

## **ФОРМУВАННЯ НАУКОВОЇ ПАРАДИГМИ ДЕРЖАВНОГО РЕГУЛЮВАННЯ ІННОВАЦІЙНОГО РОЗВИТКУ ТРАНСПОРТНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ**

*Дмитрієва О.І., д-р екон. наук, доцент*

*Харківський національний автомобільно-дорожній університет*

**Постановка проблеми.** Досвід багаторічного функціонування вітчизняної транспортної інфраструктури акцентує увагу на необхідності формування адекватної інституційної основи, що створила б ґрунтовний базис для інноваційного розвитку галузі. 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. Тому постає задача формування нової власної наукової парадигми державного регулювання інноваційного розвитку вітчизняного транспортного комплексу.

**Аналіз останніх досліджень і публікацій.** В сучасній економічній літературі роль держави на ринку оцінюється неоднозначно. І це не випадково, оскільки вплив держави на розвиток економіки, як свідчить економічна історія, був різним. Деякі країни отримували значну вигоду від активної ролі, яку відігравали уряди, однак ті країни, у яких уряди були набагато пасивнішими, також могли процвітати. Водночас деякі країни з сильними урядами були далекі від економічного процвітання, позаяк кошти у них марнувалися на війни та різноманітні державні сумнівні авантюри [1].

Особливості формування та функціонування державної системи регулювання інноваційного розвитку транспортної інфраструктури та окремих аспектів впливу даної системи висвітлювалися в працях Н. Кари, Г. Корецької, В. Крайвської [2], А. Ткаченко [3], А. Халецької [4], А. Павлюка [5], М. Погребиського [6], В. Мартиненка [7] та інші.

В. Лаптев нагадує, що перехід до ринкової економіки спочатку сприймався повною відмовою від державного регулювання господарської діяльності, повним саморегулюванням підприємництва. Наразі наступив момент усвідомлення того, що державне регулювання в нашій країні є необхідним, що у підприємницькому законодавстві не можна односторонньо орієнтуватися тільки на приватні інтереси, оскільки вони повинні поєднуватися з інтересами публічними [8]. В. Мамутов також акцентує увагу на тому, що протягом останніх двохсот років у промислово розвинених країнах роль держави у правовому регулюванні господарської діяльності лише збільшується [9]. Наразі, коли відбувається кардинальна зміна умов господарювання транспортної інфраструктури в Україні та у світі, особливостей їх інноваційної діяльності, а також кардинальна трансформація теоретичних положень державного регулювання інноваційної діяльності, актуалізується пошук індивідуалізованого підходу до державного регулювання інноваційною діяльністю транспортної інфраструктури.

**Невирішені складові загальної проблеми.** Враховуючи наявні дослідження і пріоритети державного регулювання інноваційного розвитку транспортної інфраструктури, а також світові імперативи інноваційного розвитку транспортної інфраструктури була доведена необхідність формування принципово нової наукової парадигми державного регулювання інноваційного розвитку транспортної інфраструктури. Саме тому вважаємо за доцільне дослідити останні аспекти державного регулювання інноваційним розвитком транспортної інфраструктури України.

**Формулювання цілей статті.** Метою статті є формування нової наукової парадигми державного регулювання інноваційного розвитку транспортної інфраструктури.

**Виклад основного матеріалу дослідження.** Наразі в державі, відповідно до розпорядження Кабінету Міністрів України [10], розпочато формування планів заходів з реалізації стратегії, згідно з якими, національними пріоритетами визначено будівництво доріг, залучення інвестицій в регіони, будівництво і розвиток центрів адміністративних послуг. Визначено нові функціональні типи територій, а також регіони, які знаходяться в фокусі регіональної політики: гірські території Карпат, прибережні зони Чорного та Азовського морів, природно-заповідні зони, прикордонні території, в тому числі на лініях розмежування, сільські території в несприятливих умовах, агломерації, центри економічного зростання, моно-функціональні міста, а також тимчасово окуповані території. Для кожного функціонального регіону міністерство визначило власні важливі аспекти розвитку.

В межах зазначеного було розпочато розробку планів заходів щодо реалізації стратегії на найближчі три роки, а також приведення у відповідність до світових стандартів регіональних стратегій. Крім того, підготовлено законопроект про реформування Державного фонду регіонального розвитку для можливості фінансування реалізації державної стратегії. Адже для досягнення поставлених цілей критично важливо цільове спрямування коштів з державного бюджету. Тому необхідне вдосконалення системи фінансування регіонального розвитку, в тому числі за рахунок коштів Державного фонду регіонального розвитку. Відповідний законопроект був підготовлений Мінрегіоном, відправлений на узгодження зацікавленими сторонами і був винесений на розгляд урядом у 2020 р. Для фінансування проектів стратегії пропонується залучати не лише бюджетні кошти, але й донорські, кредитні кошти, за допомогою концесій і публічно-приватного партнерства [10].

Отже, національними пріоритетами плану заходів на 2021-2023 рр. визначені реалізація ініціативи «Туристичні магніти України», будівництво доріг, створення центрів креативних індустрій, залучення інвестицій в регіони, будівництво і розвиток центрів публічних та адміністративних послуг, в тому числі в нових громадах, розвиток освіти, цифровізація регіонів.

У травні 2020 р. Міністерство інфраструктури України опублікувало на своєму сайті проект закону, який передбачає створення Національної комісії, що буде здійснювати регулювання у сфері транспорту. Бізнес поставився до проекту

документа стримано, в першу чергу через сумнівну незалежності органу, а також джерел його фінансування. В кінці червня 2020 р. профільне міністерство оприлюднило оновлений варіант законопроекту [11]. Як альтернатива, в кінці липня 2020 р., у Верховній Раді групою депутатів був зареєстрований Проект Закону «Про Національну комісію», що здійснює державне регулювання у сфері транспорту № 3927 [12].

Відповідно до законопроекту буде обрана модель незалежного регулятора, як вже прийнято в більшості країн ЄС. Більш того, Договором про асоціацію з ЄС передбачена інтеграція транспортної галузі України в європейський транспортний простір і, відповідно, імплементація Україною відповідної нормативно-правової бази ЄС, а саме - Регламенту 1370/2007 і Директив 2012/34, 91/440, 2001/14. А існуючий порядок утворення тарифів у нас не вписується у вимоги цих нормативних актів. Основною функцією Національної комісії регулювання у сфері транспорту є регулювання тарифів природних монополій. При цьому, суміжних ринків це стосуватися не буде - вплив держави, відповідно до законопроекту, має бути мінімальним. В законопроекті цей орган є абсолютно незалежним. Фінансуватися він буде за рахунок відрахування 0,1 % чистого доходу природних монополій. Що стосується формування конкурсної комісії в Національній комісії регулювання у сфері транспорту: одна людина від президента, три - від Верховної Ради, один - від Міністерства інфраструктури, одна - від Державної регуляторної служби, одна - від Антимонопольного комітету та дві - від громадськості, з яких одна від Федерації роботодавців транспорту і одна від профільних асоціацій. Дана комісія буде встановлювати тариф для всього бізнесу, що в підсумку буде чинити сильний вплив на всю транспортну галузь.

Таким чином, беручи до уваги наведені та обґрунтовані твердження законодавчого характеру, наразі маємо, що діюча в Україні політика державного регулювання інноваційного розвитку інфраструктури транспорту характеризується хаотичністю та локальністю владних дій, що призводить до низької ефективності інноваційної діяльності у транспортній сфері. Серед ключових недоліків діючої наразі системи державного регулювання інноваційного розвитку транспортної інфраструктури варто виділити такі.

1. Відсутність системності у реалізації стратегічних рішень у сфері розвитку транспортної інфраструктури. Недостатня узгодженість стратегічних пріоритетів розвитку інфраструктури різних видів транспорту на державному та галузевому рівнях, що зумовлює суперечливість стратегічних управлінських дій та порушує системність довгострокового планування розвитку транспортної інфраструктури.

2. Бюрократизм, лобізм та формалізм в реалізації пріоритетів інноваційного розвитку інфраструктури транспорту. По-перше, розроблення інноваційного проєкту розвитку транспортної інфраструктури пов'язане з численними адміністративними процедурами, що затягує й без цього тривалі терміни його реалізації. По-друге, досить часто визначені на папері в якості пріоритетних інноваційні проєкти й надалі залишаються без реалізації, що не

дозволяє ефективно управляти інноваційними проєктами в галузі. А, по-третє, через відсутність прозорих процедур відбору на практиці реалізуються лише ті із проєктів, що відображають інтереси окремих олігархічних груп.

3. Низьку ефективність інноваційної діяльності в транспортному комплексі зумовлює й несприйнятливість та нерозуміння керівництвом необхідності інноваційних змін, їх низький професіоналізм та відсутність досвіду в сфері управління інноваційними проєктами, що призводить до ухвалення завідома неефективних рішень за проєктами.

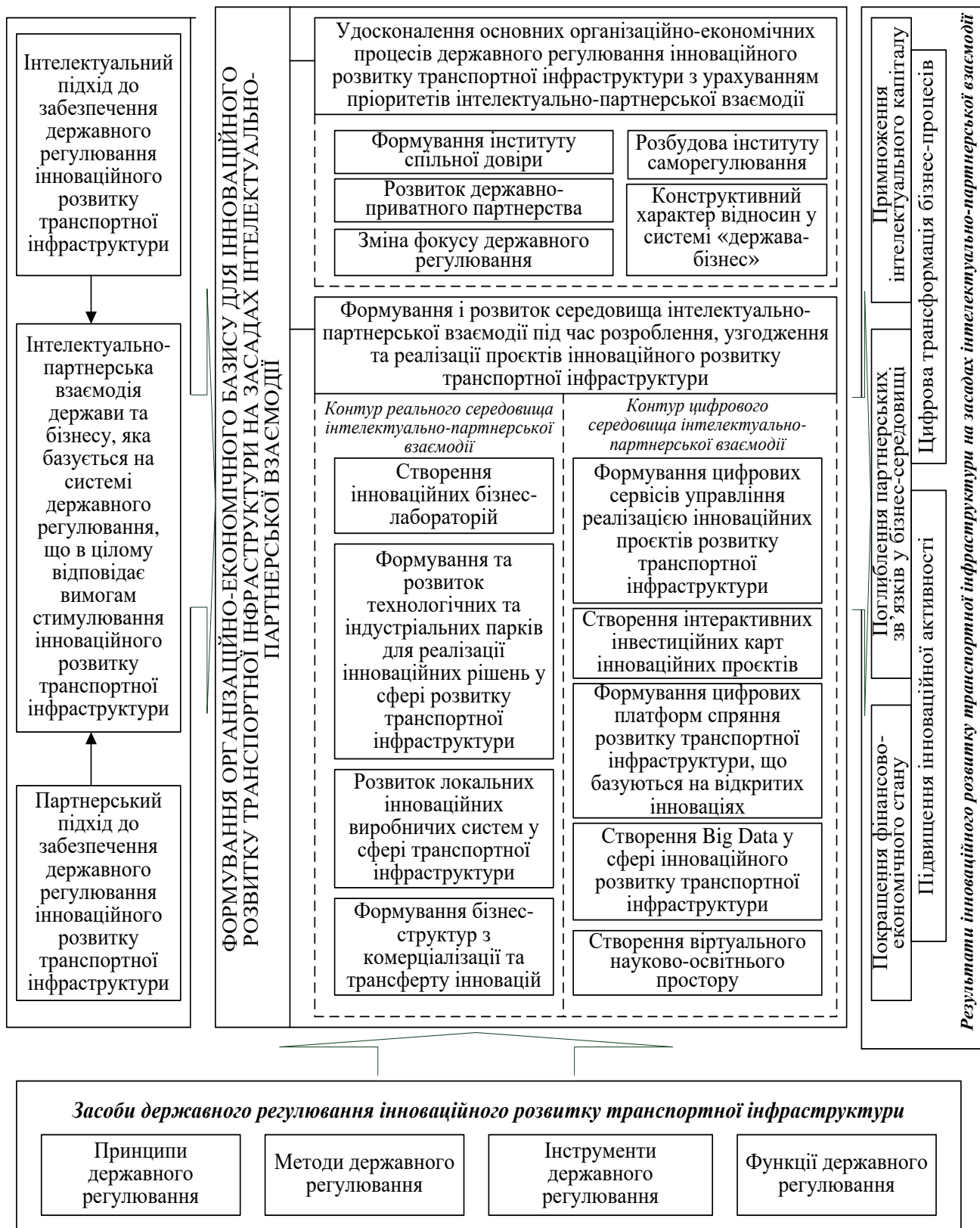
4. Відсутність механізмів мережевої інноваційної співпраці та дієвих галузевих інститутів створення інновацій провокує залежність галузі від зовнішніх джерел інновацій, в першу чергу збільшуючи її імпортозалежність;

5. Відсутність системи мотивації, орієнтованої на підтримку інноваційної діяльності, зумовлює втрату зацікавленості співробітників в генеруванні інновацій, їх пасивність до винахідництва та раціоналізаторства.

6. Занадто високий рівень централізації управління транспортним комплексом призводить до того, що розподіл інвестицій здійснюється з використання непрозорих схем фінансування інфраструктурних проєктів і відповідно зумовлює непропорційний розподіл інвестиційних коштів між об'єктами транспортної інфраструктури, знижує їх інвестиційну привабливість.

7. Низька якість використання інструментів стратегічного планування та прогнозування, а також відсутність прозорих систем збору даних щодо стану транспортної інфраструктури призводить до неадекватності прогнозів та не ефективності управлінських рішень в сфері управління інноваційним розвитком транспортної інфраструктури.

Відсутність єдиного механізму пріоритезації та моніторингу реалізації інноваційних проєктів в транспортному комплексі не дозволяє забезпечити ефективний розподіл ресурсів та комплексно управляти їх впровадженням, адекватно оцінюючи потенційні ризики та збитки у разі настання несприятливих ситуацій. Враховуючи встановлені вище недоліки і пріоритети державного регулювання інноваційного розвитку транспортної інфраструктури, а також світові імперативи інноваційного розвитку транспортної інфраструктури була доведена необхідність формування принципово нової наукової парадигми державного регулювання інноваційного розвитку транспортної інфраструктури, що ґрунтується на конвергенції положень інтелектуального і партнерського підходів до модернізації управлінських технологій та передбачає якісну перебудову організаційно-управлінських процесів державного регулювання інноваційного розвитку транспортної інфраструктури, формування реального і віртуального середовища взаємодії держави та бізнесу з метою реалізації інноваційних проєктів. (рис. 1).



**Рис. 1. Парадигма державного регулювання інноваційного розвитку транспортної інфраструктури, що ґрунтується на конвергенції положень інтелектуального і партнерського підходів**

*Джерело: авторська розробка*

Дана парадигма є теоретичним підґрунтям для розроблення положень щодо підвищення результативності державного регулювання у сфері забезпечення інноваційного розвитку транспортної інфраструктури. В цілому дана парадигма передбачає інтелектуально-партнерську взаємодію держави та бізнесу, яка базується на системі державного регулювання, що відповідає вимогам стимулювання інноваційного розвитку транспортної інфраструктури [13].

В межах запропонованого першочерговим завданням є якісна перебудова організаційно-управлінських процесів державного регулювання інноваційного розвитку транспортної інфраструктури (формування інституту спільної довіри, розвиток державно-приватного партнерства, зміна фокусу державного регулювання, розбудова інституту саморегулювання, конструктивний характер відносин у системі «держава-бізнес»), а також формування і розвиток середовища інтелектуально-партнерської взаємодії під час розроблення, узгодження та реалізації проєктів інноваційного розвитку транспортної інфраструктури, при цьому слід відокремити відповідні реальну і віртуальну його складові.

В межах контуру реального середовища інтелектуально-партнерської взаємодії в якості пріоритету державного регулювання сконцентровано увагу на необхідності: створення інноваційних бізнес-розвиток локальних інноваційних виробничих систем у сфері транспортної інфраструктури; формування та розвитку технологічних та індустриальних парків для реалізації інноваційних рішень в сфері розвитку транспортної інфраструктури; розвиток локальних інноваційних виробничих систем у сфері транспортної інфраструктури; формування бізнес-структур з комерціалізації та трансферту інновацій та ін.

В межах контуру цифрового середовища інтелектуально-партнерської взаємодії з метою забезпечення інноваційного розвитку транспортної інфраструктури слід пріоритезувати: формування цифрових сервісів управління реалізацією інноваційних проєктів розвитку транспортної інфраструктури; створення інтерактивних інвестиційних карт інноваційних проєктів; формування цифрових платформ сприяння розвитку транспортної інфраструктури, що базуються на відкритих інноваціях; створення Big Data у сфері інноваційного розвитку транспортної інфраструктури; створення віртуального науково-освітнього простору та ін.

Отже, в цілому зазначене повинно стати базисом для розкриття сутності та особливостей реалізації відповідних процесів державного управління, обґрунтування послідовності дій, роз'яснення зв'язків як між об'єктом і суб'єктом управління, крім того і в межах кожного з них. Також нова парадигма є запорукою для якісної деталізації властивостей, притаманних системі державного регулювання в цілому, а також окремих її складових та виконанню відповідних управлінських процесів, що створить підґрунтя для своєчасної та максимально повної її реалізації [13].

**Висновки.** Отже сформовано парадигму державного регулювання інноваційного розвитку транспортної інфраструктури, що дозволить подолати

системні недоліки державної політики в сфері підтримки і стимулювання інноваційної діяльності на транспорті.

### **Перелік посилань**

1. Третяк Г. С., Бліщук К. М. Державне регулювання економіки та економічна політика: навч. посібник. Львів: ЛРІДУ НАДУ, 2011. 128 с.
2. Кара Н. І., Корецька Г. В., Крайвська В. Р. Сучасні тенденції розвитку ринку транспортних послуг. *Науковий вісник НЛТУ України*. 2010. № 6. С. 214–221.
3. Ткаченко А. М. Державне регулювання у сфері транспортного забезпечення зовнішньоекономічної діяльності України: автореф. дис. ... д-ра наук з держ. упр.: 25.00.02. Київ, 2015. 32 с.
4. Халецька А. А. Удосконалення державного регулювання розвитку транспортного забезпечення в контексті спрощення процедур зовнішньої торгівлі. *Державне управління та місцеве самоврядування*. 2015. № 3 (26). С. 199–206.
5. Павлюк А. В. Ідентифікація методів державного регулювання ринку послуг автомобільного транспорту в регіоні. *Вісник НАДУ*. 2015. № 4. С. 78–86.
6. Погребиський М. Л. Державне регулювання ринку транспортних послуг: автореф. дис... канд. наук держ. упр.: 25.00.02. Запоріжжя, 2007. 20 с.
7. Мартиненко В. М. Державне управління: шлях до нової парадигми (теорія та методологія): монографія. Х.: Вид-во ХарРІ НАДУ «Магістр», 2003. 220 с.
8. Лаптев В. В. Проблеми удосконалювання підприємницького законодавства. *Правове регулювання підприємницької діяльності*. 1995. № 5. С. 4–17.
9. Бланк И. А. Инвестиционный менеджмент. К.: МП «ИТЕМ» ЛТД, «Юнайтед Лондон Трейд Лимитед», 1995. 448 с.
10. Уряд затвердив державну стратегію регіонального розвитку на 2021-2027 роки. *Центр транспортних стратегій: веб-сайт*. URL: [https://cfts.org.ua/news/2020/08/05/pravitelstvo\\_utverdilo\\_gosstrategiyu\\_regionalnog\\_o\\_razvitiya\\_na\\_2021\\_2027\\_gody\\_60075](https://cfts.org.ua/news/2020/08/05/pravitelstvo_utverdilo_gosstrategiyu_regionalnog_o_razvitiya_na_2021_2027_gody_60075) (дата звернення: 19.04.21).
11. Який законопроект про НКРТ пропонують народні депутати – інтерв'ю з Олександром Скічко. *Центр транспортних стратегій: веб-сайт*. URL: [https://cfts.org.ua/articles/kakoy\\_zakonoproekt\\_ob\\_nkrt\\_predlagayut\\_narodnye\\_deputaty\\_intervyu\\_s\\_aleksandrom\\_skichko\\_1705](https://cfts.org.ua/articles/kakoy_zakonoproekt_ob_nkrt_predlagayut_narodnye_deputaty_intervyu_s_aleksandrom_skichko_1705) (дата звернення: 19.04.2021).
12. Проект Закону про Національну комісію, що здійснює державне регулювання у сфері транспорту. Верховна Рада України офіційний веб-портал. URL: [http://w1.c1.rada.gov.ua/pls/zweb2/webproc4\\_1?pf3511=69593](http://w1.c1.rada.gov.ua/pls/zweb2/webproc4_1?pf3511=69593) (дата звернення: 23.04.2021).
13. Дмитрієва О. І. Державне регулювання інноваційного розвитку транспортної інфраструктури: основні чинники впливу. *Актуальні проблеми економіки*. 2019. № 7 (217). С. 65–77.

### **References**

1. Tretiak, H. S., Blishchuk, K. M. (2011), *State regulation of the economy and economic policy* [Derzhavne rehuliuvannia ekonomiky ta ekonomichna polityka: navchalnyi posibnyk], tutorial, Lviv: LRIDU NADU, 128 p.
2. Kara, N. I., Koretska, H. V., Kraivska, V. R. (2010), Current trends in the market of transport services [Suchasni tendentsii rozvytku rynku transportnykh posluh], *Scientific Bulletin of NLTU of Ukraine*, № 6, P. 214–221.
3. Tkachenko, A. M. (2015), State regulation in the field of transport of foreign economic activity of Ukraine [Derzhavne rehuliuvannia u sferi transportnoho zabezpechennia zovnishnoekonomichnoi diialnosti Ukrainy], *Doctor's thesis*, Kyiv, 32 p.
4. Khaletska, A. A. (2015), Improvement of state regulation of transport development in the context of simplification of foreign trade procedures [Udoskonalennia derzhavnoho rehuliuvannia rozvytku transportnoho zabezpechennia v konteksti sproshchennia protsedur zovnishnoi torhivli], *Public administration and local self-government*, № 3 (26), P. 199–206.
5. Pavliuk, A. V. (2015), Identification of methods of state regulation of the market of road transport services in the region [Identyfikatsiia metodiv derzhavnoho rehuliuvannia rynku posluh avtomobilnoho transportu v rehioni], *NAPA Bulletin*, № 4, P. 78–86.
6. Pohrebytskyi, M. L. (2007), State regulation of the market of transport services [Derzhavne rehuliuvannia rynku transportnykh posluh], *Candidat's thesis*, Zaporizhzhia, 20 p.
7. Martynenko, V. M. (2003), *Public administration: the path to a new paradigm (theory and methodology)* [Derzhavne upravlinnia: shliakh do novoi paradyhmy (teoriia ta metodolohiia): monohrafiia], monograph, Kh.: Vyd-vo KharRI NADU «Mahistr», 220 p.
8. Laptiev, V. V. (1995), Problems of improving business legislation [Problemy udoskonaluvannia pidpriemnytskoho zakonodavstva], *Legal regulation of business activity*, № 5, P. 4–17.
9. Blank, I. A. (1995), *Investment Management* [Investitsionnyi menedzhment], K.: MP «ITEM» LTD, «Yunayted London Treyd Limited», 448 p.
10. *The Government has approved the state strategy for regional development for 2021-2027* [Uriad zatverdyl derzhavnu stratehiiu rehionalnoho rozvytku na 2021-2027 roky], Center for Transport Strategies: website, available at: [https://cfts.org.ua/news/2020/08/05/pravitelstvo\\_utverdilo\\_gosstrategiyu\\_regionalnog\\_o\\_razvitiya\\_na\\_2021\\_2027\\_gody\\_60075](https://cfts.org.ua/news/2020/08/05/pravitelstvo_utverdilo_gosstrategiyu_regionalnog_o_razvitiya_na_2021_2027_gody_60075) (last accessed 19.04.21).
11. *What bill on the NCRT do MPs propose - interview with Oleksandr Skichko* [Yakyi zakonoproekt pro NKRT proponuiut narodni deputaty - intervyyu z Oleksandrom Skichko], Center for Transport Strategies: website, available at: [https://cfts.org.ua/articles/kakoy\\_zakonoproekt\\_ob\\_nkrt\\_predlagayut\\_narodnye\\_deputaty\\_intervyyu\\_s\\_aleksandrom\\_skichko\\_1705](https://cfts.org.ua/articles/kakoy_zakonoproekt_ob_nkrt_predlagayut_narodnye_deputaty_intervyyu_s_aleksandrom_skichko_1705) (last accessed 19.04.21).
12. *Draft Law on the National Commission for State Regulation of Transport* [Proekt Zakonu pro Natsionalnu komisiuu, shcho zdiisniue derzhavne rehuliuvannia u sferi transportu], The Verkhovna Rada of Ukraine is an official web portal, available



at: [http://w1.c1.rada.gov.ua/pls/zweb2/webproc4\\_1?pf3511=69593](http://w1.c1.rada.gov.ua/pls/zweb2/webproc4_1?pf3511=69593) (last accessed 23.04.21).

13. Dmytriieva, O. I. (2019), State regulation of innovative development of transport infrastructure: the main factors of influence [Derzhavne rehuliuвання innovatsiinoho rozvytku transportnoi infrastruktury: osnovni chynnyky vplyvu], *Actual problems of economics*, № 7 (217), P. 65–77.

## РЕФЕРАТИ РЕФЕРАТЫ ABSTRACTS

УДК 338.47; JEL Classification: R40

### Дмитрієва О.І. ФОРМУВАННЯ НАУКОВОЇ ПАРАДИГМИ ДЕРЖАВНОГО РЕГУЛЮВАННЯ ІННОВАЦІЙНОГО РОЗВИТКУ ТРАНСПОРТНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ

**Мета дослідження** полягає у формуванні нової наукової парадигми державного регулювання інноваційного розвитку транспортної інфраструктури. **Методика дослідження.** Для досягнення поставленої мети у науковій роботі були використані такі загальнонаукові та спеціальні методи і прийоми дослідження: методи узагальнення та абстрагування – для проведення аналізу тверджень законодавчого характеру щодо інноваційного розвитку транспортної інфраструктури; інтелектуальний і партнерський підходи до формування парадигми державного регулювання інноваційного розвитку транспортної інфраструктури. **Результати дослідження.** У статті проведений аналіз законодавчої бази щодо інноваційного розвитку транспортної інфраструктури України. На основі аналізу визначено, що діюча в Україні політика державного регулювання інноваційного розвитку характеризується хаотичністю та локальністю владних дій. Встановлено основні недоліки діючої наразі системи державного регулювання інноваційного розвитку транспортної інфраструктури. Враховуючи встановлені недоліки і пріоритети державного регулювання інноваційного розвитку транспортної інфраструктури була розроблена модель принципово нової наукової парадигми державного регулювання інноваційного розвитку транспортної інфраструктури, що ґрунтується на конвергенції положень інтелектуального і партнерського підходів до модернізації управлінських технологій та передбачає якісну перебудову організаційно-управлінських процесів державного регулювання інноваційного розвитку транспортної інфраструктури, формування реального і віртуального середовища взаємодії держави та бізнесу з метою реалізації інноваційних проєктів. **Наукова новизна.** Полягає у формуванні парадигми державного регулювання інноваційного розвитку транспортної інфраструктури, що ґрунтується на конвергенції положень інтелектуального і партнерського підходів. **Практичне значення отриманих результатів.** Запропонована парадигма є теоретичним підґрунтям для розроблення положень щодо підвищення результативності державного регулювання у сфері забезпечення інноваційного розвитку транспортної інфраструктури.

**Ключові слова:** наукова парадигма; державне регулювання; транспортна інфраструктура; інноваційний розвиток; інтелектуальний підхід; партнерський підхід.

**УДК 338.47; JEL Classification: R40**

**Дмитриева О.И. ФОРМИРОВАНИЕ НАУЧНОЙ ПАРАДИГМЫ ГОСУДАРСТВЕННОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ ИННОВАЦИОННОГО РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ**

**Цель исследования** заключается в формировании новой научной парадигмы государственного регулирования инновационного развития транспортной инфраструктуры. **Методика исследования.** Для достижения поставленной цели в научной работе были использованы такие общенаучные и специальные методы и приемы исследования: методы обобщения и абстрагирования - для проведения анализа утверждений законодательного характера по инновационному развитию транспортной инфраструктуры; интеллектуальный и партнерский подходы к формированию парадигмы государственного регулирования инновационного развития транспортной инфраструктуры. **Результаты исследования.** В статье проведен анализ законодательной базы инновационного развития транспортной инфраструктуры Украины. На основе анализа определено, что действующая в Украине политика государственного регулирования инновационного развития характеризуется хаотичностью и локальностью властных действий. Установлены основные недостатки действующей сейчас системы государственного регулирования инновационного развития транспортной инфраструктуры. Учитывая установленные недостатки и приоритеты государственного регулирования инновационного развития транспортной инфраструктуры, была разработана модель принципиально новой научной парадигмы государственного регулирования инновационного развития транспортной инфраструктуры, основанная на конвергенции положений интеллектуального и партнерского подходов к модернизации управленческих технологий и предусматривает качественную перестройку организационно-управленческих процессов государственного регулирования инновационного развития транспортной инфраструктуры, формирование реального и виртуального среды взаимодействия государства и бизнеса с целью реализации инновационных проектов. **Научная новизна.** Заключается в формировании парадигмы государственного регулирования инновационного развития транспортной инфраструктуры, основанной на конвергенции положений интеллектуального и партнерского подходов. **Практическое значение полученных результатов.** Предложенная парадигма является теоретической основой для разработки положений по повышению результативности государственного регулирования в сфере обеспечения инновационного развития транспортной инфраструктуры.

**Ключевые слова:** научная парадигма; государственное регулирование; транспортная инфраструктура; инновационное развитие; интеллектуальный подход; партнерский подход.

**UDK 338.47; JEL Classification: R40**

**Dmytriieva O.I. FORMING A SCIENTIFIC PARADIGM OF STATE REGULATION FOR INNOVATIVE DEVELOPMENT OF TRANSPORT INFRASTRUCTURE**

**The purpose** of the study is to form a new scientific paradigm of state regulation for innovative development of transport infrastructure. **Research methodology.** To achieve this goal the following general and special methods and techniques of research were used in the scientific work: methods of generalization and abstraction – to analyze the allegations of a legislative nature for the innovative development of transport infrastructure; intellectual and partnership approaches to the formation of the paradigm of state regulation for innovative development of transport infrastructure. **Results of the research.** The article analyzes the legal framework for innovative development of transport infrastructure of Ukraine. Based on the analysis, it is determined that the current policy of state regulation of innovative development in Ukraine is characterized by chaos and locality of government actions. The main shortcomings of the current system of state regulation for innovative development of transport infrastructure have been identified. Taking into account the identified shortcomings and priorities of state regulation for innovative development of transport infrastructure, a model of a fundamentally new scientific paradigm of state regulation for innovative development of transport infrastructure is formed, which is based on the convergence of intellectual and partnership approaches to modernization of management technologies and provides for a qualitative restructuring of organizational and managerial processes of state regulation for innovative development of transport infrastructure, the formation of a real and virtual environment of interaction between the state and the business in order to implement innovative projects. **Scientific novelty.** It includes formation of a paradigm of state regulation for innovative development of transport infrastructure, based on the convergence of the provisions of intellectual and partnership approaches. **The practical significance of the results.** The proposed paradigm is a theoretical basis for the development of provisions to improve the effectiveness of state regulation in the field of innovative development of transport infrastructure.

**Key words:** scientific paradigm; state regulation; transport infrastructure; innovative development; intellectual approach; partnership approach.

### **Відомості про авторів / Сведения об авторах / About the Authors**

Дмитрієва Оксана Іллівна – доктор економічних наук, доцент, Харківський національний автомобільно-дорожній університет, завідувачка кафедри економіки і підприємництва, м. Харків, Україна; e-mail: oksanahnadu@gmail.com; ORCID ID: <https://orcid.org/0000-0001-9314-350X>. Моб. 063-353-79-98.

Дмитрієва Оксана Ільїнічна – доктор економічних наук, доцент, Харківський національний автомобільно-дорожній університет, завідувачка кафедри економіки і підприємництва, г. Харків, Україна.

Dmytriieva Oksana – DSci in Economics, Associate Professor, Kharkov National Automobile and Highway University, Head of the Department of Economics and Business, Kharkiv, Ukraine.