

ЗАГАЛЬНОЕКОНОМІЧНІ ПИТАННЯ РОЗВИТКУ ТРАНСПОРТНОГО КОМПЛЕКСУ

УДК 658.751

DOI: 10.30977/ЕТК.2225-2304.2021.37.0.5

ЕВОЛЮЦІЯ ІНСТРУМЕНТІВ ДЕРЖАВНОГО РЕГУЛЮВАННЯ ІННОВАЦІЙНИХ ЗМІН В ІНФРАСТРУКТУРІ ТРАНСПОРТУ

ДМИТРИЄВА О.І., доктор економічних наук, доцент, кафедра економіки і підприємництва, Харківський національний автомобільно-дорожній університет, вул. Я. Мудрого, 25, м. Харків, Україна, 61002.

E-mail: oksahnadu@gmail.com, ORCID: 0000-0001-9314-350X

***Анотація.** Реалізація пріоритетних напрямів інноваційного розвитку транспортної інфраструктури України потребує модернізації інструментарію держави у сфері стимулювання інноваційних перетворень на об'єктах транспорту. З метою забезпечення дієвості отриманих наукових результатів було детально вивчено домінуючі сьогодні в системі сучасної економічної думки теорії державного управління, загального інноваційного розвитку, а також концепції інноваційного розвитку транспортної інфраструктури України. У сучасній теорії державного управління визначено основні ознаки державного регулювання, мету державного регулювання економіки, цілі державного регулювання економіки та базові принципи. На основі аналізу європейського досвіду представлено напрями державного регулювання інноваційного розвитку ефективного функціонування та інноваційного розвитку транспортної інфраструктури будь-якої країни світу: планування; нормативно-правова база та регулювання; державні закупівлі; стандартизація. Визначено, що ЄС прагне створити сучасну інтегровану транспортну систему, яка зміцнюватиме глобальний рівень конкурентоспроможності транспортної системи країн-учасниць та відповідатиме викликам сталого розвитку, тенденціям діджиталізації суспільства та інклюзивного зростання. Систематизація та узагальнення отриманих результатів дозволили виділити основні етапи трансформації теорії державного регулювання інноваційного розвитку транспортної інфраструктури (догматичного регулювання, стратегічного регулювання, інноваційної інтеграції). Наразі в державі відбуваються лише перші спроби формування сучасної системи державного регулювання інноваційного розвитку транспортної інфраструктури відповідно до теорії інноваційної інтеграції. Розкриття цієї періодизації дало змогу визначити специфічні особливості сучасного етапу трансформації і встановити недоліки вітчизняної політики державного регулювання інноваційного розвитку інфраструктури транспорту.*

***Ключові слова:** теорія державного управління, транспортна інфраструктура, інноваційний розвиток, діджиталізація суспільства, політика державного регулювання.*

Постановка проблеми. Інноваційний розвиток транспортної інфраструктури України, що відповідав би сучасним імперативам розвитку світової економіки та створив ґрунтовний базис для

вітчизняного національного зростання, не можливий без високоякісної системи державного регулювання. На основі власного вітчизняного досвіду державного регулювання інноваційного розвитку транспортної інфраструктури України, а також враховуючи передові теоретико-методологічні і практичні положення європейських країн у цій сфері, обов'язково необхідно приділити увагу існуючим теоріям державного управління.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Як самостійна галузь знань, управління бере свій початок з давнини. Вагомий внесок у становлення теорії державного управління зробили Аристотель, Платон, Сократ, Гуй Гу-Цзи, Хань Фей та інші мислителі. Управління здавна було інтегроване у життя суспільства, тому воно як універсальна теорія існувало завжди, здійснюючи пошук своєї оптимальної форми. Перші спроби наукового обґрунтування державного управління були зроблені камералістами Австрії та Німеччини у XVII ст. (*kafteralien* у перекладі з німецької означає «наука державного управління»). Перша публікація з камеральних наук датується 1707 роком, коли вийшла книга «Трактат про поліцію» Ніколаса де ля Маре. У Німеччині протягом 1758–1764 рр. опубліковано кілька робіт з проблем державного управління А. Юсті, який разом з Ж. Пютером заклав основи камеральних наук. Найвідомішим ученим-камералістом вважається Штейн Лоренц – професор університету у Кіллі, праця якого «Теорія державного управління» побачила світ у 1866–1884 рр. Штейн та його учні, зокрема Людвіг Гумплович, не обмежувалися лише теоретичними узагальненнями у сфері державного управління. Їхні праці стали основою для практичних дій з перетворення колегіальних установ у міністерства, організації роботи зі службовцями. У 1898 р. вийшла книга «Теорія державного управління» американського вченого Р. Бентлі [1].

Значний вплив на управлінську науку справили погляди Макіавеллі, Монтеск'є, Гоббса, Локка, Дідро, Руссо, Канта, Гегеля, Токвіля [1]. Класиками теорії управління стали такі дослідники новітнього часу, як В. Вільсон, М. Вебер, А. Файоль, Ф. Тейлор, Л. Гулик [2], Ч. Барнард, Л. Байт, Д. Валдо, П. Друкер, Г. Саймон, У. Ешбі, О. Майер, М. Фоллет, Д. Форестер [3]. У наш час продовжують наукові пошуки Г. Райт, Б. Гурне, Н. Лінн, Ф. Нігроу, Р. Стільман, Ю. Немець, К. Коніг, Б. Беккер [4] та інші.

Незважаючи на давню історію, державне управління в сучасному розумінні – це здобуток новітнього часу. Термін «політико-управлінські науки» (Policy Sciences) був уведений в 1930–1940 рр. одним із засновників Чикагської школи політичного біхевіоризму Г. Лассуеллом. Нова галузь знань виникла в час становлення індустріального демократичного суспільства. У цих умовах демократія стає адекватною формою організації суспільно-політичного життя і вимагає наукового обґрунтування світових досягнень управлінської думки [4].

Як результат, у другій половині ХХ ст. у США сформувалася нова галузь знання – політичне управління, що утворилося на стику предметних полів трьох блоків соціально-гуманітарних дисциплін [5]:

1) соціально-політичного (політична, соціологічна, економічна науки);

2) когнітивно-епістемологічного (філософія, психологія, інформаційно-комунікативні дослідження);

3) менеджерського (державне адміністрування, організаційна теорія, загальний менеджмент, військова наука).

Піонерами цього міждисциплінарного синтезу кінця 40-х – початку 50-х р. стали Г. Лассуелл і Г. Саймон. Перший (спільно з Д. Лернером) у 1951 р. опублікував новаторську працю «Політико-управлінські науки», другий у 1947 р. видав монографію «Адміністративна поведінка: дослідження процесів прийняття рішень в адміністративних органах», яка принесла авторові Нобелівську премію. Г. Саймон у своїх працях послідовно обґрунтовував ідею створення адміністративної науки («administrative science») як універсально-загальної теорії державного управління. Згодом, у 1980-1990-х рр., широке розповсюдження в країнах Заходу отримала концепція так званого нового державного управління («new public management»), прихильники якої виходили з ідеї Саймона щодо впровадження у діяльність державних органів передових технологій бізнес-менеджменту [1].

У 2000-ні рр. відбувається розвиток теоретичних та емпіричних напрямів нової науки (державного управління), диференціація і спеціалізація напрямів і підгалузей (під впливом

ідей Г. Саймона з'являється концепція так званого нового державного управління («new public management») [5].

Останнім часом у світі відбувається становлення нової теорії цифрового державного управління (Digital Era Governance, DEG) [6; 7], відповідно до якої маємо зміни й в Україні. Так, у розпорядженні Кабінету Міністрів України «Про схвалення Концепції розвитку електронного урядування в Україні» [8] зазначається, що реалізація концепції дасть змогу: підвищити ефективність державного управління в результаті спрощення управлінських процедур, скорочення адміністративних витрат, застосування сучасних методів.

Таким чином, відповідно до виділених етапів становлення світової концепції державного управління, відбувається формування та розвиток зазначеної теорії в Україні, дослідженням особливостей якої присвячена ціла низка праць за авторством: І. Лопушинського [9], В. Киричука, В. Тимцуника [10], Г. Швидької, В. Романової [11], Л. Немець, Ю. Яковлевої, І. Полевич [1], П. Овчара [12], В. Бобрової, Л. Бережної [13], Г. Третяк, К. Бліщук [14], В. Вітлінського [15] та інших. У цих наукових працях окреслено сутність, цілі, принципи, суб'єкти та об'єкти державного регулювання економіки, а також його значення для розвитку вітчизняної економіки.

Так, Г. Третяк, К. Бліщук під час послідовного розкриття власної концепції наголошують, що державне регулювання економіки – це комплекс заходів держави, спрямованих на скерування поведінки суб'єктів господарювання в напрямі, необхідному для досягнення поставлених органами державної влади цілей. Державне регулювання економіки – це створення приблизно однакових стартових умов для формування, становлення і розвитку індивідуума незалежно від його соціального походження і майнового стану (доступ до середньої, вищої освіти, медичного забезпечення, юридичного захисту), а також забезпечити функціонування непривабливих для приватного капіталу галузей, які, проте, потрібні суспільству [14].

В. Вітлінський будує власну теорію, ґрунтуючись на тому, що державне регулювання господарської діяльності здійснюється державою в особі її компетентних органів комплексом економіко-

правових, організаційно-правових та юридичних заходів щодо упорядкування діяльності господарських організацій та фізичних осіб (підприємців) із метою реалізації економічної політики, виконання цільових економічних та інших програм економічного і соціального розвитку шляхом застосування різноманітних заходів і механізмів такого регулювання. При цьому дослідник розуміє правові засоби державного регулювання закріпленими в правовій (юридичній) формі засобами (інструменти, знаряддя) економічного, організаційного і правового впливу держави на діяльність суб'єктів господарювання [15, с. 14].

На думку В. Бобрової, Л. Бережної, основне призначення та зміст державного регулювання породжене відтворювальним процесом суспільного виробництва (суспільним розподілом праці, економічною відокремленістю товаровиробників). Тому воно виступає внутрішнім елементом відтворювання економічної системи [13, с. 434]. Такої ж думки дотримуються Г. Швидька, В. Романова [11], Л. Немець, Ю. Яковлева, І. Полевич [1]. У цілому погодившись з думкою науковців, будемо вважати, що державне регулювання являє собою свідомий цілеспрямований вплив державних інституцій на діяльність суб'єктів господарювання і ринкову кон'юнктуру, у якому реалізуються необхідні потреби й інтереси, загальнозначущі цілі розвитку держави і бізнесу.

Невирішені складові загальної проблеми. З огляду на проведений аналіз на сьогодні невирішеними залишаються питання визначення етапів трансформації теорії державного регулювання інноваційного розвитку транспортної інфраструктури України.

Формулювання цілей статті. Метою дослідження є розкриття періодизації трансформації теорії державного регулювання інноваційного розвитку транспортної інфраструктури України.

Виклад основного матеріалу дослідження. У сучасній теорії державного управління виділяють п'ять ознак державного регулювання [16]:

1) виконавчо-розпорядчий характер. Органи, які здійснюють державне управління, – це насамперед виконавчі структури, на які покладено обов'язок реалізувати (виконувати) рішення, які ухвалюються законодавчою владою. Розпорядча діяльність управлінських структур дістає вияв в ухваленні

загальнообов'язкових приписів (закріплених в указах, постановах, інструкціях, протоколах тощо), в організації виконання цих приписів, а також у здійсненні контролю за цим процесом;

2) підзаконність – цілі, сфери впливу держави, основні форми і методи державного управління визначаються на законодавчому рівні;

3) масштабність та універсальність – виявом масштабності та універсальності державного управління є те, що органи державного управління, здійснюючи управлінську діяльність, впливають на всі сфери соціального життя;

4) ієрархічність – ієрархічність державного управління виявляється в тому, що органи, які його здійснюють, мають систему підпорядкованих їм інстанцій нижчого рівня;

5) безпосередньо організаційний характер – у процесі виконання і розпорядження на різних рівнях організовується спільна діяльність людей.

Мета державного регулювання економіки – створення господарської системи, орієнтованої на вибір оптимальних варіантів використання наявних факторів виробництва та забезпечення сприятливих соціально-економічних умов життєдіяльності. Орієнтирами, яких дотримується держава у процесі регулювання економіки, є показники економічного розвитку та рівень життя: валовий внутрішній продукт на душу населення, тривалість життя людини, рівень зайнятості, стан навколишнього середовища [14].

Класичними цілями державного регулювання економіки є [16]:

- економічний розвиток;
- повна зайнятість;
- економічна ефективність;
- стабільний рівень цін;
- справедливий розподіл доходів;
- збалансованість торговельного балансу;
- забезпечення конкурентоспроможності вітчизняних товарів на світовому ринку.

Базовими принципами державного регулювання економіки в роботах [1] є:

– ефективності – державне регулювання має передбачати кінцевий економічний ефект. Заходи державного регулювання мають виправляти негативні елементи ринку, здійснювати раціональну політику;

– справедливості – держава за допомогою відповідних регуляторів має коригувати ринок перерозподілом з метою встановлення певних засад справедливості;

– стабільності – за допомогою заходів державної фінансової, податкової, зовнішньоекономічної та митної політики держава впливає на рівень виробництва, зайнятість та інфляцію;

– системності державного впливу – передбачає комплексний, системний підхід до вирішення економічних, соціальних, екологічних, зовнішньоекономічних та інших проблем;

– адекватності – вимагає, щоб система державних регуляторів економіки та засоби їх застосування відображали реалії сучасного етапу соціально-економічного розвитку країни. Досягнення розумної достатності державного втручання забезпечується тим, що державі передаються лише ті економічні функції, які не можуть ефективно виконувати самі виробники та інші суб'єкти ринкових відносин;

– оптимального поєднання адміністративно-правових та економічних важелів. Адміністративні методи макроекономічного регулювання мають гарантувати формування оптимальної відтворювальної структури. Економічні важелі застосовуються з метою стимулювання ефективного використання ресурсів, виробничої та інвестиційної діяльності, вирішення соціальних проблем;

– поступовості та етапності – особливе значення для державного регулювання має враховувати фактор часу. Доцільність та масштаби державного регулювання під час вирішення національних, регіональних та галузевих проблем визначають необхідність урахування економії часу як умову найшвидшого вирішення нагальних завдань.

Узагальнення отриманих результатів дослідження наукових здобутків вчених дозволило виділити базові етапи становлення сучасної теорії державного управління в Україні [17]:

– бюрократичного управління (1991 – 1999) – державне управління відбувається переважно у формі політичного, фінансово-економічного та ідеологічно-пропагандистського впливу;

– нового державного менеджменту (New Public Management, NPM) (2000–2016) – державне управління базується на

децентралізації процесів державного управління, характеризується переважанням процесів деєтатизації і дерегулювання;

– цифрового державного управління (Digital Era Governance, DEG) (2017 р. – теперішній час) – державне управління ґрунтується на цифровій централізації за рахунок інтеграції управлінських завдань у великі бази даних, основане на холізмі організації задоволення потреб держави.

Слід зазначити, що поетапна зміна теорій державного управління обумовлена змінами імперативів розвитку світової економіки і відбувається поряд із чергуванням тенденцій інноваційного розвитку транспортної інфраструктури, а також розвитком теорії загального інноваційного розвитку, обумовлюючи тим самим трансформацію державного регулювання інноваційного розвитку транспортної інфраструктури України.

Україна сьогодні стоїть на шляху інтеграційних змін та реформування багатьох галузей економіки, серед яких транспортна сфера посідає вагоме місце, оскільки має суттєвий вплив на розвиток інших галузей економіки. Крім того, світова глобалізація та конкуренція на міжнародній арені потребують від України зміщення орієнтирів у напрямі інноваційного розвитку, що вимагає від уряду стратегічних рішень і ретельно розроблених нормативно-правових засад та програм. Вирішенню завдання формування ефективних механізмів державного регулювання інноваційного розвитку транспортної інфраструктури може сприяти всебічний аналіз дієвого зарубіжного досвіду з подальшою імплементацією в контексті позитивних прикладів та врахуванням небажаних помилок. Дослідження існуючого досвіду європейських країн у сфері державного регулювання транспортної сфери країнами із розвиненими економічними відносинами дозволило виділити напрями державного регулювання інноваційного розвитку транспортної інфраструктури ЄС за напрямками, що є основними в процесі забезпечення ефективного функціонування та інноваційного розвитку транспортної інфраструктури будь-якої країни світу: планування; нормативно-правова база та регулювання; державні закупівлі; стандартизація (рис. 1).

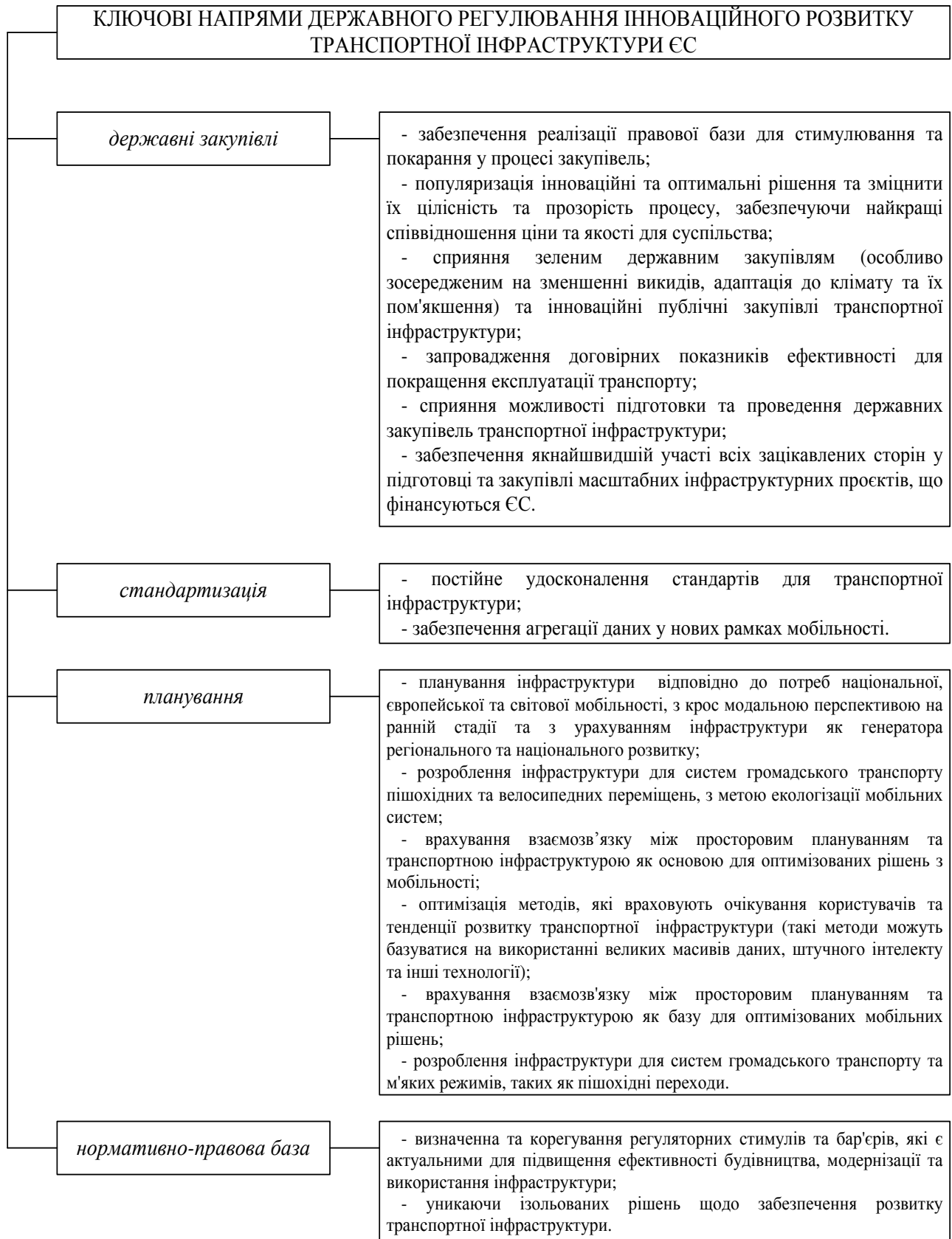


Рис. 1. Напрями державного регулювання інноваційного розвитку транспортної інфраструктури ЄС (сформовано автором за даними джерела [18])

Виходячи з рис. 1, можна зробити висновок, що ЄС прагне створити сучасну інтегровану транспортну систему, яка зміцнюватиме глобальний рівень конкурентоспроможності транспортної системи країн-учасниць і відповідатиме викликам сталого розвитку, тенденціям діджиталізації суспільства та інклюзивного зростання.

Підсумовуючи все зазначене вище, можна з впевненістю стверджувати, що вивчення європейського досвіду державного регулювання сфери транспорту та дослідження еволюції розвитку теорії державного управління дозволило встановити, що під впливом процесів цифровізації економіки відбувається трансформація політики державного втручання у процеси інноваційного розвитку. Ґрунтуючись на дослідженні особливостей становлення сучасної економічної думки, механізмів державного управління та інструментів забезпечення інноваційних змін у галузі транспорту, визначено три етапи трансформації теорії державного регулювання інноваційного розвитку транспортної інфраструктури: догматичне регулювання, стратегічне регулювання та інноваційна інтеграція (рис. 2), що відображають еволюцію становлення інструментів державного регулювання інноваційних змін в інфраструктурі транспорту.

Розкриття цієї періодизації дало змогу визначити специфічні особливості сучасного етапу трансформації і встановити недоліки вітчизняної політики державного регулювання інноваційного розвитку інфраструктури транспорту.

Висновки. Отже, проведений аналіз домінуючих теорій державного управління в системі сучасної економічної думки, концепцій інноваційного розвитку економічних систем і, зокрема транспортної інфраструктури України, дозволив розкрити періодизацію трансформації теорії державного регулювання інноваційного розвитку транспортної інфраструктури України, положення якої стали основою для обґрунтування доцільності перегляду положень державного регулювання інноваційного розвитку транспортної інфраструктури.

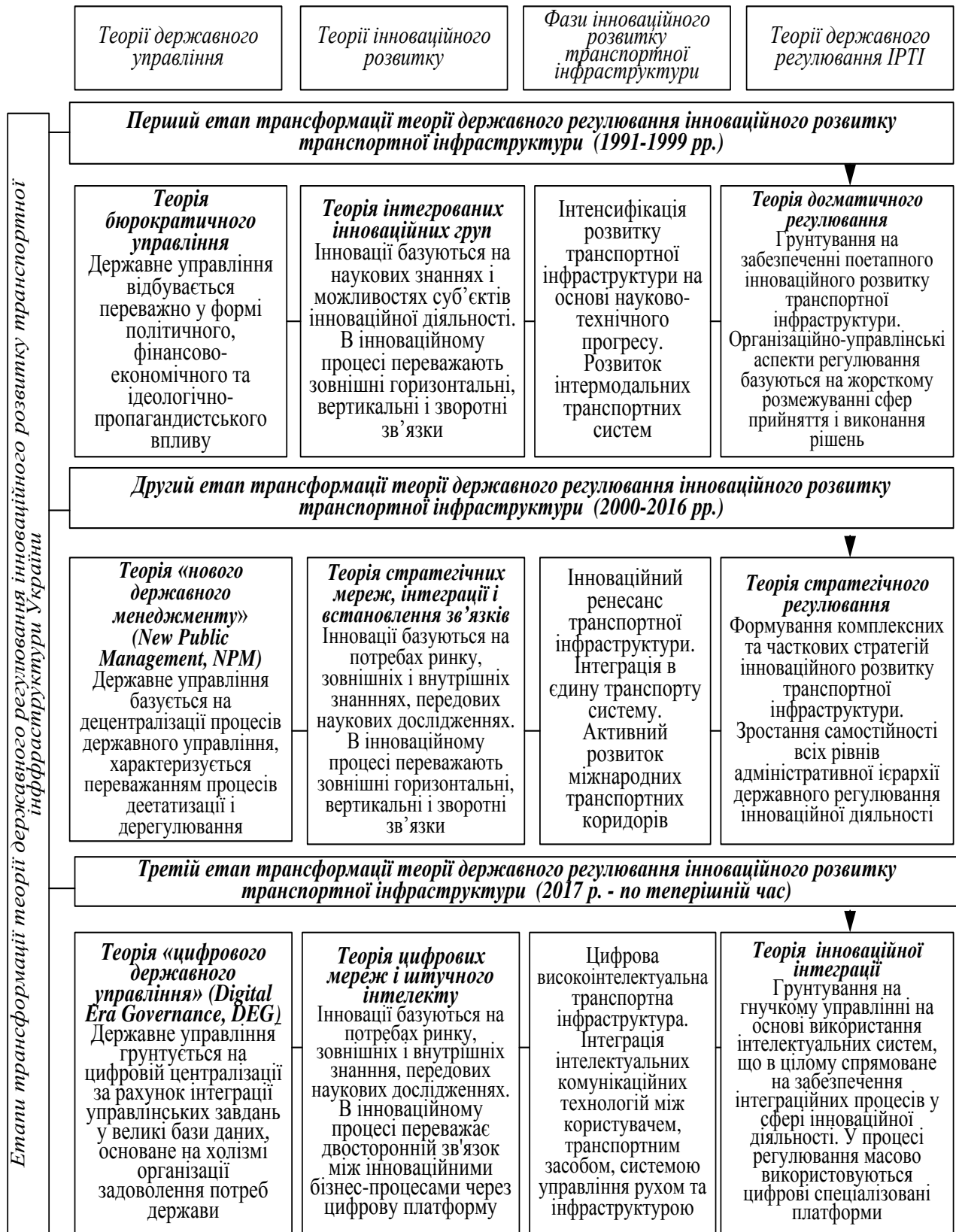


Рис. 2. Етапи трансформації теорії державного регулювання інноваційного розвитку транспортної інфраструктури України (розробка автора)

Література

1. Немець Л. М., Яковлева Ю.К., Полевич І. О. Муніципальне управління: навч. посіб. Харків, 2013. 74 с.
2. Соколова О. Є. Проблеми управління логістичною інфраструктурою підприємств. *Проблеми системного підходу в економіці*. 2007. Вип. 2. URL: <http://www.nbuv.gov.ua/ejournals/PSPE/2007-2/index.html>.
3. Про затвердження Концепції реформування транспортного сектору економіки: Постанова Кабінету Міністрів України від 09. 11. 2000 р. № 1684. *Законодавство України: веб-сайт*. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1684-2000-%D0%BF#Text>.
4. Євтушенко О. М., Андріяш В. І. Державне управління (основи теорії державного управління): навч. посіб. Миколаїв: Вид-во ЧДУ ім. Петра Могили, 2013. 268 с.
5. Воронкова В. Г., Кіреєва О. М. Філософія американської школи державного управління: еволюція розвитку та основні характеристики. *Гуманітарний вісник ЗДІА*. 2013. № 54. С. 5–18.
6. Берназюк О. Роль та місце цифрових технологій у сфері публічного управління. *Інформаційне право*. 2017. № 10. URL: <http://pgp-journal.kiev.ua/archive/2017/10/35.pdf>.
7. Качний О. Законодавчі аспекти впровадження інформаційно-комунікаційних технологій – стратегічного напрямку оптимізації державного управління. *Державне управління: удосконалення та розвиток*. 2015. № 5. URL: <http://www.dy.nauka.com.ua/?op=1&z=853>.
8. Про схвалення Концепції розвитку цифрової економіки та суспільства України на 2018-2020 роки та затвердження плану заходів щодо її реалізації: розпорядження Кабінету Міністрів України від 17.12.2018 р. № 67-р. *Урядовий портал: веб-сайт*. URL: <https://www.kmu.gov.ua/ua/npras/proshvalennya-konceptsiyi-rozvitku-cifrovoyi-ekonomiki-ta-suspilstva-ukrayini-na-20182020-rokita-zatverdzhennya-planu-zahodiv-shodo-yiyi-realizaciyi>.
9. Лопушинський І. П. «Цифровізація» як основа державного управління на шляху трансформації та реформування українського суспільства. *Теорія та практика державного управління та місцевого самоврядування*. 2018. № 2. URL: http://el-zbirn-du.at.ua/2018_2/20.pdf.
10. Киричук В., Тимцуник В. Історія державного управління в Україні. Київ, 2001. 244 с.
11. Швидько Г. К., Романов В. Є. Державне управління і самоврядування в Україні: Історичний нарис. Київ, 1997. 159 с.
12. Овчар П. А. Регулювання розвитком автотранспортної галузі в умовах трансформації національної економіки: дис. д-ра екон. наук: 08.00.03 / Нац. акад. управління. Київ, 2019. 434 с.

13. Боброва В.В., Бережная Л.Ю. Исследование проблем развития транспортной инфраструктуры. *Региональная экономика: теория и практика*. 2018. Т. 16, № 12 (459). С. 2292–2302.
14. Третяк Г.С., Бліщук К.М. Державне регулювання економіки та економічна політика: навч. посіб. Львів: ЛРІДУ НАДУ, 2011. 128 с.
15. Вітлінський В. В. Моделирование экономики: навч. посіб. Київ: КНЕУ, 2003. 407 с.
16. Щербина В. Поняття та види засобів державного регулювання господарської діяльності. *Вісник Київського університету імені Тараса Шевченка*. 2012. № 94. С. 10–15.
17. Дмитрієва О. І. Законодавче забезпечення розвитку транспортної інфраструктури України. *Проблеми і перспективи розвитку підприємництва*. 2019. № 2 (23). С. 31–45.
18. Bousmanne C., Cheron C., Jablonowska M. & De la Peña E. STRIA – transport infrastructure. *Smart Transportation Alliance: web-site*. URL: http://smart-transportation.org/wp-content/uploads/2020/04/stria_roadmap_2019infrastructure.pdf

References

1. Niemets, L.M., Yakovlieva, Yu.K. & Polevych, I.O. (2013). *Munitsypalne upravlinnia [Municipal administration]*. Kharkiv [in Ukrainian].
2. Sokolova, O.Ye. (2007). Problemy upravlinnia lohistychnoiu infrastrukturoiu pidpriemstv [Problems of management of logistics infrastructure of enterprises]. *Problemy systemnoho pidkhodu v ekonomitsi - Problems of system approach in economy*, 2. Retrieved from: [/http://www.nbu.gov.ua/ejournals/PSPE/2007-2/index.html](http://www.nbu.gov.ua/ejournals/PSPE/2007-2/index.html) [in Ukrainian].
3. Pro zatverdzhennia Kontseptsii reformuvannia transportnoho sektoru ekonomiky: Postanova Kabinetu Ministriv Ukrainy vid 09. 11. 2000 r. № 1684. [On approval of the Concept of reforming the transport sector of the economy: Resolution of the Cabinet of Ministers of Ukraine of November 9, 2000 № 1684.] *Zakonodavstvo Ukrainy - Legislation of Ukraine*. Retrieved from: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1684-2000-%D0%BF#Text> [in Ukrainian].
4. Ievtushenko, O.M. & Andriiash, V.I. (2013). *Derzhavne upravlinnia (osnovy teorii derzhavnogo upravlinnia) [Public administration (basics of the theory of public administration)]*. Mykolaiv: Vyd-vo ChDU im. Petra Mohyly [in Ukrainian].
5. Voronkova, V.H. & Kirieieva, O.M. (2013). Filosofiia amerykanskoi shkoly derzhavnogo upravlinnia: evoliutsiia rozvytku ta osnovni kharakterystyky [Philosophy of the American school of public administration: the evolution of development and basic characteristics]. *Humanitarnyi visnyk ZDIA - Humanitarian Bulletin ZSEA*. Vol. 54, 5–18 [in Ukrainian].

6. Bernaziuk, O. (2017). Rol ta mistse tsyfrovyykh tekhnolohii u sferi publichnoho upravlinnia [The role and place of digital technologies in the field of public administration]. *Informatsiine pravo - Information law*, Vol.10. Retrieved from: <http://pgp-journal.kiev.ua /archive/2017/10/35.pdf> [in Ukrainian].

7. Kachnyi, O. (2015). Zakonodavchi aspekty vprovadzhennia informatsiino-komunikatsiinykh tekhnolohii – stratehichnoho napriamu optymizatsii derzhavnoho upravlinnia [Legislative aspects of the introduction of information and communication technologies - a strategic direction of optimization of public administration]. *Derzhavne upravlinnia: udoskonalennia ta rozvytok - Public administration: improvement and development*, Vol. 5. Retrieved from: <http://www.dy.nayka.com.ua/?op=1&z=853> [in Ukrainian].

8. Pro skhvalennia Kontseptsii rozvytku tsyfrovoy ekonomiky ta suspilstva Ukrainy na 2018-2020 roky ta zatverdzhennia planu zakhodiv shchodo yii realizatsii: rozporiadzhennia Kabinetu Ministriv Ukrainy vid 17 sichnia 2018 roku № 67-r. [On approval of the Concept of development of the digital economy and society of Ukraine for 2018-2020 and approval of the action plan for its implementation: the order of the Cabinet of Ministers of Ukraine of January 17, 2018 № 67-r.] *Uriadovyi portal - Government portal*. Retrieved from: <https://www.kmu.gov.ua/ua/npas /proshvalennya-koncepciyi-rozvitku-cifrovoyi-ekonomiki-ta-suspilstva-ukrayini-na-20182020-rokita-zatverdzhennya-planu-zahodiv-shodo-yiyi-realizatsiyi>. [in Ukrainian].

9. Lopushynskyi, I.P. (2018). «Tsyfrovizatsiia» yak osnova derzhavnoho upravlinnia na shliakhu transformatsii ta reformuvannia ukrainskoho suspilstva ["Digitalization" as the basis of public administration on the path of transformation and reform of Ukrainian society]. *Teoriia ta praktyka derzhavnoho upravlinnia ta mistsevoho samovriaduvannia - Theory and practice of public administration and local self-government*, Vol. 2. Retrieved from: http://el-zbirn- du.at.ua/2018_2/20.pdf [in Ukrainian].

10. Kyrychuk, V. & Tymtsunyk, V. (2001). *Istoriia derzhavnoho upravlinnia v Ukraini [History of public administration in Ukraine]*. Kyiv [in Ukrainian].

11. Shvydko, H.K. & Romanov, V.Ye. (1997). *Derzhavne upravlinnia i samovriaduvannia v Ukraini: Istorychnyi narys [Public Administration and Self-Government in Ukraine: A Historical Essay]*. Kyiv [in Ukrainian].

12. Ovchar, P.A. (2019). Rehuliuvannia rozvytkom avtotransportnoi haluzi v umovakh transformatsii natsionalnoi ekonomiky [Regulation of the development of the motor transport industry in the conditions of transformation of the national economy]. *Doctor's thesis*. Kyiv [in Ukrainian].

13. Bobrova, V.V. & Berezhnaya, L.Yu. (2018). Issledovanie problem razvitiya transportnoy infrastruktury [Research of problems of development of transport infrastructure]. *Regional'naya ekonomika: teoriya i praktika - Regional economics: theory and practice*, Vol. 12 (459), 16, 2292–2302 [in Russian].

14. Tretiak, H.S. & Blishchuk, K.M. (2011). *Derzhavne rehuliuвання ekonomiky ta ekonomichna polityka [S State regulation of the economy and economic policy]*. Lviv: LRIDU NADU [in Ukrainian].

15. Vitlinskyi, V.V. (2003). *Modeliuвання ekonomiky [Modeling of economy]*. Kyiv: KNEU [in Ukrainian].

16. Shcherbyna, V. (2012). Poniattia ta vydy zasobiv derzhavnoho rehuliuвання hospodarskoi diialnosti [The concept and types of means of state regulation of economic activity]. *Visnyk Kyivskoho universytetu imeni Tarasa Shevchenka - Bulletin of Taras Shevchenko University of Kyiv*, Vol. 94, 10–15 [in Ukrainian].

17. Dmytriieva, O.I. (2019). Zakonodavche zabezpechennia rozvytku transportnoi infrastruktury Ukrainy [Legislative support for the development of transport infrastructure of Ukraine]. *Problemy i perspektyvy rozvytku pidpriemnytstva - Problems and prospects of entrepreneurship development*, Vol. 2 (23), 31–45.

18. Bousmanne C., Cheron C., Jablonowska M. & De la Peña E. (2020). STRIA – transport infrastructure. *Smart Transportation Alliance: web-site*. Retrieved from: http://smart-transportation.org/wp-content/uploads/2020/04/stria_roadmap_2019infrastructure.pdf

EVOLUTION OF STATE REGULATION INSTRUMENTS FOR INNOVATIVE CHANGES IN TRANSPORT INFRASTRUCTURE

DMYTRIIEVA O., Doctor of Economic Sciences, Associate Professor, Department of Economics and Business, Kharkiv National Automobile and Highway University, Ya. Mudrogo str., 25, Kharkiv, Ukraine, 61002.

E-mail: oksahnadu@gmail.com, ORCID: 0000-0001-9314-350X

Abstract. *Implementation of the priority areas for innovative development of the transport infrastructure of Ukraine requires modernized state instruments in the field of stimulating the innovative transformations at transport facilities. In order to ensure the effectiveness of the obtained scientific results, the theories of public administration and general innovative development, which are dominant today in the system of modern economic thought, as well as the concepts of innovative development of Ukraine's transport infrastructure, have been studied in detail. In the modern theory of public administration, the basic signs of state regulation, the purposes and goals of state regulation of economy and the basic principles have been determined. Based on the analysis of European experience, the directions of state regulation for innovative development for EU transport infrastructure are presented in the areas that are fundamental in ensuring the effective functioning and innovative development of transport infrastructure of any country in the world: planning; statutory framework and regulation; state procurement; standardization. It has been determined that the EU seeks to create a modern integrated transport system that will strengthen the global level of competitiveness of the transport system of the participating countries and meet the challenges of sustainable development, the trends of digitalization of society and inclusive growth. Systematization and*

generalization of the obtained results made it possible to identify the main stages of transformation of the theory of state regulation for transport infrastructure innovative development (dogmatic regulation, strategic regulation, innovation integration). Currently, the state is making only the first attempts to form a modern system of state regulation of transport infrastructure innovative development in accordance with the theory of innovative integration. Disclosure of this periodization enables to identify specific features of the current stage of transformation and the shortcomings of the domestic policy of state regulation for innovative development of transport infrastructure.

Key words: *theory of public administration, transport infrastructure, innovative development, digitalization of society, policy of state regulation.*

ЭВОЛЮЦИЯ ИНСТРУМЕНТОВ ГОСУДАРСТВЕННОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ ИННОВАЦИОННЫХ ИЗМЕНЕНИЙ В ИНФРАСТРУКТУРЕ ТРАНСПОРТА

ДМИТРИЕВА О.И., доктор экономических наук, доцент, кафедра экономики и предпринимательства, Харьковский национальный автомобильно-дорожный университет, ул. Я. Мудрого, 25, г. Харьков, Украина, 61002.

E-mail: oksahnadu@gmail.com, ORCID: 0000-0001-9314-350X

Аннотация. *Реализация приоритетных направлений инновационного развития транспортной инфраструктуры Украины нуждается в модернизации инструментария государства в области стимулирования инновационных преобразований на объектах транспорта. В современной теории государственного управления определены основные признаки государственного регулирования, цели государственного регулирования экономики и базовые принципы. Систематизация и обобщение полученных результатов позволили выделить основные этапы трансформации теории государственного регулирования инновационного развития транспортной инфраструктуры (догматического регулирования, стратегического регулирования, инновационной интеграции). Раскрытие этой периодизации позволило определить специфические особенности современного этапа трансформации и установить недостатки отечественной политики государственного регулирования инновационного развития инфраструктуры транспорта.*

Ключевые слова: *теория государственного управления, транспортная инфраструктура, инновационное развитие, диджитализация общества, политика государственного регулирования.*