6. Левченко Н.М. Форми та методи державної підтримки інноваційного розвитку АПК // Актуальні проблеми державного управління. – 2010.– №2. – С. 87–96.

7. Лупенко О.Ю. Теоретичні засади формування інвестиційної стратегії розвитку аграрної сфери // Інвестиційний розвиток сільського господарства Київської області / [О.Ю. Лупенко, М.І. Кісіль, М.Ю. Кожем'якіна та ін.]; за ред. М.І. Кісіля. – К.: ННЦ «ІАЕ», 2012. – С. 5–19.

8. Малік М.Й.Основи аграрного підприємництва / [М.Й. Малік, В.В. Зіновчук, Ю.О. Лупенко та ін.]; за ред. М.Й. Маліка. – К.: Інст–т аграрної економіки, 2001. – 582 с.

9. Пересада А.А. Основы инвестиционной деятельности. – К.: Либра, 1996. – 368 с.

10. Сирцева С.В. Основні проблеми та шляхи активізації інноваційної діяльності на сільськогосподарських підприємствах України [Електрон. ресурс] / С.В. Сирцева – Режим доступу: http / www.nvub.gov.ua/

11. Ткаченко В.Г. Инвестиционные и инновационные процессы в АПК Украины в условиях аграрной реформы: [монография] / Под ред. В.Г. Ткаченко, И.В. Богачева. – Луганск: «Книжковий світ», 2010. – 327 с.

О.М. ПОЛІЩУК,
аспірант, Міжнародний університет бізнесу і права

Інноваційні перетворення на транспорті як чинник модернізації управління транспортними потоками великих міст

У статті розглянуто проблеми управління транспортними потоками великих міст та запропоновано інноваційні інструменти для впровадження на транспорті. Доведено, що такі інноваційні перетворення виступають чинником модернізації управління транспортними потоками.

Ключові слова: *інноваційні перетворення, інтелектуальна транспортна система, автоматизована система управління дорожнім рухом, «мобільне паркування».*

Е.Н. ПОЛИЩУК,
аспирант, Международный университет бизнеса и права (Херсон)

Инновационные преобразования на транспорте как фактор модернизации управления транспортными потоками больших городов

В статье рассмотрены проблемы управления транспортными потоками крупных городов и предложены инновационные инструменты для внедрения на транспорте. Доказано, что такие инновационные преобразования выступают фактором модернизации управления транспортными потоками.

Ключевые слова: *инновационные преобразования, интеллектуальная транспортная система, автоматизированная система управления дорожным движением, «мобильная парковка».*

O.M. POLISCHUK,
Postgraduate of the International University of Business and Law in Kherson

Innovative transformation as a factor for transport modernization of traffic management in large cities

The article considers the problem of traffic management in large cities and proposed innovative instruments for implementation in transport. It is proved that such innovative conversion is a factor of modernization of the traffic management.

Keywords: *innovative transformations, intelligent transportation system, automated system of traffic management, «mobile Parking».*

Постановка проблеми. Сучасний рівень розвитку та глобалізації світової економіки, активізація зовнішньоекономічних торгівельних відносин, популяризація туризму серед населення в усьому світі обумовлюють визначальну роль та місце інновацій у забезпеченні конкурентоспроможності національної транспортної системи України та створенні реальних можливостей її інтеграції до європейської та світової транспортних систем.

Світовий досвід країн показав, що одним з основних засобів боротьби з економічною стагнацією була підтримка реального сектору економіки, особливо за рахунок розвитку інфраструктури, яка передусім включає транспорт та дорожнє господарство. За такої ситуації транспорт має розвиватися на кілька кроків попереду економіки країни, щоб забезпечувати економічне зростання.

Функціонування транспортної системи в національній економіці України на сучасному етапі стикається з низкою проблем, основними з яких є невідповідність технічного та технологічного рівня вітчизняного транспорту європейським вимогам, низький рівень сервісного обслуговування, відставання розвитку технологій транспортних послуг, незадовільний рівень безпеки перевезень, значне екологічне навантаження транспорту на навколишнє середовище, нераціональне управління транспортними потоками великих міст тощо.

Законодавчо визначено стратегічні пріоритетні напрями інноваційної діяльності на 2012–2021 роки, серед яких у транспортній сфері на найближчі десять років є освоєння нових технологій високотехнологічного розвитку транспортної системи. Проте аналіз економічних джерел свідчить, що проблема впровадження інноваційних інструментів на транспорті існує і потребує більш детального вивчення.

Аналіз досліджень та публікацій з проблеми. Вищезазначене в цілому забезпечує актуалізацію поглибленого дослідження, вивчення зарубіжного досвіду застосування ін–

© О.М. ПОЛІЩУК, 2015

новаційних інструментів на транспорті з метою покращення управління транспортними потоками у великих містах України. Зокрема, таку проблему вивчали вчені: Є.А. Бузовський, О.В. Гоберман, О.М. Голенко, Л.Г. Зайончик, Л.Ф. Кормаков, В.І. Котелянець, Р.М. Крамаренко, І.Г. Манцуров, О.І. Пилипченко, М.І. Пугачов та ін. Недостатнє розроблення окремих положень даної проблеми та необхідність подальшого розкриття теоретичних основ щодо інноваційних процесів на транспорті зумовили актуальність та визначили мету дослідження.

Мета статті полягає у визначенні основних проблем управління транспортними потоками великих міст і пошуку механізмів та інноваційних інструментів для їх вирішення.

Виклад основного матеріалу. У сучасному світі відбувається інтенсивне зростання мегаполісів і зростання їхньої ролі в житті суспільства. Основна частка населення України, а точніше більше 70%, як і інших розвинутих країн, проживає в містах, що і зумовлює інтерес до досліджень, спрямованих на підвищення ефективності управління транспортними потоками мегаполісів [1].

Зростання міського населення, щільна забудова населених пунктів, збільшення числа транспортних засобів створює ряд проблем, таких як дисбаланс між пропускною здатністю і потребою населення у транспортних послугах, проблема міських заторів, інтенсивне забруднення навколишнього середовища, зростання витрат часу на пересування в межах мегаполісу та інші.

Разом із тим необхідно врахувати, що транспортна система кожного мегаполісу має свої специфічні особливості, обумовлені багатьма факторами: від географічного положення до виробничого потенціалу та рівня соціального обслуговування. Крім того, велике місто – це першою чергою соціальний об'єкт, основою соціально–економічного життя якого є мобільність населення, здатність доставляти споживачів послуг продавцям, трудові ресурси до підприємств, забезпечувати безперешкодний проїзд спеціального транспорту екстрених служб тощо. Звідси постає актуальність управління транспортними потоками мегаполісів, що відповідає сучасним технічним вимогам, соціальним і економічним потребам населення.

На сьогодні в час стрімкого розвитку інформаційних систем і технологій пропонуємо розглянути найбільш перспективні інноваційні підходи в управлінні транспортними потоками великих міст.

У провідних європейських країнах широко застосовується інтелектуальна транспортна система (від англ. Intelligent transportation system), яка використовує інноваційні розробки в моделюванні транспортних систем і регулюванні транспортних потоків, що надає кінцевим споживачам більшу інформативність і безпеку, а також якісно підвищувальний рівень взаємодії учасників руху в порівнянні зі звичайними транспортними системами [2].

На нашу думку, інтелектуальну транспортну систему необхідно розглядати як комплекс взаємозалежних автоматизованих систем, що вирішують завдання керування дорожнім рухом, скорочення аварійності, підвищення ефективності суспільного транспорту й вантажоперевезень, забезпечення загальної транспортної безпеки, поліпшення екологічних показників. призначена для ефективного контролю та керування транспортною інфраструктурою міста з метою підвищення якості прийнятих управлінських рішень на основі програмно–апаратних засобів.

Нами виділено основні переваги ІТС: інформативність, безпека, ефективність, економічність, екологічність. Доведено, що у разі впровадження 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% та будуть мінімізовані витрати палива при русі автотранспорту на 20–25% [3].

Інтелектуальні транспортні системи (ІТС) включають інтеграцію даних, відео й голос по IP–мережам з метою створення всеосяжних систем керування та контролю автотранспортом. Загалом вони включають системи зв'язку, керування технологічною електронікою та використовуються для перевірки і керування потоком автомобілів з метою зменшення перевантаження автотрас, забезпечення альтернативних шляхів об'їзду під час заторів на трасах. Завдання системи – зберегти життя учасників руху, підвищити надійність, заощадити час і гроші.

Система керування автотранспортом складається з декількох підсистем, включаючи: підсистему керування сигналізацією, підсистему відображення інформації, підсистему відеоспостереження реального часу, підсистему аналізу та підсистему підживлення.

Вважаємо, що ще одним інноваційним інструментом є введення автоматизованої системи управління дорожнім рухом, основною функцією якої є ефективне управління та перерозподіл транспортних потоків за рахунок інтелектуального управління світлофорними об'єктами, електронними інформаційними покажчиками тощо [4].

Дана система забезпечить максимальну віддачу від існуючої транспортної інфраструктури та зниження негативного впливу перевантажень транспортної системи на життя і здоров'я громадян, зниження забруднення навколишнього середовища, дозволить оптимізувати графік руху громадського транспорту, шляхом інтеграції з існуючою системою управління громадським транспортом та забезпечення пріоритету проїзду громадського транспорту (рис. 1).

Підсистема автоматичного управління технічними засобами регулювання дорожнього руху складається з управління світлофорними групами, управління змінними дорожніми знаками, управління реверсним рухом, управління виділеними смугами руху.

Підсистема управління учасниками дорожнього руху включає в себе: управління шляхом інформування учасників дорожнього руху за допомогою інформаційних щитів.

Підсистема пріоритизації руху: пріоритет руху громадського транспорту; пріоритет руху транспорту МНС; пріоритет рухові транспорту МВС; пріоритет рухові транспорту «Швидкої допомоги» та пріоритет рухові транспорту з особливими повноваженнями.

Результати аналізу європейського досвіду свідчать про те, що інноваційні перетворення на транспорті виступають чинником модернізації управління транспортними потоками великих міст. Одним з головних механізмів такого управління є організація паркувальних об'єктів великого міста.

Враховуючи отримані результати оцінки стану системи паркування, вважаємо, що одним з основних завдань раці–

Рисунок 1. Елементи автоматизованої системи управління дорожнім рухом

ональної організації системи паркування у великих містах є аналіз можливих резервів вдосконалення розробленої системи організації паркування у певних напрямках [5]:

1) розробка альтернативних моделей організації паркування, що матимуть незначний рівень впливу на показники руху в цілому та вулично–дорожню мережу зокрема, то у даному напрямі необхідно, по–перше, проаналізувати існуючі методи та способи організації паркування та, по–друге, розробити систему паркування з урахуванням специфіки місцезнаходження паркувального майданчику та з мінімальним рівнем впливу на існуючу та можливу ситуацію з рухом та вулично–дорожньою мережею у відповідному макрорайоні/районі міста. Відповідні альтернативи забезпечать належне виконання стратегії паркування, транспортної стратегії та допоможуть комплексно вирішити наявні проблеми паркування у майбутньому;

2) організація оптимальної системи паркування, що забезпечить постійне безперебійне надходження інформації для подальшого вивчення проблематики паркування в цілому та зростання показників наповнюваності місцевих бюджетів від коштів, отриманих від сплати за послуги паркування зокрема. Відповідна система повинна забезпечувати надходження якісної інформації відповідно до показників, що описано вище, та максимізувати надходження грошових коштів від сплати за послуги паркування. Також варто сказати й про те, що оптимальна система організації паркування має передбачати наявність чіткої, організованої системи контролю за виконанням положень системи всіма учасниками вищезгаданої системи в цілому. Система контролю має ґрунтуватися на принципах дієвості, прозорості та виконуваності.

На нашу думку, вказані напрями варто розглядати виключно у комплексі, адже проблеми паркування є масовими та призводять до негативних наслідків, що мають вплив на інші соціально–економічні явища. Комплексність розгляду та впровадження резервів вдосконалення також має забезпечити можливості для подальшого вирішення супутніх проблем, таких як організація дорожнього руху транспорту та пішоходів, оптимальна робота комунальних та дорожніх служб, показники зайнятості населення тощо.

Вважаємо, що сьогодні велике значення для економіки великого міста буде мати проект «мобільне паркування». Так, у Києві було розроблено механізм мобільного паркування протягом 2009–2011 років та впроваджено пілотний проект «Мобільне паркування». Проте він був призупинений. Наразі пропонуємо проаналізувати та відновити даний проект задля забезпечення збільшення ефективності функціонування паркувальної системи в цілому. Послуга «Мобільне паркування» буде надаватися єдиним оператором платного паркування – комунальним підприємством «Київтранспарксервіс», а телекомунікаційним партнером КП «Київтранспарксервіс», який буде забезпечувати використання платформи «Мобільне паркування», визнано ТОВ «Центр Глобальних Повідомлень Україна» [6, 7].

Суть послуги «Мобільне паркування» полягає в тому, що відкривається електронний паркувальний рахунок. Для цього необхідно придбати скретч–картку «Мобільне паркування» в місцях реалізації скретч–карток. Якщо автовласник вперше користується послугою «Мобільне паркування», необхідно придбати стартовий пакет, який включає в себе окрім скретч–картки поповнення ще й спеціальну наліпку, яка буде ідентифікувати автовласника як користувача послуги «Мобільне паркування».

Рівень та вид паркування, контролю, правозастосування, фінансування та управління буде зрозумілішим у процесі розвитку проекту та залежатиме від змін у законодавстві, а також графіку робіт з удосконалення системи громадського транспорту. Слід забезпечити, щоб плата за паркування не використовувалася виключно як джерело надходжень до міського бюджету або додатковий податок, накладений на автомобілістів муніципалітетом. У той же час необхідно роз'яснювати, що це є засіб для удосконалення ситуації з транспортними потоками в задіяних районах міста.

Нами розроблено принципову схему організації паркувального простору, визначені основні учасники та їхні функції, окреслено взаємозалежність та причинно–наслідковий зв'язок між ними (рис. 2).

Не менш ефективним видом контролю є використання парковочних лічильників (паркоматів), що видають квитанцію, яку водій потім розміщує за лобовим склом автомобіля. Кожен лічильник контролює кількість місць для паркування в зоні. Норма на один лічильник для різних міст відрізняється, наприклад для Львова становить десять місць для паркування на один лічильник. Дійсність цих квитанцій перевіряється паркувальником. Ця система є досить гнучкою та дозволяє змінювати вартість паркування та максимальний час дозволеного паркування, а також у багатьох випадках виявила себе ефективною з погляду експлуатації та обслуговування. Вона працює подібно до існуючої системи, коли водій сплачує гроші паркувальникові, для чого йому необхідно вийти з автомобіля та підійти до паркувальника для здійснення розрахунку. Дійсний квиток унеможливить будь–які суперечки щодо часу прибуття на парковку та часу, коли водій повинен її залишити.

Висновки

Отже, будь–які вдосконалення повинні мати на меті забезпечення переваг при управлінні транспортними потоками великого міста для громадського транспорту, пішоходів

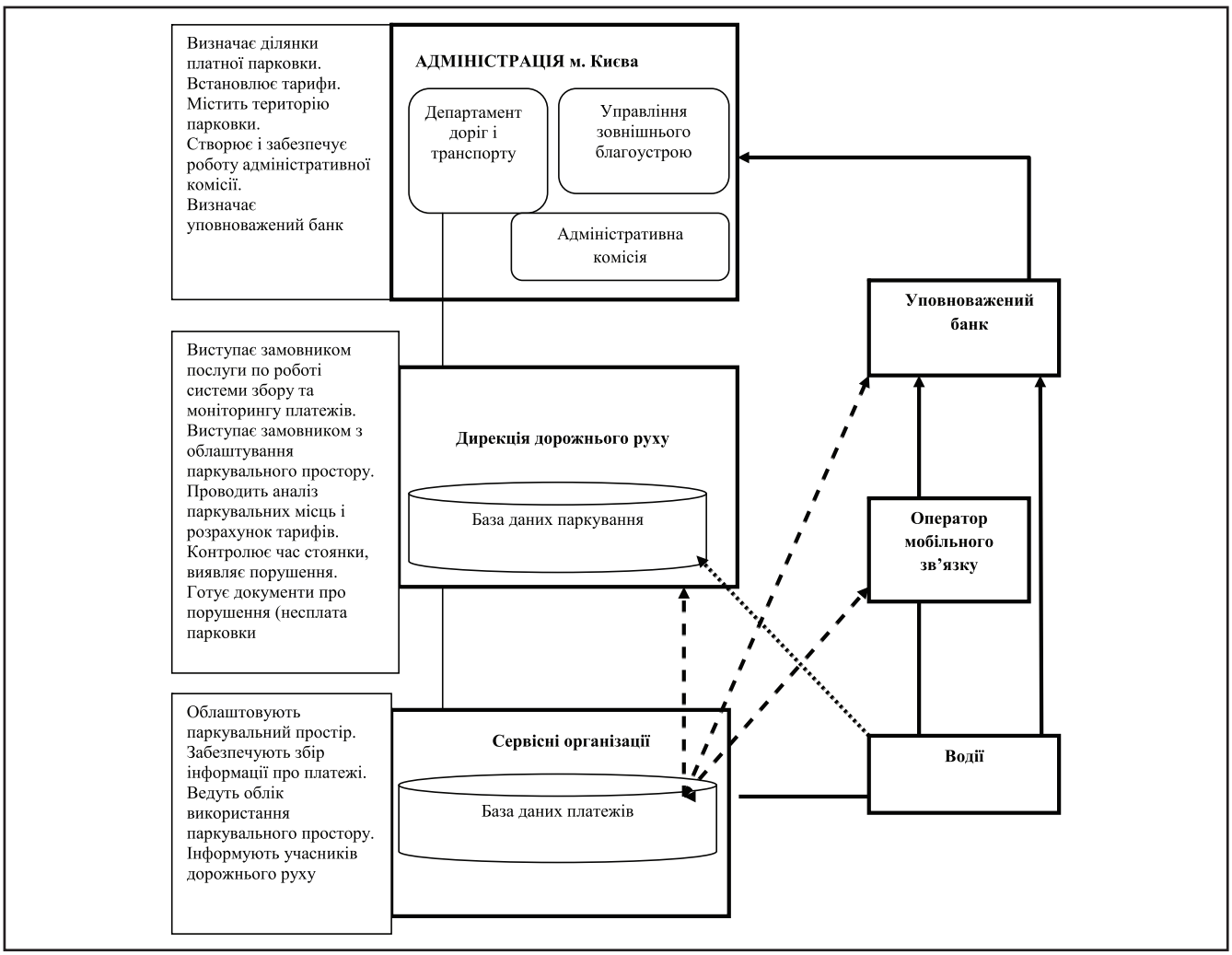

Рисунок 2. Принципова схема організації паркувального простору в м. Києві

та велосипедистів, тобто повинні бути спрямовані на підвищення якості обслуговування, комфорту та рівня життя.

Вважаємо, що розпочати побудову інтелектуальної транспортної системи для м. Києва можна зі створення його транспортної моделі. Ця математична сутність, яка об'єднує дані про всі пересування містом. Такі дані збираються, зокрема, за допомогою соціологічних опитувань. Згодом мобільні датчики, яких щороку ставатиме дедалі більше, будуть лише додавати і оновлювати інформацію про транспорт. Спеціалістами прораховано, що для створення базової моделі Києва знадобиться від трьох місяців залежно від оперативності та точності даних. Вартість розробки готового рішення обійдеться приблизно від 1 млн. до 10 млн. грн. Щойно у Києва з'явиться транспортна модель, можна буде планувати нову транспортну мережу на основі її даних. Крім того, наявність такої моделі дозволить уникати помилок під час вибору місця для будівництва великих об'єктів, приміром ТРЦ.

Щодо організації паркувальних об'єктів великих міст, то слід вжити заходів, щоб система ціноутворення та правозастосування не використовувалася лише як схема генерування грошей для наповнення бюджету Міської ради або приватного оператора. Скоріше, вона має бути механізмом контролю обороту автомобілів на майданчиках для паркування та використання місць для паркування.

Вважаємо, що проект «Мобільне пакування» є досить прогресивним на сучасному етапі розвитку проблем паркування, актуальним для функціонування та розвитку соціально–економічних процесів у місті та оптимальним для отримання максимального ефекту у короткостроковому періоду вирішення проблематики паркування.

Список використаних джерел

1. Габрель М.С. Економіко–організаційні фактори підвищення ефективності транспортної системи міста / М.С. Габрель // Проблеми раціонального використання соціально–економічного та природно–ресурсного потенціалу регіону: фінансова політика та інвестиції: [зб. наук. праць] / НУВГП. – Рівне, 2007. – №4. – С. 161–167.

2. Гармонізація транспортної системи країни з вимогами ЄС сприятиме економічному зростанню (рекомендації звіту Європейського Союзу та Програми розвитку) / [Електрон. ресурс] / Організація Об'єднаних Націй. – 2010. – Режим доступу: http://www.undp.org.ua/ua/media/45–prosperity–poverty–reduction–andmdgs/ 990–harmonisation–of–ukraines–transport–system–with–eu–requirements–to facilit ate –economic–development–new–eu–undp–report–says.

3. Габрель М.С. Основні механізми регулювання розвитку транспортної інфраструктури міст / М.С. Габрель // Формування ринкових відносин в Україні: [зб. наук. праць] / Науково–дослідний економічний інститут. – К., 2009. – №3(94). – С. 137–141.

4. Лобашов О.О. Моделювання транспортних потоків у містах з урахуванням мережі парковки автомобільного транспорту / О.О. Лобашов, О.В. Прасоленко // Коммунальное хозяйство городов: науч.–техн. сб. – К.: Техніка, 2006. – Вип. 69. – С. 161–165.

5. Мурований І.С. Дослідження впливу парковок на ефективність транспортних потоків на вузьких дорогах на прикладі м. Луцька // І.С. Мурований, І.О. Павлова / Вісник СевНТУ: зб. наук. пр. Вип. 122/2011. Серія: Машиноприладобудування та транспорт. – Севастополь, 2011. – С. 65–68.

6. КП «Київпастранс»: [Електрон. ресурс].– Доступний з: http://www.kpt.kiev.ua/

7. Мобільні GSM/UMTS оператори. [Електрон. ресурс]. – Режим доступу: http://red–forum.com

УДК 338.1:330.3

В.Л. ВАКУЛЕНКО,
к.е.н., Науково–дослідний економічний інститут Мінекономрозвитку і торгівлі України

Реалізація державної інвестиційної політики на регіональному рівні (на прикладі Харківської, Житомирської, Рівненської та Київської областей)

У статті розкрито особливості реалізації державної інвестиційної політики окремих регіонів України в умовах сьогодення. На основі проведеного аналізу минулих років визначено особливості державного регулювання на регіональному рівні та шляхи підвищення інвестиційної привабливості.

Ключові слова: *держава, політика, інвестиції, інвестиційна привабливість, регіон, економічний розвиток, область.*

В.Л. ВАКУЛЕНКО,
к.э.н., Научно–исследовательский экономический институт Минэкономразвития и торговли Украины

Реализация государственной инвестиционной политики на региональном уровне (на примере Харьковской, Житомирской, Ровенской и Киевской областей)

В статье раскрыты особенности реализации государственной инвестиционной политики отдельных регионов Украины в нынешних условиях. На основе проведенного анализа прошлых лет определены особенности государственного регулирования на региональном уровне и пути повышения инвестиционной привлекательности.

Ключевые слова: *государство, политика, инвестиции, инвестиционная привлекательность, регион, экономическое развитие, область.*

V. VAKULENKO,
PhD, economic research Institute of Ministry of Economic Development and Trade of Ukraine

State investment policy implementation of regional level (for example Kharkiv, Zhytomyr, Rivne and Kyiv regions)

The article deals with public investment policies of individual regions of Ukraine in today's conditions. The peculiarities of state regulation at the regional level and ways to improve investment attractiveness, which based on the analysis of previous years.

Keywords: *government, politics, investments, investment attractiveness region, economic development, area.*

Постановка проблеми. В умовах сьогодення при відновленні зростання економіки країни все більш вагомою стає роль малого і середнього підприємництва. Створення режиму максимального сприяння малому і середньому бізнесу є одним з головних завдань діяльності обласних державних адміністрацій, що постійно вимагає удосконалення функцій управління та узгодження спільних дій місцевих органів виконавчої влади та органів місцевого самоврядування з питань реалізації державної політики у сфері підприємництва на регіональному рівні. Цього вимагають і процеси поглиблення ринкових перетворень та розвитку позитивних тенденцій економіки кожної області.

Аналіз досліджень та публікацій з проблеми. Враховуючи актуальність розвитку малого і середнього підприємництва та значення державної інвестиційної політики, забезпечення модернізації економіки сьогодення потребує детального наукового дослідження. Тематиці розвитку інвестиційного клімату присвячені праці таких вчених, як І.А. Бланк, М.М. Богуславський, О.М. Вінник, К.П. Глаз, А.Г. Гранберг, С.В. Дерюгіна, О.О. Єгорова, В.І. Кардаш, Л.Ю. Колганова, Т.В. Майорова, І.І. Молдован, А.В. Омельченко, А.А. Пересада, Л.І. Федулова, В.Г. Чорна, Р.Б. Шишка, Б.М. Щукін, А.І. Яковлєв та ін. Проблематику державного управління розвитку регіонів досліджували такі українські вчені, як: О. Амосов, С. Біла, М. Долішній, В. Воронін, А. Дегтяр, М. Корецький, В. Мамонова, В. Мартиненко, Г. Одинцова та ін. Проте, незважаючи на велику кількість наукових праць вітчизняних та зарубіжних авторів, дослідження питання створення сприятливих умов регіонального розвитку підприємництва потребує подальшого детального дослідження.

Мета статті – розкрити особливості державного регулювання у сфері розвитку підприємництва на регіональному рівні, що є ефективним засобом стимулювання інвестиційної привабливості.

Виклад основного матеріалу. Економічна безпека держави першою чергою залежить від інвестиційної активності

© В.Л. ВАКУЛЕНКО, 2015