

одиниць. При цьому сутність самоврядування визначається як держава парламентського типу, в якій відсутня централізована система підпорядкування нижчих представницьких органів вищим. Крім того, немає поняття «вище і нижче» як таке. Отже, основним принципом є самостійність територіальних одиниць та їх владних структур, які обмежені не вищим органом, а лише законом.

Демократизація влади – це не данина моді, не політична констеляція, а потреба підвищення її ефективності, що веде, в тому числі, до децентралізації [1]. Демократизація влади має відбуватися насамперед через перерозподіл повноважень і ресурсів між центром і місцевою владою на користь територіальних громад. Місцева влада на разі має можливість продемонструвати свою здатність брати на себе додаткові повноваження і, звісно, додаткові навантаження та відповідальність. Це реальний потенціал для ініціативи місцевої влади та її керівників, один із найважливіших шляхів розвитку нашої країни та підвищення добробуту всіх людей. При такій організації влади місцеве самоврядування не є конкурентом державних органів, а їх найважливішим і рівноправним партнером, який також забезпечує громадянам права і свободи, честь і гідність місцевого самоврядування є справді важливими для держави, особливо в умовах європейської інтеграції.

Література:

1. Голенко В. Потрібні зміни, а не імітація. *Народний депутат України*. 2007. № 2(26). С. 64-65.
2. Лукашова В. Європейські принципи управління в системі місцевого самоврядування: організаційно-правовий аспект. *Право України*. 2006. № 8. С. 123-126.
3. Темченко В. Функції держави із забезпечення прав людини у ринковій економіці. URL: <http://pravoznavec.com.ua> (дата звернення: 25.01.2023)

ОСНОВНІ НАПРЯМКИ ІНВЕСТИЦІЙ В ТРАНСПОРТНУ ІНФРАСТРУКТУРУ УКРАЇНИ

А. С. ЧУМАК, здобувач третього (аспірантського) рівня вищої освіти
Державний університет інфраструктури та технологій, м. Київ, Україна

Країна в центрі Європи з величезним транспортним потенціалом зазнала колосальних збитків через війну [1]. Транспортна інфраструктура України попри всі удари по ній залишається життєздатною.

Підприємства транспортної інфраструктури визначають три основні виклики, а саме:

- зміна логістики через блокаду портів;
- зменшення попиту на товари та послуги;
- проблеми з енергопостачанням.

Останні десять років підприємства транспортної інфраструктури нарощували інвестиційну привабливість. Проводилася послідовна робота як практиків, так і науковців, розроблялися методики визначення інвестиційної

привабливості [2, 3]. На сьогодні, ми можемо говорити, що інвестиційна привабливість суттєво зменшилася, але після перемоги інвестиції в транспортну інфраструктуру зростуть. Очевидно, що деякі інвестиційні проекти залишаться не реалізованими, а деякі, навпаки швидше реалізуються. Крім того, є проекти які пов'язані з критичною транспортною інфраструктурою яку будуть розвивати та відновлювати. В даному дослідженні з метою безпеки не будемо розголошувати в які саме інфраструктурні проекти першочергово будуть зроблені інвестиції. Метою цього дослідження є окреслення основних напрямків інвестування в транспортну інфраструктуру.

Останні дослідження [4], стверджують, що є три основні стратегічні напрямки інвестицій в транспортній інфраструктурі, зазначимо їх:

- розвиток автомобільних шляхопроводів з Європою;
- будівництво в Україні універсальних транспортних хабів;
- розбудова євроколії (1435 ММ) на території України.

Цікавим моментом є те, що інвестиції в транспортну інфраструктуру потрібні не лише нашій країні, а й сусіднім. Розвиток транспортної інфраструктури країн-сусідів можливий і коштом українських інвесторів. Однак, є різні думки щодо цього, частина представників українського бізнесу вважає, що після повного відновлення роботи морських портів така інфраструктура стане зайвою та не окупною. Інші вважають, що варто інвестувати, аби забезпечити диверсифікацію експортно-імпоротної логістики. Тут важливо визначити на скільки будуть інвестиційно привабливі проекти з урахуванням інвестиційної привабливості регіону взагалі та за логістичною привабливістю зокрема.

При інвестуванні в транспортну інфраструктуру обов'язково необхідно враховувати геополітичні чинники. Вплив на інвестиційну діяльність таких чинників варто окремо досліджувати. Вагомість геополітичних чинників визначається методом експертних оцінок, відповідно, важливо відповідально підійти до визначення експертів.

Компанії транспортного сектору поступово відновляють роботу, оцінили виклики та ризики, принаймні у короткостроковій перспективі. Нагадаємо, що понад 66% підприємств транспортної галузі зазнали прямих збитків внаслідок бойових дій. З них 55% оцінюють рівень завданої шкоди як значний, 42% — як незначний, і 3% вважають відновлення неможливим або недоцільним [4].

Процес відбудови та модернізації транспортної інфраструктури буде тривалим та нелегким. Тому вже сьогодні важливо розпочати стратегічне планування, розвивати партнерські відносини вишукуючи фінансування для першочергових інвестиційних проектів. Довоєнні напрацювання практиків та науковців, а також нові наукові дослідження в напрямку визначення інвестиційної привабливості транспортних підприємств та підприємств транспортної інфраструктури стають потрібними. Подальші наукові дослідження автора будуть здійснюватися в цьому напрямку.

Література:

1. Власова В., Чумак А. Інвестиційна привабливість транспортних підприємств в умовах війни. Управління та адміністрування в умовах протидії гібридним загрозам

національній безпеці: Матеріали III Міжнародної науково-практичної конференції (м. Київ, 22 листопада 2022 року). К.: ДУІТ. 2022 С.51-53. URL: https://files.duit.edu.ua/uploads/%D0%A1%D0%B0%D0%B9%D1%82/3_%D0%9D%D0%90%D0%A3%D0%9A%D0%90/conferences/international-scientific-and-practical-conferences/warn-2022.pdf (дата звернення 16.01.2023).

2. Карпенко О. О., Власова В. П. Аналіз європейського досвіду впровадження концесійної форми державно-приватного партнерства у морських портах. Бізнес Інформ 2015. №6 С. 43–47. URL: https://www.business-inform.net/export_pdf/business-inform-2015-6_0-pages-43_47.pdf. (дата звернення 12.01.2023).

3. Karpenko Oksana, Palyvoda Olena, Vlasova Valentyna, Bondar Nataliia and Mishulina Olga. Evaluation of seaports' investment attractiveness. Investment Management and Financial Innovations, 17(3), 160-174. doi:10.21511/imfi.17(3).2020.13

4. Інвестувати в транспортну інфраструктуру варто навіть попри війну. URL: <https://eba.com.ua/investuvaty-v-transportnu-infrastrukturu-varto-navit-popry-vijnu/> (дата звернення 16.01.2023).