

УПРАВЛІННЯ РОЗВИТКОМ ТРАНСПОРТНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ В КОНТЕКСТІ СУЧАСНОЇ ПАРАДИГМИ «НОВОГО ДЕРЖАВНОГО УПРАВЛІННЯ»

Бондар Н.М., доктор економічних наук, Національний транспортний університет, Київ, Україна

MANAGEMENT TRANSPORT INFRASTRUCTURE DEVELOPMENT IN THE CONTEXT OF MODERN PARADIGM OF "NEW PUBLIC MANAGEMENT"

Bondar N.M., D.Sc., National Transport University, Kiev, Ukraine

УПРАВЛЕНИЕ РАЗВИТИЕМ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ В КОНТЕКСТЕ СОВРЕМЕННОЙ ПАРАДИГМЫ «НОВОГО ГОСУДАРСТВЕННОГО УПРАВЛЕНИЯ»

Бондарь Н.Н., доктор экономических наук, Национальный транспортный университет, Киев, Украина

Постановка проблеми. Однією з важливіших функцій держави в умовах ринкової економіки є надання суспільних благ – суспільних товарів та послуг. Концепція «суспільних благ», що була сформульована П. Самуельсоном [1] та Р. Масгрейвом [2], базується на тезі, що пропозиція товарів та послуг, які є важливими для суспільства та економіки у цілому, повинна забезпечуватись державою. Ринок забезпечити їх надання суспільству у необхідній кількості не здатний через обмежену мотивацію, оскільки споживають такі блага усі, незалежно від того, сплачують вони за це або ні [3, С.272-273]. Саме до таких суспільних благ належать об'єкти транспортної інфраструктури: автомобільні магістралі, залізничні колії, морські порти, аеропорти. Потреба у втручанні держави у забезпечення розвитку об'єктів транспортної інфраструктури як суспільних благ пояснюється неможливістю відокремити об'єкти суспільних благ з метою заборонити користуватись ними окремим суб'єктам, а транзакційні витрати, пов'язані із суспільними благами, не забезпечують ринковим суб'єктам необхідного прибутку. Факт постачання державою суспільних благ не означає, що держава безпосередньо їх виробляє: вона може закуповувати товар або послуги у приватних компаній, обираючи при цьому такого постачальника на конкурентній основі.

Протягом останніх десятиліть спостерігається світова тенденція зниження ролі держави у забезпеченні виробництва. Дана тенденція пов'язана із зміною розуміння ролі держави в економіці та входженням бізнесу у сфери економіки, де раніше зберігалось виключно державна монополія. Постає питання дослідження теоретичного підґрунтя такої зміни.

Аналіз останніх досліджень і публікацій, в яких започатковано розв'язання даної проблеми і на які спираються автори, виділення невирішених раніше частин загальної проблеми, котрим присвячується означена стаття. Сучасна парадигма «нового державного управління», яка стала базою адміністративних реформ у багатьох країнах світу, знайшла свій прояв у низці сучасних концепцій управління: «нового державного менеджменту» (Дж. Худ [4,5], Д. Осборн, Т. Габлер [6]); «політичних мереж» (М. Йохансен, Х. Ландберг [7]); «нового способу управління» (Дж. П'єрр [8], Г. Тайсман [9]).

Формулювання цілей статті (постановка завдання). Ціллю статті є дослідження еволюції наукової думки щодо місця держави у розвитку транспортної інфраструктури, виявлення особливостей транспортної політики держави у сучасному періоді, обґрунтування сфер державного впливу, систематизація основних завдань, вирішення яких забезпечує реалізацію НТС країни у контексті парадигми «нового державного управління»

Виклад основного матеріалу дослідження з повним обґрунтуванням отриманих наукових результатів. Кардинальні зміни у державному управлінні економікою, що раніше спиралось на бюрократичні механізми, розпочались у 80-х роках ХХ століття. У відповідь на кризові явища у державному управлінні, зумовлені бюрократією, ієрархією, централізацією, єдністю управління та адміністрування, виникла концепція «нового державного менеджменту» (New Public Management, NPM) [3, С.212-213]. В її основі – положення теорії раціонального вибору (Дж. Бьюкенен, Г. Таллок) [10], ринкові посилки відносно суспільних благ, що підкреслюють конкурентність та можливість

вибору, обмін ресурсами та оптимальність, а також менеджералістські доктрини, які проголошують «свободу управління» та вимірювання ефективності діяльності. Результатом упровадження «нового державного менеджменту» стали адміністративні реформи, що мали місце у США, Великобританії, Канаді, Японії тощо.

У цій концепції ринкова модель поведінки вважається прийнятною для усіх рівнів державного управління. Їхня мотивація та оцінка ефективності здійснюється так, якби вони були учасниками операцій на ринку. Основні положення цієї концепції сформульовані Дж. Худом [5, С.182-184]:

- з точки зору менеджменту відмінності між державним та приватним секторами відсутні, отже державними та приватними організаціями можна управляти більш-менш однаково;
- існує потреба перетворення великих бюрократичних структур у напівавтономні агентства, що здатні конкурувати та приймати ризикові рішення, а також у відокремленні політико-консультативних функцій від функцій надання послуг та регуляторних функцій;
- об'єктом уваги стає ефективність результату управління, що зумовлює потребу скорочення витрат та підвищення прибутковості державних організацій;
- менеджеріальне управління повинно супроводжуватись зниженням ролі управлінського контролю та удосконаленням механізмів відповідальності;
- при організації суспільних послуг перевага повинна віддаватися приватному бізнесу, конкурентному постачанню та контрактній системі;
- у державному управлінні необхідно стимулювати розвиток нових менеджеріальних інформаційних систем;
- відношення до споживача суспільних послуг передбачає ринкові характеристики: до споживача відносяться як до покупця суспільних послуг.

Основна увага надається децентралізації та деконцентрації. Останнє визначається необхідністю введення у державне управління конкуренції.

Включення ринкових механізмів у державне управління змінює ставлення держави до оточуючого середовища: вона стає більш чутливою до змін середовища, потреб суспільства у якісних та своєчасних суспільних послугах, що поставляються йому державою. Держава прагне виконувати вже не адміністративні функції, а керівні. Термін «керування» («governance») у «новому державному менеджменті» є антонімом поняття «адміністративне управління». При цьому вимагається збільшення ступеня економії державних витрат (мінімізації входів), підвищення ефективності (максимізації виходів) та дієвості (покращення результатів) з метою більш ефективного та результативного вирішення адміністративними органами своїх завдань.

Виникнення ж концепції «політичних мереж» (policy network) зумовлено критикою концепції «нового державного менеджменту» через надто високий рівень економії державних витрат, знехтуванням місця держави у забезпеченні суспільства суспільними послугами. На протипагу їй концепція «політичних мереж» спирається на комунікаційні процеси постіндустріального суспільства та демократичну практику сучасних країн. Теоретичною базою формування даної концепції є теорія міжорганізаційних відносин [11], теорія зацікавлених груп або стейкхолдерів [12], теорія суспільного вибору [10].

Політичну мережу розуміють як набір відносно стабільних взаємовідносин, які за природою є неієрархічними та взаємозалежними, пов'язують різноманітних акторів, які поділяють відносно політики спільні інтереси і які обмінюються ресурсами для того, аби просунути ці інтереси, визнаючи, що кооперація є найкращим способом досягнення спільних цілей. Політичні мережі мають низку властивостей, що відрізняють їх від інших форм управлінської діяльності у сфері суспільних потреб та інтересів, зокрема [7, С.21-26].:

- являють собою таку структуру управління суспільними справами, яка пов'язує державу та громадянське суспільство;
- формуються для вироблення угод під час процесу обміну ресурсами між акторами, зацікавленими у такому обміні;
- з точки зору вироблення політичних рішень учасники мережі не розміщуються за структурою певної ієрархії, а мають рівні права з точки зору формування спільного рішення конкретного питання;
- являють собою договірну структуру, що складається з набору контрактів, які виникають на основі узгоджених формальних та неформальних правил комунікації;
- учасники політичної мережі мають спільний кооперативний інтерес.

Отже, у цілому політична мережа являє собою систему державних та недержавних утворень у певній сфері політики, які взаємодіють між собою на основі ресурсної залежності з метою досягнення спільної згоди за певним, цікавим для усіх учасників мережі політичним питанням, використовуючи при цьому формальні та неформальні норми [3, С.239-240].

Низка ідей «політичних мереж» склали основу іншої концепції державного управління – «нового способу управління» («governance»), що поєднує державу з іншими агентами, які приймають участь у процесі схвалення рішень щодо суспільних питань, і враховує ще й політичний аспект. Поняття «governance» використовується вже у новому розумінні – як спосіб «управління без уряду», що підкреслює рівноправний характер спілкування у політичних мережах урядових та неурядових структур. Згідно цієї концепції:

- державне управління розглядається як функція суспільної координації, виконувати яку покликані не тільки професійні управлінці, а й структури та інститути громадянського суспільства. При цьому мова йде не стільки про вплив, скільки про участь;
- державні справи, державні органи та організації стають більш публічними та відкритими для суспільних дискусій. Останні стають важливим ресурсом вироблення політико-правових рішень;
- основою вироблення політичних та організаційно-управлінських рішень є прагнення досягнення спільного блага, спільного інтересу, які визначаються державою та суспільством;
- державне управління суспільними справами оцінюється з точки зору не тільки ефективності, а й за політико-моральними критеріями, етичним кодексом;
- процес політико-правової діяльності стає насиченим новими формами та механізмами (запроваджуються суспільні експертизи, суспільні форуми тощо).

Загальний зміст концепції «нового способу управління» («governance») полягає у втрачанні державним управлінням попередньої жорсткості, деталізації та регламентованості, воно базується переважно на горизонтальних, ніж вертикальних зв'язках між урядовими органами, асоціаціями громадянського суспільства, бізнесом і передбачає діалог між державними та недержавними структурами, зацікавленими у спільних зусиллях для досягнення прийняттого для усіх результату, а тому здатна більш ефективно задовольняти суспільні потреби [3, С.249-252]. Основою концепції є співпраця – особливий тип відносин між державою та приватним секторами, що передбачає вироблення єдиної платформи взаємодії із спільними ризиком та відповідальністю за суспільство.

Як видно, концептуальні положення парадигми «нового державного управління» відповідають змінам, що відбуваються й у державній транспортній політиці, як складової загальної державної економічної політики.

Визнаючи важливість транспорту для забезпечення соціально-економічного зростання та національної безпеки уряди більшості країн вдаються до розробки національної транспортної стратегії (НТС), яка приймається за основу при проведенні галузевих реформ, спрямованих на підвищення ефективності функціонування та безпеки експлуатації транспортних засобів, покращення рівня транспортного обслуговування населення, захист оточуючого середовища від забруднюючих викидів, зменшення аварійності тощо [13].

Питання розроблення та підтримки НТС досліджуються багатьма вченими. Так, факторами, що впливають на діяльність транспорту, науковці розглядають фінансову ситуацію в країні, правове регулювання інтермодальних наземних перевезень, вимоги щодо захисту оточуючого середовища. Рухомою силою розвитку транспорту вони визначають технології [14]. Е. Рено та У. Хайман вивчають питання забезпечення ефективної бюджетної підтримки стратегії розвитку транспорту [15].

Фахівці Світового банку Дж. Лі та Дж. Хайн звертають увагу, що умовою формування успішної НТС є її взаємозв'язок з поставленими цілями та обраною політикою: цілі повинні відповідати інтересам суспільства; політика – відображати принципи досягненні поставлених цілей; стратегія – визначати спосіб, у який поставлені цілі мають бути досягнуті із дотриманням програмних принципів [16, С.3-4]. Погоджуючись із зазначеними висновками, формування НТС у країнах з декількома адміністративними рівнями, на думку автора дисертації, має базуватись на консенсусі поглядів не тільки державних, регіональних та місцевих органів влади щодо основних цілей та принципів галузевої політики, а й передбачати вибір на рівні таких органів влади найбільш прийнятних способів задоволення потреб споживачів транспортних послуг та узгодження рішень з основними зацікавленими сторонами (постачальниками транспортних послуг, їх клієнтами, промисловими асоціаціями, населенням, тощо) (рис.1). Це забезпечить схвалення стратегії, яка буде відображати реальні потреби розвитку галузі, регіону та місцевих громад і матиме ресурсне забезпечення та підтримку суспільства. Механізм розроблення НТС повинен передбачати наявність

для кожного адміністративного рівня відповідних «входів»: сигналів про існуючі проблеми та ресурсів, що можуть бути мобілізовані для їх розв'язання.

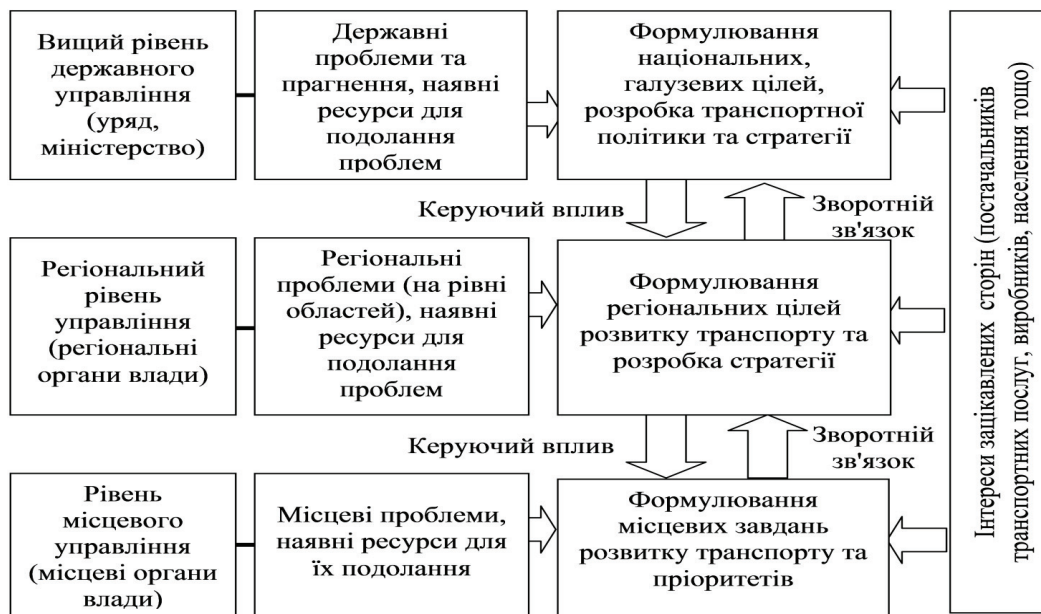


Рисунок 1 – Концептуальний багаторівневий підхід до розроблення національної транспортної стратегії (удосконалено автором)

На думку автора, при розробленні НТС повинні враховуватись:

- стан розвитку транспортної галузі, її ресурсне забезпечення. Увага приділяється показникам діяльності, стану матеріально-технічної бази;

- забезпеченість матеріальними, трудовими та фінансовими ресурсами за видами транспорту; баланс розподілу ресурсів між видами транспорту й транспортною інфраструктурою. Виявлення дисбалансу свідчить про проблемні місця, усунення яких дозволить підвищити ефективність функціонування галузі; проблеми регіону у транспортному забезпеченні, виявити з них такі, що можуть бути вирішені на рівні регіону, і такі, що потребують підтримки з боку держави;

- проблеми розвитку, що мають місце за видами транспорту. Виявляються на основі дослідження забезпеченості суспільних потреб в обсягах та якості транспортного обслуговування за видами транспорту, ступеня їх задоволення;

- оцінка рівня розвитку транспорту на основі міжнародних порівнянь. Слугує основою для розробки заходів, спрямованих на виявлення та усунення слабких місць у міжнародній конкурентоспроможності галузі;

- внутрішня норма доходності проектів за видами транспорту. Необхідною є інформація за так званими маргінальними проектами: кращими проектами, що були відхилені або реалізація яких була заморожена з причини нестачі коштів для фінансування, та проектами з низькою нормою прибутку, які були реалізовані (як правило, останні проекти пов'язані з регульованими тарифами і мають соціальне навантаження). Для реалізації проектів обох типів доцільно залучати капітал приватного сектору, зокрема на засадах державо-приватного партнерства;

- оцінка соціального, екологічного та економічного ефекту реалізованих проектів. Соціальний ефект може визначатись у вигляді економії часу, яку отримали споживачі транспортних послуг від кращої організації та прискорення руху транспортних засобів; зменшення кількості аварій та постраждалих осіб від аварій на транспорті в результаті удосконалення дорожнього руху, транспортних розв'язок та облаштування пішохідних переходів тощо. Екологічний ефект – у зменшенні обсягів викидів забруднень в оточуюче середовище, зниженні рівня шуму від руху транспортних засобів на швидкісних магістралях тощо. Економічний ефект – у сумі прибутку, одержаної економії поточних витрат, підвищення ділової активності у регіоні в результаті реалізації проекту. Це дає змогу виявити, як різні типи реалізованих проектів забезпечили досягнення поставлених цілей.

Аналіз результатів досліджень реалізації транспортної політики у низці країн світу, які проводились фахівцями Світового банку [16, 17, 18], науковцями Національної академії державного управління (Вашингтон, штат Колумбія) та Університету Північної Кароліни (інститут досліджень транспорту) [19], дав змогу сформулювати низку завдань, які повинні бути розв'язані у таких сферах державного впливу, як: інституціональна політика, нормативно-правова регламентація, ліцензування, контроль; планування розвитку галузі та інвестиційній політиці; політика ціноутворення, рівня відшкодування витрат у державному секторі, оподаткування та субсидування. Систематизований перелік відповідних завдань наведений у Таблиці 1.

Таблиця 1 – Сфери державного впливу та основні завдання, вирішення яких забезпечує реалізацію національної транспортної стратегії країни у контексті парадигми «нового державного управління» (розроблено автором на основі джерел [16,17, 18, 19, 20])

Сфери державного впливу	Основні завдання
Інституціональна політика	<ul style="list-style-type: none"> • визначення ролі, меж та форми участі уряду та приватного сектору в розробці й експлуатації транспортної інфраструктури та наданні транспортних послуг; • визначення меж компетенції центральних державних, регіональних та місцевих органів, інших органів влади щодо впливу на розвиток транспорту і транспортної інфраструктури; • визначення функцій державного сектору (наприклад, розробка політики, планування, регулювання, інвестиції, експлуатація тощо) та способів організації їх виконання
Нормативно-правова регламентація, ліцензування та контроль	<ul style="list-style-type: none"> • встановлення правил регулювання, ліцензування та регламентації управління у сфері інфраструктури та надання транспортних послуг; • визначення сфер, де можуть конкурувати державні та приватні послуги, а також прийнятний рівень конкуренції; забезпечення організації моніторингу та контролю за підтримкою рівня конкуренції; • визначення способів сприяння розвитку транспортних послуг та інфраструктури, вирішення питань транспортного розвитку міст та усунення заторів; • встановлення способів та методів захисту суспільної безпеки та оточуючого середовища від несприятливого впливу транспорту
Планування розвитку галузі та інвестиційна політика	<ul style="list-style-type: none"> • обрання критеріїв екологічної безпеки, економічної та (або) фінансової ефективності, які мають застосовуватись під час планування державних інвестицій у розвиток транспортної інфраструктури, об'єктів, послуг; • визначення механізму контролю (дозволи, вимоги, обмеження на іноземні інвестиції тощо), який повинен застосовуватись для інвестицій приватного сектору.
Політика ціноутворення, рівня відшкодування витрат у державному секторі, оподаткування та субсидування	<ul style="list-style-type: none"> • формулювання принципів регулювання тарифів на державні транспортні послуги і користування інфраструктурою, що перебуває у державній власності та визначення важелів управління до формування тарифів на послуги, що надаються приватним сектором та умов їх застосування; • визначення припустимого рівня відшкодування витрат у державному секторі транспортної інфраструктури; вибір способу побудови зборів для відшкодування витрат, встановлення джерел покриття дефіциту; • встановлення видів податків та рівня ставок оподаткування, що застосовуються до державної та приватної транспортної інфраструктури та послуг; • визначення умов, за яких доцільно застосовувати націоналізацію та приватизацію об'єктів галузі; • визначення умов доцільності використання урядових субсидій, механізму їх застосування та управління ними.

Визначальною передумовою ефективності функціонування транспортної інфраструктури є достатність інвестиційних ресурсів, необхідних як для підтримання її діючих потужностей, так й подальшого їх нарощування. Через стратегічний характер, високу капіталомісткість та необхідність забезпечення доступності транспорту незахищеним верствам населення (останнє є складовою соціальних гарантій держави) інвестиції у транспортну інфраструктуру стають нерентабельними, і, відповідно, не створюють зацікавленості у приватних інвесторів. Це зумовлює провідну роль держави в інвестиційному забезпеченні розвитку транспортної інфраструктури.

Результати робіт, проведених спеціалістами ради транспортних досліджень Національної ради з наукових досліджень, що входить до Національної академії наук США [19], Школи економічних досліджень університету Манчестера [21] підтверджують тісний зв'язок між обсягами державних інвестицій у транспортну інфраструктуру та довгостроковим економічним зростанням економіки країни у цілому. Крім того, бюджетні інвестиції визнаються одним з найефективніших варіантів політики стимулювання ділової активності, підтримки виробництва та зайнятості в країні [15]. Саме тому уряди країн приділяють велику увагу державному інвестуванню в об'єкти транспортної інфраструктури.

Однією з основних світових тенденцій останніх двох десятиліть у розвитку галузей інфраструктури є активне залучення у галузь урядами країн приватного капіталу у різних формах: від контрактів на управління діючими об'єктами до передачі приватним компаніям повного циклу будівництва та експлуатації нового об'єкта інфраструктури. Зростання обсягу приватних інвестицій супроводжується відповідним зменшенням загального обсягу державних капіталовкладень. Так, у країнах Євросоюзу ця частка протягом десяти років зростала з 3,6% у 2002 році до 4,1% від ВВП у 2009 році. У наступні роки вона скорочується і в 2014 році вона становила вже тільки 3,11% від ВВП.

Практика спільної участі державного та приватного сектору у вирішенні суспільно значимих завдань набула назву державно-приватного партнерства (ДПП) (англійською – Public-Private Partnership (PPP) – публічно-приватного партнерства.

У світовій практиці існує значний досвід застосування ДПП у транспортній інфраструктурі. Успішними стали проекти у сфері залізничного транспорту: Tunnel Rail Link (Великобританія), високошвидкісна магістраль HSL Zuid (Нідерланди), лінія Oresund (Данія – Швеція). На засадах ДПП були закінчені й такі складні проекти, як Сіднейський портовий тунель, міст Конфедерації у Канаді, національні аеропорти в Гамбурзі та Варшаві, окремі гілки метрополітену у Лондоні тощо [103, 345]. Проектами ДПП, що реалізуються сьогодні Євросоюзом у структурі Транс'європейських транспортних мереж є: у Португалії – міст «Васко да Гама», у Греції – аеропорт Спата (Афіни), міст на Коринфському каналі тощо. Великобританія ж активно застосовує механізми ДПП для закупівлі рухомого складу для забезпечення суспільного пасажирського транспорту.

Використання механізму ДПП у забезпеченні розвитку транспортної інфраструктури поширено у багатьох країнах світу, політика урядів яких спирається на положення згадуваної вище парадигми «нового державного управління», за якої держава розглядається:

- як гарант, що забезпечує виробництво та надання певних послуг;
- як інститут, що створює необхідні межі для процесів суспільної активності та спонукає громадян до самостійного вирішення проблем;
- як інститут нагляду, що здійснюється на основі встановлених правил суспільної, та, насамперед, економічної діяльності;
- як виробник робіт та послуг для суспільства, якщо це зумовлено питаннями безпеки або якщо держава їх може надати з меншими витратами, ніж інші виробники [22].

Висновки з даного дослідження і перспективи подальших розвідок у даному напрямку. Державна транспортна політика більшості країн світу виходить з пріоритету недержавного сектору, а саме: якщо певні функції можуть виконувати недержавні органи – держава не має права в них втручатись. До того ж вона спрямована на: зниження державних витрат; підвищення якості надання послуг; зростання довіри до влади з боку приватного сектору і суспільства. Основними ж її принципами є: надання гарантій та розподіл відповідальності; активізація бізнесу та суспільства у цілому; ефективність та економічність.

ПЕРЕЛІК ПОСИЛАНЬ

1. Самуельсон, П. Э. Экономика : пер. с англ. / П. Э. Самуельсон, В. Д. Нордхаус – 18-е изд. – М. и др. : Вильямс, 2010. – 1358 с.
2. Масгрейв, Р. А. Государственные финансы: теория и практика / Р. А. Масгрейв, П. Б. Масгрейв: пер. с 5-го англ. изд. [1989]. – М.: Бизнес Атлас, 2009. – 716 с.

3. Государственное управление и политика: Учеб. пособ. / Под ред. Л. В. Сморгунова. – СПб.: Изд-во С.-Петербург. ун-та, 2002. – 564 с.
4. Hood, C. Public Administration and Public Policy: Intellectual Challenges for the 1990s. / C. Hood // Australian Journal of Public Administration, 1989, №48: P.346–358
5. Hood, C. Administrative Argument / C. Hood, M. Jackson – Dartmouts Publishing, 1991.– 221 pp.
6. Osborne, D. Reinventing Government. How the Entrepreneurial Spirit Is liiinsforming the Public Sector. / D. Osborne, T. Gaebler – New York [etal.], 1992 – 405 p.
7. Johanson, M. Network strategies for regional growth / edited by M. Johanson and H. Lundberg – Basingstoke, England : Palgrave Macmillan, 2011. 243 p.
8. Pierre, J. Governing complex societies : trajectories and scenarios / J. Pierre, G. Peters – Houndmills, Basingstoke, Hampshire ; New York, N.Y. : Palgrave Macmillan, 2005, 158 p.
9. Teisman, G. Managing complex governance systems : dynamics, self-organization and coevolution in public investments / edited by G. Teisman, A. van Buuren and L. Gerrits – New York ; London : Routledge, 2009, 278 p.
10. Buchanan, J. The Calculus of Consent: Logical Foundations of Constitutional Democracy / J. M., Buchanan, G. Tullock. – University of Michigan Press, 1962 – 384 pp.
11. Rodes, R. Policy Network in British Politics. A Critique of Existing Approaches/ Rodes R., Marsh D. // Policy networks in British government / edited by D. Marsh and R. Rodes.– Oxford ; New York : Clarendon Press ; Oxford University Press, 1992. – 295 p.
12. Freeman, E. Stakeholder management and CSR: questions and answers / E. Freeman, A. Moutchnik // Umwelt Wirtschafts Forum, September 2013, Volume 21, Issue 1–2, pp 5–9
13. Бондар, Н.М. Розвиток транспортної інфраструктури України на засадах державно-приватного партнерства: монографія / Н.М. Бондар – К.: НТУ, 2014. – 336 с.
14. Strategies for change – State Departments of Transportation: National Research Council (U.S.). Transportation Research Board. Washington, D.C. : National Academy Press, 1995. – 371 pp.
15. Reno, A.T. Guidelines for effective maintenance–budgeting strategies // A. T. Reno, William A. Hyman, M. E. Shaw. – Washington, D.C. National Academy Press 1994.– 366 pp
16. Lee, J. Preparing a National Transport Strategy. Suggestions for Government Agencies in Developing Countries [Електронний ресурс] / J. Lee, J. L. Hine. Transport Paper TP–19. World Bank. Transport Sector Board, Washington, DC. – 2008. – 55 pp. – Режим доступу : http://siteresources.worldbank.org/INTTRANSPORT/Resources/tp-19_NTS.pdf.
17. Estache, A. Public–Private Partnerships in Transport [Електронний ресурс] / A. Estache, E. Juan, L. Trujillo // Policy Research Working Paper № 4436 / The World Bank, Sustainable Development Vice–Presidency, 2007, December. – 26 p. – Режим доступу: http://www-wds.worldbank.org/servlet/WDSContentServer/WDSP/IB/2007/12/12/000158349_20071212085739/Rendered/PDF/wps4436.pdf.
18. Safe, Clean, and Affordable... Transport for Development. Prepared by the Transport Sector Board. World Bank. WASHINGTON, D.C. 2013. – 113 pp.
19. Research on the Relationship Between Economic Development and Transportation Investment: NCHRP Report 418. [Електронний ресурс] – Washington, Transportation Research Board National Research Council, 1998. – 63 pp. – Режим доступу: <http://www.trb.org/Transportationgeneral/Transportationgeneral2.aspx>
20. Strategies for change – State Departments of Transportation: National Research Council (U.S.). Transportation Research Board. Washington, D.C. : National Academy Press, 1995. – 371 pp.
21. Haque, M.E. Public Investment in Transportation and Communication and Growth: A Dynamic Panel Approach. / M E. Haque, D. H. Kim. – Centre for Growth and Business Cycle Research, School of Economic Studies, University of Manchester, Manchester, 2012. – 24 pp.
22. Гаман-Голутвина, О. В. Меняющаяся роль государства в контексте реформ государственного управления: отечественный и зарубежный опыт [Электронный ресурс] / О. В. Гаман-Голутвина // Полис, 2007. № 4. С. 24–45.– Режим доступа: <http://www.wpec.ru/text/200704241811.htm>.

REFERENCES

1. Samuelson, P. E. *Ekonomika* [Economy]. M.: Vilyams, 2010. – 1358 p. (Rus)
2. Masgryev, R. A. *Gosudarstvennyye finansyi: teoriya i praktika* [Public Finance: Theory and Practice]. M.: Biznes Atlas, 2009. – 716 p. (Rus)
3. *Gosudarstvennoe upravlenie i politika* [Government and Politics]. – SPb.: Izd-vo S.-Peterb. un-ta, 2002. – 564 p. (Rus)

4. Hood, C. Public Administration and Public Policy: Intellectual Challenges for the 1990s. / C. Hood // Australian Journal of Public Administration, 1989, №48: P.346–358
5. Hood, C. Administrative Argument / C. Hood, M. Jackson – Dartmouths Publishing, 1991.– 221 pp.
6. Osborne, D. Reinventing Government. How the Entrepreneurial Spirit Is liiinsforming the Public Sector. / D. Osborne, T. Gaebler – New York [etal.], 1992 – 405 p.
7. Johanson, M. Network strategies for regional growth / edited by M. Johanson and H. Lundberg – Basingstoke, England : Palgrave Macmillan, 2011. 243 p.
8. Pierre, J. Governing complex societies : trajectories and scenarios / J. Pierre, G. Peters – Houndmills, Basingstoke, Hampshire ; New York, N.Y. : Palgrave Macmillan, 2005, 158 p.
9. Teisman, G. Managing complex governance systems : dynamics, self–organization and coevolution in public investments / edited by G. Teisman, A. van Buuren and L. Gerrits – New York ; London : Routledge, 2009, 278 p.
10. Buchanan, J. The Calculus of Consent: Logical Foundations of Constitutional Democracy / J. M., Buchanan, G. Tullock. – University of Michigan Press, 1962 – 384 pp.
11. Rodes, R. Policy Network in British Politics. A Critique of Existing Approaches/ Rodes R., Marsh D. // Policy networks in British government / edited by D. Marsh and R. Rodes.– Oxford ; New York : Clarendon Press ; Oxford University Press, 1992. – 295 p.
12. Freeman, E. Stakeholder management and CSR: questions and answers / E. Freeman, A. Moutchnik // Umwelt Wirtschafts Forum, September 2013, Volume 21, Issue 1–2, pp 5–9
13. Bondar, N.M. *Rozvytok transportnoi infrastruktury Ukrainy na zasadakh derzhavno-pryvatnoho partnerstva* [Development of a transport infrastructure of Ukraine on principles of public -private partnership]. K.: NTU, 2014. 336 p. (Ukr)
14. Strategies for change – State Departments of Transportation: National Research Council (U.S.). Transportation Research Board. Washington, D.C. : National Academy Press, 1995. – 371 pp.
15. Reno, A.T. Guidelines for effective maintenance–budgeting strategies // A. T. Reno, William A. Hyman, M. E. Shaw. – Washington, D.C. National Academy Press 1994.– 366 pp
16. Lee, J. Preparing a National Transport Strategy. Suggestions for Government Agencies in Developing Countries [Електронний ресурс] / J. Lee, J. L. Hine. Transport Paper TP–19. World Bank. Transport Sector Board, Washington, DC. – 2008. – 55 pp. – Режим доступу : http://siteresources.worldbank.org/INTTRANSPORT/Resources/tp-19_NTS.pdf.
17. Estache, A. Public–Private Partnerships in Transport [Електронний ресурс] / A. Estache, E. Juan, L. Trujillo // Policy Research Working Paper № 4436 / The World Bank, Sustainable Development Vice–Presidency, 2007, December. – 26 p. – Режим доступу: <http://www-wds.worldbank.org/servlet/WDSContentServer/WDSP/IB/2007/12/12/000158349_20071212085739/Rendered/PDF/wps4436.pdf>.
18. Safe, Clean, and Affordable... Transport for Development. Prepared by the Transport Sector Board. World Bank. WASHINGTON, D.C. 2013. – 113 pp.
19. Research on the Relationship Between Economic Development and Transportation Investment: NCHRP Report 418. [Електронний ресурс] – Washington, Transportation Research Board National Research Council, 1998. – 63 pp. – Режим доступу: <http://www.trb.org/Transportationgeneral/Transportationgeneral2.aspx>
20. Strategies for change – State Departments of Transportation: National Research Council (U.S.). Transportation Research Board. Washington, D.C. : National Academy Press, 1995. – 371 pp.
21. Haque, M.E. Public Investment in Transportation and Communication and Growth: A Dynamic Panel Approach. / M E. Haque, D. H. Kim. – Centre for Growth and Business Cycle Research, School of Economic Studies, University of Manchester, Manchester, 2012. – 24 pp.
22. Gaman-Golutvina, O. V. *Menyayuschayasya rol gosudarstva v kontekste reform gosudarstvennogo upravleniya: otechestvennyiy i zarubezhnyiy opyt* [The changing role of the state in the context of public administration reform: domestic and foreign experience]. // Polis, 2007. № 4. pp. 24–45. – Rezhim dostupa: <http://www.wpec.ru/text/200704241811.htm>. (Rus)

РЕФЕРАТ

Бондар Н.М. Управління розвитком транспортної інфраструктури в контексті сучасної парадигми «нового державного управління» / Н.М. Бондар // Вісник Національного транспортного університету. Серія «Економічні науки». Науково-технічний збірник. – К. : НТУ, 2015. – Вип. 3 (33).
Об'єкт дослідження – еволюція процесу управління розвитком транспортної інфраструктури.

Мета роботи – вивчення еволюції ролі держави у забезпеченні розвитку транспортної інфраструктури, обґрунтування сфер державного впливу, виявлення основних завдань, вирішення яких забезпечує реалізацію НТС країни у контексті парадигми «нового державного управління»

Метод дослідження – монографічний.

Стаття присвячена дослідженню еволюції поглядів на місце держави у забезпеченні розвитку транспортної інфраструктури як об'єкта суспільного блага. Виявлено, що через значні бюджетні обмеження сучасна держава вимушена залучати до вирішення суспільно значимих завдань, зокрема пов'язаних із розвитком транспортної інфраструктури, приватних інвесторів. Запропоновано багаторівневий підхід до розроблення національної транспортної стратегії, який передбачає взаємоузгоджене прийняття відповідних рішень державними, регіональними, місцевими органами влади та зацікавленими сторонами (населенням, бізнесом, інвесторами). Систематизовано сфери державного впливу та виявлені основні завдання, вирішення яких забезпечує реалізацію НТС країни у контексті парадигми «нового державного управління».

Результати статті можуть бути впроваджені у розробленні державної стратегії розвитку транспортної інфраструктури України.

КЛЮЧОВІ СЛОВА: ІНФРАСТРУКТУРА, ДЕРЖАВНА ПОЛІТИКА, УПРАВЛІННЯ, РОЗВИТОК.

ABSTRACT

Bondar N.M. Managing the development of transport infrastructure in the context of the modern paradigm of "new public management". Visnyk National Transport University. Series «Economic sciences». Scientific and Technical Collection. – Kyiv: National Transport University, 2015. – Issue 3 (33).

The object of study - the evolution of the management of the development of transport infrastructure.

Purpose - to study the evolution of the state's role in ensuring the development of transport infrastructure, study areas of state influence, identifying the main tasks which ensures the implementation of the NTS country in the context of the paradigm of "new public management"

Method of research - monographic.

The article investigates the evolution of views on the place of the state in ensuring the development of transport infrastructure as the object of the public good. It was revealed that due to significant budget constraints forced to attract the modern state to the solution of socially significant problems, particularly related to the development of transport infrastructure by private investors. Proposed multi-level approach to the development of a national transport strategy, comprising mutually agreed to take appropriate decisions by state, regional and local authorities and stakeholders (public, business, investors). Systematized the sphere of influence of the state and identified the major tasks that ensures the implementation of the NTS country in the context of the paradigm of the "new public management".

Our results can be incorporated into the development of public transport infrastructure development strategy of Ukraine.

KEYWORDS: INFRASTRUCTURE, PUBLIC POLICY, GOVERNANCE, DEVELOPMENT.

РЕФЕРАТ

Бондарь Н.М. Управление развитием транспортной инфраструктуры в контексте современной парадигмы «нового государственного управления» / Н. Н. Бондарь // Вестник Национального транспортного университета. Серия «Экономические науки». Научно-технический сборник. – К. : НТУ, 2015. – Вып. 3 (33).

Объект исследования – эволюция процесса управления развитием транспортной инфраструктуры.

Цель работы – изучение эволюции роли государства в обеспечении развития транспортной инфраструктуры, определение сфер государственного влияния, систематизация основных задач, решение которых обеспечивает реализацию НТС страны в контексте парадигмы «нового государственного управления»

Метод исследования - монографический.

Статья посвящена исследованию эволюции взглядов на место государства в обеспечении развития транспортной инфраструктуры как объекта общественного блага. Виявлено, что из-за значительных бюджетных ограничений современное государство вынуждено привлекать к решению общественно значимых задач, в частности связанных с развитием транспортной инфраструктуры,

частных инвесторов. Предложено многоуровневый подход к разработке национальной транспортной стратегии, предусматривающий взаимосогласованное принятие соответствующих решений государственными, региональными, местными органами власти и заинтересованными сторонами (населением, бизнесом, инвесторами). Систематизированы сферы государственного влияния и выявлены основные задачи, решение которых обеспечивает реализацию НТС страны в контексте парадигмы «нового государственного управления».

Результаты статьи могут быть внедрены в разработке государственной стратегии развития транспортной инфраструктуры Украины.

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА: ИНФРАСТРУКТУРА, ГОСУДАРСТВЕННАЯ ПОЛИТИКА, УПРАВЛЕНИЕ, РАЗВИТИЕ.

АВТОР:

Бондар Наталія Миколаївна, доктор економічних наук, доцент, Національний транспортний університет, доцент кафедри менеджменту, e-mail: Ruta2000@ukr.net, тел. +380667192340, Україна, 01010, м. Київ, вул. Суворова, 1, к.240.

AUTHOR:

Bondar Nataliia N., Doctor of economics, National Transport University, associate professor department of management, e-mail: Ruta2000@ukr.net, тел. +380667192340, Ukraine, 01010, Kyiv, Suvorova str. 1, of. 240.

АВТОР:

Бондарь Наталия Николаевна, доктор экономических наук, доцент, Национальный транспортный университет, доцент кафедры менеджмента, e-mail: Ruta2000@ukr.net, тел. +380667192340, Украина, -01010, г. Киев, ул. Суворова, 1, к.240.

РЕЦЕНЗЕНТИ:

Чубукова О. Ю., доктор економічних наук, професор, завідувач кафедри економічної кібернетики та маркетингу, Київський національний університет технологій і дизайну, Київ, Україна

Бідняк М.Н., доктор технічних наук, професор, завідувач кафедри менеджменту, Національний транспортний університет, Київ, Україна.

REVIEWER:

Chubukova O. Y., Doctor of economics, professor, Head of Department of Economic Cybernetics and Marketing, Kyiv National University of Technologies and Design, Kiev, Ukraine

Bednyak M. N., Doctor of Engineering, professor, Head of the Department of Management, National Transport University, Kiev, Ukraine.