



**Олександр Юрійович РУДЧЕНКО,**  
доктор економічних наук, професор,  
професор кафедри статистики  
Київського національного економічного університету  
імені Вадима Гетьмана,  
*rudchenko1@ukr.net,*

**Олена Миколаївна ПОЛЩУК,**  
кандидат економічних наук,  
президент Всеукраїнського благодійного фонду  
«Соціальне партнерство» (м. Київ),  
*olenapol@ukr.net*

УДК 338.47:338.49].246.025.2

## **МЕХАНІЗМ ДЕРЖАВНОГО РЕГУЛЮВАННЯ РОЗВИТКУ ТРАНСПОРТНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ МЕГАПОЛІСІВ**

*Розглянуті економічна сутність та особливості формування механізму державного регулювання розвитку транспортної інфраструктури мегаполісів, а також напрями його вдосконалення в контексті інноваційних перетворень у транспортній сфері. Досліджено проблеми державного регулювання системи транспортних потоків та розвитку транспортної інфраструктури мегаполісів в умовах фінансово-економічної нестабільності. Обґрунтовано концептуальні підходи щодо впровадження організаційно-економічного механізму державного регулювання розвитку транспортної інфраструктури мегаполісів та інституційного забезпечення функціонування паркувального господарства. Наголошено на необхідності застосування принципу державно-приватного партнерства у сфері розбудови транспортної інфраструктури мегаполісів, що дозволить забезпечити баланс інтересів приватного капіталу, держави, акумулювати необхідні інвестиційні ресурси тощо. Також доцільними є впровадження автоматизованої системи управління дорожнім рухом мегаполіса, що забезпечить оперативне прогнозування та реагування на аварійні ситуації, підвищить надійність функціонування транспорту та його інфраструктури.*

© Рудченко О. Ю., Поліщук О. М., 2017



**Ключові слова:** механізм, регулювання, транспортна інфраструктура, мегаполіси.

Формування в Україні ринкової соціально орієнтованої економіки, забезпечення її конкурентоспроможності та на цій основі інтеграція у світовий економічний простір можливі лише за умови реформування транспортної системи. Забезпечуючи зв'язок виробництва і споживання, транспортний сектор відіграє важливу інституційно-інфраструктурну роль у функціонуванні та розвитку економіки держави. Роль транспорту має чітко виражений дуальний характер: з одного боку, будучи частиною інфраструктури, транспорт фізично забезпечує обмін товарами, а з другого — як суб'єкт ринку він надає свої послуги з переміщення вантажів і пасажирів.

Особливої уваги вимагають вирішення питання формування організаційно-економічного механізму державного регулювання розвитку транспортної інфраструктури у великих містах (мегаполісах), де виникають проблеми забезпечення населення послугами транспортної інфраструктури, відставання потужностей її об'єктів від сучасних потреб, що призводить як до втрат в економічній сфері, так і зниження рівня та комфортності життя населення.

У сучасній науковій літературі розглядаються переважно різні аспекти розвитку транспортної інфраструктури та управління транспортними потоками мегаполісів. При цьому вагомий вклад у розробку теоретичних та практичних аспектів проблеми, що розглядається, внесли такі вчені, як Н. І. Богомолова [1], Л. М. Борщ [2], М. І. Долішній [3], Р. М. Крамаренко [4], В. І. Пила [5], О. М. Невелєв [6] та інші. У той же час залишаються недостатньо досліджені питання формування цілісного механізму державного регулювання розвитку транспортної інфраструктури мегаполісів з урахуванням інноваційних перетворень у цій сфері.

*Метою роботи є розгляд питань формування дієвого механізму державного регулювання розвитку транспортної інфраструктури мегаполісів та напрямів його вдосконалення.*

Зараз транспортна галузь України переживає період глибокої системної кризи та досі не одержала комплексного розвитку, в основу якого покладені сучасна прогресивна організаційна структура та ефективна економічна модель розвитку, що побудована на принципах конкуренції, запровадженні дієвих механізмів державного регулювання ринку, активізації інновацій, інтеграції національної транспортної системи до європейської та азійської, підвищення її конкурентоспроможності на світовому ринку [7, с. 3].

Аналіз свідчить, що державне регулювання певної сфери реалізується в межах відповідного механізму, збалансованість елементів якого має забезпечити його дієвість. В економічній літературі достатньо широко дискутуються питання щодо економічного змісту та структури елементів механізму державного регулювання стосовно його різних сфер застосування.

Слід відзначити слушність думки І. О. Пінчука щодо теоретичної значущості природної сутності поняття механізму регулювання в соціально-економічній системі, що забезпечує органічне поєднання в собі об'єктивних економічних законів, що реалізуються через соціально-економічні відносини, а також суб'єктивної економічної діяльності, яка реалізується у вигляді соціально-політичних відносин господарюючих суб'єктів [8, с. 23]. Це зумовлено як специфічними особливостями регулювання державою певних сфер економіки та ступенем його складності, масштабності, глибини і деталізації, так і комплексом завдань, що вирішуються, з урахуванням повноважень органів державного управління, а також розглядом процесу регулювання у статичній та динамічній.



Т. Кубах визначає механізм регулювання певного ринку як систему органів, котрі впроваджують у життя закони та нормативи, що регулюють цей ринок [9]. На наш погляд, такий підхід є дещо спрощеним та механістичним, оскільки він характеризує процес, що розглядається, із надто загальних позицій стосовно його здійснення.

Більш обґрунтованою є позиція В. Г. Бодрова, котрий у цілому, розглядаючи державне регулювання економіки, визначає механізм у якості базису для здійснення цілеспрямованих заходів економічної політики; визначає його як систему інструментів, за допомогою яких держава досягає певної мети економічної політики [10, с. 33]; воно забезпечує вплив держави через уповноважені органи влади та інституції на економічні об'єкти і процеси, осіб, які беруть у них участь, з метою надання цим процесам організованого характеру, упорядкування дій економічних суб'єктів, забезпечення дотримання законів, відстоювання державних та суспільних інтересів [10, с. 498]. Що стосується самих механізмів державного регулювання, то ними визначаються комплекси взаємопов'язаних і взаємоузгоджених методів, інструментів та форм забезпечення цілеспрямованого регуляторного впливу держави [10, с. 130].

І. К. Дрозд та В. О. Шевчук дотримуються тієї думки, що механізм державного регулювання (в цьому випадку стосовно ринку цінних паперів) включає нормативне регулювання (шляхом встановлення загальних правил), контроль за виконанням правових норм, захист прав та інтересів учасників правовідносин, координацію та легальне спрямування їх діяльності, визначення пріоритетів у структурній політиці тощо, а елементами організаційного механізму здійснення функцій є органи регулювання; норми адміністративного права, що встановлюють статус усіх ланок системи управління, параметри їх відносин, правову відповідальність [11].

На думку О. Корнійчука, механізмом регулювання організаційно-економічних відносин щодо розвитку фондового ринку у системі національного господарства слід вважати теоретико-методичні положення та заходи, що визначають відносини між юридичними і фізичними особами з приводу створення фондового ринку, формування його організаційної структури та системи управління й регулювання, а інституційне забезпечення стратегічних напрямів удосконалення економічного механізму розвитку фондового ринку в національному господарстві — це оптимальна траєкторія комплексу державних заходів щодо трансформації відносин власності та організаційно-економічних відносин системи інституцій на користь працівника, людини-власника [12, с. 130].

На наш погляд, це визначення дещо спрощене та має певні дискусійні аспекти. По-перше, крім теоретичних положень, на процес регулювання впливають методологічні положення, що полягають у визначенні змісту найбільш принципових підходів у цій сфері. По-друге, трансформації відносин власності, хоча й суттєво впливає на процеси державного регулювання фондового ринку, все ж слід враховувати вимоги інших напрямів економічної політики. По-третє, не заперечуючи необхідність орієнтації на користь працівника, людини-власника, все ж доцільнішим є врахування балансу інтересів учасників певних відносин, оскільки саме за цих умов досягається їх гармонізація [13, с. 5].

Заслужовує на увагу позиція В. Омельчука, на думку якого під механізмом (щодо державного регулювання ринку доступного житла) слід розуміти цілісну систему причинно-наслідкових зв'язків, зумовлених об'єктивними економічними законами та нормативно-правовим полем між рішеннями суб'єкта регулювання та поточними і майбутніми станами означеного ринку [14, с. 197]. У той же час, на наш погляд, хоча в наведеному визначенні акцентується увага на динамічній



моделі механізму, все ж формулювання цього поняття не відображає всієї його складності, оскільки динамізм механізму надає саме, наявність прирідної його частини, котра генерується у ньому в якості напрямів його вдосконалення, що й забезпечує його постійне оновлення відповідно до змін у навколишньому соціально-економічному середовищі.

У процесі дослідження визначено модель механізму державного регулювання розвитку транспортної інфраструктури мегаполісів (рис. 1), зміст якої полягає в забезпеченні комплексності її регулювання завдяки взаємоузгодженому вирішенню транспортних проблем мегаполісів, зокрема, з урахуванням розвитку дорожнього і паркувального господарств. Такий механізм, на відміну від сучасного стану, котрий характеризується наявністю дисфункціональності саме в зазначених елементах транспортної інфраструктури, дозволить під час прийняття управлінських рішень програмної модернізації транспортної інфраструктури великих міст мінімізувати суспільні трансакційні витрати і створювати відповідні інституціональні структури, адекватні означеному змісту модернізації.

Важливим елементом зазначеної моделі є розроблені методологічні положення щодо державного регулювання розвитку транспортної інфраструктури мегаполісів, зміст яких полягає в необхідності застосування принципу державно-приватного партнерства в сфері розбудови транспортної інфраструктури мегаполісів, що дозволить забезпечити баланс інтересів як приватного капіталу, так і держави (стосовно створення сприятливих умов функціонування транспорту), а також акумулювати необхідні інвестиційні ресурси на реалізацію інвестиційних проєктів у цій сфері.

Дослідження різних теоретичних підходів до механізму державного регулювання розвитку транспортної інфраструктури, її сучасного стану дозволяє обґрунтувати концептуальні засади впровадження новітніх інструментів механізму управління транспортними потоками та розвитку транспортної інфраструктури мегаполісів, таких як: інтелектуальна транспортна система, автоматизована система управління дорожнім рухом, проєкт «мобільне паркування».

Як найбільш перспективний інноваційний підхід в управлінні транспортною системою та інфраструктурою великих міст слід визнати впровадження інтелектуальної транспортної системи, яка є комплексом взаємозалежних систем і містить інноваційні розробки в моделюванні та регулюванні транспортних потоків, що надає кінцевим споживачам більшу інформативність і безпеку, а також якісно підвищує рівень взаємодії учасників руху порівняно зі звичайними транспортними системами, поліпшує екологічні показники. Так, доцільними є впровадження автоматизованої системи управління дорожнім рухом мегаполіса (АСУДР), зміст якої полягає в необхідності створення регіонального центру управління дорожнім рухом, оснащений технічними засобами цілодобового відстеження, що дозволить оперативно прогнозувати, реагувати та ліквідувати транспортні затори, аварійні ситуації тощо і підвищити надійність функціонування транспорту та його інфраструктури. При цьому слід зазначити, що соціально-економічний ефект від підвищення надійності функціонування транспорту та його інфраструктури від впровадження АСУДР складається з ефектів в економічній, соціальній та екологічній сферах. Зокрема економічний ефект проявляється в економії матеріальних витрат за рахунок економії витрати палива під час руху автотранспорту, зменшення витрат автомобілістів у зв'язку із запобігання аварій, а також інший супутній економічний ефект у зв'язку із підвищенням пропускної здатності вуличної дорожньої мережі міста; соціальний — у економії часу населення при транспортуванні на роботу і з роботи додому в час «пік», а також нормалізації усіх служб міста (зокрема зменшення часу приїзду машини швидкої допомоги при її

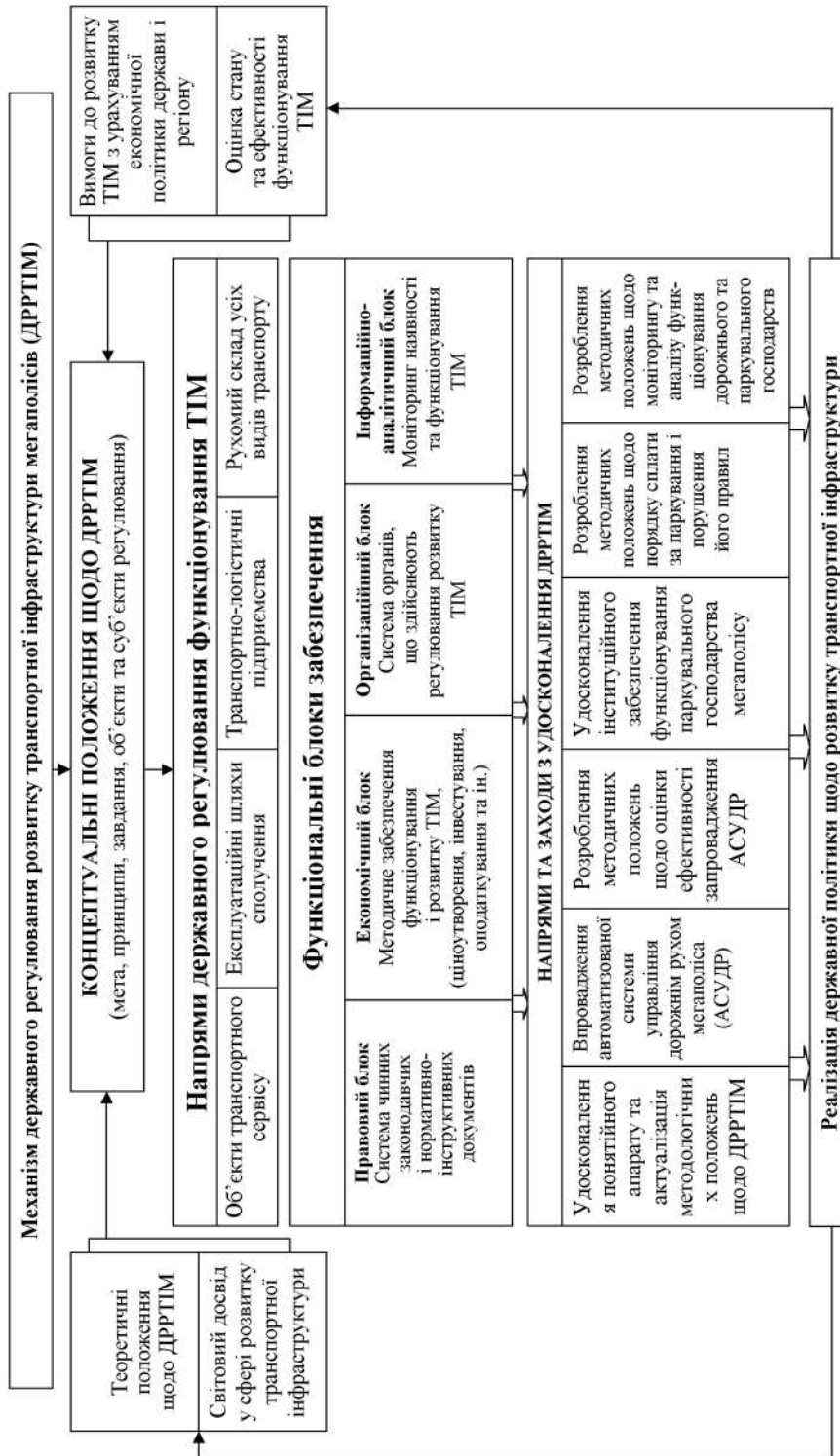


Рис. 1. Динамічна модель механізму державного регулювання розвитку транспортної інфраструктури мегаполісів (ТІМ)



виклику), а екологічній — у відверненому збитку в результаті недопущення забруднення навколишнього природного середовища.

Так, розрахунки свідчать, що в разі впровадження АСУДР (інтелектуальної транспортної системи) пропускна здатність вуличної дорожньої мережі міста підвищиться на 20–30 %, рівень аварійності знизиться на 30–40%, екологічні викиди в контрольованій зоні зменшаться на 20–30 % і будуть мінімізовані витрати палива під час руху автотранспорту на 20–25 %.

Для забезпечення дієвості механізму державного регулювання розвитку транспортної інфраструктури мегаполісів у сфері розвитку паркувального господарства необхідно запровадити комплекс організаційно-економічних заходів та практичних рекомендацій, серед яких найбільш важливими є:

— удосконалення чинного законодавства у сфері функціонування транспортної інфраструктури (зокрема введення адміністративної відповідальності за порушення правил дорожнього руху в частині зупинки та стоянки, а також правил паркування, що повинно забезпечити 50–70 % наповненості паркувальних комплексів);

— включення до складу ключових індикаторів у стратегічних документах розвитку мегаполісів показника питомої ваги місць для паркування в загальній кількості зареєстрованих автомобілів;

— удосконалення структури паркувального збору та включення до нього інвестиційної складової, а також забезпечення диференціації плати за парковку, залежно від паркувальних зон та вартості будівництва паркінгів;

— акумуляції фінансових надходжень від паркувального збору та їх виключне цільове використання з метою розвитку паркувального господарства;

— введення будівельної норми щодо обов'язково передбачення організації паркувальних місць при будівництві нових житлових будинків, торговельних центрів, а також інших об'єктів соціальної інфраструктури.

Таким чином, для подолання кризових явищ та забезпечення ефективного функціонування транспортної інфраструктури мегаполісів необхідним є підвищення дієвості державного регулювання в цій сфері, для чого слід по-перше, сформувати сприятливе інституційне середовище; по-друге, підвищити рівень управління та сприяти залученню інвестицій (особливо в паркувальне господарство) на основі державно-приватного партнерства; по-третє, сприяти активізації впровадження інновацій при функціонуванні об'єктів транспортної інфраструктури.

#### Список використаних джерел

1. Богомолова Н. І. Особливості державного регулювання розвитку транспорту мегаполісу // Збірник наукових праць ДЕГУТ. Серія «Економічні науки». 2015. № 33. С. 213–218.
2. Бориц Л. М. Методологічні аспекти формування транспортної політики регіону // Бізнес-навігатор. 2014. № 34 (2). С. 40–45.
3. Долишній М. І. Регіональна політика на рубежі ХХ–ХХІ століть: нові пріоритети. К. : Наукова думка, 2006. 512 с.
4. Крамаренко Р. М. Столичний мегаполіс у глобальній конкурентній моделі економічного розвитку. К. : КНЕУ, 2014. 224 с.
5. Пила В. І. Нові локальні механізми стимулювання регіонального розвитку // Університетські наукові записки. 2008. № 3 (27). С. 86–89.
6. Невелєв О. М., Стичинський С. Л., Третьяков І. М. Програма розвитку транспортного комплексу м. Києва на період до 2010 року. К. : НДІСЕП, 2002. 162 с.



7. Механізми ефективного використання та розвитку потенціалу транспортно-дорожнього комплексу України. К. : НІСД, 2014. 60 с.
8. Пінчук І. О. Господарсько-політичний механізм як інституціональна модель функціонування національної економіки : дис. ... канд. екон. наук : 08.00.01 ; Полтавський національний технічний ун-т ім. Юрія Кондратюка. Полтава, 2007. 239 арк.
9. Кубах Т. Г. Сучасні тенденції розвитку ринку цінних паперів України // Держава та регіони. 2009. № 6. С. 111–114.
10. Бодров В. Г., Сафронова О. М., Балдич Н. І. Державне регулювання економіки та економічна політика. К. : Академвидав, 2010. 520 с.
11. Дрозд І. К., Шевчук В. О. Державний фінансовий контроль ; Київський нац. ун-т ім. Тараса Шевченка, Державна академія статистики, обліку та аудиту Держкомстату України. К. : Імекс-ЛТД, 2007. 304 с.
12. Корнійчук О. Фондовий ринок: теорія і практика ; за ред. Б. М. Данилишина. К. : НАН України, РВПС України, 2009. 224 с.
13. Рудченко О. Ю., Романовська Н. Ю., Новиков В. В. Механізм управління державним корпоративним сектором // Формування ринкових відносин в Україні. Вип. 3 (178) / наук. ред. І. Г. Манцуров. К., 2016. С. 3–9.
14. Омельчук В. О. Державне регулювання ринку доступного житла в Україні : дис. ... д-ра екон. наук : 08.00.03 ; НДЕІ. К., 2011. 486 арк.

Надійшла до редакції 01.12.2016

**Рудченко А. Ю., Полищук Е. Н. Механизм государственного регулирования развития транспортной инфраструктуры мегаполисов**

*Рассмотрены экономическая сущность и особенности формирования механизма государственного регулирования развития транспортной инфраструктуры мегаполисов, а также направления его совершенствования в контексте инновационных преобразований в транспортной сфере. Исследована проблема государственного регулирования системы транспортных потоков и развития транспортной инфраструктуры мегаполисов в условиях финансово-экономической нестабильности. Обоснованы концептуальные подходы относительно внедрения организационно-экономического механизма государственного регулирования развития транспортной инфраструктуры мегаполисов и институционального обеспечения функционирования парковочного хозяйства. Отмечена необходимость применения принципа государственно-частного партнерства в сфере развития транспортной инфраструктуры мегаполисов, что позволит обеспечить баланс интересов частного капитала, государства, аккумулировать необходимые инвестиционные ресурсы и тому подобное. Также целесообразным является внедрение автоматизированной системы управления дорожным движением мегаполиса, что обеспечит оперативное прогнозирование и реагирование на аварийные ситуации, повысит надежность функционирования транспорта и его инфраструктуры.*

**Ключевые слова:** механизм, регулирование, транспортная инфраструктура, мегаполисы.



**Rudchenko, A. Yu.; Polishchuk, O. N. Mechanism of the Megalopolis Transport Infrastructure Development State Regulation**

*The article deals with economical essence and peculiarities of forming the mechanism of the state regulation of the transport infrastructure development of the megalopolis as well as directions of its improvement in context of innovation transformation in transport sphere. The problems of state regulation of traffic and transport infrastructure of cities in terms of financial and economic instability have been investigated. Conceptual approaches to the implementation of organizational and economic mechanism of state regulation of the transport infrastructure of cities and the institutional functioning of parking management have been grounded.*

*The necessity of applying the principle of public-private partnership in the sphere of development of transport infrastructure of cities that will allow to balance the interests of private capital, the state, to accumulate the required investment resources and the like. Also useful is the introduction of the automated system of traffic management of the metropolis, which will provide operational forecasting and responding to emergency situations, will improve the reliability of transport and its infrastructure.*

**Keywords:** mechanism, regulation, transport infrastructure, megalopolis.

