоволені [7].

На думку Р. МакКвейда і М. Грейга інвестиції в інфраструктуру, швидше за все, сприяють централізації і концентрації, ніж підвищенню

економічної активності, і можуть, як наслідок, бути корисними регіонам/областям, які найменше потребують економічної експансії [14].

Інші дослідження взаємозв'язку транспорту й економічного розвитку доводять, що причинний зв'язок між інвестиціями в транспортну інфраструктуру та регіональним розвитком є слабким, особливо при досягненні певної межі інвестування. Тому масштабні національні програми інвестицій в транспортну інфраструктуру не чинять помітного впливу на обсяги виробництва [10]. Транспортні удосконалення, як свідчить дослідження, можуть збільшити кількість доступної для роботодавців праці (таким чином покращуючи можливості співробітників отримати робочі місця, які підходять для їх кваліфікації; і можливостей роботодавців отримати достатньо кваліфікованих працівників, підвищення продуктивності праці).

Здатність транспортного сектору досягти свого повного потенціалу залежить від наявності додаткових мереж, особливо пов'язаних з інформаційними технологіями, які здатні генерувати приріст продуктивності. Відтак, економічне зростання не обов'язково вимагає інвестицій в інфраструктуру, оскільки поліпшення ефективності роботи транспортних систем (наприклад, за рахунок ефективного управління і методів ціноутворення) може мати такий же ефект [10].

З'ясовуючи наявність взаємозв'язку між вигодами від розвитку транспорту й економічного розвитку від інвестицій, Д. Беністер і Дж. Берехман дійшли висновків, що у розвинутих країнах з високоякісною розвинутою транспортною інфраструктурною мережею додаткові інвестиції в цю інфраструктуру не матимуть результатом економічне зростання. Інвестиції в транспортну інфраструктуру доповнюють інші більш важливі базові умови, які також повинні бути виконані з метою подальшого економічного розвитку [4, с. 318]. Інакше кажучи, у високорозвиненій динамічній економіці, інвестицій в транспортну інфраструктуру підтримуватимуть економічне зростання, якщо

виконуються основні умови, але не є обов'язково призведуть до зростання. До таких базових умов належать наступні групи чинників:

- Економічні умови: наявність позитивних економічних зовнішніх чинників (ринку праці, мережі або агломерації; якісної, кваліфікованої робочої сили; неефективних просторових структур, тощо.

- Умови інвестування у транспорт: вид транспорту, у який вкладаються інвестиції; наявність інвестиційних фондів; мережеві ефекти (нова ланка в існуючій мережі; нова ланка, що з'єднує дві непов'язані мережі або розширення зв'язку в існуючій мережі); масштаб інвестицій; терміни, ефективність реалізації.

- Політичні та інституційні умови: пов'язані з ширшим політичним середовищем (неекономічні чинники), в якому відбувається інвестування – наприклад, рівень інвестицій (місцевий, регіональний, національний); наявність додаткових стратегій; організаційна та управлінська система [4].

Окремо ці умови можуть несуттєво або взагалі не впливати на економічний розвиток. Економічне зростання можливе лише за наявності усього комплексу зазначених чинників. При цьому, найважливішою умовою в стимулюванні економічного зростання унаслідок інвестування в транспортну інфраструктуру виступає політичне середовище.

Крім того, вплив інвестицій в транспортну інфраструктуру варіює залежно від галузі промисловості. Аналізуючи зв'язок між інвестиціями і продуктивністю, Дж. Ферналд зазначає, що інвестиції в будівництво доріг спричиняють «нормальний» або навіть нульовий рівень прибутковості [11]. Зростання кількості доріг сприяє вищому, ніж середній, рівню зростання продуктивності в галузях, залежних від транспорту. У той же час, зростання є набагато нижчим, або й зовсім відсутнє, у галузях промисловості, які не є інтенсивними користувачами автомобільного транспорту. Цей висновок доповнюють результати дослідження, яке доводить, що деякі сектори (зокрема, роздрібна торгівля) зростатимуть, а інші не відчуватимуть впливу [2].

В останні роки економісти досліджують природу процесу прийняття політичних рішень як екзогенну змінну, що зачіпає суспільну інфраструктуру та, як наслідок, загальний добробут. Наприклад, О. Кадо, А. Стефан виявили, що лобіювання великих підприємств і технології голосування політичних партій впливають на рішення про інвестиції в інфраструктуру і її розподіл/місцезнаходження. При цьому великі фірми зацікавлені в збереженні або підвищенні якості інфраструктури в регіонах, де вони розташовані [6]. Як наслідок такого впливу, можуть існувати політичні асиметрії в просторовому розподілі інфраструктурних інвестицій, що є економічно не вигідним деяким регіонам.

А. Хоувот при аналізі впливу інвестицій в інфраструктуру в 33 великих містах США, доводить, що домогосподарства отримують більше переваг від граничних інвестицій в інфраструктуру, ніж фірми [12]. Він припустив, що інвестиційні рішення здатні відображати суспільні політичні процеси, які не можуть бути сконструйовані таким чином, щоб максимізувати прибуток приватного сектора.

Висновки. З мікроекономічної точки зору окремі фірми виграють від здешевлення й удосконалення транспортних послуг. З одного боку, поліпшення інфраструктури підвищує локаційну гнучкість фірм, що, в свою чергу, може призвести до підвищення ефективності. З іншого, покращена інфраструктура дозволяє компаніям збільшити вартість.

З позицій загальної рівноваги на першому плані постають вигоди від поліпшення транспортування, які виникають в результаті загальноекономічних коригувань і перерозподілу. Ключовим тут є прибуток від торгівлі, внаслідок чого сукупна ефективність підвищується, коли дешевший або удосконалений транспорт сприяє міжрегіональній та міжнародній спеціалізації і торгівлі. Виходячи з теорії порівняльних переваг, виробники і споживачі виграють від спеціалізації регіонів на виробництві товарів і послуг, які вони виробляють найефективніше, а високоякісний доступний транспорт робить це можливим. Нова

економічна географія демонструє, що при економії масштабу і недосконалих ринках, зниження транспортних витрат можуть призвести до цілого ряду економічних трансформацій, які дають сукупні економічні вигоди. Одним з найважливіших висновків з цієї теорії є те, що вплив удосконалення транспорту залежить від контексту. Так, наприклад, результат нового коридору, що з'єднує два регіони, залежить від таких чинників, як стан вже існуючої транспортної мережі, рівень заробітної плати, рівень економічного розвитку двох регіонів, ступінь конкуренції ринків, що функціонують в обох регіонах. Крім звичайних вигод від торгівлі, удосконалений транспорт може спричинити суттєві зміни в технології, які ведуть до зростання сукупної ефективності.

Таким чином, транспорт є необхідною умовою для економічного зростання на ранніх етапах економічного розвитку країн. Однак в умовах розвинутої економіки підвищення продуктивності не завжди призводить до економічного зростання на регіональному чи національному рівні. У розвинутих країнах транспортна інфраструктура доповнює інші більш важливі базові умови, які повинні виконуватися з метою досягнення економічного зростання. До таких належать економічні (наявність позитивних економічних зовнішніх чинників, якісної, кваліфікованої робочої сили, неефективних просторових структур); інвестиційні (вид транспорту, у який вкладаються інвестиції, наявність інвестиційних фондів, мережеві ефекти, масштаби інвестицій, терміни, ефективність реалізації); політичні та інституційні умови (напрямок інвестування, наявність додаткових стратегій, організаційна та управлінська система).

Список використаних джерел

1. Ansar A. Does infrastructure investment lead to economic growth or economic fragility? Evidence from China / A. Ansar, B. Flyvbjerg, A. Budzier, D. Lunn // Oxford Review of Economic Policy. – 2016. – Vol. 32, № 3. – pp. 360–390.

2. Ansar A. Location Decisions of Large Firms: Analyzing the Procurement of Infrastructure Services [Electronic resource] / A. Ansar // Journal of Economic Geography. – 2013. – Vol. 13, Issue 5. – Mode of access: <http://doi.org/10.1093/jeg/lbs042>.
3. Aschauer D. A. Genuine Economic Returns to Infrastructure Investment / D.A. Aschauer // Policy Studies Journal. – 1993. – 21(2). – pp. 380–90.
4. Banister D. Transport investment and economic development / D. Banister, J. Berechman. – Routledge, 2000. – 382 p.
5. Benefits of investing in New Zealand's road infrastructure [Electronic resource] / The Allen Consulting Group and Infometrics. – Mode of access: http://www.gw.govt.nz/assets/council-publications/Regional%20Transport_20040826_153526.pdf.
6. Cadot O. Contribution to Productivity or Pork Barrel? The two faces of infrastructure investment [Electronic resource] / O. Cadot, L.-H. Röller, A. Stephan // Journal of Public Economics. – Vol.90, Issues 6–7. – Mode of access: <https://doi.org/10.1016/j.jpubeco.2005.08.006>.
7. De la Fuente A. Infrastructures and productivity: A survey [Electronic resource] / A. De la Fuente // Instituto de Análisis Económico. – Mode of access: <http://pareto.uab.es/wp/2010/83110.pdf>.
8. Ecola L. Exploring the relationship between travel demand and economic growth [Electronic resource] / L. Ecola, M. Wachs // The RAND Corporation. – Mode of access: https://www.fhwa.dot.gov/policy/otps/pubs/vmt_gdp/vmt_gdp.pdf.
9. Eddington R. The Eddington Transport Study. Main Report: Transport's Role in Sustaining the UK's Productivity and Competitiveness [Electronic resource] / R. Eddington. – Mode of access: <http://webarchive.nationalarchives.gov.uk/20090104005813/http://www.dft.gov.uk/162259/187604/206711/volume1.pdf>.
10. European Conference of Ministers of Transport. Transport and economic development. ECMT Round Table №119 [Electronic resource] / Paris:

- OECD. – Mode of access: http://www.oecd-ilibrary.org/transport/ecmt-round-tables_19900228.
11. Fernald J. Roads to prosperity? Assessing the link between public capital and productivity [Electronic resource] / J. Fernald // Board of Governors of the Federal Reserve System. – Mode of access: <https://www.federalreserve.gov/pubs/ifdp/1997/592/ifdp592.pdf>.
 12. Haughwout A.F. Public infrastructure investments, productivity and welfare in fixed geographic areas [Electronic resource] / A. F. Haughwout. – Mode of access: <http://citeseerx.ist.psu.edu/viewdoc/download?doi=10.1.1.203.3101&rep=rep1&type=pdf>.
 13. Krugman P. Increasing Returns and Economic Geography [Electronic resource] / P. Krugman // Journal of Political Economy. – 1991. – 99(3). – Mode of access: https://www.princeton.edu/pr/pictures/g-k/krugman/krugman-increasing_returns_1991.pdf.
 14. McQuaid R. Transport and the Scottish economy: key issues [Electronic resource] / R. McQuaid, M. Greig // Employment Research Institute and Transport Research Institute, Napier University. – Mode of access: <https://www.stir.ac.uk/research/hub/publication/13459>.
 15. Munnell A. H. Policy Watch: Infrastructure Investment and Economic Growth [Electronic resource] / A. H. Munnell // Journal of Economic Perspectives. – Mode of access: <https://www.aeaweb.org/atypon.php?doi=10.1257/jep.6.4.189>.
 16. Nadiri I. Contribution of Highway Capital to Industry and National Productivity Groups [Electronic resource] / I. Nadiri, T. Mamuneas // Report prepared for FHWA. Office of Policy Development. – Mode of access: <https://ntl.bts.gov/lib/5000/5800/5807/growth.pdf>.
 17. O’Fallon C. Linkages Between Transport Infrastructure and Economic Growth [Electronic resource] / C. O’Fallon // Pinnacle Research & Policy

Ltd. – Mode of access:

<http://www.pinnacleresearch.co.nz/research/SLTC2004.pdf>.

18. Pereira A. M. Spillover Effects of Public Capital Formation: Evidence from the Spanish Regions [Electronic resource] / A. M. Pereira A. M., O. Roca-Sagales // Journal of Urban Economics. – 53(2). – Mode of access: <http://gent.uab.cat/oroca/sites/gent.uab.cat/oroca/files/juec-abstract.pdf>.