

Pasichnyk, A. M., Lebid, I. H., and Kutyriv, V. V. "Transportno-lohistychna infrastruktura Ukrainy: problemy ta perspektyvy rozvytku" [Transport and Logistics Infrastructure of Ukraine: Problems and Prospects]. *Upravlinnia proektamy, systemnyi analiz i lohistyka. Tekhnichna seriia*, iss. 10 (2012): 192-198. http://biblio.umsf.dp.ua/jspui/bitstream/123456789/1979/1/Up-sal_2012_10_36.pdf

Pavlova, N. et al. "Creating the Agile Model to Manage the Activities of Project Oriented Transport Companies". *Eastern-European Journal of Enterprise Technologies*, vol. 1, no. 3 (2021): 51-59. DOI:<https://doi.org/10.15587/1729-4061.2021.225529>

Pavlova, N. L., and Onyshchenko, S. P. "Orhanizatsiia proi-ektno-orientovanoho upravlinnia transportnoiu kompaniieiu (naprykladi transportno-ekspedytorskoi kompanii)" [Organization of Transport Company's Project-Oriented Management (On the Example of the Freight Forwarding Company)]. *Upravlinnia rozvytkom skladnykh system*, no. 42 (2020): 23-28. DOI: <https://doi.org/10.32347/2412-9933.2020.42.23-28>

Rusanova, S., Onyshshenko, S., and Pitera, V. "Modeling the Project Transport Support Optimal Option". *Technology Audit and Production Reserves*, vol. 1, no. 2 (2021): 43-48. DOI:<https://doi.org/10.15587/2706-5448.2021.225288>

УДК 338.47

JEL: B22; B31; L91; N70

DOI: <https://doi.org/10.32983/2222-4459-2023-3-71-80>

СИСТЕМАТИЗАЦІЯ ЕВОЛЮЦІЇ НАУКОВИХ ПОГЛЯДІВ ЩОДО ВПЛИВУ ТРАНСПОРТНОЇ ГАЛУЗІ НА ЕКОНОМІКУ

©2023 ШЕВЧЕНКО Р. Б., ІВАЩЕНКО Т. О.

УДК 338.47

JEL: B22; B31; L91; N70

Шевченко Р. Б., Іващенко Т. О. Систематизація еволюції наукових поглядів щодо впливу транспортної галузі на економіку

Метою статті є аналіз та систематизація поглядів науковців на транспортну галузь в історичній ретроспективі та її вплив на економіку. У статті проводиться огляд відомих теорій і досліджень, що стосуються впливу транспортної галузі на економіку, з метою узагальнення сучасних уявлень про її розвиток і виокремлення найбільш значущих, імпаکتних поглядів, які необхідно враховувати при розробці вітчизняної стратегії розбудови транспортної галузі. При літературному огляді наукових праць було проаналізовано та структуровано напрямки економічної думки. Досліджено різні підходи до оцінки ролі транспорту в економіці та розглянуто основні фактори, які визначають його вплив на соціально-економічний розвиток країни. Особливу увагу в статті приділено аналізу сучасних уявлень про транспортну галузь, зокрема щодо її ролі в контексті глобалізації, розвитку інноваційних технологій, підвищення рівня безпеки та забезпечення екологічної сталості. Розглянуто ключові виклики та тенденції, які впливають на розвиток транспортної галузі, зокрема зростання обсягів вантажних і пасажирських перевезень; розвиток міжнародної торгівлі та транзитного транспорту; зміна споживчих уподобань і поведінки. Систематизовано дослідження сучасних авторів про конкретний економічний вплив аспектів транспортної галузі на економіку країни. На основі аналізу поглядів науковців було виділено основні сфери впливу транспорту на економіку. Кінцевою метою цього систематизованого огляду є забезпечення чіткого та нюансованого розуміння ідей науковців щодо впливу розвитку транспортної галузі на функціонування економіки, а також знаходження перспективних ідей для вітчизняної стратегії розбудови транспортної галузі. Перспективами подальших досліджень є розвиток і вдосконалення методів оцінки впливу транспортної галузі на економіку з урахуванням сучасних викликів і тенденцій, розробка ефективних стратегій розвитку транспортної галузі з урахуванням її впливу на соціально-економічний розвиток країни.

Ключові слова: транспортна галузь, економіка, наукові погляди, еволюція, систематизація, економічне зростання, інфраструктура, логістика.
Табл.: 1. **Бібл.:** 42.

Шевченко Роман Борисович – аспірант кафедри економіки підприємства та менеджменту Академії праці, соціальних відносин і туризму (вул. Кільцева дорога, 3а, Київ, 03187, Україна)

E-mail: roma.shevchenko1999@gmail.com

ORCID: <https://orcid.org/0009-0002-3530-0516>

Іващенко Тетяна Олександрівна – кандидат економічних наук, старший викладач кафедри економіки підприємства та менеджменту Академії праці, соціальних відносин і туризму (вул. Кільцева дорога, 3а, Київ, 03187, Україна)

E-mail: Tanita.ivash@gmail.com

ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-4113-8829>

UDC 338.47

JEL: B22; B31; L91; N70

Shevchenko R. B., Ivashchenko T. O. Systematizing the Evolution of Scientific Views on the Influence of the Transport Industry on the Economy

The article is aimed at analyzing and systematizing the views of scientists on the transport industry in historical retrospective and its influence on the economy. The article reviews known theories and studies concerning the influence of the transport industry on the economy in order to generalize modern ideas about its development and allocate the most significant, impact views that must be taken into account when developing a domestic strategy for the development of the transport industry. During the literary review of scientific works, the directions of economic thought were analyzed and structured. Different approaches to assessing the role of transport in the economy are examined and the main factors that determine its influence on the socioeconomic development of the country are considered. Particular attention in the article is paid to the analysis of modern ideas about the transport industry, in particular regarding its role in the con-

text of globalization, development of innovative technologies, increasing the level of safety and ensuring ecological sustainability. The authors considered key challenges and trends influencing the development of the transport industry, in particular the growth of freight and passenger traffic; development of international trade and transit transport; change in consumer preferences and behavior. The studies of modern authors on the specific economic influence of aspects of the transport industry on the economy of the country is systematized. Based on the analysis of the views of scientists, the main spheres of influence of transport on the economy have been allocated. The ultimate goal of this systematic review is to provide a clear and nuanced understanding of the ideas of scientists as to the influence of the development of the transport industry on the functioning of the economy, as well as finding perspective ideas for the domestic strategy for the development of the transport industry. Prospects for further research are the development and improvement of methods for assessing the influence of the transport industry on the economy, taking into account current challenges and trends, the development of efficient strategies for the development of the transport industry, taking into account its influence on the socioeconomic development of the country.

Keywords: transport industry, economy, scientific views, evolution, systematization, economic growth, infrastructure, logistics.

Tabl.: 1. **Bibl.:** 42.

Shevchenko Roman B. – Postgraduate Student of the Department of Enterprise Economics and Management, Academy of Labour, Social Relations and Tourism (3a Kiltseva Doroha Str., Kyiv, 03187, Ukraine)

E-mail: roma.shevchenko1999@gmail.com

ORCID: <https://orcid.org/0009-0002-3530-0516>

Ivashchenko Tetiana O. – PhD (Economics), Senior Lecturer of the Department of Enterprise Economics and Management, Academy of Labour, Social Relations and Tourism (3a Kiltseva Doroha Str., Kyiv, 03187, Ukraine)

E-mail: Tanita.ivash@gmail.com

ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-4113-8829>

Транспортна галузь є важливою складовою сучасної економіки, оскільки вона забезпечує переміщення товарів і людей з одного місця в інше. Однак вплив транспортної галузі на економіку є складним і багатограним питанням, і серед дослідників досі тривають дискусії щодо різних його аспектів. Відсутнє комплексне та систематичне розуміння того, як транспортна галузь впливала на економіку протягом тривалого часу, а також як розвивалися наукові погляди на цей взаємозв'язок. Таким чином, важко точно оцінити поточні та майбутні економічні наслідки діяльності транспортної галузі, а також приймати обґрунтовані політичні рішення, пов'язані з транспортом та економічним зростанням [1].

Транспортна галузь в Україні має важливе значення для національної економіки, оскільки вона забезпечує ефективне та швидке транспортування товарів та послуг в різні регіони країни та за її межі [2].

Однак в Україні є деякі проблеми у сфері транспорту, такі як застаріла техніка, неефективність використання транспортної інфраструктури, недостатність інвестицій у розвиток транспортної галузі та високі витрати на паливо. Тому дослідження взаємодії між транспортом та економікою може допомогти вирішити ці проблеми та забезпечити сталі економічне зростання в Україні [3; 4].

Тема еволюції поглядів на вплив транспортної галузі на економіку не є цілком дослідженою. Зазвичай автори не зосереджувалися конкретно на ретроспективі впливу транспортної галузі на економіку, а розглядали тільки окремі аспекти її впливу. Незважаючи на це, можна відзначити, що проведені дослідження дають можливість відслідкувати еволюцію поглядів на взаємозв'язок між транспортом та економікою.

Одним із перших авторів, що досліджували вплив транспорту на економіку, був англійський економіст Артур Янг (*Arthur Young*), який вважав, що

транспорт є головною складовою економічного розвитку, оскільки він дозволяє збільшувати масштаби виробництва та зменшувати витрати на перевезення товарів [5]. Крім того, серед інших іноземних авторів, які досліджували це питання, були: Сезер С., Абасіз Т. (*Sezer S., Abasiz T.*), Чі Дж., Бек Дж. (*Chi J., Baek J.*), Ма-чюліс А., Васіляускас А. В., Якубаускас Г. (*Mačiulis A., Vasiliauskas A. V., Jakubauskas G.*), Сіру Е., Агеоргісеї Д. Т., Гаврилуца (Ватаману) А. Ф., Тоадер Е. (*Cigu E., Agheorghiesei D. T., Gavriluță (Vatamanu) A. F., Toader E.*), Кечек Д., Брлек П., Бунтак К. (*Keček D., Brlek P., Buntak K.*) [35–39].

Із українських науковців можна згадати Христену Дорофееву, яка зосереджувалася на визначенні сутності транспортної інфраструктури [6]. Валентина Фещенко проводила дослідження впливу транспортної галузі на економіку, але в межах еволюції сучасної економічної теорії [7]. Віктор Лук'янов досліджував умови розвитку транспортної галузі в регіонах України [8].

Кожний автор висвітлює окремий аспект впливу транспортної галузі, але не вистачає аналізу поглядів на її загальний вплив на економіку, тому саме на систематизацію поглядів слід звернути особливу увагу.

Зважаючи на це, метою цієї статті є аналіз і систематизація поглядів науковців в історичній ретроспективі на транспортну галузь та її вплив на економіку; узагальнення існуючих сучасних уявлень про транспортну галузь та виокремлення найбільш значущих, імпактних поглядів, які необхідно враховувати при розробці вітчизняної стратегії розбудови транспортної галузі.

Транспорт відіграє життєво важливу роль у функціонуванні сучасної економіки, сприяючи переміщенню товарів і людей і підтримуючи торгівлю, комунікації та економічну діяльність [9]. Таким чином, транспортна галузь протягом трива-

лого часу була центром економічної думки з різними підходами, що пропонують різне розуміння природи та важливості галузі.

У даному дослідженні був виконаний якісний аналіз, зокрема були задіяні методи якісного аналізу та синтезу, науково-практичний, індуктивний метод – оскільки були зібрані дані про погляди різних науковців на транспортну галузь та виведено загальну концепцію, що транспортна галузь є важливим елементом розвитку економіки. Також можна відзначити використання дедуктивного методу, оскільки використовувались раніше вивчені концепції та теорії для того, щоб зробити висновки про транспортну галузь.

У табл. 1 наведено короткий виклад різних економічних підходів науковців, які працювали над цим питанням, та їхні погляди на транспортну галузь. Для складання табл. 1 спочатку був проведений аналіз напрямків економічної думки. Після цього для кожного напрямку був знайдений яскравий представник. Нарешті, було підсумовано їхні погляди на транспортну галузь. Наводячи точку зору кожного автора в табл. 1, легше порівняти та зіставити їхні погляди та зрозуміти відмінності між ними. Табл. 1 включає відомих представників кожного підходу, а також короткий виклад їхніх поглядів на транспортну галузь.

Таблиця 1

Еволюція наукових поглядів на сутність транспортної галузі

Напрями економічної думки	Представники, які розглядали	Погляди на сутність транспортної галузі
1	2	3
Меркантилізм	А. Монкретьєн	Інвестиції в канали, дороги і порти можуть істотно посилити торгівлю та економічну активність. Прибутки і переваги торгівлі залежать від зручності та легкості переміщення. Ми обмінюємо те, що нам потрібно, на те, в чому маємо надлишок, при цьому обмін відбувається за меншої вартості, коли перевезення легше і дешевше [10]
Політико-економічний підхід	Д. Рікардо, В. С. Джевонс	Транспортна галузь є ключовим фактором зростання та розвитку економіки, оскільки вона забезпечує переміщення товарів і людей, сприяє торгівлі та комунікації [11; 12]
Ліберальний підхід	Дж. Мілль	Підтримка приватного капіталу і відкритого доступу до транспортної інфраструктури є важливим етапом в захисті прав і свобод людини [13]
Кейнсіанський підхід	Дж. М. Кейнс	Транспортна галузь відіграє вирішальну роль у функціонуванні економіки, особливо під час економічного спаду. Для забезпечення стабільності та зростання може знадобитися державне втручання [14]
Австрійська школа	К. Менгер, Л. фон Мізес, Ф. А. Гайєк, Е. Бем-Баверк, Ф. фон Візер	Транспортна галузь формується діями та рішеннями окремих людей, які керуються власними інтересами. Державне втручання може порушити природне функціонування ринку [15; 16]
Чиказька школа	М. Фрідман, Г. Стіглер, Г. Беккер, Р. Е. Лукас	Найкраще залишити транспортну галузь вільною, без втручання державного регулювання. Конкуренція та ринкові сили приведуть до найефективніших результатів [17–19]
Неокласичний підхід	А. О. Курно, А. Маршалл, Дж. Гікс	Транспортна галузь є невід'ємною частиною економіки і керується ринковими силами, включно з попитом на товари та послуги і пропозицією транспортних послуг [20; 21]
Поведінкова економіка	Д. Канеман, А. Тверські, Р. Талер, К. Санстейн	На транспортну галузь впливають як раціональні, так і ірраціональні чинники, такі як психологія споживача та упередження. Це може вплинути на прийняття рішень і ринкові результати [22; 23].
Класична економіка	А. Сміт, Д. С. Мілль, Т. Мальтус	Транспортна галузь є важливим фактором загальної економіки, сприяючи торгівлі та переміщенню товарів і людей. Вона керується принципом попиту та пропозиції [24; 25]
Економіка навколишнього середовища	Г. Е. Дейлі, Р. Костанца, Н. Стерн, Р. Ставінс	Транспортна галузь має значний вплив на навколишнє середовище, включно із забрудненням повітря та води та викидами парникових газів [26; 27]

1	2	3
Економіка транспорту	Дж. Р. Мейер, Д. Левінсон	Транспортна галузь є просторово розподіленою та взаємопов'язаною, на моделі руху та зв'язку впливають фізичні та соціальні фактори. Існує пряма залежність економік країн від розвиненості транспортної інфраструктури [28]
Марксистська економіка	К. Маркс, Ф. Енгельс	Транспортна галузь сформована капіталістичним способом виробництва, який експлуатує працівників і концентрує багатство в руках невеликої групи власників. Промисловість може бути перетворена шляхом соціалістичної революції [29; 30]
Інституційна економіка	Т. Веблен, Дж. К. Гелбрейт	Транспортна галузь формується соціальними, політичними та правовими інститутами, які формують економічну поведінку. Ці інституції можуть мати значний вплив на функціонування та продуктивність галузі [31; 32]
Еволюційна економіка	Й. Шумпетер, Р. Р. Нельсон	Транспортна галузь постійно розвивається та адаптується до мінливих умов і технологічного прогресу. Розуміння цих процесів змін є важливим для прогнозування майбутнього розвитку галузі [33; 34]

Джерело: систематизовано авторами.

Загалом у різних представників і шкіл економічної думки різні погляди на сутність транспортної галузі. Деякі, наприклад меркантилісти та політекономі, розглядають транспортну галузь як важливий сектор для розвитку торгівлі та створення добробуту. Інші, як-от ліберали, розглядають його як вирішальний сектор для захисту прав і свобод людини. Кейнсіанці вважають, що транспортна галузь відіграє вирішальну роль у функціонуванні економіки та може потребувати державного втручання. Представники Австрійської та Чиказької шкіл вірять у важливість ринкових сил і мінімального державного втручання в транспортну галузь. Економісти-неокласики вважають, що транспортна галузь рухається попитом і пропозицією. Поведінкові економісти розглядають як раціональні, так і ірраціональні фактори у своєму аналізі транспортної галузі. Економісти-класики, економісти-екологи, економісти транспорту, економісти-марксистичні та економісти-інституціоналісти мають конкретні погляди на роль транспортної галузі в економіці та суспільстві.

Провівши систематизований огляд наукової літератури, ми виявили, що вплив транспортної галузі на економіку є складним і багатогранним питанням. У той час, як було доведено, що транспортна галузь має позитивний вплив на економіку, наприклад посилення економічного зростання, збільшення зайнятості та підвищення продуктивності, вона також може мати негативний вплив, наприклад збільшення заторів, забруднення повітря та шумове забруднення. Існує широкий спектр досліджень щодо впливу транспортної галузі на економіку, при цьому деякі з них виявляють позитивний вплив,

а інші – негативний. При аналізі впливу транспортної галузі на економіку важливо враховувати різні точки зору та докази.

Серед сучасних авторів, які проводили дослідження впливу транспортної галузі на економіку, можна виділити таких.

С. Сезер та Т. Абасіз (*S. Sezer, T. Abasiz*) у своїй науковій праці «The impact of logistics industry on economic growth: An application in OECD countries» [35] дослідили вплив логістики на економіку країн ОЕСР і дійшли висновків, що логістична галузь відіграє значну роль в економічному зростанні та розвитку країн. У першій групі досліджувалися зміни обсягів залізничних та авіаперевезень, інвестицій приватного сектора в логістику, протяжності автомобільних і залізничних мереж, які представляють перевезення, що є одним із індикаторів розвитку логістичної індустрії. При цьому не було виявлено значної кореляції між залізничними вантажними перевезеннями та економічним зростанням. Однак було визначено, що інвестиції в інфраструктуру, такі як авіаперевезення, протяжність мережі автомобільних доріг і протяжність залізничної мережі, були ефективними для економічного зростання.

Дослідники стверджують: «Ключовим фактором у логістичній діяльності є транспорт. Таким чином, розвиток транспортної інфраструктури в процесі глобалізації відіграв значну роль у інтеграції націй у світову економіку. Витрати на транспортування та ефективність все більше набувають значення для всіх націй. Інвестиції у цю галузь знизили витрати, підвищили ефективність та сприяли торгівлі» [35, р. 12].

У роботі «Dynamic relationship between air transport demand and economic growth in the United States:

A new look» за авторства Дж. Чі та Дж. Бека (*J. Chi, J. Baek*) [36] досліджується взаємозв'язок між економічним зростанням і попитом на авіап перевезення в США з використанням авторегресійного розподіленого запізнення (ARDL) підходу до коінтеграції. Автори аналізують як пасажирські, так і вантажні авіап перевезення та розглядають вплив таких ринкових шоків, як терористичні атаки 11 вересня 2001 р., війна в Іраку, епідемія атипової пневмонії та фінансова криза 2008 р. «Результати показують, що в довгостроковій перспективі як авіапасажи́рські, так і вантажні послуги, як правило, збільшуються разом із економічним зростанням. У короткостроковій перспективі лише пасажирські авіап перевезення реагують на економічне зростання», – резюмують автори [36, р. 257].

А. Мачюліс, А. Васіляускас, Г. Якубаускас (*A. Mačiulis, A. V. Vasiliauskas, G. Jakubauskas*) оцінили вплив транспорту на конкурентоспроможність національної економіки на прикладі Литви. За їх словами: «Транспорт відіграє вирішальну роль в економіці, доставляючи товари та послуги споживачам, а також перевозячи пасажирів на роботу та задовольняючи інші їх потреби» [37, р. 93]. У дослідженні проаналізовано позитивні (збільшення ВВП, експорту транспортних послуг, транзитного потенціалу) та негативні (проблеми заторів, безпеки та забруднення навколишнього середовища) впливи транспорту на економіку. Автори розглянули можливі шляхи розвитку сталої транспортної системи, яка мінімізує негативні впливи та максимізує переваги транспорту. Одним із цікавих підходів є інтерналізація витрат. Це означає, що всі витрати на транспортну діяльність відображаються в цінах, щоб користувачі платили за всі соціальні та екологічні наслідки свого вибору.

Автори статті «Transport Infrastructure Development, Public Performance and Long-Run Economic Growth: A Case Study for the EU-28 Countries» досліджували зв'язок між транспортною інфраструктурою та економічними показниками в країнах ЄС-28 з 2000 по 2014 рр. Вони використовували методи панельних даних і факторного аналізу, щоб дослідити, як різні компоненти транспортної інфраструктури впливають на економічне зростання. За словами Єлени Сігу (*E. Cigu*) зі співавторами: «Результати показують значний вплив компонентів транспортної інфраструктури навіть після того, як інституційні та інші фактори були враховані» [38]. Автори також виявили причинно-наслідковий зв'язок між економічним зростанням, транспортною інфраструктурою та ефективністю державного сектора.

У статті авторів Д. Кечек, П. Брлек, К. Бунтак (*D. Kecek, P. Brlek, K. Buntak*) «Economic effects of transport sectors on Croatian economy: an input-output approach» було досліджено економічний вплив транспортних секторів на економіку Хорватії за допомогою аналізу «витрати-випуск». Це метод, який дозво-

ляє оцінити прямий, непрямий та індукований вплив сектора на економіку в цілому шляхом вимірювання його випуску, валової доданої вартості та мультиплікаторів зайнятості. Автори порівняли ці мультиплікатори для трьох транспортних секторів (наземного, водного та повітряного) на основі таблиць «витрати-випуск» за 2010 р. і 2015 р. Вони виявили, що наземний і водний транспорт мали нижчі мультиплікатори у 2015 р., ніж у 2010 р., тоді як сектор повітряного транспорту продемонстрував значне зростання за всіма трьома показниками [39, р. 2036].

Провівши аналіз і систематизацію наукових поглядів на вплив транспортної галузі на розвиток економіки, можна виділити такі основні сфери її впливу:

1. *Економічне зростання та розвиток.* Розвиток транспортної галузі сприяє економічному зростанню через полегшення торгівлі, підвищення мобільності громадян, підвищення продуктивності та полегшення доступу до ринків і ресурсів.
2. *Зайнятість і ринки праці.* Транспортна галузь є основним джерелом зайнятості, у ній працюють мільйони людей по всьому світу. Транспортна галузь також може впливати на ринки праці через попит на певні навички та заробітну плату працівників.
3. *Торгівля та комерція.* Транспортна галузь відіграє вирішальну роль у сприянні торгівлі та комерції, оскільки забезпечує переміщення товарів і людей з одного місця в інше.
4. *Інфляція та ціни.* Транспортна галузь впливає на рівень інфляції та ціноутворення через різні фактори, такі як: вартість палива, вартість транспортних послуг і вартість товарів, які залежать від транспортування.
5. *Інфраструктура та підключення.* Для функціонування транспортної галузі потрібна така інфраструктура, як дороги, залізниці, аеропорти та порти. Розвиток і підтримка цієї інфраструктури має значні економічні наслідки, включно зі створенням робочих місць, стимулюванням економічної діяльності та сприянням торгівлі та комерції. Крім того, транспортна галузь поліпшує сполучення між різними регіонами та країнами, забезпечуючи потік товарів, людей та інформації.
6. *Продуктивність і ефективність.* Транспортна галузь має вплив на продуктивність і ефективність через різні канали, такі як швидкість і надійність транспортних послуг, використання передових технологій і логістичних систем, а також оптимізація ланцюгів постачання. Досконаліша транспортна інфраструктура може скоротити час і витрати на переміщення товарів і людей, що приведе до підвищення продуктивності та ефективності.

7. *Конкурентоспроможність.* Транспортна галузь впливає на конкурентоспроможність підприємств і країн. Наприклад, країна з ефективними та рентабельними транспортними системами буде більш привабливою для бізнесу та інвесторів, тоді як країна з поганою транспортною інфраструктурою буде менш конкурентоспроможною на світовому ринку.
8. *Інновації та дослідження.* Транспортна галузь постійно розвивається, з'являються нові технології та практики в таких сферах, як електричні та автономні транспортні засоби, доставка безпілотниками та інтелектуальні транспортні системи. Ці інновації мають значні економічні наслідки, такі як підвищення продуктивності, поліпшення безпеки та екологічності, а також створення нових можливостей для підприємств і дослідників.
9. *Державні фінанси.* Транспортна галузь має вплив на державні фінанси через фінансування та регулювання урядами транспортної інфраструктури та послуг. Це включає будівництво та обслуговування доріг, залізниць та аеропортів, а також надання субсидій і стимулів певним видам транспорту. Фінансування транспортної галузі державними коштами може мати значний економічний вплив, зокрема на розподіл ресурсів, вигод і витрат.
10. *Регіональний розвиток.* Транспортна галузь відіграє ключову роль у регіональному розвитку, оскільки транспортна інфраструктура та послуги можуть мати значний вплив на доступність і зв'язок між різними віддаленими регіонами. Наприклад, розвиток транспортної інфраструктури у віддалених місцевостях може поліпшити доступ до ринків, освіти та охорони здоров'я, що приведе до економічного розвитку та зростання.
11. *Міжнародні відносини.* Транспортна галузь впливає на міжнародні відносини через переміщення товарів і людей через кордони, сприяючи торгівлі, культурному обміну та розвитку політичних зв'язків. Завдяки міжнародним нормам і угодам, таким як торгові угоди та екологічні норми, транспортна галузь підлягає регулюванню, що має свої економічні наслідки.
12. *Сталий розвиток.* Транспортна галузь впливає на сталий розвиток, оскільки транспорт є основним джерелом викидів парникових газів та інших впливів на навколишнє середовище. Набуває актуальності питання розробки стійких транспортних систем, таких як електричні та гібридні транспортні засоби, громадський транспорт і активний транспорт, щоб зменшити вплив транспортної галузі на навколишнє середовище та сприяти економічному зростанню, сумісному з охороною навколишнього середовища.
13. *Соціально-економічне забезпечення населення.* Транспортна галузь відіграє вирішальну роль у забезпеченні доступності та мобільності для людей і товарів. Надання якісних транспортних послуг сприяє розширенню можливостей доступу до освіти, охорони здоров'я, працевлаштування та інших соціальних благ, тоді як неефективний транспорт обмежує цей доступ і мобільність. Поведінка та вподобання споживачів відіграють важливу роль у визначенні ефективності транспортної галузі, зокрема визначають попит на певні види транспорту та сприяють розвитку екологічних альтернатив. Їх вибір має економічні наслідки, такі як вплив на попит на продукти та послуги, а також на конкурентоспроможність різних компаній і галузей.

Розробка національної стратегії є важливою умовою розвитку транспортної галузі. Для її реалізації необхідно звернути особливу увагу на погляди таких вчених:

- ✦ Дуглас Норт, представник інституціоналізму, вважав, що економічний розвиток залежить від наявності ефективних інституцій, які регулюють економічні відносини та сприяють інноваціям [40]. У контексті транспортної галузі в Україні це означає, що розвиток транспортної інфраструктури та транспортних підприємств має здійснюватися на основі якісних законодавчих актів та правил. Це відправна точка нашої стратегії розвитку – поступова зміна застарілої законодавчої бази на більш досконалу з урахуванням всіх аспектів галузі.
- ✦ Йозеф Шумпетер був одним із провідних економістів ХХ століття, який зробив значний внесок у теорію економічного розвитку та інновацій. Однією з основних ідей Шумпетера є те, що економічний розвиток залежить від інновацій, а не від стабільності та збереження стану справ [34]. Україна має значний потенціал для розвитку транспортної галузі, але для досягнення успіху потрібно впроваджувати інноваційні рішення. Інновації можуть забезпечити ефективне використання ресурсів та підвищення конкурентоспроможності. Важливою ідеєю Й. Шумпетера є «творче руйнування» («creative destruction») – процес, коли нові інновації замінюють старі технології та підприємства. Цей процес може бути болючим, але він необхідний для економічного зростання [34]. Україна повинна підтримувати інновації та новаторство, навіть якщо це означає зміну деяких старих структур і моделей бізнесу. Також у національній стратегії загалом і в транспортній галузі зокрема можна використати ідею Й. Шумпетера щодо «клас-

терного розвитку». Згідно з цією концепцією створення спільної інфраструктури та розвиток взаємодії між підприємствами може допомогти досягти синергії та забезпечити більш ефективне використання ресурсів. Тобто це означає створення кластерів компаній, які працюють над розвитком нових технологій, забезпеченням безпеки та поліпшенням екологічної стійкості.

- ✦ Майкл Портер, представник конкурентної стратегії, зазначав, що конкуренція між транспортними підприємствами може бути сприятливою для розвитку галузі в цілому, якщо вона буде здійснюватися на основі інновацій та якості послуг [41]. Для України важливо створювати умови для розвитку конкуренції та виробництва високоякісних транспортних послуг. Але потрібно створити дуже чітку нормативно-правову базу, щоб уникнути монополізації ринку, наприклад як це зараз відбувається з «Укрзалізницею», яка є монополістом на ринку.
- ✦ Олена Парубець досліджувала роль інвестицій у формуванні мережевих структур транспортних підприємств, а також аналізувала переваги та ризики такої взаємодії. Авторка пише про мережеву організацію підприємств транспорту, вказуючи на те, що вона є одним із сучасних напрямків розвитку галузі, який сприяє підвищенню її конкурентоспроможності на ринку перевезень. Мережева організація передбачає взаємодію партнерських підприємств на основі спеціалізації, кооперації та координації їх діяльності з метою досягнення спільних цілей. Одним із важливих аспектів мережевої взаємодії є інвестиційна складова, яка полягає в залученні фінансових ресурсів для розвитку транспортної інфраструктури, оновлення транспортних засобів, впровадження інноваційних технологій тощо. Потрібний легкий і зручний зв'язок між підприємством, державою та науковими установами щоб забезпечити швидкий і прогнозований розвиток транспортної галузі [42].

ВИСНОВКИ

Розвиток транспортної галузі здійснювався в різні періоди з різною інтенсивністю та за різних умов. Тому існують кілька часових проміжків, коли вивчалися погляди на роль транспортної галузі на економіку та її вплив на суспільний розвиток.

До XIX століття. У цьому періоді розвиток транспорту відбувався досить повільно, проте вже тоді було зрозуміло, що транспорт має значний вплив на економіку та розвиток суспільства.

XIX століття. Цей період був пов'язаний з появою нових транспортних технологій та засобів,

таких як залізниця та парові судна, що дозволило підвищити ефективність перевезень і зменшити вартість транспортування товарів. Також на цьому етапі розвитку транспорту з'являються перші проекти з побудови міжнародних транспортних магістралей, що сприяли розвитку торгівлі та збільшенню обсягів міжнародної економічної діяльності.

XX століття. У цей період транспортна галузь стала однією з найважливіших галузей економіки. У результаті масового використання автомобілів та повітряного транспорту зростає швидкість і комфортність перевезень, що дозволяє підвищити рівень мобільності населення та забезпечити більш ефективну дистанційну комунікацію між різними регіонами та країнами.

XXI століття. У сучасній епосі, зокрема у зв'язку зі зростанням світової економіки та збільшенням обсягів міжнародної торгівлі, транспортна галузь стає все більш важливою. Однак, водночас, зростає увага до проблем екології та впливу транспорту на довкілля. У результаті з'являється потреба в розвитку транспорту, який був би енергоефективним та екологічно чистим.

Таким чином, з плином часу погляди на роль транспортної галузі в економіці змінювались, проте важливість цієї галузі залишалась незмінною. Зважаючи на думки окремих економістів, можна сформулювати деякі принципи розвитку транспортної галузі в Україні.

- ✦ Розвиток ефективних інституцій та законодавчих актів для регулювання транспортних відносин.
- ✦ Формування умов для розвитку інноваційних технологій та ефективного використання наукових досягнень у галузі.
- ✦ Звернення уваги на соціальну відповідальність транспортних підприємств та формування здорової конкуренції на ринку транспортних послуг.
- ✦ Розвиток мережевих структур і співпраці між транспортними підприємствами, державними органами та науковими установами.
- ✦ Забезпечення високої якості транспортних послуг і захист прав споживачів. ■

БІБЛІОГРАФІЯ

1. Lakshmanan T. R. The broader economic consequences of transport infrastructure investments. *Journal of Transport Geography*. 2011. Vol. 19. Iss. 1. P. 1–12. DOI: <https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2010.01.001>
2. Мохова Ю. Л. Значення транспортної галузі в системі національної економіки України. *Менеджер*. 2015. № 1. С. 88–96.
3. Бичікова Л. А. Тенденції розвитку сфери транспортних послуг. *Вісник Хмельницького національного університету*. 2011. № 6. Т. 2. С. 33–36. URL: <http://jour2>

- nals.khnu.km.ua/vestnik/pdf/ekon/2011_6_2/033-036.pdf
4. Брунець Б. Р. Суть означення поняття «інфраструктура». *Науковий вісник НЛТУ України*. 2012. Вип. 22.5. С. 372–377.
 5. Young A. *Travels in France During the Years 1787, 1788, 1789*. London : George Bell and Sons, 1909. 516 p.
 6. Дорофєєва Х. М. Транспортна інфраструктура як фактор економічного розвитку держави. *Вісник Донецького національного університету економіки і торгівлі імені Михайла Туган-Барановського*. 2016. № 2. С. 80–86. URL: http://elibrary.donnue.edu.ua/748/1/Dorofieieva_2_Transportna_infrastryktyra.pdf
 7. Фещенко В. М. Сучасні економічні теорії: концептуальні витоки та еволюція змістовного наповнення // Сучасні економічні теорії: історія, методологія та перспективи розвитку : зб. матеріалів Всеукраїнського Круглого столу (м. Київ, 10 листопада 2016 р.). Київ : КНЕУ, 2016. С. 9–16. URL: <https://core.ac.uk/download/pdf/78514265.pdf>
 8. Лук'янов В. І. Дослідження умов розвитку транспортної галузі в регіонах України. *Бізнес Інформ*. 2019. № 12. С. 160–165. DOI: <https://doi.org/10.32983/2222-4459-2019-12-160-165>
 9. Han Zh., Li H. Transportation infrastructure and trade. *Japan and the World Economy*. 2022. Vol. 64. Art. 101162. DOI: <https://doi.org/10.1016/j.jpwor.2022.101162>
 10. Montchrestien A. *Traicté de l'oeconomie politique*. Switzerland : Librairie Droz, 1999. 452 p.
 11. Чирак І. Давид Рікардо – визнаний лідер класичної політичної економії (до 250-річчя з Дня народження). *Вісник Економіки*. 2022. № 1. С. 171–190. DOI: <https://doi.org/10.35774/visnyk2022.01.171>
 12. Темненко С. М. Поняття ринку в економічній теорії. *Науково-технічний бюлетень Державного науково-дослідного контрольного інституту ветеринарних препаратів та кормових добавок і Інституту біології тварин*. 2020. Вип. 21. № 1. С. 222–227. DOI: <https://doi.org/10.36359/scivp.2020-21-1.27>
 13. Міл Дж. С. Про свободу: Есе. Київ : Основи, 2001. 463 с.
 14. Candemir Y., Çelebi D. An Inquiry into the Analysis of the Transport & Logistics Sectors' Role in Economic Development. *Transportation Research Procedia*. 2017. Vol. 25. P. 4692–4707. DOI: <https://doi.org/10.1016/j.trpro.2017.05.317>
 15. Isaac R. Methodology of the Austrian School and Constructal Theory from the Perspective of Mircea Flonta's Philosophy of Science. In: *Strategica. Shaping the Future of Business and Economy : International Academic Conference*. 9th Ed. (Bucharest, Romania, October 21–22, 2021). P. 50–67. URL: <https://strategica-conference.ro/wp-content/uploads/2022/04/4-2.pdf>
 16. Ковалёв А. К оценке теоретической эволюции Менгера, или Сюжет о «четырёх Менгерах». *Журнал Новой экономической ассоциации*. 2020. № 1. С. 44–63. DOI: <https://doi.org/10.31737/2221-2264-2020-45-1-2>
 17. Lucas R. E., Rossi-Hansberg E. On the Internal Structure of Cities. *Econometrica*. 2002. Vol. 70. Iss. 4. P. 1445–1476. DOI: <https://doi.org/10.1111/1468-0262.00338>
 18. Qadri B. On Beckernomics: A Tribute to Gary Becker. 2018. URL: https://www.researchgate.net/publication/327280987_On_Beckernomics_A_Tribute_to_Gary_Becker
 19. Лопух К. В. Чиказька економічна школа: історія розвитку та сучасний стан. *Вісник Хмельницького національного університету*. 2011. № 6. Т. 1. С. 11–13. URL: http://journals.khnu.km.ua/vestnik/pdf/ekon/2011_6_1/011-013.pdf
 20. Nomidis D. Revisiting Cournot and Neoclassical Economics. *History of economics review*. 2023. P. 1–17. DOI: <https://doi.org/10.1080/10370196.2022.2149130>
 21. Courchene T. J., Melvin J. R. A neoclassical approach to regional economics. In book: *Regional Economic Development*. Routledge, 1988. P. 169–189.
 22. Hernandez J. Does Behavioral Economics substitute or complement Neoclassical Economics? Rethinking the behavioral revolution from a contextualist approach. *Brazilian Journal of Political Economy*. 2022. Vol. 42. No. 2. P. 532–549. DOI: <https://doi.org/10.1590/0101-31572022-3248>
 23. Riggs W. Chapter 14 – The role of behavioral economics and social nudges in sustainable travel behavior. In book: *Transportation, Land Use, and Environmental Planning*. 2020. P. 263–277. DOI: <https://doi.org/10.1016/B978-0-12-815167-9.00014-1>
 24. Kates S. *Classical economic theory and the modern economy*. Cheltenham : Edward Elgar Publishing, 2020. 264 p.
 25. Сміт А. Дослідження про природу і причини багатства народів / пер. з англ. Київ : Наш Формат, 2018. 722 с.
 26. Economou E. M. L., Halkos G. E., Kyriazis N. C. Environmental Economics in Classical Athens. *Journal of Institutional Economics*. 2023. Vol. 19. Iss. 1. P. 102–118. DOI: <https://doi.org/10.1017/S1744137422000194>
 27. Stavins R. N. *Environmental Economics. Working Paper 13574*. National Bureau of Economic Research Cambridge, Mass., USA, 2007. DOI: <https://doi.org/10.3386/w13574>
 28. Button K. *Transport economics*. Cheltenham : Edward Elgar Publishing, 2010. 528 p.
 29. Hutchison T. W. Friedrich Engels and Marxist Economic Theory. *Journal of Political Economy*. 1978. Vol. 86. No. 2. Part 1. P. 303–319. DOI: <https://doi.org/10.1086/260669>
 30. Young M. Capital, class and the social necessity of passenger air transport. *Progress in Human Geography*. 2020. Vol. 44. Iss. 5. P. 938–958. DOI: <https://doi.org/10.1177/0309132519888680>
 31. Canitez F. Urban public transport systems from new institutional economics perspective: a literature review. *Transport Reviews*. 2019. Vol. 39. Iss. 4. P. 511–530. DOI: <https://doi.org/10.1080/01441647.2018.1552631>
 32. Canitez F., Çelebi D., Beyazit E. Establishing a metropolitan transport authority in Istanbul: A new institutional economics framework for institutional change in urban transport. *Case Studies on Transport Policy*. 2019. Vol. 7. Iss. 3. P. 562–573. DOI: <https://doi.org/10.1016/j.cstp.2019.06.002>
 33. Andersen E. S. *Evolutionary Economics: Post-Schumpeterian Contributions*. London : Psychology Press, 1996. 238 p.
 34. Reinert H., Reinert E. S. Creative Destruction in Economics: Nietzsche, Sombart, Schumpeter. In: Backhaus, J. G., Drechsler, W. (eds). *Friedrich Nietzsche*

- (1844–1900). *The European Heritage in Economics and the Social Sciences*. Boston, MA, 2006. Vol. 3. P. 55–85. DOI: https://doi.org/10.1007/978-0-387-32980-2_4
35. Sezer S., Abasiz T. The impact of logistics industry on economic growth: An application in OECD countries. *Eurasian Journal of Social Sciences*. 2017. Vol. 5. Iss. 1. P. 11–23. DOI: <https://doi.org/10.15604/ejss.2017.05.01.002>
36. Chi J., Baek J. Dynamic relationship between air transport demand and economic growth in the United States: A new look. *Transport Policy*. 2013. Vol. 29. P. 257–260. DOI: <https://doi.org/10.1016/j.tranpol.2013.03.005>
37. Mačiulis A., Vasiliauskas A. V., Jakubauskas G. The impact of transport on the competitiveness of national economy. *Transport*. 2009. Vol. 24. Iss. 2. P. 93–99. DOI: <https://doi.org/10.3846/1648-4142.2009.24.93-99>
38. Cigu E., Agheorghiesei D. T., Gavriluță (Vatamanu) A. F., Toader E. Transport Infrastructure Development, Public Performance and Long-Run Economic Growth: A Case Study for the EU-28 Countries. *Sustainability*. 2019. Vol. 11. Iss. 1. Art. 67. DOI: <https://doi.org/10.3390/su11010067>
39. Keček D., Brlek P., Buntak K. Economic effects of transport sectors on Croatian economy: an input-output approach. *Economic Research-Ekonomska Istraživanja*. 2022. Vol. 35. Iss. 1. P. 2023–2038. DOI: <https://doi.org/10.1080/1331677X.2021.1931908>
40. Faundez J. Douglass North's Theory of Institutions: Lessons for Law and Development. *Hague Journal on the Rule of Law*. 2016. Vol. 8. Iss. 2. P. 373–419. DOI: <https://doi.org/10.1007/s40803-016-0028-8>
41. Porter M. E. *Competitive Advantage of Nations: Creating and Sustaining Superior Performance*. New York: Simon and Schuster, 2011. 896 p.
42. Парубець О. М. Інвестиційна складова взаємодії підприємств транспорту в мережевих структурах. *Проблеми підвищення ефективності інфраструктури*. 2013. Вип. 36. С. 60–65. URL: <https://dspace.nau.edu.ua/bitstream/NAU/9743/1/Parub.pdf>

REFERENCES

- Andersen, E. S. *Evolutionary Economics: Post-Schumpeterian Contributions*. London: Psychology Press, 1996.
- Brunets, B. R. "Sut oznachennia poniattia «infrastruktura»" [The Essence of the Definition of the Term "Infrastructure"]. *Naukovyi visnyk NLTU Ukrainy*, no. 22.5 (2012): 372-377.
- Button, K. *Transport economics*. Cheltenham: Edward Elgar Publishing, 2010.
- Bychikova, L. A. "Tendentsii rozvytku sfery transportnykh posluh" [Trends in the Development of the Field of Transport Services]. *Visnyk Khmelnytskoho natsionalnoho universytetu*, no. 6, part 2 (2011): 33-36. http://journals.khnu.km.ua/vestnik/pdf/ekon/2011_6_2/033-036.pdf
- Candemir, Y., and Celebi, D. "An Inquiry into the Analysis of the Transport & Logistics Sectors' Role in Economic Development". *Transportation Research Procedia*, vol. 25 (2017): 4692-4707. DOI: <https://doi.org/10.1016/j.trpro.2017.05.317>

- Canitez, F. "Urban public transport systems from new institutional economics perspective: a literature review". *Transport Reviews*, vol. 39, no. 4 (2019): 511-530. DOI: <https://doi.org/10.1080/01441647.2018.1552631>
- Canitez, F., Celebi, D., and Beyazit, E. "Establishing a metropolitan transport authority in Istanbul: A new institutional economics framework for institutional change in urban transport". *Case Studies on Transport Policy*, vol. 7, no. 3 (2019): 562-573. DOI: <https://doi.org/10.1016/j.cstp.2019.06.002>
- Chi, J., and Baek, J. "Dynamic relationship between air transport demand and economic growth in the United States: A new look". *Transport Policy*, vol. 29 (2013): 257-260. DOI: <https://doi.org/10.1016/j.tranpol.2013.03.005>
- Chyrak, I. "Davyd Rikardo – vyznanyi lider klasychnoi politychnoi ekonomii (do 250-richchia z Dnia narodzhennia)" [David Ricardo – Recognized Leader in Classical Political Economy (To the 250th Anniversary of his Birth)]. *Visnyk Ekonomiky*, no. 1 (2022): 171-190. DOI: <https://doi.org/10.35774/visnyk2022.01.171>
- Cigu, E. et al. "Transport Infrastructure Development, Public Performance and Long-Run Economic Growth: A Case Study for the EU-28 Countries". *Sustainability*, art. 67, vol. 11, no. 1 (2019). DOI: <https://doi.org/10.3390/su11010067>
- Courchene, T. J., and Melvin, J. R. "A neoclassical approach to regional economics". In *Regional Economic Development*, 169-189. Routledge, 1988.
- Dorofieieva, Kh. M. "Transportna infrastruktura yak faktor ekonomichnoho rozvytku derzhavy" [Transport Infrastructure as a Factor of State Economic Development]. *Visnyk Donetskoho natsionalnoho universytetu ekonomiky i torhivli imeni Mykhaila Tuhana-Baranovskoho*, no. 2 (2016): 80-86. http://elibrary.donnue.edu.ua/748/1/Dorofieieva_2_Transportna_infrastryktyra.pdf
- Economou, E. M. L., Halkos, G. E., and Kyriazis, N. C. "Environmental Economics in Classical Athens". *Journal of Institutional Economics*, vol. 19, no. 1 (2023): 102-118. DOI: <https://doi.org/10.1017/S1744137422000194>
- Faundez, J. "Douglass North's Theory of Institutions: Lessons for Law and Development". *Hague Journal on the Rule of Law*, vol. 8, no. 2 (2016): 373-419. DOI: <https://doi.org/10.1007/s40803-016-0028-8>
- Feshchenko, V. M. "Suchasni ekonomichni teorii: kontseptualni vytyky ta evoliutsiia zmistovnoho napovnenia" [Modern Economic Theories: Conceptual Origins and Evolution of Content]. *Suchasni ekonomichni teorii: istoriia, metodolohiia ta perspektyvy rozvytku*. 2016. <https://core.ac.uk/download/pdf/78514265.pdf>
- Han, Zh., and Li, H. "Transportation infrastructure and trade". *Japan and the World Economy*, art. 101162, vol. 64 (2022). DOI: <https://doi.org/10.1016/j.japwor.2022.101162>
- Hernandez, J. "Does Behavioral Economics substitute or complement Neoclassical Economics? Rethinking the behavioral revolution from a contextualist approach". *Brazilian Journal of Political Economy*, vol. 42, no. 2 (2022): 532-549. DOI: <https://doi.org/10.1590/0101-31572022-3248>
- Hutchison, T. W. "Friedrich Engels and Marxist Economic Theory". *Journal of Political Economy*, part 1, vol. 86, no. 2 (1978): 303-319. DOI: <https://doi.org/10.1086/260669>

- Isaic, R. "Methodology of the Austrian School and Constructal Theory from the Perspective of Mircea Flonta's Philosophy of Science". *Strategica. Shaping the Future of Business and Economy: International Academic Conference*. 2021. <https://strategica-conference.ro/wp-content/uploads/2022/04/4-2.pdf>
- Kates, S. *Classical economic theory and the modern economy*. Cheltenham: Edward Elgar Publishing, 2020.
- Kecek, D., Brlek, P., and Buntak, K. "Economic effects of transport sectors on Croatian economy: an input-output approach". *Economic Research-Ekonomska Istrazivanja*, vol. 35, no. 1 (2022): 2023-2038. DOI: <https://doi.org/10.1080/1331677X.2021.1931908>
- Kovalev, A. "K otsenke teoreticheskoy evolyutsii Menger, ili Syuzhet o «chetyrekh Mengerakh»" [Toward an Evaluation of Menger's Theoretical Evolution, or The Plot of the "Four Mengers"]. *Zhurnal Novoy ekonomicheskoy assotsiatsii*, no. 1 (2020): 44-63. DOI: <https://doi.org/10.31737/2221-2264-2020-45-1-2>
- Lakshmanan, T. R. "The broader economic consequences of transport infrastructure investments". *Journal of Transport Geography*, vol. 19, no. 1 (2011): 1-12. DOI: <https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2010.01.001>
- Lopukh, K. V. "Chykazka ekonomichna shkola: istoriia rozvytku ta suchasnyi stan" [Chicago School of Economics: History of Development and Current Status]. *Visnyk Khmelnytskoho natsionalnoho universytetu*, no. 6, part 1 (2011): 11-13. http://journals.khnu.km.ua/vestnik/pdf/ekon/2011_6_1/011-013.pdf
- Lucas, R. E., and Rossi-Hansberg, E. "On the Internal Structure of Cities". *Econometrica*, vol. 70, no. 4 (2002): 1445-1476. DOI: <https://doi.org/10.1111/1468-0262.00338>
- Lukianov, V. I. "Doslidzhennia umov rozvytku transportnoi haluzi v rehionakh Ukrainy" [Researching the Conditions of Development of the Transport Industry in the Regions of Ukraine]. *Biznes Inform*, no. 12 (2019): 160-165. DOI: <https://doi.org/10.32983/2222-4459-2019-12-160-165>
- Maciulis, A., Vasiliauskas, A. V., and Jakubauskas, G. "The impact of transport on the competitiveness of national economy". *Transport*, vol. 24, no. 2 (2009): 93-99. DOI: <https://doi.org/10.3846/1648-4142.2009.24.93-99>
- Mil, Dzh. S. *Pro svobodu: Ese* [About Freedom: Essay]. Kyiv: Osnovy, 2001.
- Mokhova, Yu. L. "Znachennia transportnoi haluzi v systemi natsionalnoi ekonomiky Ukrainy" [The Importance of the Transport Industry in the System of the National Economy of Ukraine]. *Menedzher*, no. 1 (2015): 88-96.
- Montchrestien, A. *Traicte de l'oeconomie politique*. Switzerland: Librairie Droz, 1999.
- Nomidis, D. "Revisiting Cournot and Neoclassical Economics". *History of economics review* (2023): 1-17. DOI: <https://doi.org/10.1080/10370196.2022.2149130>
- Parubets, O. M. "Investytsiina skladova vzaiemodii pidpriemstv transportu v merezhevykh strukturakh" [Investment Component of Interaction of Transport Enterprises in Network Structures]. *Problemy pidvyshchennia efektyvnosti infrastruktury*, iss. 36 (2013): 60-65. <https://dspace.nau.edu.ua/bitstream/NAU/9743/1/Parub.pdf>
- Porter, M. E. *Competitive Advantage of Nations: Creating and Sustaining Superior Performance*. New York: Simon and Schuster, 2011.
- Qadri, B. "On Beckernomics: A Tribute to Gary Becker". 2018. https://www.researchgate.net/publication/327280987_On_Beckernomics_A_Tribute_to_Gary_Becker
- Reinert, H., and Reinert, E. S. "Creative Destruction in Economics: Nietzsche, Sombart, Schumpeter". In Friedrich Nietzsche (1844-1900). *The European Heritage in Economics and the Social Sciences*, vol. 3, 55-85. Boston, MA, 2006. DOI: https://doi.org/10.1007/978-0-387-32980-2_4
- Riggs, W. "Chapter 14 – The role of behavioral economics and social nudges in sustainable travel behavior". In *Transportation, Land Use, and Environmental Planning*, 263-277. 2020. DOI: <https://doi.org/10.1016/B978-0-12-815167-9.00014-1>
- Sezer, S., and Abasiz, T. "The impact of logistics industry on economic growth: An application in OECD countries". *Eurasian Journal of Social Sciences*, vol. 5, no. 1 (2017): 11-23. DOI: <https://doi.org/10.15604/ejss.2017.05.01.002>
- Smit, A. *Doslidzhennia pro pryrodu i prychny bahatstva narodiv* [Research on the Nature and Causes of the Wealth of Nations]. Kyiv: Nash Format, 2018.
- Stavins, R. N. "Environmental Economics". *Working Paper* 13574. Mass., USA: National Bureau of Economic Research Cambridge, 2007. DOI: <https://doi.org/10.3386/w13574>
- Temnenko, S. M. "Poniattia rynku v ekonomichnii teorii" [Concept «Market» in Economic Theory]. *Naukovotekhnichniyi biuleten Derzhavnoho naukovodoslidnoho kontrolnoho instytutu veterynarykh preparativ ta kormovykh dobavok i Instytutu biolohii tvaryn*, vol. 1, no. 21 (2020): 222-227. DOI: <https://doi.org/10.36359/scivp.2020-21-1.27>
- Young, A. *Travels in France During the Years 1787, 1788, 1789*. London: George Bell and Sons, 1909.
- Young, M. "Capital, class and the social necessity of passenger air transport". *Progress in Human Geography*, vol. 44, no. 5 (2020): 938-958. DOI: <https://doi.org/10.1177/0309132519888680>