

DOI 10.34132/pard2025.30.03

Отримано: 15 травня 2025

Змінено: 8 вересня 2025

Прийнято: 6 жовтня 2025

Опубліковано:

30 грудня 2025

Received: 15 May 2025

Revised: 8 September 2025

Accepted: 6 October 2025

Published:

30 December 2025

Vladyslav Faliush

THE ROLE OF TRANSPORT INFRASTRUCTURE IN THE PUBLIC ADMINISTRATION SYSTEM OF SOCIAL DEVELOPMENT

The article, based on theoretical analysis, clarifies the role of transport infrastructure in the system of public management of social development. It is shown that in modern scientific literature there is no clear division between the means and methods of influencing transport infrastructure on the development of society and the quality of life of the population. At the same time, the effect can differ significantly in the areas of influence, because the objects of influence are different spheres of public life.

The prevalence of the idea in scientific literature, according to which the main attention is focused on the interdependence of human well-being in different countries, the quality of life of the population with the level of development of transport infrastructure, is revealed. Such results are explained by the fact that developed transport infrastructure affects the reduction of the cost of goods production, reduction of delivery/transportation time, increase in population mobility, minimization of negative external effects. All this stimulates the economic development of the country, which causes the growth of social well-being.

As a result of the analysis of the positive experience of a number of foreign countries, the following key directions of influence of the level of development of transport infrastructure on social growth and development of human potential were identified, namely: through mobility, through

pricing and economic growth. At the same time, the influence of human potential development on the level of transport infrastructure can also be represented by the following directions: economic growth and the human factor. Each of these directions is oriented towards the corresponding spheres of social life, but is not limited to a specific one. In particular, the human factor or the mobility factor is mainly oriented towards the social sphere, but also has an indirect impact on the economy. For each of these cases, the direction of economic growth is mainly associated with the sphere of the economy of social life. The relationship between human development and transport infrastructure through pricing is characterized by macroeconomic (pricing mechanism - transport infrastructure development - human development index) and micro-(transport infrastructure - pricing - economic growth) effects, which makes it possible to link such a direction with the public administration system. We can assume, given the importance of the pricing factor, that a more in-depth study of this area will allow us to investigate the direct and indirect impact of the level of development of transport infrastructure on the level of social development.

Keywords: *public policy, mobility, public administration, social development, transport infrastructure, pricing, quality of life of the population.*

Постановка проблеми у загальному вигляді. Дослідження транспортної інфраструктури певним чином завжди враховують вплив її розвитку на суспільство. В науковій літературі має місце думка, відповідно до якої основна увага зосереджується на взаємообумовленості людського добробуту в різних країнах, якості життя населення із рівнем розвитку транспортної інфраструктури [3]. Пояснюються такі результати тим, що розвинута транспортна інфраструктура впливає на зниження собівартості товаровиробництва, скорочення часу доставки/перевезення, підвищення мобільності населення, мінімізацію негативних ефектів зовнішнього характеру. Усе це стимулює економічний розвиток країни, який обумовлює зростання суспільного добробуту.

Дослідники також пов'язують розвиток транспортної інфраструктури, її модернізацію для нових технологій, не лише із збереженням й розвитком зайнятості, але й із створенням нових спеціальностей. Підвищується якість і мобільність ресурсів (капіталу й праці), що позитивно позначається на якості й темпах зростання. Відповідним чином це впливає на підвищення рівня розвитку людського потенціалу та рівня життя населення [5].

Важливість таких досліджень визначається тим, що вони обґрунтовують зв'язок, взаємообумовленість розвитку транспортної інфраструктури із якістю життя населення, що визначається певними економічними та соціальними параметрами.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. На актуальність дослідження управління вказують наукові праці зарубіжних й українських авторів, серед яких: Акімова Л., Бодрук О., Гальчинський А., Гурне Б., Дудніков О., Ємельянов В., Зітер Ж., Конах В., Котковський В., Лісничий В., Лопушинський І., Пащенко Ю., Фердман Г. та ін.

Разом із тим, в сучасній науковій літературі відсутній чіткий поділ між засобами, способами впливу транспортної інфраструктури на розвиток суспільства та якість життя населення. При цьому ефект може суттєво відрізнятися за напрямками впливу, тому що об'єктами впливу виступають різні сфери суспільного життя.

Формулювання цілей статті (постановка завдання). Метою статті є уточнення на основі теоретичного аналізу ролі транспортної інфраструктури в системі публічного управління суспільним розвитком та виділити ключові напрями впливу розвитку транспортної інфраструктури на суспільне зростання в державі.

Виклад основного матеріалу дослідження. У теоретичному плані вплив транспортної інфраструктури (як об'єкт публічного управління) на суспільний розвиток у контексті такого вимірника, як індекс людського розвитку визначається наступними механізмами: по-перше, непрямий вплив, що забезпечується на основі економічного розвитку, оскільки розвиток транспортної інфраструктури також передбачає зростання транспортного трафіку з усіма наявними позитивними економічними наслідками; по-друге,

підвищення мобільності населення й капіталу, що позитивно позначається на доступності для громадян медицини, освіти, об'єктів культури, робочих місць тощо; по-третє, ціноутворення (рис. 1).

При прямому впливі позитивний ефект розвитку транспортної інфраструктури на суспільне зростання може бути забезпечений впливом на стан здоров'я та освіти громадян. Зокрема, на прикладі Республіки Бангладеш науковцями було доведено, що будівництво доріг призводить до збільшення чисельності дітей, які здобувають середню освіту [20]. Позитивний результат впливу транспортної інфраструктури на рівень громадського здоров'я доведено багатьма вченими. Зокрема, на прикладі Ефіопії також доведено, що розвиток транспортної інфраструктури покращує доступ до ринків для громадян, що позитивно відбивається на раціоні харчування людей та їх здоров'ї [7].



Рис. 1. Вплив транспортної інфраструктури
(як об'єкт публічного управління) на суспільний розвиток.
Джерело: сформовано автором

Представлені дослідження підтверджують, що розвиненість транспортної інфраструктури не лише сприяє підвищенню доступності різних ресурсів для населення (медичних, освітніх тощо), але також визначає інтенсивність та обсяги торгівлі, виробництва, зайнятості.

На прикладі Бельгії зокрема емпірично було доведено тенденцію до перевищення показників позитивних екстерналій, внаслідок розвитку транспортної інфраструктури, – над негативними подальшими зовнішніми ефектами [23]. Позитивний вплив також підтверджується результатами проведеного моделювання, які показали таку залежність: розвиток транспортної інфраструктури (у прив'язці до чисельності населення) стимулює зростання економіки (через збільшення ВВП на одну особу).

Досліджуючи країни Азії, науковці обґрунтували позитивний вплив транспортної інфраструктури, її розвиток на економічні активність і зростання. Відповідно до результатів проведених досліджень, будівництво та ущільнення доріг на 10% сприяє розвитку торгівлі приблизно на 1%. Схожий ефект був також виявлений відносно портової інфраструктури. Дослідники також довели, що якісний розвиток інфраструктури ще більш позитивно вплив на зростання економічної активності (будівництво асфальтованої дороги та збільшення її протяжності на 10% обумовлює подальше економічного зростання на понад 5%) [19].

Досліджуючи вплив розвитку транспортної інфраструктури на торгівлю й транспортні витрати, науковцями було підтверджено, що від'ємне відхилення країн за рівнем розвиненості транспортної інфраструктури суттєво збільшує транспортні витрати та знижує обсяг торгівельних операцій [22]. Окрім того, досліджуючи особливості державних кордонів, автори довели наявність нижчих обсягів торгівлі і більших транспортних витрат у тих країнах, які не мають морського узбережжя, відносно економічно співставних країн, що мають вихід до моря. Виявлена відмінність становить відповідно 60% та 50%. Також автори визначили еластичність торгових потоків відносно торгових витрат. Досліджуючи регіон Західної Африки на та враховуючи отримані результати,

дослідники визначили низький рівень розвитку інфраструктури як одну з ключових причин неефективності економіки [22]. Схожі результати мають інші дослідження, в яких зазначається, що для країн Західної Африки характерними є більш високі транспортні витрати (у понад 5 разів) в порівнянні з країнами-учасницями ОЕСР при здійсненні експортно-імпортних операцій [15]. Така ситуація виглядає нелогічною, враховуючи суттєву різницю у вартості праці. Також дослідники пов'язують отримані результати з недостатнім розвитком транспортної інфраструктури Західної Африки. У представленому регіоні з майже 3 млн км доріг асфальтовано лише менше 1 млн км, половина з яких перебуває у задовільному стані [26]. При цьому навіть має місце скорочення щільності транспортної інфраструктури, зокрема: у 1990 р. 0,11 км автодоріг на 1 кв. км території, а у 2011 р. цей показник зменшився до 0,09 км; відповідно – 0,004 км залізниці у 1990 році та 0,002 км – у 2014 р. [12]. Такий факт підкреслює значущість проблеми недостатнього розвитку транспортної інфраструктури у відповідному регіоні, оскільки в Західній Африці до 90% вантажо- та пасажирообігу припадає на дорожній транспорт [26].

Високий рівень розвитку транспортної інфраструктури підвищує мобільність, що знаходить свій прояв, зокрема у зменшенні часу на доставку продукту. Наприклад, Китаєм підтримувались наукові дослідження в рамках глобального інфраструктурного проекту «Один пояс, один шлях», в яких обґрунтовано, що час доставки товарів скоротиться орієнтовно на 12% за рахунок зміни транспортної інфраструктури, а транспортні витрати знизяться на 2%-3% [25].

Окрім прямого зв'язку між розвитком транспортної інфраструктури та підвищенням мобільності, можна припустити наявність зв'язку опосередкованого, що обумовлюється інституційною системою або інституційним середовищем, що формується на відповідній території. В результаті будівництва нових автомобільних доріг та залізниць розширюється інституційна система, що сприяє стійкому розвитку територій через залучення інвестиційних ресурсів, підвищення зайнятості населення регіону тощо.

Теоретично розв'язуючи проблему зайнятості у контексті вивчення впливу розбудови автомагістралей на рівень зайнятості населення в Індії саме в недержавному секторі виявив зростання зайнятості внаслідок розвитку транспортної інфраструктури. Узагальнюючи дані за тривалий період, було доведено, що розбудова автомагістралей на 10% спричиняє підвищення зайнятості до 6% у недержавному секторі [13]. До схожих висновків дійшли й інші дослідники, які емпірично на прикладі Ізраїлю довели, що розвиток на 1% транспортної інфраструктури обумовлює зростання рівня зайнятості на 0,09%. При цьому довгострокові ефекти інвестування в транспортну інфраструктуру щодо рівня зайнятості в економіці перевищують короткострокові ефекти у понад 10 разів. А співвідношення вигод та витрат становить 6 до 1 в результаті інвестицій, що підтверджує високу рентабельність таких проєктів [21]. Вплив розвитку транспортної інфраструктури на рівень зайнятості населення снайшов підтвердження також на прикладі Китаю. Так, за експертними оцінками, розвиток метрополітену в м. Ухань сприятиме підвищенню рівня зайнятості 150 тис. додаткових робочих місць до 2030 р. При цьому загальне зростання рівня зайнятості в Китаї може становити до 3,5 млн робочих місць від реалізації проєктів у транспортній інфраструктурі до 2030 р. [30].

Необхідно зазначити, що вплив транспортної інфраструктури (зокрема, прямий та опосередкований) на індекс людського розвитку (ІЛР) через підвищення мобільності капіталу й населення, економічне зростання, – є в цілому зрозумілим, проте вплив іншого механізму розвитку транспортної інфраструктури – ціноутворення – потребує додаткової уваги.

Механізм впливу на основі ціноутворення ґрунтується на тому, що розбудова транспортної інфраструктури забезпечує можливість для зменшення в ціні транспортної складової, що стимулює загальну тенденцію зменшення цін в процесі економічного розвитку. Можна сказати, що принципово усі зазначені механізми пов'язані між собою. Розбудова транспортної інфраструктури призводить до збільшення здійснюваних перевезень через зменшення кінцевої ціни послуги/товару, підвищує ефективність

використання трудових ресурсів, чому зокрема сприяє концентрація інфраструктурного капіталу й відповідних активів, що в загальному підсумку забезпечує економічне зростання, що може проявлятися у зростанні доходів населення. Транспортна інфраструктура визначає також швидкість поширення та передачі інновацій і технологій. Це фактор, що обумовлює перспективи та стабільність розвитку бізнес- та соціального середовища [16]. У цьому контексті можна визначити один з можливих векторів впливу розвитку транспортної інфраструктури на індекс людського розвитку через механізм ціноутворення: «розвиток транспортної інфраструктури – механізм ціноутворення – зростання економіки – ІЛР».

При цьому можна розглянути також інший підхід щодо реалізації впливу розвитку транспортної інфраструктури на механізм ціноутворення і, як результат, – ІЛР. Для цього необхідно розглянути процес реалізації механізму ціноутворення.

Процес реалізації механізму ціноутворення як чинника, що обумовлює ефективність функціонування окремих суб'єктів господарювання або певної галузі, виступає предметом вивчення для багатьох дослідників. При цьому необхідно зазначити, що на практиці має місце чітке розмежування категорії ціноутворення на рівні суб'єкта господарювання та на рівні галузі або ринку, як результату політичних, економічних й соціальних процесів.

У багатьох країнах світу через орієнтацію на ринкові відносини значна увага щодо вивчення механізму ціноутворення припадає на рівень суб'єктів господарювання, що й обумовило вплив описаного раніше вектору (розвиток транспортної інфраструктури – механізм ціноутворення – зростання економіки). Так, механізм ціноутворення є одним із основних чинників конкурентоспроможності для суб'єкта господарювання, ефективності його діяльності [1].

Враховуючи значення й практичну цінність наукових досліджень з проблеми ціноутворення саме на рівні суб'єктів господарювання, необхідно зауважити, що вони не лише не розкривають стан ринку, але також нехтують макроекономічними чинниками, їх впливом на процес ціноутворення, на різних економічних агентів (юридичних та фізичних осіб). Макроекономічний підхід до процесу

ціноутворення дає змогу проаналізувати вплив інституційних чинників на формування ціни, на рівень життя в країні.

Щодо ціноутворення як результату соціально-економічних й політичних процесів, то багато дослідників акцентують увагу на аналізі окремих аспектів/інститутів (їх впливу). Наприклад, в межах галузевого дослідження автори вивчають державне втручання через інвестиції та субсидії у діяльність підприємств, що знаходить своє втілення в механізмі ціноутворенні. В дослідженні проаналізовано випадки хижацького ціноутворення в окремих галузях, що компенсується та підтримується суб'єктами державного регулювання [9]. Встановлення ціни на низькому рівні на певний товар не спричиняє негативний вплив на результати діяльності великих компаній, оскільки низку витрат таких компаній фінансує держава, що дає їм можливість встановлювати ціни, нижче за ринкові. Таким чином, державні інвестиції та субсидії у відповідну галузь можуть негативно відбиватися у довгостроковій перспективі на її розвитку. Такі дії сприяють посиленню тенденції збитковості галузі через відповідний механізм ціноутворення. При цьому позитивна кореляція субсидій із рентабельністю продажів визначається фінансуванням крупних прибуткових суб'єктів господарювання, що поступово призводить до монополізації ринку та ліквідації малих і середніх суб'єктів господарської діяльності через їх збитковість внаслідок такого ціноутворення.

Висновки щодо субсидій з боку держави та їх негативного впливу на довгостроковий розвиток галузей економіки знаходять підтвердження в публікаціях інших дослідників [17]. Зокрема, науковцями обґрунтовано, що відмова уряду США від субсидій у газо- та нафтовидобувну галузь може сприяти позитивній динаміці фінансових показників при незначній зміні показників виробництва та викиду парникових газів [17]. Також у цій науковій праці продемонстровано на емпіричному рівні знижуючий вплив державних субсидій на ціну нафти (щодо ціни за відсутності таких субсидій), що підтверджує раніше виявлену тенденцію.

Значну увагу наукової спільноти також зосереджено на аналізі механізму законодачого впливу на суспільний добробут та процеси

ціноутворення. Досліджуючи на законодавчому рівні в США вплив обов'язкової реорганізації та розділення вертикально інтегрованих корпорацій з нафтопереробки та продажу паливних матеріалів (нафтопереробна компанія та компанія-рітейлер) на рівень суспільного добробуту, на роздрібну ціну бензину, на споживчий надлишок, науковці виявили негативний вплив розділення таких компаній на ціну бензину для кінцевого споживача й на рівень суспільного добробуту [29]. В тих штатах США, де відсутня вимога про розділення таких вертикально інтегрованих корпорацій, ціни на бензин для кінцевого споживача у середньому є нижчою. Отримані результати підтверджують дані багатьох інших дослідників про такий самий негативний вплив держаного регулювання на ціноутворення в нафтогазовій галузі, і, відповідно, на добробут населення [11]. В цьому контексті ціна розглядається як показник ефекту й дає змогу говорити щодо його спрямованості. Позицію щодо недостатньої обґрунтованості вибору механізмів державного регулювання, що спричиняє протилежний від бажаного ефект, а саме – до зниження добробуту населення внаслідок спотворення цінової структури, – розвивають й українські вчені [2; 4].

Представлена позиція відносно ціни визначається соціологічним контекстом ціноутворення, відповідно до якого, за аналогією до психологічного чинника на мікроекономічному рівні, ціноутворення виступає відображенням по суті агрегованого паттерну щодо поведінки широких мас населення у формі суспільно-економічних відносин, які сформувались у суспільстві в межах певної країни. Актуальність та специфіка такого підходу визначається гіпотезою, що у макроекономічному аспекті на рівень цін впливають інституційні чинники.

У цьому контексті ціни стають соціальними категоріями. При цьому цінність економічна прирівнюється до цінності соціальної, що пов'язано із оцінкою соціальних ефектів в межах соціально-економічних процесів й відносин в суспільстві [32]. Така позиція знаходить підтвердження в інших наукових публікаціях [18]. Значна увага ціноутворенню приділяється як системі привласнення цінностей. Важливим є те, що в цій публікації враховано умови

воєнного стану, а кожен етап розвитку суспільства (економічного, соціального) представлений відповідною моделлю ціноутворення [18]. Така позиція багато в чому перетинається з дослідженнями впливу інституту власності на ціноутворення. Відповідно до цієї позиції, превалююче ставлення у суспільстві до власності, що впливає певним чином на пропорції пере розподілення доходів, винагорода щодо чинників виробництва, – має, як правило, законодавчий характер і проявляється у структурі ціни [1]. Предмет досліджень різних галузевих ринків, у свою чергу, також враховує вплив на характер ціноутворення і цінову поведінку саме структури власності у відповідній галузі, що переноситься на макрорівневу модель ціноутворення [9].

Оскільки саме дохід обумовлює соціальний клас, а не навпаки, тому саме правляча еліта є найзаможнішими членами суспільства. Таким чином, правляча еліта застосовує механізм ціноутворення для впливу у власних інтересах на суспільні відносини.

Опосередковано цю проблематику розглядав Е. Дюркгейм, зазначаючи, що представники світської влади, посідаючи визначальне місце у економічній системі, певною мірою підпорядковуючи собі господарську діяльність, впливає на її прояви [6]. У свою чергу, Мальтус Т. стверджував, що ціна праці виступає ключовим політичним показником співвідношення між попитом і пропозицією на запаси, між чисельністю споживачів і розміром перспективного споживання, в якості також середньої величини, при цьому незалежно від обставин. Ціна відображає потреби суспільства й ставлення його до населення [8].

Таким чином, вплив механізму ціноутворення на суспільний розвиток визначається внеском макроекономічних та інституційних чинників (що існують в наявних межах суспільних відносин) в процес ціноутворення. В результаті, особливості та рівень суспільно-економічних відносин, обумовлюючи процес формування ціни на загальнодержавному рівні, визначають рівень розвитку людського чинника в масштабах країни через розвиток транспорту, науки, культури тощо.

Для транспортної інфраструктури ще один вектор впливу на ІЛР (індекс людського розвитку) через механізм ціноутворення

має наступний формат: «механізм ціноутворення – розвиток транспортної інфраструктури – ІЛР». Такий ланцюг виступає сьогодні предметом багатьох наукових досліджень. Зокрема, на прикладі Індонезії було емпірично доведено наявність позитивного зв'язку цін на нафту та золото з рівнем інфляції. У свою чергу, помірна інфляція позитивно позначається на ІЛР [31]. Факт того, що особливості взаємодії людського розвитку та ціноутворення, як предмет дослідження, набуває популярності – підвищує актуальність дослідження цього питання.

Вплив розвитку відповідно людського потенціалу на рівень розвитку транспортної інфраструктури також можна уявити основними векторами, а саме: економічне зростання та людський чинник.

Сама ідея здатності індивіда чинити вплив на розвиток транспортної інфраструктури базується на тому, що інфраструктура є наслідком діяльності людини. Людський чинник зокрема передбачає, що стимулювання людської інтелектуальної діяльності сприяє розвитку інновацій, що позитивно впливає на якість інфраструктурних об'єктів. Зазначений вплив багато в чому обумовлений зростанням ефективності й продуктивності праці, формуванням креативного капіталу, а також усвідомленням відповідальності перед суспільством та підвищенням культурного рівня.

Зокрема, емпірично було доведено, що зростання людського капіталу відповідно стимулює підвищення продуктивності праці в різних галузях економіки [14]. Досліджуючи залежність людського капіталу і продуктивності праці, було доведено, що збільшення на 1% тривалості життя призводить до підвищення на 34,9%, продуктивності [10].

Для транспортної інфраструктури найбільш вагомим аспектом щодо впливу людського чинника виступає участь в процесі продукування знань та, відповідно, інтелектуальної цінності, що суттєво сприяє технологічному розвитку. У свою чергу, нагромадження технологій, знань забезпечує можливість в суспільстві для інноваційного розвитку, що знаходить свій прояв

зокрема при будівництві інфраструктурних об'єктів. Прикладом можуть виступати SMART-дороги, які становлять основу для ефективного функціонування SMART-міст [28].

Щодо економічного впливу, то він також визначається посиленням залежності економічного зростання та інноваційного розвитку з людиною (як такою) та рівнем її розвитку [24]. Враховуючи таке розуміння значення людського розвитку для економіки, науковці пропонують розглядати економічний розвиток як процес кількісних, структурних та якісних змін, які позитивно впливають на економічну систему країни та рівень життя її населення, закладаючи людський розвиток як базис зростання економіки [7]. Зростання економіки впливає на рівень розвитку транспортної інфраструктури згідно із механізмами реалізації макроекономічної політики держави, із обсягами фінансування модернізації/будівництва транспортної системи з боку держави, що обумовлює перспективи для сучасних інфраструктурних проєктів. Окрім того, розвиток економіки надає стимул для зростання обсягів виробництва, що також обумовлює потребу у розвинутій транспортній інфраструктурі.

Висновок. В результаті проведеного аналізу виділено такі ключові напрями впливу рівня розвитку транспортної інфраструктури на суспільне зростання та розвиток людського потенціалу, а саме: через мобільність, через ціноутворення та економічне зростання. При цьому вплив розвитку людського потенціалу на рівень транспортної інфраструктури можна також представити такими напрямками: економічне зростання та людський чинник. Кожен з цих напрямів орієнтований на відповідні сфери суспільного життя, проте не обмежується конкретною з них. Зокрема, людський чинник або чинник мобільності переважно орієнтовані на соціальну сферу, але також чинять на економіку опосередкований вплив. Для кожного з таких випадків напрям економічного зростання переважно пов'язаний зі сферою економіки суспільного життя. Взаємозв'язок людського розвитку й транспортної інфраструктури за допомогою ціноутворення характеризується макроекономічним (механізм ціноутворення – розвиток транспортної інфраструктури –

індекс людського розвитку) та мікро- («транспортна інфраструктура – ціноутворення – зростання економіки) ефектами, що дає змогу пов'язати такий напрям із системою публічного управління.

Можемо припустити, враховуючи значення чинника ціноутворення, що більш поглиблене вивчення такого напрямку дасть змогу досліджувати прямий та опосередкований вплив рівня розвиненості транспортної інфраструктури на рівень суспільного розвитку.

РОЛЬ ТРАНСПОРТНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ В СИСТЕМІ ПУБЛІЧНОГО УПРАВЛІННЯ СУСПІЛЬНИМ РОЗВИТКОМ

В статті на основі теоретичного аналізу уточнено роль транспортної інфраструктури в системі публічного управління суспільним розвитком. Показано, що в сучасній науковій літературі відсутній чіткий поділ між засобами, способами впливу транспортної інфраструктури на розвиток суспільства та якість життя населення. При цьому ефект може суттєво відрізнятися за напрямками впливу, тому що об'єктами впливу виступають різні сфери суспільного життя.

Виявлено превалювання в науковій літературі думки, відповідно до якої основна увага зосереджується на взаємообумовленості людського добробуту в різних країнах, якості життя населення із рівнем розвитку транспортної інфраструктури. Пояснюються такі результати тим, що розвинута транспортна інфраструктура впливає на зниження собівартості товаровиробництва, скорочення часу доставки/перевезення, підвищення мобільності населення, мінімізацію негативних ефектів зовнішнього характеру. Усе це стимулює економічний розвиток країни, який обумовлює зростання суспільного добробуту.

В результаті проведено аналізу позитивного досвіду низки зарубіжних виділено такі ключові напрями впливу рівня розвитку транспортної інфраструктури на суспільне зростання та розвиток людського потенціалу, а саме: через мобільність, через ціноутворення та економічне зростання. При цьому вплив розвитку

людського потенціалу на рівень транспортної інфраструктури можна також представити такими напрямками: економічне зростання та людський чинник. Кожен з цих напрямів орієнтований на відповідні сфери суспільного життя, проте не обмежується конкретною з них. Зокрема, людський чинник або чинник мобільності переважно орієнтовані на соціальну сферу, але також чинять на економіку опосередкований вплив. Для кожного з таких випадків напрям економічного зростання переважно пов'язаний зі сферою економіки суспільного життя. Взаємозв'язок людського розвитку й транспортної інфраструктури за допомогою ціноутворення характеризується макроекономічним (механізм ціноутворення – розвиток транспортної інфраструктури – індекс людського розвитку) та мікро- («транспортна інфраструктура – ціноутворення – зростання економіки) ефектами, що дає змогу пов'язати такий напрям із системою публічного управління. Можемо припустити, враховуючи значення чинника ціноутворення, що більш поглиблене вивчення такого напрямку дасть змогу досліджувати прямий та опосередкований вплив рівня розвиненості транспортної інфраструктури на рівень суспільного розвитку.

Ключові слова: державна політика, мобільність, публічне управління, суспільний розвиток, транспортна інфраструктура, ціноутворення, якість життя населення.

Author Contributions: Conceptualization, V.F.; Writing – original draft, V.F.; Writing – review & editing, V.F.. Author has read and agreed to the published version of the manuscript.

Funding: This research received no external funding.

Institutional Review Board Statement: Not applicable as study did not include human subjects.

Informed Consent Statement: Not applicable.

Data Availability Statement: Data is contained within the article.

Conflicts of Interest: The author declares no conflict of interest.

References

1. Artus, M.M. (2012). *Formuvannia mekhanizmu tsinoutvorennia v umovakh rynkovoï ekonomiky* [Formation of the pricing mechanism in a market economy]. Ternopil: Ekonomichna dumka [in Ukrainian].
2. Bilorus, O.H. (2016). *Ekonomichna hlobalistyka. Svit-systema hlobalizmu* [Economic globalism. The world-system of globalism]. Kyiv: Universytet «Ukraina» [in Ukrainian].
3. Bondar, N. (2014). *Rozvytok transportnoi infrastruktury Ukrainy na zasadakh derzhavno-pryvatnoho partnerstva* [Development of transport infrastructure of Ukraine on the basis of public-private partnership]. Kyiv: NTU [in Ukrainian].
4. Danypenko, A.I., Zymovets, V.V., & Koshyk, O.M. (2011). *Derzhavna polityka stabilizatsii finansiv pidpriemstv* [State policy of stabilization of enterprise finances]. Kyiv: NAN Ukrainy; Instytut ekonomiky ta prohnozuvannia [in Ukrainian].
5. Dmytriieva, O.I. (2020). *Derzhavne rehuliuвання innovatsiinoho rozvytku transportnoi infrastruktury: teoriia, metodolohiia, praktyka* [State regulation of innovative development of transport infrastructure: theory, methodology, practice]. Kharkiv: FOP Brovin O.V. [in Ukrainian].
6. Diurkhaim, E. (1998). *Samohubstvo: Sotsiologichne doslidzhennia* [Suicide: Sociological study]. (L.Kononovych, Trans). Kyiv: Osnovy [in Ukrainian].
7. Libanova, E.M. (2006). *Liudskyi rozvytok v Ukraini: mozhlyvosti ta napriamy sotsialnykh investysii* [Human development in Ukraine: opportunities and directions of social investments]. Kyiv: Instytut demohrafii ta sotsialnykh doslidzhen NAN Ukrainy, Derzhkomstat Ukrainy [in Ukrainian].
8. Shynkaruk, V.I. (Eds.). (2002). *Filosofskyi entsyklopedychnyi slovnyk* [Philosophical encyclopedic dictionary]. Kyiv: Abrys [in Ukrainian].
9. Cherep, A.V. (Eds.). (2011). *Tsinoutvorennia yak osnova efektyvnosti funktsionuvannia pidpriemstv ta chynnyk pidvyshchennia dobrobutu naselennia* [Pricing as the basis of the efficiency of enterprise functioning and a factor in increasing the welfare of the population]. Zaporizhzhia: ZNU [in Ukrainian].
10. Baharin, R., Halal Syah, A., Yussof, I., & Mohd Saukani, N. (2020). Impact of human resource investment on labor productivity in Indonesia. *Iranian Journal of Management Studies*, (Vol. 13), 1, (pp. 139-164) [in English].
11. Barron, J., & Umbeck, J. (1984). The Effects of Different Contractual Arrangements: The Case of Retail Gasoline Markets. *Journal of Law & Economics*, 27, (pp. 313-328) [in English].

12. Calderon, C., Cantu, C., & Chuhan-Pole, P. (2018). *Infrastructure Development in Sub-Saharan Africa*. World Bank Group. Policy Research Working Paper 8425 [in English].

13. Chakrabarti, S. (2018). Can highway development promote employment growth in India? *Transport Policy*, 69, (pp. 1-9) [in English].

14. Coervers, F. (1996). The impact of human capital on labour productivity in manufacturing sectors of the European Union. *Applied Economics*, (Vol. 29), 8, (pp. 1-22) [in English].

15. Donaldson, D., Jinhage, A., & Verhoogen, E. (2017). Beyond borders: Making transport work for African trade. *www.theigc.org*. Retrieved from: <https://www.theigc.org/reader/beyond-borders-making-transport-work-for-african-trade/> [in English].

16. Dudin, M., Lyasnikov, N., & Veselovsky, M. (2014). Innovative Development if Social-Economic Systems and Structures. *Life Science Journal*, (Vol. 11), 8, (pp. 549-552) [in English].

17. Greenberg, M. (2016). The Impact of Removing Tax Preferences for U.S. Oil and Gas Production. *www.cfr.org*. Retrieved from: <https://surl.li/txom-ml> [in English].

18. Hamilton, C. (1987). Price formation and class relations in the development process. *Journal of Contemporary Asia*, 17(1), (pp. 2-18) [in English].

19. Ismail, N., & Mahyideen, J. (2015). The impact of infrastructure on Trade and Economic Growth in Selected Economies in Asia. *www.adb.org*. URL: <https://surl.li/shbdtb> [in English].

20. Khandker, S., Bakht, Z., Koolwal, G. (2009). The poverty impact of rural roads: Evidence from Bangladesh. *Economic Development and Cultural Change*, 57 (4), (pp. 685-722) [in English].

21. Lavee, D. (2019). The impact of investment in transport infrastructure on employment: the case of Israel. *European Transport*, (Vol. 74), 3, (pp. 1-21) [in English].

22. Limao, N., & Venables, A. (2001). Infrastructure, geographical disadvantage, transport costs and trade. *The World Bank Economic review*, (Vol. 15), 3, (pp. 451-479) [in English].

23. Meersman, H., & Nazemzadeh, M. (2017). The contribution of transport infrastructure to economic activity: the case of Belgium. *Case studies on Transport Policy*, 5, (pp. 316-324) [in English].

24. Negroponte, N. (1995). *Being Digital*, Vintage Books. London: Hodder & Stoughton [in English]

25. Ruta, M., Mulabdic, A., & Murray, S. (2018). How much will the Belt and Road Initiative reduce trade costs. *www.blogs.worldbank.org*. Retrieved from: <https://surl.lu/kubrpp> [in English].
26. Sinate, D., Fanal, V., Bangera, S., & Joy, S. (2018). *Connecting Africa: Role of transport infrastructure*. Export-Import Bank of India. Working Papers [in English].
27. Stifel, D. & Minten, B. (2015). Market access, welfare and nutrition: evidence from Ethiopia. *ESSP working Paper*, 77, (pp. 1-47) [in English].
28. Toh, C., Sanguesa, J., Cano, J., Martinez, F. (2020). Advances in smart roads for future smart cities. *The Royal Society A: Mathematical, Physical and Engineering Sciences*. Retrieved from: <https://doi.org/10.1098/rspa.2019.0439> [in English].
29. Vita, M.G. (2000). Regulatory Restrictions on Vertical Integration and Control: The Competitive Impact of Gasoline Divorcement Policies. *Journal of Regulatory Economics*, (Vol. 18), 3, (pp. 217-233) [in English].
30. Wang, W., Zhong, M., & Hunt, J. (2019). Analysis of the Wider Economic Impact of a transport infrastructure project using an integrated land use transport model. *Sustainability*, (Vol. 11), 364, (pp. 1-17) [in English].
31. Yolanda, Y. (2017). Analysis of Factors Affecting Inflation and its Impact on Human Development Index and Poverty in Indonesia. *European Research Studies Journal*, *European Research Studies Journal*, (Vol. 0(4B), (pp. 38-56) [in English].
32. Zafirovski, M. (2000). An Alternative Sociological Perspective on Economic Value: Price Formation as a Social Process. *International Journal of Politics, Culture and Society*, (Vol. 14), 2, (pp. 265-295) [in English].

Відомості про автора / Information about the Author

Владислав Фалюш, аспірант кафедри публічного управління та адміністрування Хмельницького університету управління та права імені Леоніда Юзькова, м. Хмельницький, Україна. E-mail: faliush_v@univer.km.ua, orcid: <https://orcid.org/0009-0001-9738-4201>.

Vladyslav Faliush, PhD-student of the Department of Public Management and Administration, Leonid Yuzkov Khmelnytskyi University of Management and Law, Khmelnytskyi, Ukraine. E-mail: faliush_v@univer.km.ua, orcid: <https://orcid.org/0009-0001-9738-4201>.

Faliush, V. (2025). The role of transport infrastructure in the public administration system of social development. *Public Administration and Regional Development*, 30, 1163-1181. <https://doi.org/10.34132/pard2025.30.03>