

**МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ
УКРАЇНСЬКИЙ ДЕРЖАВНИЙ УНІВЕРСИТЕТ ЗАЛІЗНИЧНОГО
ТРАНСПОРТУ**

Дмитрієва Оксана Іллівна



УДК: 338.49:656.078.1

**ДЕРЖАВНЕ РЕГУЛЮВАННЯ ІННОВАЦІЙНОГО РОЗВИТКУ
ТРАНСПОРТНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ**

Спеціальність 08.00.03 – економіка та управління національним господарством

АВТОРЕФЕРАТ

дисертації на здобуття наукового ступеня
доктора економічних наук

Харків – 2020

Дисертацією є рукопис.

Робота виконана в Харківському національному автомобільно-дорожньому університеті Міністерства освіти і науки України

Науковий консультант:

доктор економічних наук, професор
Криворучко Оксана Миколаївна,
Харківський національний автомобільно-
дорожній університет, завідувач кафедри
менеджменту.

Офіційні опоненти:

доктор економічних наук, професор
Яновська Вікторія Петрівна,
Державний університет інфраструктури та
технологій, завідувач кафедри економіки,
маркетингу та бізнес-адміністрування;

доктор економічних наук, професор
Дикань Валерія Володимирівна,
Навчально-науковий інститут «Каразінська
школа бізнесу» Харківського національного
університету імені В.Н. Каразіна, професор
кафедри управління та адміністрування;

доктор економічних наук, доцент
Токмакова Ірина Василівна,
Український державний університет
залізничного транспорту, професор кафедри
економіки та управління виробничим і
комерційним бізнесом.

Захист відбудеться «18» грудня 2020 р. об 11-00 годині на засіданні спеціалізованої вченої ради Д 64.820.05 в Українському державному університеті залізничного транспорту за адресою: м. Харків, майдан Фейербаха, 7, ауд. 3.507.

З дисертацією можна ознайомитись у бібліотеці Українського державного університету залізничного транспорту за адресою: 61050, м. Харків, майдан Фейербаха, 7, ауд. 2.209 та на сайті Українського державного університету залізничного транспорту: <http://kart.edu.ua>.

Автореферат розісланий «17» листопада 2020 р.

Учений секретар
спеціалізованої вченої ради



І. В. Чорнобровка

ЗАГАЛЬНА ХАРАКТЕРИСТИКА РОБОТИ

Актуальність теми дослідження. На сьогоднішній день одним із ключових завдань соціально-економічного розвитку економіки України та її рівноправного і конкурентоспроможного партнерства в системі міжнародних торговельно-економічних зв'язків є забезпечення якісної трансформації наявної в країні інфраструктури транспорту, що обслуговує як внутрішньодержавні перевезення, так і виступає важливим учасником глобальних логістичних ланцюгів. Фундаментом розширеного відтворення потенціалу транспортного комплексу і його інфраструктурної складової в умовах становлення постіндустріальної економіки є своєчасне впровадження передових інноваційних технологій на засадах ефективності та системності.

В реалізації успішної інноваційної моделі розвитку транспортної інфраструктури, як свідчить світовий досвід, визначальну роль відіграє система державного регулювання, що оперує дієвими координаційно-інтеграційними, адміністративно-фіскальними і фінансово-інвестиційними важелями та інструментами стратегічного, нормативно-правового і ресурсного забезпечення державної економічної політики. Натомість в Україні внаслідок використання архаїчних управлінських технологій і непослідовних дій держави у сфері інноваційної діяльності в транспортній галузі наростають тенденції критичного погіршення техніко-економічних параметрів функціонування транспортної інфраструктури. За таких обставин державним пріоритетом має стати вирішення надскладного завдання забезпечення інноваційних трансформацій на транспорті, що потребує розроблення і реалізації адекватної вимогам та імперативам суспільного і науково-технічного прогресу цілісної концепції модернізації державного регулювання інноваційного розвитку транспортної інфраструктури.

Теоретико-методологічним і практичним аспектам забезпечення інноваційного розвитку транспортної інфраструктури з метою підвищення ефективності функціонування транспортної галузі присвячені праці В. Богомолової, О. Дейнеки, В. Диканя, І. Дмитрієва, О. Євсєєвої, В. Ільчука, І. Зайцевої, О. Зоріної, Л. Калініченко, О. Кірдіної, О. Криворучко, В. Компанієць, М. Міщенко, Є. Малицької, О. Никифорок, В. Овчиннікової, Ю. Пащенко, Л. Позднякової, Є. Сича, І. Токмакової, В. Третяк, І. Чорнобровки, В. Шинкаренка, В. Яновської. У наукових працях дотепер триває полеміка довкола з'ясування ключових вимог до сучасного інноваційного складу транспортної інфраструктури як частини транспортного комплексу (І. Бузько, Г. Жовтяк, І. Заблудська, О. Зеленко, І. Хорошилова), відносно факторів і показників оцінки рівня інноваційного розвитку транспортної інфраструктури в цілому та окремих складових зокрема (О. Дикань, Н. Іксарова, Н. Каличева, М. Кондратюк, М. Корінь), щодо ступеня і доцільності втручання держави у процеси інноваційного розвитку транспортної інфраструктури (В. Дикань, Т. Логутова, О. Поліщук, М. Полторацький, О. Рудченко, Л. Українська).

Ураховуючи наукове та практичне значення праць вищезазначених авторів, слід підкреслити, що існує потреба в розробленні теоретико-

методологічних основ, методичних і практичних положень щодо модернізації системи державного регулювання інноваційного розвитку транспортної інфраструктури з урахуванням сучасних трансформацій середовища її функціонування, у тому числі назріла необхідність у формуванні парадигми, концепції, механізмів і моделей, що містять прогресивні технології управління і сприяють реалізації потенційно дієвого інструментарію державного регулювання інноваційної діяльності транспортного сектора у розрізі стратегічного, координаційно-інтеграційного і фінансово-інвестиційних напрямів державної економічної політики.

Усі ці обставини зумовили вибір теми дисертаційної роботи, визначили предмет, об'єкт, основну мету і завдання дослідження.

Зв'язок роботи з науковими програмами, планами, темами. Наукові результати і висновки дисертаційної роботи є складовою розробок Харківського національного автомобільно-дорожнього університету в межах науково-дослідної роботи кафедри менеджменту за темами: «Соціально-економічні проблеми функціонування і розвитку автомобільного транспорту» (номер державної реєстрації 0116U000952), де автором розроблено альтернативні стратегії інноваційного розвитку транспортної інфраструктури; «Соціально-економічні проблеми функціонування і розвитку автомобільного транспорту» (номер державної реєстрації 0117U005212), де автором обґрунтовано систему заходів щодо підвищення рівня інноваційного розвитку транспортної інфраструктури; «Проблеми управління підприємствами на автомобільному транспорті» (номер державної реєстрації 0119U00639), де автором визначено інституційне поле забезпечення ефективного використання ресурсів транспортної інфраструктури; «Проблеми управління підприємствами на автомобільному транспорті» (номер державної реєстрації 0119U103270), де автором, урахувавши провідний досвід зарубіжних країн світу, визначено програмні завдання державного регулювання інноваційного розвитку транспортної інфраструктури України; «Проведення дослідження й оцінка корпоративної культури ТОВ «КАРАВАН СІМПЛІ» (номер державної реєстрації 0120U102975), де автором оцінено рівень корпоративної культури підприємства як елемента соціальної складової інноваційного розвитку транспортної інфраструктури; «Проведення дослідження та розробка напрямів розвитку підприємства з позиції забезпечення його економічної безпеки» (номер державної реєстрації 0120U102981), де автором проаналізовано загрози інноваційного розвитку логістичної інфраструктури підприємств.

Окремі результати дослідження отримано в межах науково-дослідних робіт громадської наукової організації «Фінансово-економічна наукова рада», а саме: «Проблеми стратегічного розвитку національної економіки» (номер державної реєстрації 0118U000788), де автором розроблено методичний підхід до оцінювання інноваційного розвитку транспортної інфраструктури; «Стратегічна модернізація розвитку регіональної економічної системи» (номер державної реєстрації 0118U000787), де автором обґрунтовано перспективи інноваційного розвитку транспортної інфраструктури України; «Управління

економічною ефективністю діяльності підприємств» (номер державної реєстрації 0118U000786), де автором визначено проблеми й інституціональні засади інноваційного розвитку міжнародних транспортних перевезень.

Мета та завдання дослідження. Метою дисертації є розроблення теоретико-методологічних засад, методичних підходів і практичних рекомендацій щодо модернізації системи державного регулювання інноваційного розвитку транспортної інфраструктури відповідно до трансформаційних змін світової економіки.

Досягнення мети дисертації зумовило необхідність вирішення таких основних завдань:

- сформулювати теоретичні основи розвитку транспортної інфраструктури, встановити світові тренди її інноваційного зростання в умовах цифрової трансформації системи глобальних транспортно-торговельних комунікацій;
- з'ясувати стан і тенденції функціонування транспортної інфраструктури України, сформулювати систему детермінуючих факторів і обґрунтувати пріоритетні напрями інноваційного розвитку транспортної інфраструктури;
- встановити періоди трансформації теорії державного регулювання інноваційного розвитку транспортної інфраструктури України;
- запропонувати модель оцінювання інноваційної діяльності на транспорті в контексті визначення результативності реалізації інструментів державного регулювання;
- сформулювати парадигму державного регулювання інноваційного розвитку транспортної інфраструктури;
- розробити концепцію модернізації державного регулювання інноваційного розвитку транспортної інфраструктури України на засадах інтелектуалізації і партнерства;
- розвинути теоретичні основи стратегічного державного управління інноваційним розвитком транспортної інфраструктури у частині класифікації інноваційних стратегій і розроблення системи підтримки стратегічних рішень;
- удосконалити методичний підхід до проектування цілей стратегічного державного управління інноваційним розвитком транспортної інфраструктури з урахуванням специфіки середовища господарювання та сучасних трендів у цілепокладанні;
- надати пропозиції щодо інструментів моделі інституціонального забезпечення інноваційного розвитку міжнародної транспортно-логістичної інфраструктури;
- розробити методичний підхід до ідентифікації рівня розвитку транспортної інфраструктури та сформулювати карту забезпеченості регіонів України інфраструктурою транспорту;
- обґрунтувати організаційну модель формування цифрового середовища управління реалізацією інноваційних проєктів розвитку транспортної інфраструктури;
- з'ясувати етапи оцінювання інноваційного розвитку транспортної інфраструктури в умовах формування Національного інноваційного

транспортного HUB;

- удосконалити методику визначення пріоритетності фінансування державою інноваційних проєктів розвитку транспортної інфраструктури;
- сформувані положення щодо діагностики інвестиційної привабливості об'єктів транспортної інфраструктури;
- розвинути процедуру фінансування проєктів інноваційного розвитку транспортної інфраструктури на засадах державно-приватного партнерства.

Об'єкт дослідження – процес державного регулювання інноваційного розвитку транспортної інфраструктури.

Предмет дослідження – теоретико-методологічні засади, методичні підходи та практичні рекомендації щодо модернізації державного регулювання інноваційного розвитку транспортної інфраструктури.

Методи дослідження. Для досягнення поставленої мети і вирішення зазначених завдань було використано такі методи: *порівняльний аналіз і графічний метод* – для відображення тенденцій просторової нерівності та галузево-регіональної асиметрії розвитку транспортної інфраструктури; *систематизація та класифікація* – для класифікації структурних елементів транспортної інфраструктури в системі національної економіки, систематизації факторів впливу на державне регулювання інноваційного розвитку транспортної інфраструктури, інноваційних стратегій; *системний підхід* – для формування теоретичних основ державного регулювання інноваційного розвитку транспортної інфраструктури у системі економічних знань, можливостей імплементації європейського досвіду державного регулювання інноваційного розвитку транспортної інфраструктури; *моделювання* – для обґрунтування моделі інноваційного розвитку транспортної інфраструктури в умовах формування Національного інноваційного транспортного HUB, інституціонального забезпечення інноваційного розвитку міжнародної транспортно-логістичної інфраструктури; *абстрагування та логічного аналізу* – для розроблення концептуальних положень формування механізмів державного регулювання інноваційного розвитку транспортної інфраструктури; ідентифікації ролі держави в регулюванні інноваційного розвитку транспортної інфраструктури; *морфологічного аналізу* – для удосконалення понятійно-категоріального апарату досліджуваної проблематики; *аналогії та екстраполяції* – для формування процедури фінансування проєктів інноваційного розвитку транспортної інфраструктури на засадах державно-приватного партнерства як ефективного інструменту державного регулювання; *експертний і розрахунково-аналітичний* – для здійснення факторних і прогнозних оцінок інноваційного розвитку транспортної інфраструктури.

Інформаційну базу дослідження склали нормативно-правові акти України та країн Європейського Союзу щодо діяльності транспорту, наукові праці провідних вітчизняних і зарубіжних авторів з питань інноваційного розвитку транспортної інфраструктури, стратегічні документи та статистичні дані Міністерства інфраструктури України, статистичні дані Державної служби статистики України, ресурси мережі Інтернет.

Наукова новизна отриманих результатів. Результати наукового дослідження в сукупності вирішують важливу наукову проблему розроблення теоретико-методологічних положень, методичних підходів і практичних рекомендацій щодо модернізації державного регулювання інноваційного розвитку транспортної інфраструктури відповідно до трансформаційних змін світової економіки. Найбільш важливі результати дослідження, що містять елементи наукової новизни, полягають у такому:

вперше:

– сформовано парадигму 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. Дана парадигма є теоретичним підґрунтям для розроблення положень щодо підвищення результативності державного регулювання у сфері забезпечення інноваційного розвитку транспортної інфраструктури;

– розроблено концепцію модернізації державного регулювання інноваційного розвитку транспортної інфраструктури України на засадах інтелектуалізації і партнерства, у якій досягнення цільових векторів інноваційного розвитку транспортної інфраструктури реалізується в двокомпонентній системі комплементарних механізмів державного регулювання, спрямованих на активізацію інноваційної діяльності (стратегічні, організаційно-економічні, фінансово-інвестиційні) і підтримку її результативності (нормативно-правові, кадрові, інформаційні, іміджеві, адміністративно-управлінські). Це дало змогу визначити пріоритетні інструменти політики державного регулювання інноваційного розвитку транспортної інфраструктури й обґрунтувати заходи щодо їх реалізації;

– розроблено організаційну модель формування інтелектуально-партнерського середовища управління реалізацією інноваційних проєктів розвитку транспортної інфраструктури, що передбачає створення Національного інноваційного транспортного HUB, у межах якого здійснюється аудит інноваційного розвитку, генерування знань та інновацій, управління інвестиційною активністю та реалізацією проєктів інноваційного розвитку інфраструктури транспорту. Розкрито мету і функціональні можливості цифрових сервісів Національного інноваційного транспортного HUB і доведено, що його створення дозволить підвищити ефективність реалізації інструментів державного регулювання інноваційного розвитку транспортної інфраструктури;

удосконалено:

– періодизацію трансформації теорії державного регулювання інноваційного розвитку транспортної інфраструктури України, у якій, на відміну від відомих, виділено три етапи (догматичного, стратегічного регулювання, інноваційної інтеграції), що відображають еволюцію становлення

інструментів державного регулювання інноваційних змін в інфраструктурі транспорту. Розкриття змісту періодів трансформації дозволило деталізувати специфіку сучасного етапу, виділити недоліки і запропонувати теоретико-методологічні засади щодо перегляду положень державного регулювання інноваційного розвитку транспортної інфраструктури;

– модель оцінювання результативності інноваційної діяльності транспортного комплексу, яка, на відміну від наявних, представлена у вигляді трипараметричної системи, де перша група показників дозволяє оцінити інноваційну активність суб'єктів господарювання транспортної галузі, друга – інноваційний потенціал, третя – інноваційну ефективність. Особливістю запропонованої моделі є врахування принципів динамізму, перспективізму й доцільності, а її реалізація надає можливість встановити рівень інноваційного розвитку транспортної інфраструктури;

– теоретичні основи стратегічного державного управління інноваційним розвитком транспортної інфраструктури, які, на відміну від відомих, включають: по-перше, типізацію інноваційних стратегій за комплексом ознак (корисність результату, тип інновацій, характер дій), що передбачає їх поділ на деструктивні (псевдо- і квазіінноваційні) і конструктивні (адаптивні, оптимізаційні, прогресивні) стратегії; по-друге, ідентифікацію елементів системи підтримки прийняття рішень щодо формування і реалізації стратегії інноваційного розвитку транспортної інфраструктури, які включають сукупність блоків-завдань (цілепокладання, проектних пропозицій, стратегічних альтернатив, мотивації, комунікації, контролінгу) та інструментальних модулів (даних, експертної оцінки, аналітики, моделювання). Надані положення дозволяють підвищити ефективність процесу стратегічного управління інноваційним розвитком транспортної інфраструктури;

– підхід до процесу проектування цілей стратегії інноваційного розвитку транспортної інфраструктури, який, на відміну від існуючих, передбачає створення рефлексивного інформаційно-комунікаційного середовища для встановлення і циклічного коригування цілей шляхом залучення широкого кола зацікавлених сторін, використання сучасних інформаційно-аналітичних систем і технології форсайт-досліджень. Це сприяє підвищенню обґрунтованості цільової підсистеми стратегії інноваційного розвитку транспортної інфраструктури та забезпеченню відповідності цілей динамічним змінам середовища функціонування суб'єктів транспортної галузі;

– методичний підхід до ідентифікації рівня розвитку транспортної інфраструктури, що, на відміну від відомих, ґрунтується на використанні алгоритму оцінної класифікації ArcView GIS у процесі визначення рівня транспортно-просторової нерівності та галузево-регіональної асиметрії розвитку інфраструктури транспорту в регіонах і передбачає проведення матричного моделювання оціночних показників для їх кластеризації залежно від стану транспортного забезпечення територій. Це дозволило сформувати карту забезпеченості регіонів України транспортною інфраструктурою і розробити комплекс сценаріїв її інноваційного розвитку;

– етапи оцінювання інноваційного розвитку транспортної інфраструктури в умовах формування Національного інноваційного транспортного HUB, що, на відміну від існуючих, передбачають розрахунок комплексного показника, який відображає рівень розвитку інноваційно-виробничої, інвестиційної, ресурсно-енергетичної, екологічної, міжнародної й соціальної складових транспортної інфраструктури та моделювання впливу ключових факторів на їх інноваційний розвиток. Надані пропозиції дозволяють установити вузькі місця в діяльності транспортної інфраструктури й обґрунтувати організаційно-економічні рішення щодо забезпечення її інноваційного розвитку;

отримали подальший розвиток:

– теоретичні основи забезпечення розвитку транспортної інфраструктури, які, на відміну від існуючих, доповнено авторським визначенням поняття «транспортна інфраструктура» та розширеною класифікацією її видів залежно від ступеня відкритості, рівня оригінальності та ролі у забезпеченні економічного розвитку країни. Це дозволило обґрунтувати висновок щодо необхідності зміни принципів функціонування вітчизняних об'єктів інфраструктури транспорту відповідно до світових трендів технологічного зростання і підвищення державного втручання в процеси їх цифрової трансформації;

– теоретичні положення щодо обґрунтування пріоритетних напрямів інноваційного розвитку транспортної інфраструктури, які, на відміну від наявних, ґрунтуються на декомпозиції ключових проблем і систематизації детермінуючих факторів її функціонування та визначають цілі, методи та рівні забезпечення реалізації інноваційних перетворень в інфраструктурі транспорту. Це дозволило ґрунтовно підійти до вибору перспективного інструментарію підвищення ефективності державного регулювання процесів реалізації інноваційних трансформацій у транспортній інфраструктурі;

– модель інституціонального забезпечення інноваційного розвитку міжнародної транспортно-логістичної інфраструктури, яка, на відміну від відомих, поєднує інститути мотивації інноваційного розвитку та інститути розбудови цифрового середовища, що дозволяє нівелювати інституціональні асиметрії в системі державного регулювання інноваційних процесів розвитку транспортної інфраструктури в умовах глобалізації;

– методика вибору пріоритетних для державного фінансування інноваційних проєктів розвитку транспортної інфраструктури, яка, на відміну від існуючих, ґрунтується на системі оцінних показників (час, ризик і ефект) та передбачає порівняння параметрів надійності й економічної ефективності проєкту на стадіях «розробка-впровадження», «експлуатація-отримання результатів». Упровадження цієї методики дасть змогу удосконалити процедуру державного фінансування проєктів інноваційного розвитку транспортної інфраструктури;

– інструментарій діагностики інвестиційної привабливості транспортної інфраструктури, який, на відміну від відомих, полягає у формуванні рейтингу об'єктів інфраструктури транспорту на основі визначених інтегральних показників інвестиційної привабливості, що розраховані на методологічному

підґрунті факторного аналізу за допомогою процедури стандартизації класичним способом та використовуючи як ваги частки повної дисперсії ознак за відповідними факторами. Використання цього інструментарію дозволяє ідентифікувати пріоритетні для інвестування об'єкти транспортної інфраструктури;

– процедура фінансування проєктів інноваційного розвитку транспортної інфраструктури на засадах державно-приватного партнерства, яка, на відміну від наявних, передбачає використання запропонованої матриці ризиків державно-приватного партнерства, розробленої методики їх оцінювання і методичного забезпечення проведення експертного опитування. Надані пропозиції дозволяють підвищити точність прогнозу кількісних значень факторів ризику і знизити можливі втрати шляхом більш ефективного розподілу ризиків між учасниками інноваційних проєктів розвитку транспортної інфраструктури.

Практичне значення отриманих результатів полягає в тому, що обґрунтовані в дисертації теоретичні висновки, методичні підходи і практичні рекомендації можуть бути використані для розроблення стратегії інноваційного розвитку транспортної інфраструктури України і дозволять сформулювати ефективний інструментарій державного регулювання інноваційних проєктів розвитку інфраструктури транспорту.

Основні положення і рекомендації використані центральними і місцевими органами державної влади, громадськими організаціями, підприємствами, які спеціалізуються на наданні транспортних послуг, що підтверджено довідками про впровадження авторських розробок у діяльність: Кам'янської районної державної адміністрації (довідка № 14/19 від 28.02.2020 р.); Транспортної академії України (довідка № 2713-н від 19.03.2020 р.); Департаменту інфраструктури Харківської міської ради (довідка № 3/04/17-08 від 01.04.2020 р.); ДК «Укроборонпром» (довідка № РОЕ 241-1/08-41 від 08.04.2020 р.); Київського обласного центру зайнятості Державної служби зайнятості (довідка № 1877/002/01-36 від 02.07.2020 р.); Департаменту економіки і міжнародних відносин Харківської обласної державної адміністрації (довідка № 05-30/2546 від 03.07.2020 р.); ТДВ «АТП 16363» (довідка № 314 від 08.07.2020 р.); АТ «Харківське підприємство автобусних станцій» (довідка № 11/191 від 08.07.2020 р.).

Теоретичні та практичні розробки, запропоновані в дисертації, використовуються в навчальному процесі Харківського національного автомобільно-дорожнього університету при викладанні дисциплін «Економіка транспорту», «Транспортне підприємство», «Державне регулювання економіки», «Державне і регіональне управління», «Економіка та організація інноваційної діяльності», «Інноваційний розвиток підприємства» (довідка № 01-09/81 від 17.02.2020 р.).

Зареєстровані авторські права на науково-практичні твори: «Оцінювання інноваційного розвитку транспортної інфраструктури» (свідоцтво № 98164 від 16.06.2020 р.); «Оцінка інноваційного потенціалу транспортної інфраструктури»

(свідоцтво № 98162 від 16.06.2020 р.).

Особистий внесок здобувача. Дисертаційна робота є самостійно виконаною працею, у якій викладено авторський підхід до формування теоретичного базису та інструментарію модернізації державного регулювання інноваційного розвитку транспортної інфраструктури відповідно до трансформаційних змін світової економіки.

Усі наукові результати, викладені в дисертації, отримано автором особисто. Із наукових праць, опублікованих у співавторстві [1, 3, 5, 6, 8, 13, 26], у дисертації використано лише ті ідеї та положення, які є результатом особистих наукових пошуків і вказані в авторефераті в переліку публікацій.

Апробація результатів дисертації. Основні положення і результати дослідження протягом 2011–2020 рр. пройшли апробацію на 16 Міжнародних науково-практичних конференціях: «Проблеми і перспективи розвитку підприємництва» (Харків, 2011 р.); «Проблеми і перспективи розвитку підприємництва» (Харків, 2014 р.); «Проблеми і перспективи розвитку підприємництва» (Харків, 2019 р.); «Економіка, фінанси, облік та право: аналіз тенденцій та перспектив розвитку» (Полтава, 2020 р.); «Modern approaches to the introduction of science into practice» (San Francisco, USA, 2020); «Scientific achievements of modern society» (Liverpool, United Kingdom, 2020); «Сучасний рух науки» (Дніпро, 2020 р.); «Модернізація економіки: сучасні реалії, прогностичні сценарії та перспективи розвитку» (Херсон, 2020 р.); «Modern science: problems and innovations» (Stockholm, Sweden, 2020); «Сорок восьми економіко-правові дискусії» (Львів, 2020 р.); «Світ економічної науки» (Тернопіль, 2020 р.); «Modern science: problems and innovations» (Stockholm, Sweden, 2020); «Theoretical and practical foundations of social process management» (San Francisco, USA, 2020); «Topical issues of development of modern science» (Sofia, Bulgaria, 2020); «Dynamics of the development of word science» (Vancouver, Canada, 2020 р.); «Стан та тенденції розвитку економіки, обліку, фінансів і права» (Полтава, 2020 р.).

Публікації. Основні положення та висновки дисертаційної роботи викладено в 42 наукових працях, серед яких: 1 одноосібна і 1 колективна монографія; 23 статті у наукових фахових виданнях, з них 22 статті, опубліковані у наукових виданнях, які входять до міжнародних наукометричних баз даних, у т.ч. 1 стаття – у науковому виданні, внесеному до міжнародної наукометричної бази даних Web of Science; 1 стаття у науковому виданні, що входить до міжнародних наукометричних баз даних, у т.ч. до міжнародної наукометричної бази даних Scopus; 16 тез доповідей на науково-практичних конференціях. Загальний обсяг наукових праць становить 37,5 друк. арк., з них особисто автору належать 35,8 друк. арк.

Обсяг і структура роботи. Дисертація складається зі вступу, п'яти розділів, загальних висновків, додатків, списку використаних джерел. Загальний обсяг роботи становить 525 сторінок, у т.ч. основний текст займає 376 сторінок. Матеріали дисертації проілюстровано 106 рисунками, 48 таблицями і містять 8 додатків. Список використаних джерел налічує 508 найменувань.

ОСНОВНИЙ ЗМІСТ ДИСЕРТАЦІЇ

У *вступі* обґрунтовано актуальність теми дисертаційної роботи, визначено мету й завдання дослідження, його об'єкт і предмет, наукову новизну та практичне значення роботи, відображено апробацію результатів.

У *першому розділі «Сутність транспортної інфраструктури та тенденції її інноваційного розвитку»* розкрито теоретичні основи забезпечення розвитку транспортної інфраструктури, досліджено світові тренди її інноваційного розвитку, обґрунтовано пріоритетні напрями інноваційного розвитку транспортної інфраструктури України в системі державного регулювання.

Посилення глобальної конкуренції та викликана нею структурна перебудова світових торговельних зв'язків призвели до зростання значущості інфраструктурного фактора в підтримці балансованого зростання економік. Сьогодні транспортна інфраструктура є не лише стратегічно важливою для підтримки економічних процесів та обороноздатності країни галуззю, а й виступає ключовим індикатором сприйнятливості економіки країни до інновацій та її конкурентоспроможності в системі глобальних торговельно-економічних комунікацій.

Дослідження сутності поняття «транспортна інфраструктура» дало змогу встановити існування системного, структурного, процесного, функціонального, вартісного, безпекоорієнтованого та інституціонального підходів до трактування його змісту і дійти висновку, що транспортна інфраструктура є комплексом об'єктів, у межах якого забезпечується транспортне, термінально-складське, комерційне та віртуально-інформаційне обслуговування споживачів транспортних послуг, а також здійснюється науково-виробниче супроводження та управління транспортним процесом.

Утановлено, що, вивчаючи видову структуру об'єктів транспортної інфраструктури, вчені-науковці основну увагу приділяють функціональному призначенню, сфері обслуговування, рівню доступності та просторовій організації інфраструктури транспорту, виділяючи відповідні ознаки її класифікації. Ураховуючи роль транспортної інфраструктури в підтримці процесів економічної активності в країні та з огляду на відомі підходи до групування її видів, доповнено класифікацію видів транспортної інфраструктури такими ознаками: 1) ступінь відкритості (інтегрованості): інтегрована; дезінтегрована; 2) рівень оригінальності: унікальна; стандартизована; 3) роль у забезпеченні економічного розвитку країни: базисна; стратегічна. Узагальнення поглядів учених на структуризацію елементів транспортної інфраструктури та врахування авторського бачення її змісту дозволило розкрити поелементний склад об'єктів інфраструктури транспорту.

Доведено, що на сьогодні світова транспортна інфраструктура зазнає суттєвих інноваційних змін: трансформуються не лише технології управління транспортних процесом, а і якісно переформатовується система міжнародних транспортних зв'язків. Дослідження світових тенденцій інноваційного розвитку

транспортної інфраструктури дозволило встановити, що домінуючими трендами сучасного етапу трансформації об'єктів інфраструктури транспорту виступають процеси її інтеграції та цифровізації, що на фоні посилення міжнародної економічної співпраці задають нові вектори розвитку глобальної транспортної інфраструктури. Ключові тенденції інноваційного розвитку світової транспортної інфраструктури подано на рис. 1.

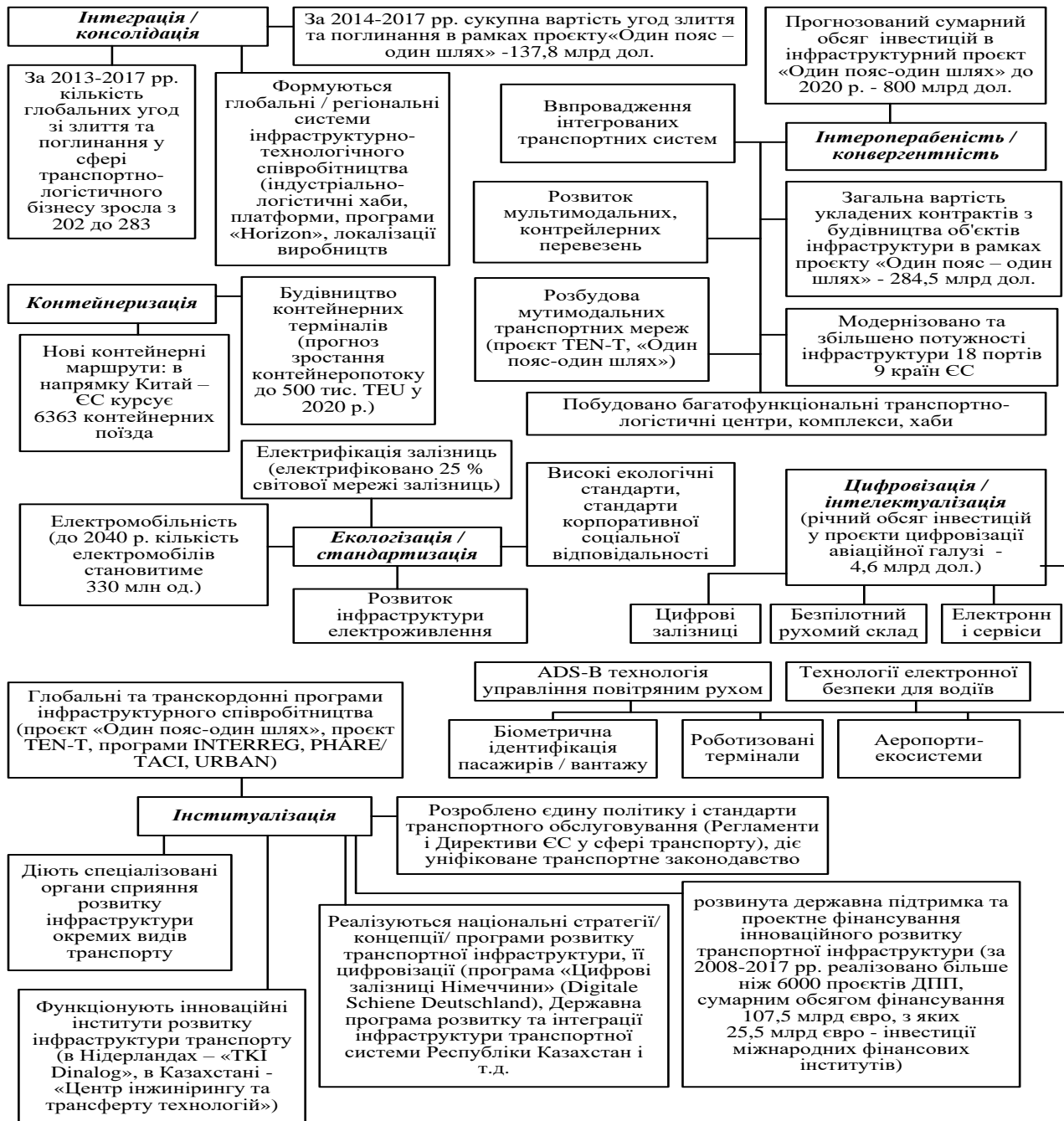


Рис. 1. Тенденції інноваційного розвитку світової транспортної інфраструктури

Виявлено, що попри покращення позицій України в Глобальному рейтингу конкурентоспроможності за параметром «Транспортна інфраструктура» (країна піднялася в рейтингу на 1 пункт: з 88 у 2014–2015 рр. до 87 у 2017–2018 рр.) у цілому тенденції розвитку і функціонування

транспортної інфраструктури не відповідають інноваційному типу зростання. Високий рівень зношеності фондів, обмежена пропускна спроможність та невідповідність техніко-експлуатаційних параметрів транспортної інфраструктури України вимогам ЄС вказують на низьку ефективність державної політики у сфері реалізації інноваційних перетворень у транспортній галузі. Це підтверджує розроблена декомпозиція ключових проблем функціонування і розвитку транспортної інфраструктури України, що лягла в основу розробленої систематизації детермінуючих факторів забезпечення її інноваційного зростання, яка передбачає виділення факторів інституціонального, технологічного, інноваційного та інвестиційного характеру глобального і локального рівня впливу.

Аргументовано, що в умовах посилення трендів цифрової трансформації інноваційний розвиток транспортної інфраструктури України має відбуватися, по-перше, шляхом державного стимулювання розвитку інтелектуально-партнерських зв'язків у транспортній галузі, а по-друге, за рахунок створення цифрового середовища управління реалізацією проєктів інноваційної трансформації інфраструктури транспорту на державному рівні. Визначено цілі, напрями, методи та рівні забезпечення інноваційного розвитку транспортної інфраструктури України (рис. 2).

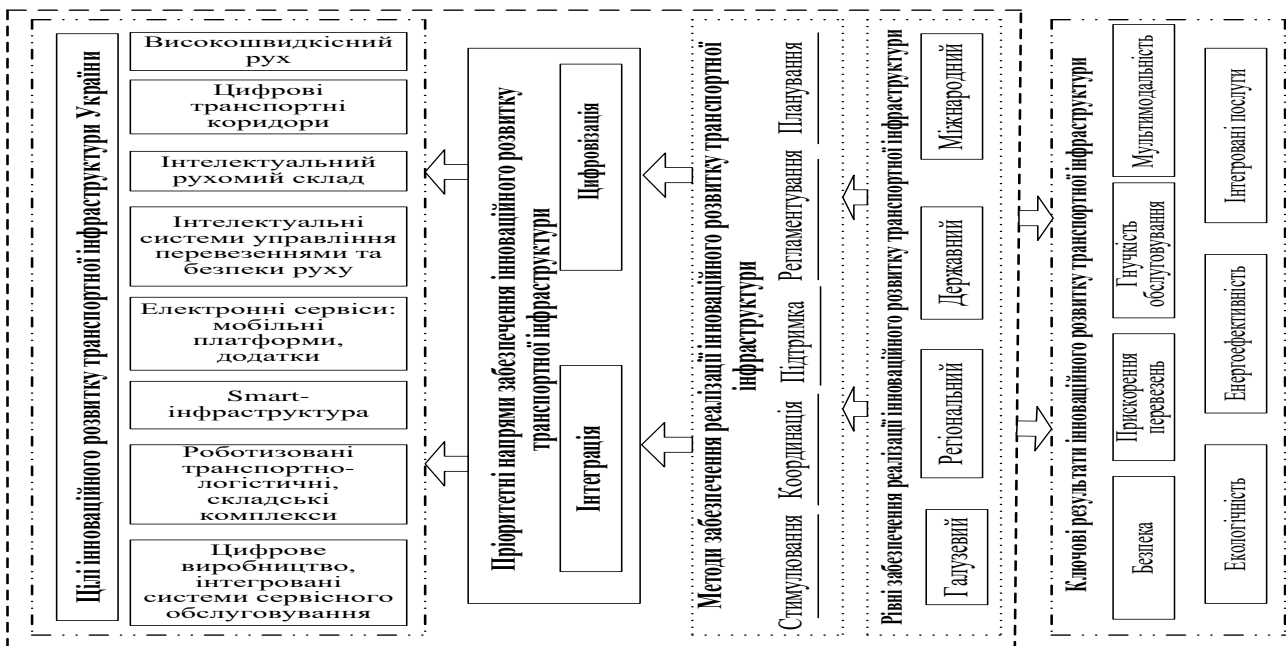


Рис. 2. Ключові цілі та напрями інноваційного розвитку транспортної інфраструктури України

Доведено доцільність переформатування системи державного регулювання сфери транспорту відповідно до нових умов діяльності транспортної інфраструктури в епоху цифровізації.

У другому розділі «Теоретико-методологічні основи державного регулювання інноваційного розвитку транспортної інфраструктури» встановлено етапи трансформації теорії державного регулювання інноваційного

розвитку транспортної інфраструктури України, запропоновано модель оцінювання інноваційного розвитку національної транспортної інфраструктури, сформовано парадигму державного регулювання інноваційного розвитку транспортної інфраструктури, що ґрунтується на конвергенції положень інтелектуального і партнерського підходів до модернізації управлінських технологій, розроблено концепцію модернізації державного регулювання інноваційного розвитку транспортної інфраструктури.

Реалізація пріоритетних напрямів інноваційного розвитку транспортної інфраструктури України потребує модернізації інструментарію держави у сфері стимулювання інноваційних перетворень на об'єктах транспорту.

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 на механізми державного управління та інструменти забезпечення інноваційних змін у сфері транспорту, визначено три етапи трансформації теорії державного регулювання інноваційного розвитку транспортної інфраструктури: догматичне регулювання, стратегічне регулювання та інноваційна інтеграція (рис. 3).

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

Установлено, що діюча на сьогодні 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.

Оцінено стан інноваційної діяльності у транспортній сфері України на основі використання трипараметричної системи показників, що побудована з урахуванням принципів динамізму, перспективізму та доцільності. Рівень результативності інноваційної діяльності у транспортній галузі запропоновано визначати на основі розрахунку відповідного інтегрального показника:

$$IPIDT = I_{IA} \cdot I_{IP} \cdot (1 + I_{IF}), \quad (1)$$

де $IPIDT$ – індекс результативності інноваційної діяльності транспорту;

I_{IA} – інтегральний показник інноваційної активності;

I_{IP} – інтегральний показник інноваційного потенціалу;

I_{IF} – інтегральний показник інноваційної ефективності.

За результатами оцінювання зроблено висновок щодо низького рівня інноваційного діяльності на транспорті, обумовленого недостатньою ефективністю процесів державного регулювання інноваційного розвитку транспортної галузі.

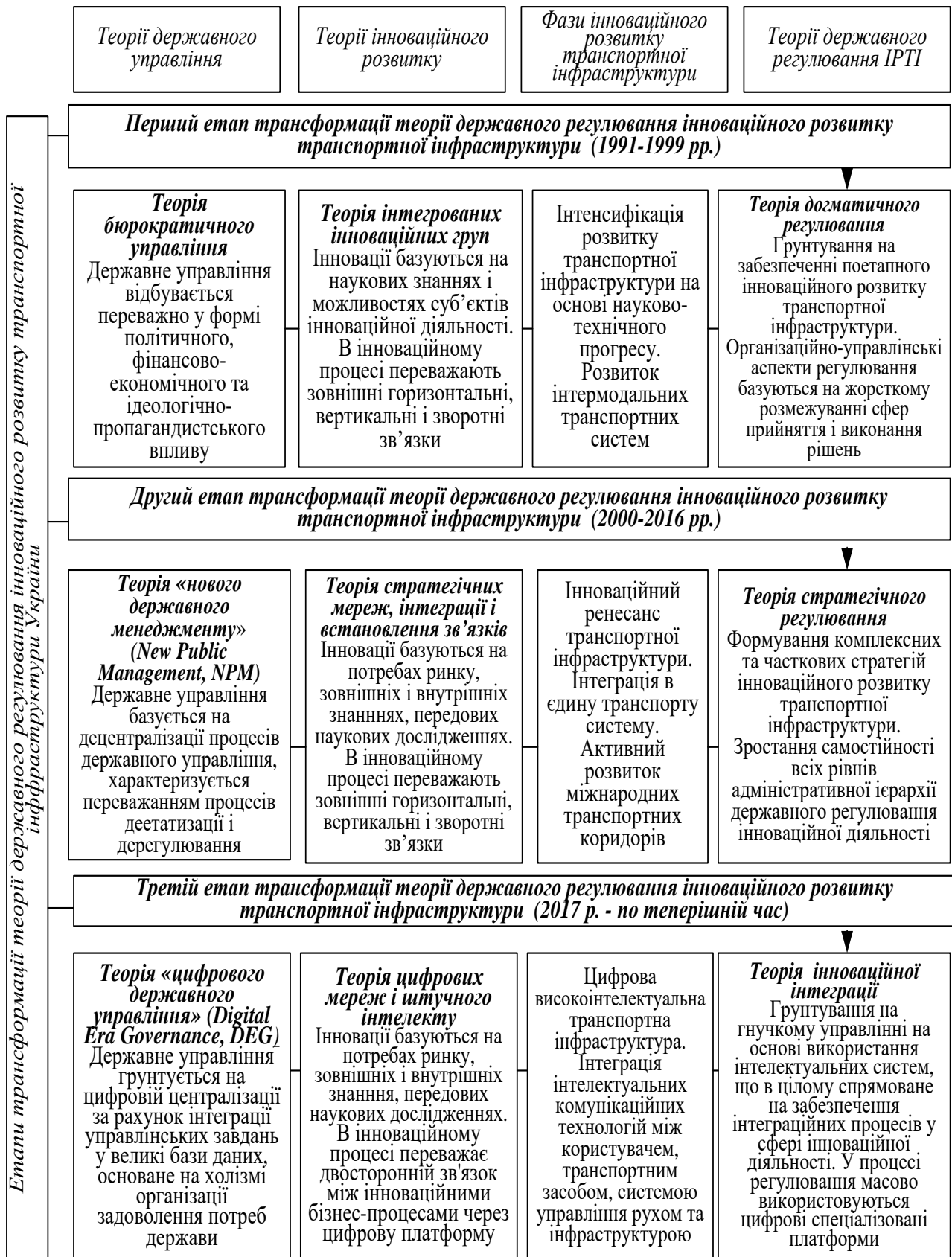


Рис. 3. Етапи трансформації теорії державного регулювання інноваційного розвитку транспортної інфраструктури України

Вищезазначене стало базисом для формування парадигми державного регулювання інноваційного розвитку транспортної інфраструктури, що

ґрунтується на конвергенції положень інтелектуального і партнерського підходів до модернізації управлінських технологій (рис. 4).

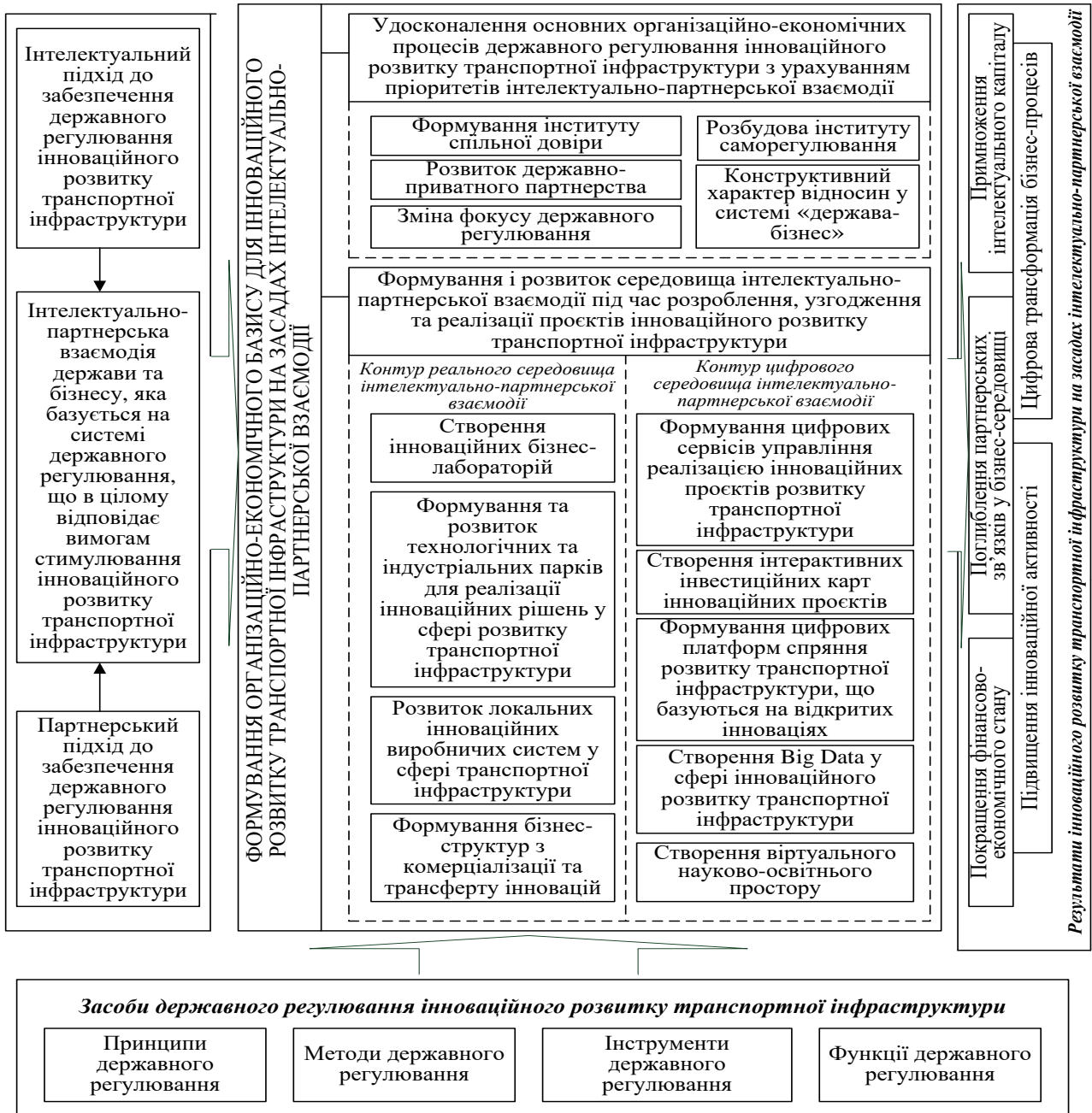


Рис. 4. Парадигма державного регулювання інноваційного розвитку транспортної інфраструктури, що ґрунтується на конвергенції положень інтелектуального і партнерського підходів

Аргументовано, що модернізація системи державного регулювання інноваційного розвитку інфраструктури транспорту пов'язана з якісною перебудовою його організаційно-управлінських процесів та вимагає формування реального і віртуального середовища інтелектуально-партнерської взаємодії держави та бізнесу під час реалізації інноваційних проєктів розвитку транспортної інфраструктури. Першочерговими завданнями мають стати формування на національному і регіональному рівнях

інституціональних засад цифровізації, смарт-спеціалізації та розвиток потенціалу співпраці науково-освітнього й транспортного секторів економіки.

Це лягло в основу розробленої концепції модернізації державного регулювання інноваційного розвитку транспортної інфраструктури України на засадах інтелектуалізації і партнерства (рис. 5).

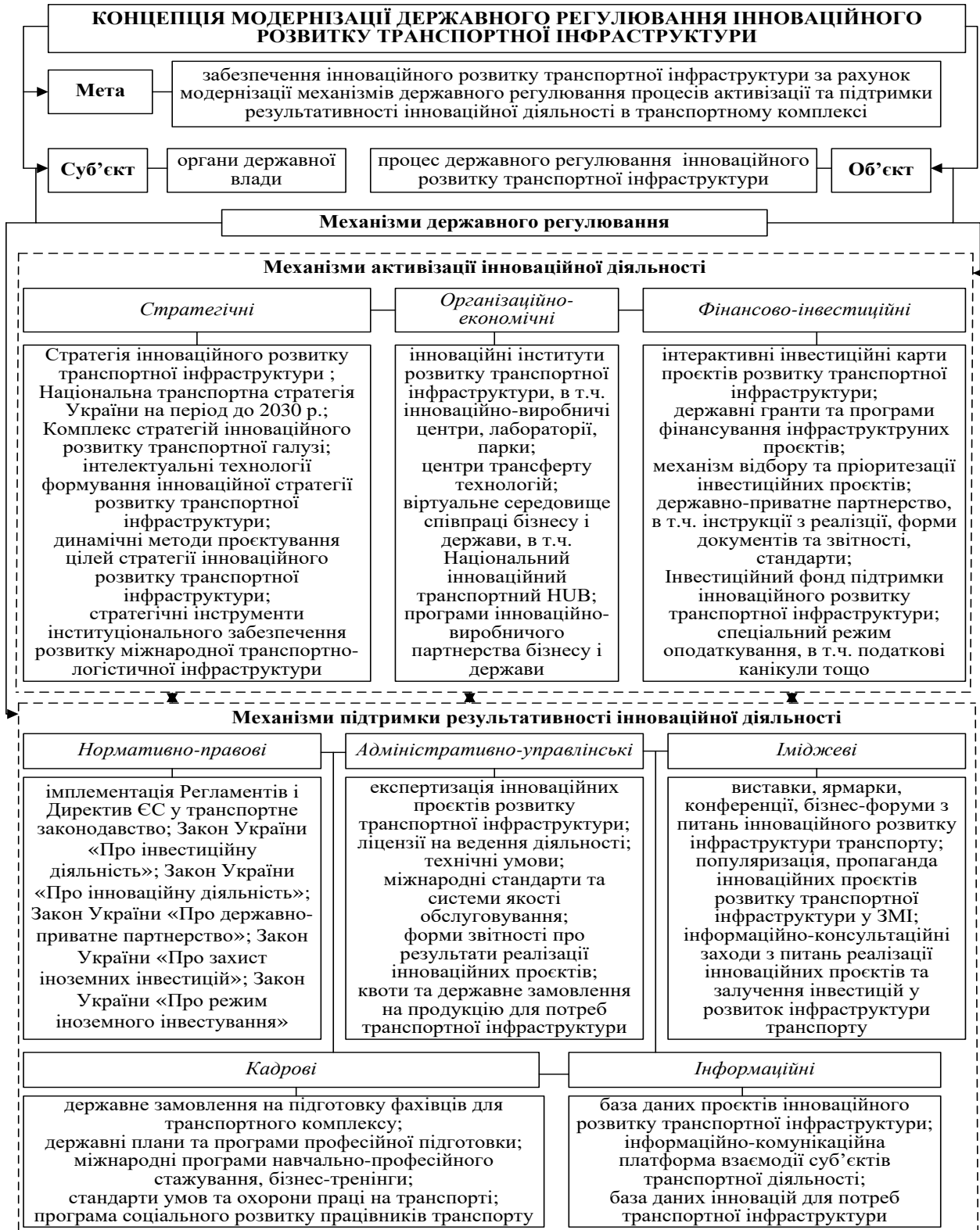


Рис. 5. Концепція модернізації державного регулювання інноваційного розвитку транспортної інфраструктури України

Запропонована концепція дає змогу визначити пріоритетні інструменти політики державного регулювання інноваційного розвитку транспортної інфраструктури, які було агреговано у двокомпонентній системі комплементарних механізмів державного регулювання, спрямованих на активізацію інноваційної діяльності (стратегічні, організаційно-економічні, фінансово-інвестиційні) і підтримку її результативності (нормативно-правові, кадрові, інформаційні, іміджеві, адміністративно-управлінські).

У третьому розділі «Стратегічний контекст державного регулювання інноваційного розвитку транспортної інфраструктури» розкрито теоретичні основи державного стратегічного управління інноваційним розвитком транспортної інфраструктури і надано пропозиції щодо їх удосконалення через типізацію стратегій та розкриття елементів системи підтримки прийняття рішень, розроблено динамічно-адаптивний підхід до цілепокладання, сформовано модель інституціонального забезпечення інноваційного розвитку міжнародної транспортно-логістичної інфраструктури в Україні.

Особлива увага в умовах ринкової економіки, що характеризується зростаючою невизначеністю зовнішнього середовища функціонування об'єктів транспорту, неповнотою й асиметрією інформації, періодами підйому і спаду економічного розвитку, повинна приділятися формуванню системи державного стратегічного управління інноваційним розвитком транспортної інфраструктури.

Установлено, що державне стратегічне управління інноваційним розвитком транспортної інфраструктури є науково обґрунтованим впливом керівників держави, апарату державного управління на соціально-економічне середовище транспортного комплексу та інноваційну систему країни, який реалізується через гармонічно поєднані процеси й інструменти та забезпечує якість і конкурентоспроможність транспортних послуг та сталий розвиток транспортного сектора економіки. Розкриті підходи, принципи й етапи реалізації державного стратегічного управління інноваційним розвитком транспортної інфраструктури, з'ясовано ознаки і сутність інноваційної стратегії як ключового елемента в системі стратегічного управління.

Систематизовано види інноваційних стратегій за різними ознаками і зроблено висновок, що для вирішення питань інноваційного розвитку транспортної інфраструктури інноваційні стратегії мають враховувати дію таких факторів, як спрямованість інноваційного процесу, ступінь унікальності використовуваних інновацій, ступінь вираженості інноваційної орієнтації управління. Залежно від поєднання зазначених критеріїв виділено конструктивні і деструктивні стратегії. У межах деструктивних стратегій запропоновано виділяти їх псевдо- і квазіінноваційні види, а в межах конструктивних – адаптивні, оптимізаційні та прогресивні.

Визначено характеристики конструктивних видів стратегії інноваційного розвитку транспортної інфраструктури. Адаптивні стратегії орієнтовані на процес модернізації транспортної інфраструктури і передбачають

переоснащення транспортного комплексу відповідно до сучасних вимог до техніки і технологій. В основі процесу модернізації має бути стратегія розвитку, основана на впровадженні різних нововведень адаптивного характеру. На цьому етапі транспортна інфраструктура перебуватиме на стадії «наздоганяючого розвитку», яка в перспективі повинна сприяти переходу до стадії інноваційного розвитку. Основними завданнями цієї стратегії є: будівництво і реконструкція транспортних магістралей, формування нових комунікаційних маршрутів, заміна рухомого складу і транспортної інфраструктури, що виробили свій ресурс. Оптимізаційні стратегії забезпечують перехід від «наздоганяючого розвитку» транспортної інфраструктури до інноваційного, що передбачає вдосконалення транспортних засобів і технологічних процесів, упровадження нової техніки та високоефективних технологій, підвищення конкурентоспроможності транспортних послуг. Формування таких стратегій потребує поширення інтеграційних процесів у сфері науки, держави і бізнесу для організації НДДКР і створення ресурсної бази для впровадження інновацій. Прогресивні стратегії націлені на випереджаючий розвиток транспортної інфраструктури, що передбачає створення власних технологій на основі використання вітчизняних розробок у сфері нових матеріалів і технологій в транспортному будівництві, створення нових видів транспорту, які можуть бути конкурентоспроможними не тільки в регіонах, країні, але і на світовому ринку. Успішна реалізація кожного з поданих варіантів інноваційних стратегій базується на особливому наборі інструментів державного регулювання.

Обґрунтовано, що на стратегічному рівні державного управління інноваційним розвитком транспортної інфраструктури наявний високий ступінь невизначеності в оцінці зовнішнього середовища, слабка формалізація методів управління і широке використання експертних оцінок і знань, багатокритеріальність у процесі оцінювання управлінських рішень. Це обумовило доцільність використання систем підтримки прийняття рішень для підвищення якості стратегічних процесів державного управління інноваційним розвитком транспортної інфраструктури (рис. 6).

Запропонована система підтримки прийняття рішень щодо формування і реалізації стратегії інноваційного розвитку транспортної інфраструктури включає послідовну реалізацію нижченаведених блоків. 1. Блок стратегічного цілепокладання включає процес збору із зовнішніх джерел даних про тренди і вимоги до інноваційного розвитку транспортної інфраструктури, а також інформацію про стан інноваційного потенціалу і процедури визначення цілей інноваційного розвитку транспортної інфраструктури. 2. Блок проєктних пропозицій орієнтований на накопичення інформації щодо перспективних ідей, пропозицій у сфері інноваційного розвитку транспортної інфраструктури, а також інформацію про інвестиційні та виробничі можливості для реалізації інноваційних проєктів. Результатом систематизації отриманої інформації є структурування проєктних пропозицій. 3. Блок альтернативних сценаріїв

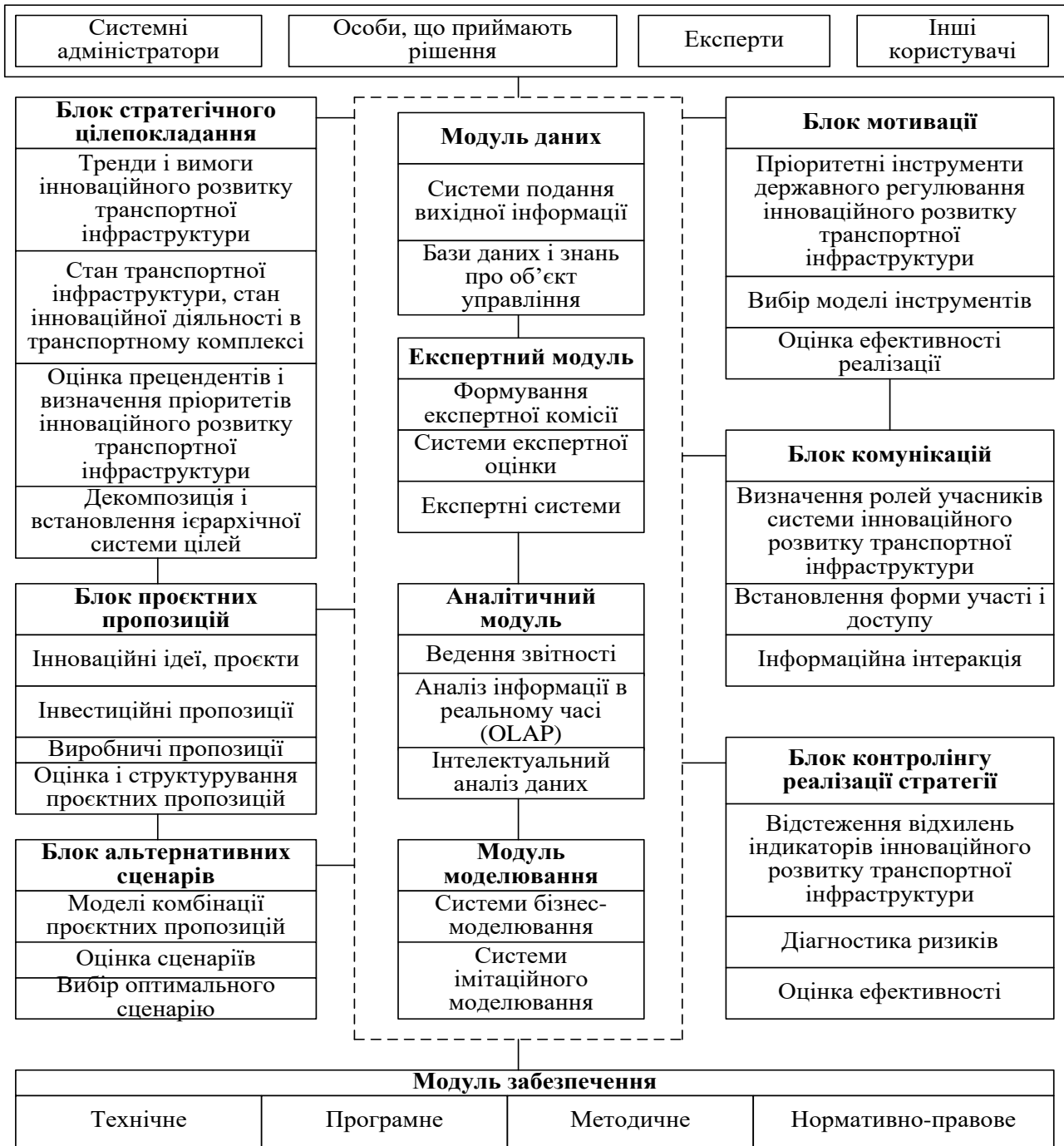


Рис. 6. Система підтримки прийняття рішень щодо формування і реалізації стратегії інноваційного розвитку транспортної інфраструктури

включає процедури моделювання проектних пропозицій інноваційного розвитку транспортної інфраструктури та обґрунтування альтернативних сценаріїв і вибір оптимального з них. 4. Блок мотивації орієнтований на формування державою такого комплексу інструментів, що дає змогу максимально ефективно реалізувати обраний сценарій інноваційного розвитку транспортної інфраструктури. 5. Блок комунікацій вирішує завдання ефективного залучення учасників для розв'язання питань розроблення заходів реалізації стратегії інноваційного розвитку транспортної інфраструктури. 6. Блок контролінгу реалізації стратегії націлено на проведення моніторингу

виконання розроблених заходів, оцінку їх ефективності і відповідності змінам зовнішнього середовища. На основі результатів моніторингу вносяться відповідні коригування в процес реалізації інноваційних рішень з метою підвищення ефективності. Реалізація встановлених завдань здійснюється за допомогою інструментів, що можна поєднати в модулі даних, експертних оцінювань, аналітичних процедур і моделювання.

Використання розробленої системи підтримки прийняття рішень щодо формування і реалізації стратегії інноваційного розвитку транспортної інфраструктури дозволяє підвищити якість і обґрунтованість стратегічних дій і відповідно сформувані можливості для ефективної реалізації стратегічного державного управління.

Ключове значення в системі стратегічного державного управління інноваційним розвитком транспортної інфраструктури належить етапу визначення стратегічних цільових пріоритетів. Аргументовано, що в сучасних умовах господарювання необхідний перехід від статичного підходу проектування цілей до динамічно-адаптивного підходу, який передбачає формування рефлексивного середовища та циклічне коригування цілей на основі використання сучасних інформаційно-аналітичних систем і залучення широкого кола зацікавлених сторін (рис. 7).

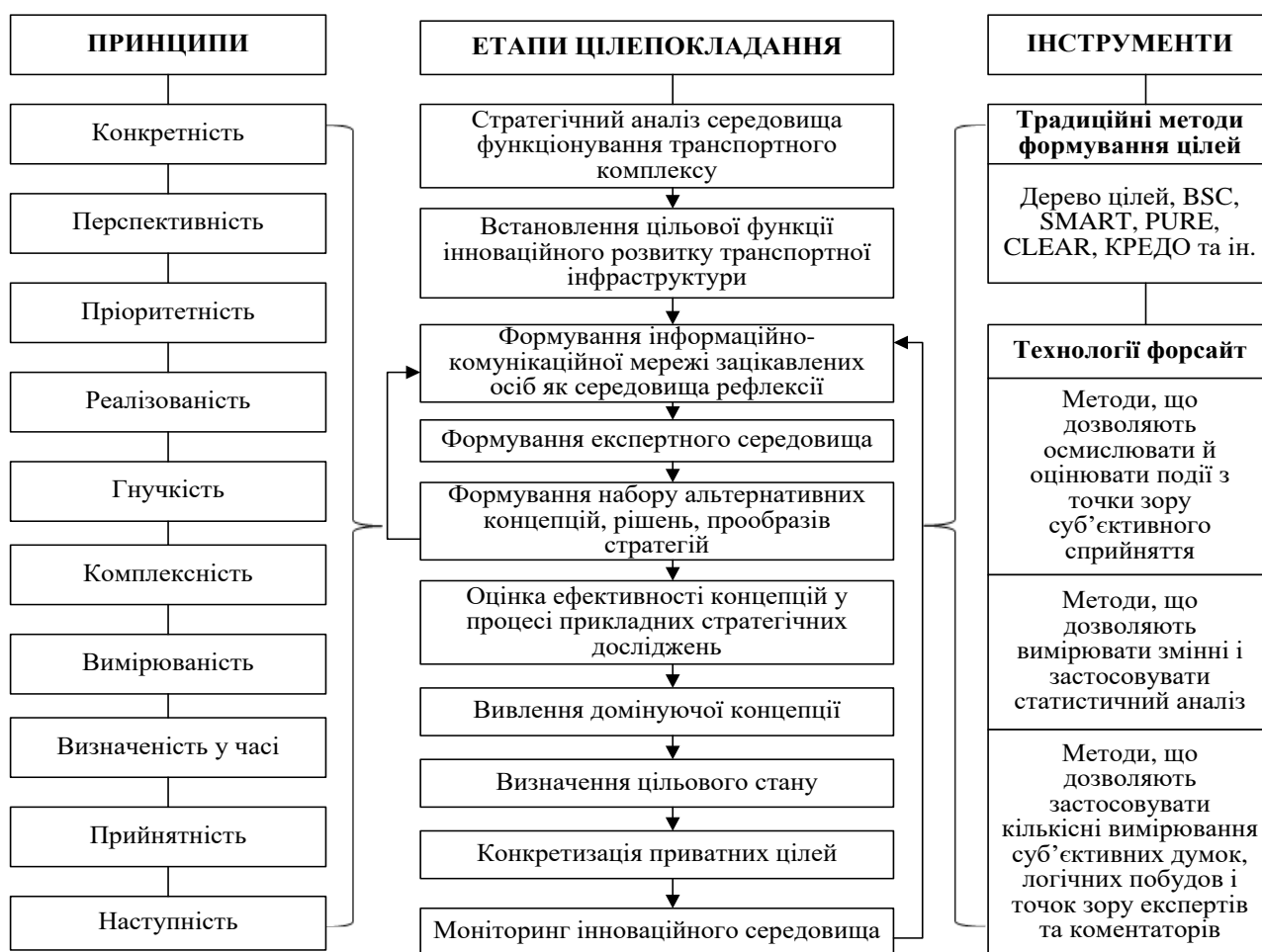


Рис. 7. Динамічно-адаптивний підхід до цілепокладання в системі формування інноваційної стратегії розвитку транспортної інфраструктури

У запропонованому підході до проектування цілей ефективність забезпечують такі фактори: 1) спочатку задається цільова функція інноваційного розвитку транспортної інфраструктури; 2) формується інформаційно-комунікаційна мережа зацікавлених осіб, яка створює середовище рефлексії; 3) конкретні кількісні значення цільового рівня функції корисності і приватних цілей розвитку визначаються тільки після прогнозування, аналізу можливостей і вибору оптимальної концепції. Це дозволить підвищити обґрунтованість установлених цілей стратегії інноваційного розвитку транспортної інфраструктури та забезпечить їх відповідність динамічним змінам середовища функціонування транспортної галузі.

В умовах поширення процесів глобалізації стратегічним пріоритетом інноваційного розвитку виступає модернізація і розбудова міжнародної транспортно-логістичної інфраструктури в Україні. Проведений SWOT-аналіз ступеня використання сильних сторін і потенційних можливостей розвитку транспортної інфраструктури України в контексті глобалізаційних процесів дозволив виділити чотири квадранти за ознаками адаптивності та дисипативності і на цій основі розробити портфель доцільних заходів. Так, для адаптивної зони СЛіЗ запропоновано використовувати збалансовані заходи модернізації транспортної інфраструктури, що мінімізують загрози, які з'явилися в зовнішньому середовищі. Для адаптивної зони СЛіМ пропонується хеджування ризиків невідповідності вітчизняної транспортної інфраструктури міжнародним вимогам. Для дисипативної зони СіМ пропонуються агресивні та високоризиковані заходи з розширення ринків транспортних послуг шляхом переорієнтування світових вантажопотоків за рахунок створення транспортно-логістичних центрів у межах міжнародних транспортних коридорів. Для дисипативної зони СіЗ пропонуються консервативні та низькоризиковані заходи інституціонального стимулювання створення середовища взаємодії різних видів транспорту й учасників транспортно-логістичного процесу та забезпечення ефективної інтеграції в міжнародне логістичне середовище.

Для вирішення завдань протидії визначених у процесі SWOT-аналізу загроз інноваційному розвитку транспортної інфраструктури в умовах глобалізації розроблено модель інституціонального забезпечення, яка поєднує інститути мотивації інноваційного розвитку й інститути розбудови цифрового середовища (рис. 8) та розкриває перспективний інструментарій реалізації стратегічних напрямів державного регулювання інноваційного розвитку міжнародної транспортно-логістичної інфраструктури в Україні.

У четвертому розділі «Координаційно-інтеграційні механізми державного регулювання інноваційного розвитку транспортної інфраструктури» запропоновано методичний підхід до ідентифікації рівня розвитку транспортної інфраструктури України; розкрито організаційний підхід до управління інноваційним розвитком транспортної інфраструктури в системі державного регулювання; удосконалено методику оцінювання інноваційного розвитку транспортної інфраструктури в умовах формування Національного інноваційного транспортного HUB.

Цілі інноваційного розвитку міжнародної транспортно-логістичної інфраструктури в Україні	
Інтеграція у світову транспортно-логістичну систему	Забезпечення стійких конкурентних позицій на світовому транспортно-логістичному ринку
Модернізація наявної і розбудова нової міжнародної транспортно-логістичної інфраструктури на території України	
Якість транспортно-логістичних послуг	Соціально-екологічна ефективність
Комерційна ефективність	Бюджетна ефективність
Інституціональний механізм мотивації інноваційного розвитку міжнародної транспортно-логістичної інфраструктури	
Удосконалення нормативно-правового забезпечення	Нормативно-правове забезпечення
У сфері транспорту: коригування законодавства щодо міжнародного транзиту, розвитку інтермодальних, мультимодальних перевезень, транспортної логістики відповідно до міжнародних вимог; розроблення закону і підзаконних актів про міжнародні транспортні коридори; приведення національних стандартів у відповідність до європейських тощо	Розроблення і прийняття ряду нормативно-правових актів, спрямованих на зняття бар'єрів цифрової трансформації (пов'язаних у т.ч. з ідентифікацією суб'єктів правовідносин у цифровому середовищі, електронним документообігом, обігом даних, регулюванням штучного інтелекту і робототехніки, інформаційною безпекою, встановленням особливих правових режимів, електронною комерцією). Розроблення і прийняття стандартів екосистем цифрових транспортних коридорів тощо
Удосконалення фінансово-інвестиційного забезпечення	Фінансово-інвестиційне забезпечення
грантове фінансування, держзамовлення, розвиток державно-приватного партнерства, венчурне фінансування	Краудфінансування, цифрові фінансові активи
Удосконалення системи оподаткування інноваційної діяльності і митних процедур	Система оподаткування
Прискорена амортизація, пільги, податкові канікули, спеціальні режими оподаткування, зміна пріоритетів убік екологічного оподаткування	Податкові преференції для виробників цифрового обладнання розробників програмного забезпечення, особливі податкові режими для розробників цифрових інновацій, зміна корпоративного оподаткування в напрямку податків на цифрові послуги
Організаційне забезпечення	Організаційне забезпечення
Реформування органів державного управління транспортного галузю відповідно до стандартів ЄС, нові органи і функції в системі державного регулювання інноваційної сфери (переважно координаційного та інформаційного характеру)	Формування віртуальних структур державного регулювання і віртуальних суб'єктів інфраструктури, генерування професійних компетенцій і дифузії знань цифрової трансформації

Рис. 8. Модель інституціонального забезпечення інноваційного розвитку міжнародної транспортно-логістичної інфраструктури в Україні

Одним із ключових завдань політики державного регулювання інноваційного розвитку транспортної інфраструктури є досягнення однорідного та симетричного рівня забезпеченості регіонів країни інфраструктурою транспорту. Адже асиметричний розвиток об'єктів транспортної інфраструктури зумовлює наростання економічних диспропорцій у регіонах, створюючи тим самим загрозу конкурентоспроможності та економічній безпеці країни. Усе це вимагає системного аналізу та оцінювання рівня забезпеченості регіонів транспортною інфраструктурою з метою виявлення транспортно-просторових нерівностей і регіонально-галузевих асиметрій її розвитку. Розроблено методичний підхід до ідентифікації рівня розвитку транспортної інфраструктури, в основу якого покладено розрахунок інтегральних показників «транспортно-просторові нерівності» і «регіонально-галузеві асиметрії» розвитку інфраструктури транспорту, що дозволяють з використанням алгоритму оцінної класифікації ArcView GIS провести суміщене ранжування і типологізацію регіонів країн з метою формування карти їх забезпеченості транспортною інфраструктурою (рис. 9).

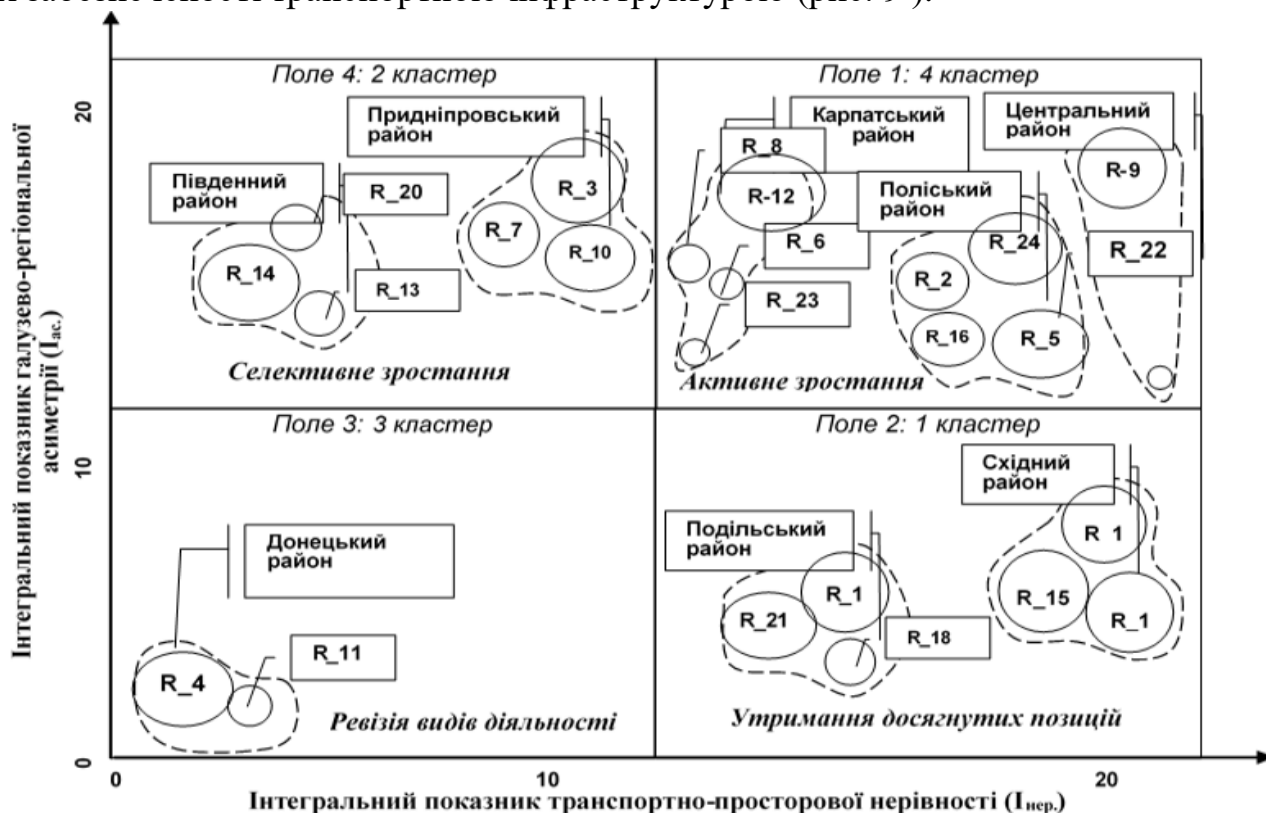


Рис. 9. Карта розподілу кластерів відповідно до рівня забезпеченості регіонів України транспортною інфраструктурою

За результатами оцінювання рівня розвитку транспортної інфраструктури регіонів України виділено вісім груп районів і сформувано на їх основі чотири кластери відповідно до властивих кожному району-члену кластера транспортно-просторових нерівностей і регіонально-галузевих асиметрій розвитку інфраструктури транспорту.

Враховуючи нинішній рівень розвитку інфраструктури транспорту кластерів, для кожного з них сформувано стратегію і визначено ключові

напрями її реалізації для забезпечення симетричних інноваційних змін в об'єктах транспортної інфраструктури регіонів України.

Доведено, що для подолання наявних транспортно-просторових нерівностей та регіонально-галузевих асиметрій розвитку транспортної інфраструктури в регіонах України необхідно забезпечити інтерактивне управління процесами генерування, впровадження та фінансування проєктів інноваційної трансформації інфраструктури транспорту. Обґрунтовано, що останнє можливо реалізувати за рахунок упровадження когнітивно-цифрового інструментарію та створення платформ у системі державного регулювання інноваційного розвитку інфраструктури транспорту.

Узагальнення поглядів учених-науковців на розуміння сутності та видів цифрових платформ дозволило розширити наявну їх класифікацію, доповнивши останню такими ознаками: 1) рівень управління: загальнодержавні, міжгалузеві, корпоративні, функціональні; 2) масштаб дій: моноплатформи, мультиплатформи, мегаплатформи; 3) джерела формування: власні та придбані (залучені); 4) ступінь відкритості: відкриті, закриті; 5) характер зв'язків: холістичні та сингулярні.

Ґрунтуючись на перевагах упровадження цифрових платформ, розкрито їх можливості та координаційно-інтеграційні властивості в забезпеченні системності державного управління інноваційними трансформаціями у сфері транспорту.

Зважаючи на той факт, що для реалізації інноваційної моделі розвитку інфраструктури транспорту необхідно забезпечити планування, регламентування, підтримку, координацію та стимулювання процесів інноваційної трансформації на різних рівнях (галузевому, регіональному, державному, міжнародному) управління транспортом, запропоновано створення Національного інноваційного транспортного HUB, організаційна модель якого подана на рис. 10.

Розкрито мету Національного інноваційного транспортного HUB і визначено, що в межах його цифрових сервісів буде забезпечуватися аудит інноваційного розвитку транспортної інфраструктури, генерування знань та інновацій, управління інвестиційною активністю та реалізацією проєктів інноваційного розвитку інфраструктури транспорту. Доведено, що створення такого роду HUB дозволить сформувати інтелектуально-партнерське середовище управління реалізацією проєктів інноваційного розвитку транспортної інфраструктури та підвищити ефективність впровадження інструментів державного регулювання її інноваційного розвитку.

Ґрунтуючись на тому, що функціонування Національного інноваційного транспортного HUB у форматі цифрового інтелектуально-партнерського середовища управління реалізацією проєктів інноваційного розвитку транспортної інфраструктури сприятиме підвищенню ефективності функціонування інноваційно-виробничої, інвестиційної, ресурсно-енергетичної, екологічної, міжнародної та соціальної складових інфраструктури транспорту розроблено методику оцінювання інноваційного розвитку транспортної інфраструктури в умовах його функціонування.

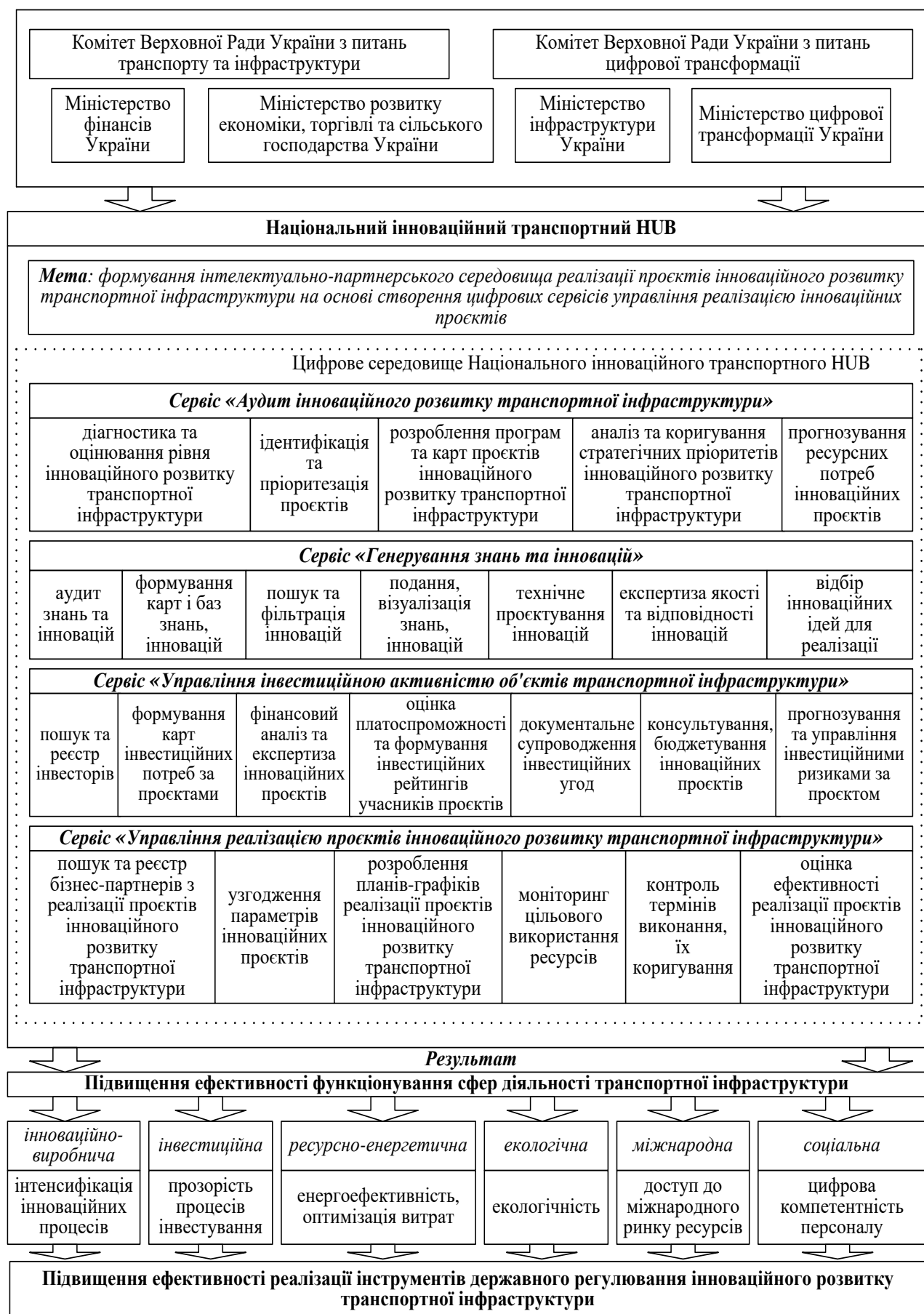


Рис. 10. Організаційна модель Національного інноваційного транспортного HUB як інтелектуально-партнерського середовища управління реалізацією проєктів інноваційного розвитку транспортної інфраструктури

Етапи оцінювання інноваційного розвитку транспортної інфраструктури в умовах формування Національного інноваційного транспортного HUB подано на рис. 11, а отримані результати розкрито на рис. 12.

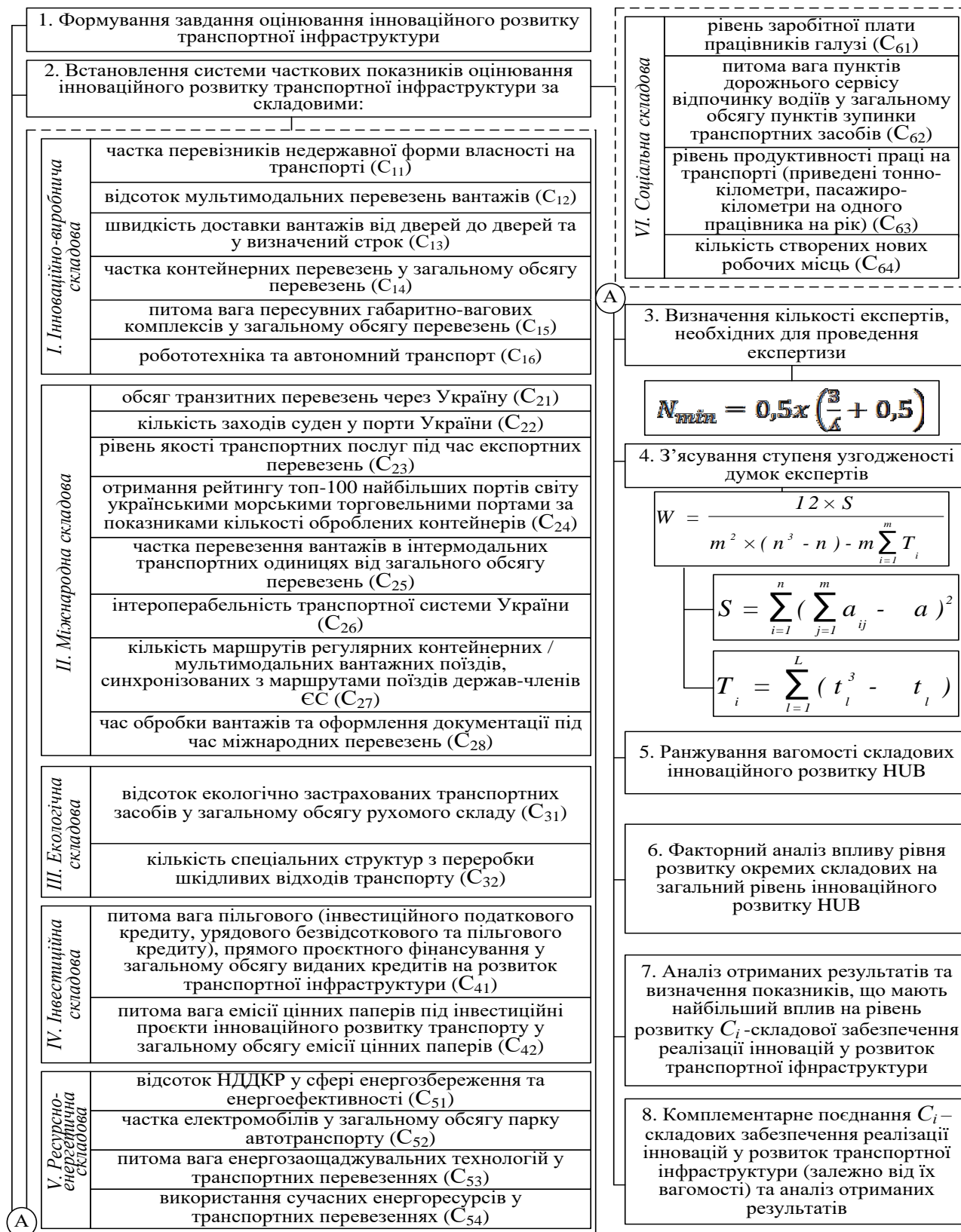


Рис. 11. Етапи оцінки інноваційного розвитку транспортної інфраструктури в умовах формування Національного інноваційного транспортного HUB

Складові, що відображають функціонування транспортної інфраструктури	Вагомість складових в умовах формування HUB, %	Результати розрахунків
1С – «Інноваційно-виробнича»	26,04	$1C = \frac{1}{10,36512} \times (0,92845C_{13} + 0,92356C_{14} + 0,77004C_{15} + 0,84550C_{16})$
2С – «Міжнародна»	22,92	$2C = \frac{1}{2485} \times (0,7982C_2 + 0,899C_2 + 0,722C_2 + 0,8329C_5 + 0,8709C_5 + 0,8109C_7 - 0,748C_8)$
3С – «Екологічна»	19,05	$3C = \frac{1}{9,9135} \times (0,361468C_{31} + 0,370068C_{32})$
4С – «Інвестиційна»	12,2	$4C = \frac{1}{8,5737} \times (0,129060C_{41})$
5С – «Ресурсно-енергетична»	12,05	$5C = \frac{1}{7,3111} \times (0,83893C_{51} + 0,008142C_{53})$
6С – «Соціальна»	7,74	$6C = \frac{1}{6,6996} \times (0,86998C_{62} + 0,79229C_{63} + 0,832849C_{64})$

Рис. 12. Результати отриманих розрахунків за складовими, що відображають функціонування транспортної інфраструктури в умовах формування Національного інноваційного транспортного HUB

Проведене оцінювання дозволило виділити ключові фактори впливу і сформувані моделі прогнозування інноваційного розвитку транспортної інфраструктури.

У п'ятому розділі «Удосконалення фінансово-інвестиційних інструментів державного регулювання інноваційного розвитку транспортної інфраструктури» розроблено методіку визначення пріоритетності фінансування державою інноваційних проєктів розвитку транспортної інфраструктури і методичний підхід до діагностики інвестиційної привабливості транспортної інфраструктури, розвинуто положення щодо реалізації проєктів державно-приватного партнерства у сфері транспортної інфраструктури.

Комплексна трансформація системи державного регулювання інноваційного розвитку транспортної інфраструктури обумовлює й удосконалення окремих інструментів державної підтримки. Одним з найбільш дієвих інструментів є державні інвестиції, які являють собою частину національного доходу у вигляді коштів державного і місцевих бюджетів та інвестуються в об'єкти транспортної інфраструктури з метою їх розвитку. Обмеженість державних фінансових ресурсів, наявність великої кількості невирішених питань щодо розвитку транспортної інфраструктури, які на сьогодні потребують негайної державної фінансової підтримки, а також необхідність урахування зміни показників ефективності реалізації

інноваційного проєкту, залежно від стадії його реалізації, обумовили доцільність удосконалення методики визначення пріоритетності фінансування державою проєктів інноваційного розвитку галузі (рис. 13).

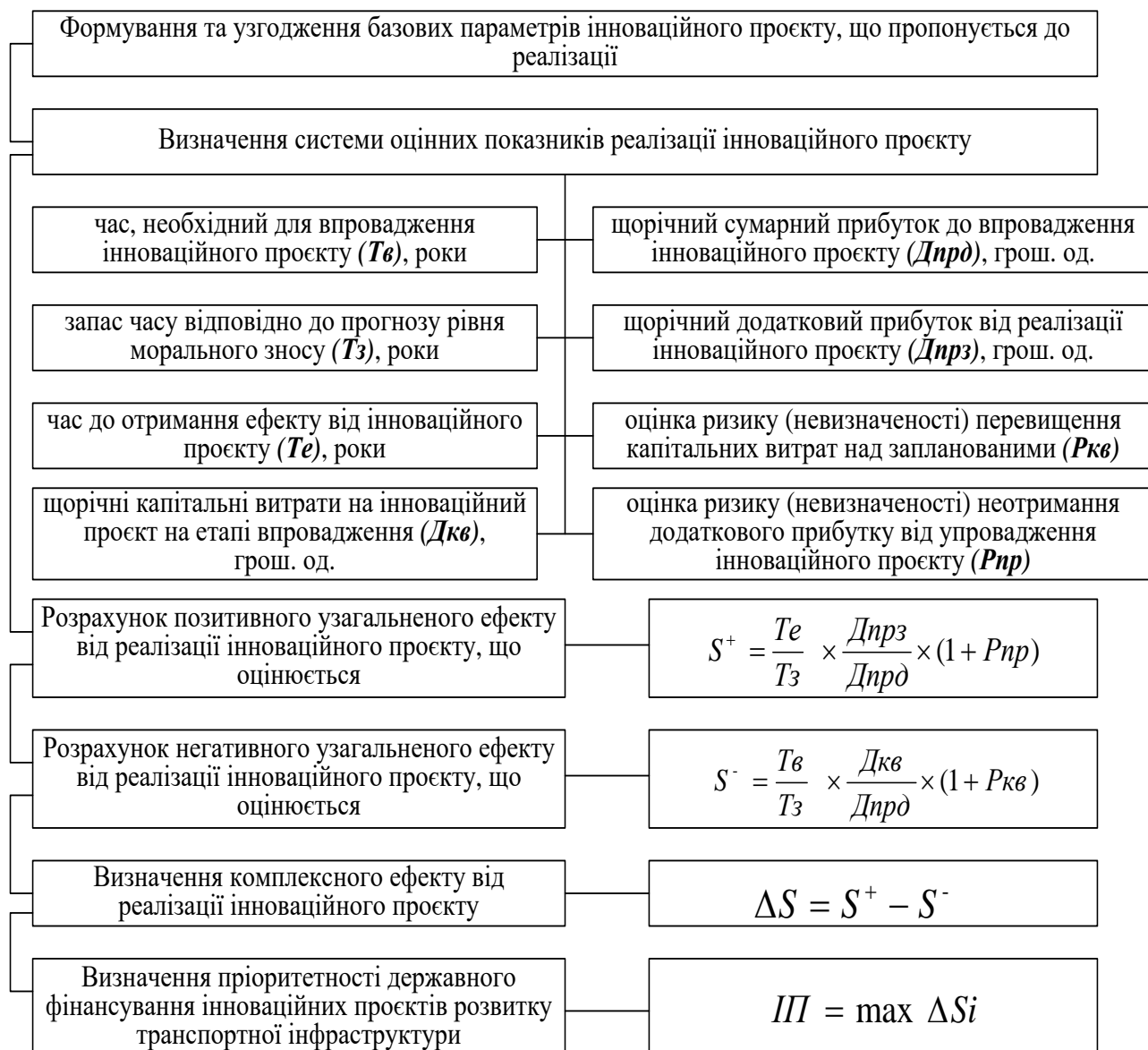


Рис. 13. Визначення пріоритетності фінансування державою інноваційних проєктів розвитку транспортної інфраструктури

Визначення пріоритетності фінансування інноваційних проєктів розвитку транспортної інфраструктури запропоновано проводити на основі розрахунку показника комплексного ефекту від його реалізації, який є різницею між позитивним і негативним узагальнюючими економічними результатами, отриманими під час втілення в життя проєктів. Параметри надійності та ефективності проєкту відображено в тривимірній системі координат: час (Т), ризик (Р), отриманий ефект (Д).

Нині, як для інвесторів, так і для реципієнтів необхідним є обґрунтований, комплексний та універсальний методичний підхід до оцінювання інвестиційної привабливості об'єктів транспортної інфраструктури, за допомогою якого

перші зможуть оптимально розмістити свої кошти, а другі – об’єктивно оцінити свої можливості щодо їх залучення та досягнення встановлених цілей.

З метою вирішення вищевказаних завдань запропоновано методичний підхід до діагностики інвестиційної привабливості транспортної інфраструктури на основі рейтингової оцінки, де інтегральний показник отримано шляхом зваженого згортання індивідуальних оцінок значень усіх виділених і інтерпретованих факторів:

$$R_{IIIj} = \frac{\hat{P}_j \sigma^2}{\sum_{l=1}^{r'} \sigma_l^2} = \frac{\sum_{l=1}^{r'} \hat{p}_{lj} \sigma_l^2}{\sum_{l=1}^{r'} \sigma_l^2}, \quad j = \overline{1, n} \quad (2)$$

де $\hat{P}_j = (\hat{p}_{lj})$ – вектор-рядок оцінок значень l -х факторів для j -го підприємства;

$\sigma^2 = (\sigma_l^2)$ – вектор-стовпчик часток повної дисперсії ознак, поясненої l -м фактором;

r' – кількість виділених й інтерпретованих факторів.

Етапи оцінювання інвестиційної привабливості об’єктів транспортної інфраструктури подано на рис. 14.

Переваги використання цього інструментарію до діагностики інноваційної привабливості об’єктів транспортної інфраструктури полягають у формуванні рейтингу на основі інтегрального показника, отриманого шляхом зваженого згортання індивідуальних оцінок значень усіх виділених та інтерпретованих факторів, де вагами виступають внески кожного фактора пояснення повної дисперсії вихідних ознак, тобто частки дисперсії факторів у повній дисперсії. В цілому цей підхід долає недоліки, притаманні більшості наявних методик інтегральної рейтингової оцінки, які ґрунтуються на адитивних або мультиплікативних операціях згортання інформації й своєю реалізацією не передбачають виявлення та врахування взаємодії, взаємовпливу та динаміки окремих складових, що агрегуються до інтегральної оцінки.

В умовах обмеженого фінансового забезпечення одним із перспективних напрямів забезпечення інноваційного розвитку транспортної інфраструктури є залучення приватних партнерів. Тому важливою проблемою розвитку будь-якого виду транспорту є налагодження ефективної взаємодії органів державної влади, місцевого самоврядування та бізнесу в питаннях спільного інвестування інноваційних проєктів розвитку об’єктів транспортної інфраструктури.

Розкрито зміст державно-приватного партнерства в галузі транспортної інфраструктури і класифіковано його моделі. З’ясовано основні фактори та параметри (фінансово-економічні характеристики проєктів), що визначають ефективність державно-приватного партнерства в транспортній інфраструктурі та запропоновано алгоритм оцінювання ефективності проєктів партнерства.

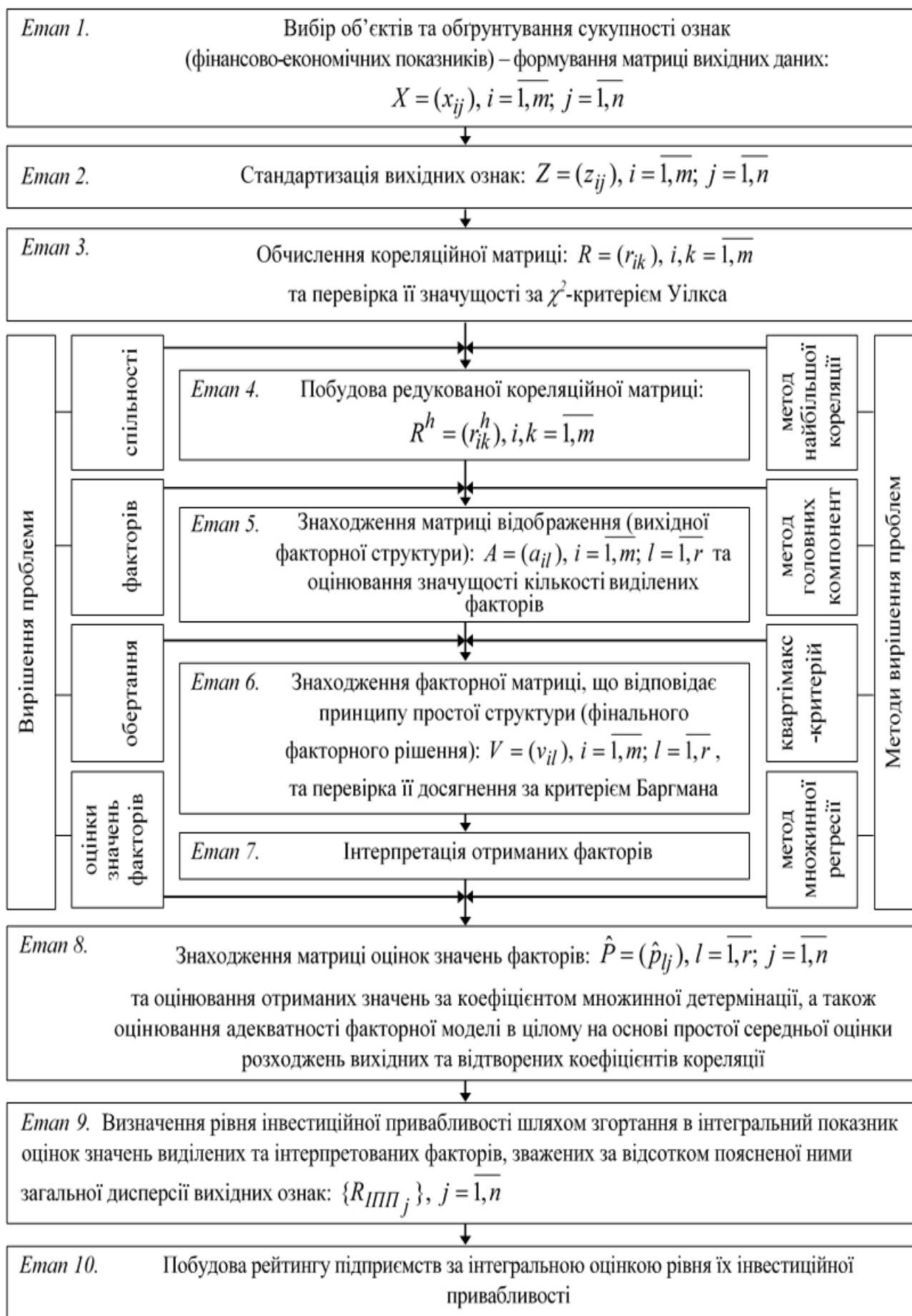


Рис. 14. Етапи реалізації методичного підходу до інтегральної рейтингової оцінки інвестиційної привабливості транспортної інфраструктури

Для обґрунтування результативності проєктів державно-приватного партнерства у сфері інноваційного розвитку транспортної інфраструктури запропонована уточнена матриця ризиків, що враховує ключові види ризиків, а також сторони, які беруть участь у реалізації проєкту (приватний інвестор, уряд, спеціальний фонд або державна компанія) і між якими відбувається розподіл ризиків. Використання цієї матриці ризиків дало змогу удосконалити підхід до оцінювання ризиків державно-приватного партнерства під час реалізації проєктів у сфері інноваційного розвитку транспортної інфраструктури на основі побудови математичної моделі ранжування ризиків і розробленого методичного забезпечення проведення експертного опитування. Формування моделей державно-приватного партнерства на основі розроблених основних принципів (платності, конкурсності, рівності всіх економічних агентів у доступі і в праві узгодження контрактів державно-приватного партнерства) і процедури оцінювання ризиків дозволяє реалізувати переваги партнерства для кожного з його учасників.

У цілому можна зробити висновки, що сформовано теоретико-методологічний базис та методичні і практичні положення щодо модернізації системи державного регулювання інноваційного розвитку транспортної інфраструктури відповідно до сучасних трендів трансформації світової економіки.

ВИСНОВКИ

Проведене дослідження дозволило вирішити важливу науково-практичну проблему розроблення теоретико-методологічних засад, методичних підходів і практичних рекомендацій щодо формування прогресивної системи державного регулювання інноваційного розвитку транспортної інфраструктури.

Основні висновки дисертаційної роботи полягають у такому.

1. На сьогодні Україна втрачає імідж країни-транзитера на карті євразійських транспортних зв'язків, що викликано вкрай незадовільним станом транспортної інфраструктури. Невідповідність параметрів функціонування вітчизняної транспортної інфраструктури загальносвітовим трендам її цифровізації зумовлена насамперед недовістю реалізованих державою напрямів та інструментів забезпечення інноваційного розвитку інфраструктури транспорту. Вивчення теоретичних підходів до визначення сутності та видів транспортної інфраструктури дозволило сформувати авторське бачення змісту цієї категорії і доповнити існуючу класифікацію її видів такими ознаками, як 1) ступінь відкритості; 2) рівень оригінальності; 3) ролі у забезпеченні економічного розвитку країни. Це склало теоретичний базис розвитку транспортної інфраструктури, врахування якого дозволить обґрунтовано підійти до вибору інструментів реалізації інноваційних перетворень у транспортній галузі.

2. Ключовими трендами сучасного етапу розвитку глобальної інфраструктури транспорту виступають процеси її інтеграції та цифровізації. За таких умов сталий розвиток і конкурентоспроможність транспортного

комплексу України в системі глобальних комунікацій все більше залежить від правильно обраного вектора реалізації інноваційних перетворень у галузі. Дослідження стану і тенденцій функціонування вітчизняної транспортної інфраструктури дозволило надати декомпозицію ключових проблем і систематизувати детермінуючі фактори забезпечення її інноваційного зростання. Обґрунтовано цілі та стратегічні напрями інноваційного розвитку транспортної інфраструктури, що сформулюють базис державної політики реалізації інноваційних перетворень на транспорті.

3. Обґрунтування методологічних засад модернізації державного регулювання інноваційного розвитку транспортної інфраструктури обумовило необхідність проведення аналізу домінуючих теорій державного управління в системі сучасної економічної думки, концепцій інноваційного розвитку економічних систем і зокрема транспортної інфраструктури України. З огляду на розкриті положення щодо трансформації підходів та інструментів впливу держави на інноваційну діяльність суб'єктів господарювання виділено три етапи (догматичний, стратегічний, інноваційної інтеграції) становлення теорії державного регулювання інноваційного розвитку транспортної інфраструктури.

4. З метою діагностики стану державного регулювання процесів інноваційного розвитку транспортної інфраструктури розроблено модель комплексного оцінювання інноваційної діяльності у транспортному комплексі. Запропоновано узагальнюючий показник результативності інноваційної діяльності на транспорті, що агрегує оцінки інтегральних показників інноваційної активності, інноваційного потенціалу та інноваційної ефективності. В процесі оцінювання цільові критерії встановлено з урахуванням принципів динамізму, перспективізму та доцільності. Використання даної моделі оцінювання дозволяє з'ясувати слабкі місця в системі державного управління інноваційною діяльністю в транспортній галузі.

5. Недосконалість домінуючої моделі державного регулювання інноваційного розвитку транспортної інфраструктури, що обумовлена наявністю локальних, безсистемних та хаотичних дій з боку держави, та її невідповідність світовим імперативам розвитку обумовили необхідність формування авторської парадигми державного регулювання інноваційного розвитку транспортної інфраструктури. Отриманий науковий здобуток ґрунтується на конвергенції положень інтелектуального і партнерського підходів до модернізації управлінських технологій щодо забезпечення інноваційного розвитку транспортної інфраструктури. Реалізацію парадигми запропоновано здійснити за рахунок якісної перебудови організаційно-управлінських процесів державного регулювання інноваційного розвитку транспортної інфраструктури, формування реального і віртуального середовищ інтелектуально-партнерської взаємодії держави та бізнесу під час реалізації інноваційних проектів.

6. Загальна інертність діючої системи державного регулювання спонукали до пошуку принципово нової концепції, яка створить дієве підґрунтя для активізації інноваційної діяльності транспортної інфраструктури, а також

дозволить максимально швидко та ефективно сформувати середовище інтелектуально-партнерської взаємодії держави і бізнесу. Розроблено концепцію модернізації державного регулювання інноваційного розвитку транспортної інфраструктури України на засадах інтелектуалізації і партнерства, в якій досягнення цільових векторів інноваційного розвитку транспортної інфраструктури реалізується в двокомпонентній системі механізмів державного регулювання, спрямованих на активізацію інноваційної діяльності (стратегічні, організаційно-економічні, фінансово-інвестиційні) і підтримку її результативності (нормативно-правові, кадрові, інформаційні, іміджеві, адміністративно-управлінські).

7. За умов динамічної ринкової економіки зростає значення стратегічного державного управління інноваційним розвитком транспортної інфраструктури. У цьому контексті удосконалено типізацію інноваційних стратегій за комплексом ознак (корисність результату, тип інновацій, характер дій), з огляду на які виділено деструктивні (псевдо- і квазіінноваційні) і конструктивні (адаптивну, оптимізаційну, прогресивну) види стратегій, а також ідентифіковано елементи системи підтримки прийняття рішень щодо формування і реалізації стратегії інноваційного розвитку транспортної інфраструктури, які включають сукупність блоків-завдань (цілепокладання, проектних пропозицій, стратегічних альтернатив, мотивації, комунікації, контролінгу) та інструментальних модулів (даних, експертної оцінки, аналітики, моделювання).

8. Для підвищення обґрунтованості цільової підсистеми стратегії інноваційного розвитку транспортної інфраструктури та забезпечення відповідності цілей динамічним змінам середовища функціонування транспортної галузі розроблено динамічно-адаптивний підхід до процесу проектування цілей стратегії інноваційного розвитку транспортної інфраструктури. Даний підхід передбачає створення рефлексивного інформаційно-комунікаційного середовища для встановлення і циклічного коригування цілей шляхом залучення широкого кола зацікавлених сторін, використання сучасних інформаційно-аналітичних систем і технології форсайт-досліджень.

9. Проведений SWOT-аналіз стану транспортної інфраструктури в умовах поширення глобалізаційних процесів указав на існування комплексу загрозливих факторів впливу на ефективне функціонування об'єктів інфраструктури транспорту. Для подолання їх дії розроблено модель інституціонального забезпечення інноваційного розвитку міжнародної транспортно-логістичної інфраструктури в Україні, яка поєднує інститути мотивації інноваційного розвитку й інститути розбудови цифрового середовища і дає змогу з'ясувати стратегічні напрями державного регулювання інноваційного розвитку транспортної інфраструктури в умовах глобалізації.

10. Вирішення на державному рівні завдання інноваційного розвитку транспортної інфраструктури обумовлює необхідність встановлення її нинішнього стану в регіонах країни. Розроблено методику ідентифікації рівня

розвитку транспортної інфраструктури, яка ґрунтується на розрахунку двох інтегральних показників, що відображають наявні транспортно-просторові нерівності та галузево-регіональні асиметрії розвитку об'єктів інфраструктури транспорту в регіонах країни. З використанням алгоритму оцінної класифікації ArcView GIS проведено типологізацію та кластеризацію регіонів України відповідно до властивих їм транспортно-просторових нерівностей та галузево-регіональних асиметрій розвитку об'єктів транспортної інфраструктури, що дозволило визначити напрями забезпечення інноваційного розвитку інфраструктури транспорту кожного з кластерів.

11. Підвищити ефективність реалізації інструментів державного регулювання інноваційного розвитку транспортної інфраструктури та сформуванню сприятливого середовища реалізації інноваційних проєктів на транспорті дають змогу сучасні когнітивно-цифрові інструменти управління інноваційною діяльністю. Зважаючи на переваги, можливості та координаційно-інтеграційні властивості цифрових платформ, запропоновано створення Національного інноваційного транспортного HUB як координаційного інституту управління реалізацією інноваційними проєктами розвитку транспортної інфраструктури. Останній дозволяє сформуванню інтелектуально-партнерське середовище управління інноваційною діяльністю з метою підвищення ефективності функціонування сфер діяльності транспортної інфраструктури.

12. Своєчасне встановлення вузьких місць інноваційного розвитку транспортної інфраструктури відповідно до умов функціонування та детальне обґрунтування відповідних рішень організаційно-економічного характеру є запорукою ефективного подолання проблем та забезпечення результативності інноваційної діяльності. Зважаючи на це, запропоновано етапи оцінювання інноваційного розвитку транспортної інфраструктури в умовах формування інноваційного транспортного HUB. Вони відрізняються розрахунком комплексного показника, що відображає рівень розвитку інноваційно-виробничої, інвестиційної, ресурсно-енергетичної, екологічної, міжнародної та соціальної складових функціонування транспортної інфраструктури і передбачають моделювання впливу ключових факторів на їх інноваційний розвиток.

13. Поява реального і віртуального середовищ інтелектуально-партнерської взаємодії держави та бізнесу обумовлюють зміни в процесі формування і реалізації інноваційних проєктів розвитку інфраструктури транспорту, що відповідно позначається на показниках їх реалізації. Зазначене створило підґрунтя для розроблення методики визначення пріоритетності державного фінансування інноваційних проєктів розвитку транспортної інфраструктури, що побудована на тривимірній системі показників (час, ризик і ефект) та передбачає порівняння параметрів надійності й економічної ефективності проєкту на стадіях «розробка-впровадження» та «експлуатація-отримання результатів».

14. З метою залучення інвесторів в інноваційні процеси розвитку транспортної інфраструктури розроблено підхід до діагностики інвестиційної привабливості об'єктів транспортної інфраструктури шляхом формування рейтингів на основі відповідного інтегрального показника. Розрахунки проводяться на методологічному підґрунті факторного аналізу, процедурі стандартизації в класичний спосіб та використанні як ваги частки повної дисперсії ознак, поясненої відповідними факторами, що виділяються й інтерпретуються в результаті реалізації процедур факторного аналізу. Використання цього підходу дозволяє позбутися недоліків, притаманих більшості наявних методик інтегральної рейтингової оцінки, які основані переважно на адитивних або мультиплікативних операціях згортання інформації, що своєю реалізацією не передбачають виявлення та врахування взаємодії, взаємовпливу та динаміки окремих складових, які агрегуються до інтегральної оцінки.

15. Зважаючи на значущість державно-приватного партнерства як ефективного інструменту державного регулювання інноваційного розвитку транспортної інфраструктури розкрито його сутність і удосконалено процедуру впровадження цього виду партнерства. Запропоновані рекомендації щодо побудови матриці ризиків, їх оцінювання та визначення пріоритетності проєктів державно-приватного партнерства в галузі транспортної інфраструктури. Надані пропозиції дозволяють підвищити рівень обґрунтованості рішень щодо формування моделі державно-приватного партнерства.

СПИСОК ПРАЦЬ, ОПУБЛІКОВАНИХ ЗА ТЕМОЮ ДИСЕРТАЦІЇ

монографії:

1. Дмитрієва (Стогул) О. І., Криворучко О. М. Управління якістю обслуговування пасажирів на автобусних станціях: монографія. Х.: ХНАДУ, 2012. 195 с. *(Особистий внесок: обґрунтовано фактори впливу на рівень інноваційного розвитку транспортної інфраструктури).*

2. Дмитрієва О. І. Державне регулювання інноваційного розвитку транспортної інфраструктури: теорія, методологія, практика: монографія. Х.: ФОП Бровін О.В., 2020. 368 с.

статті, що входять до переліку наукових фахових видань України і включені до міжнародних наукометричних баз:

3. Дмитрієва (Стогул) О. І., Щєбликіна К. А. Формування фінансової стратегії на пасажирських автобусних станціях (ПАС). *Економіка транспортного комплексу*. 2012. Вип. 20. С. 141–149. *(Особистий внесок: запропоновано типізацію стратегій інноваційного розвитку транспортної інфраструктури).*

4. Дмитрієва (Стогул) О. І. Сутність поняття «економічний механізм розвитку підприємства». *Економіка транспортного комплексу*. 2013. Вип. 21. С. 41–53.

5. Дмитрієва (Стогул) О. І., Щєбликіна К. А. Формування системи управління ефективністю роботи пасажирських автобусних станцій (ПАС). *Проблеми і перспективи розвитку підприємництва*. 2013. Вип. 2 (5). С. 84–90. (Особистий внесок: розроблено положення щодо підвищення якості прийняття рішень у процесі формування і реалізації інноваційних стратегій).

6. Дмитрієва (Стогул) О. І., Дмитрієв В. І. Якість автомобільних пасажирських перевезень як об'єкт управління. *Проблеми і перспективи розвитку підприємництва*. 2014. № 2 (7). Т.2. С. 54–58. (Особистий внесок: встановлено тенденції інноваційного розвитку світової транспортної інфраструктури).

7. Дмитрієва (Стогул) О. І. Формування політики управління грошовими потоками на підприємствах. *Інвестиції: практика та досвід*. 2014. № 17. С. 45–48.

8. Дмитрієва О. І., Іванілов О. С. Методи оцінки економічної безпеки промислових підприємств. *Проблеми і перспективи розвитку підприємництва*. 2018. Вип. 2 (21). С. 66–83. (Особистий внесок: обґрунтовані інструменти забезпечення інноваційних змін в сфері транспорту під час дослідження рівня інноваційного розвитку об'єктів транспортної інфраструктури).

9. Дмитрієва О. І. Законодавче забезпечення розвитку транспортної інфраструктури України. *Проблеми і перспективи розвитку підприємництва*. 2019. № 2 (23). С. 31–45.

10. Dmytriieva O. Public–private partnership as an effective tool for state regulation of innovative development of transport infrastructure. *Менеджмент*. 2019. № 2 (30). С. 86–102.

11. Дмитрієва О. І. Державне регулювання інноваційного розвитку транспортної інфраструктури: основні чинники впливу. *Актуальні проблеми економіки*. 2019. № 7 (217). С. 65–77.

12. Дмитрієва О. І. Оцінювання інноваційного розвитку транспортної інфраструктури. *Вісник Київського національного університету технологій та дизайну. Серія: Економічні науки*. 2019. № 5 (139). С. 8–20.

13. Dmytriieva O. I., Dmytriiev I. A., Shevchenko I. Yu., Maltseva V. V. Methodical tools for the forecasting the economic risks of the automotive enterprises in the conditions of the state stimulation of the internal demand for the automobiles. *Фінансово-кредитна діяльність: проблеми теорії та практики*. 2019. Вип. 2 (29). С. 279–286. (Особистий внесок: встановлена система оцінних показників реалізації інноваційного проекту в розрізі дослідження ефективності його реалізації).

14. Дмитрієва О. І. Просторова нерівність та галузево-регіональна асиметрія інноваційного розвитку транспортної інфраструктури України. *Вісник Сумського національного аграрного університету. Серія: Економіка і менеджмент*. 2019. Вип. 3 (81). С. 51–58.

15. Дмитрієва О. І. Моделювання інноваційного розвитку транспортної інфраструктури. *Вісник Сумського національного аграрного університету*.

Серія: Економіка і менеджмент. 2019. Вип. 4 (82). С.22–29.

16. Дмитрієва О. І. Стан державного регулювання транспортної інфраструктури та особливості забезпечення її ефективності. *Вісник Київського національного університету технологій та дизайну*. Серія: Економічні науки. 2019. № 6 (141). С. 18–27.

17. Дмитрієва О. І. Транспортна інфраструктура як об'єкт державного регулювання. *Проблеми і перспективи розвитку підприємництва*. 2020. № 1 (24). С. 52–63.

18. Дмитрієва О. І. Перспективи інноваційного розвитку транспортної інфраструктури. *Міжнародний науковий журнал «Інтернаука»*. Серія: Економічні науки. 2020. № 3 (35). С. 13–22.

19. Дмитрієва О. І. Оцінка інноваційного потенціалу транспортної інфраструктури. *Міжнародний науковий журнал «Інтернаука»*. Серія: Економічні науки. 2020. № 4 (36). Т.2. С. 23–32.

20. Дмитрієва О. І. Факторні та прогностні оцінки інноваційного розвитку транспортної інфраструктури. *Економіка. Фінанси. Право*. 2020. № 3/1. С. 16–23.

21. Дмитрієва О. І. Інтегральне оцінювання просторової нерівності транспортної інфраструктури регіонів України. *Вісник Київського національного університету технологій та дизайну*. Серія: Економічні науки. 2020. № 1 (143). С. 12–21.

22. Дмитрієва О. І. Методичний підхід до оцінки ефективності функціонування підприємств транспортної інфраструктури. *Економіка транспортного комплексу*. 2020. Вип. 35. С. 122–142.

23. Дмитрієва О. І. Мультиmodalьні перевезення як ключовий аспект розвитку транспортного потенціалу України. *Міжнародний науковий журнал «Інтернаука»*. Серія: Економічні науки. 2020. № 5 (37). Т.2. С. 86–93.

24. Dmytriieva O. I. National innovative HUB as a system of state regulation of innovative development of transport infrastructure. *Менеджмент*. 2020. № 1 (31). С. 38–48.

статті у наукових фахових виданнях України:

25. Дмитрієва (Стогул) О. І. Впровадження системи управління якістю обслуговування пасажирів на автобусних станціях. *Економіка транспортного комплексу*. 2011. Вип. 18. С. 110–120.

статті у наукових виданнях України, що включені до міжнародних наукометричних баз:

26. Dmytriieva O., Lutsenko I., Mykhailenko O., Rudkovskyi O., Mospan V., Kukharenko D., Kolomits H., Kuzmenko A. Development of a method for structural optimization of a neural network based on the criterion of resource utilization efficiency. *Східно-Європейський журнал передових технологій*. 2019. № 2/4 (98). С. 57–73. (*Особистий внесок: запропоновано підхід до проектування цілей стратегії інноваційного розвитку транспортної інфраструктури*).

тези доповідей і матеріали науково-практичних конференцій:

27. Дмитрієва (Стогул) О. І. Забезпечення якості обслуговування пасажирів на автобусних станціях. *Проблеми і перспективи розвитку підприємництва: матеріали V Міжнар. наук.–практ. конф.* (25 листопада 2011 р., м. Харків). Харків: ХНАДУ, 2011. С. 105–106.

28. Дмитрієва (Стогул) О. І. Особливості розробки політики управління грошовими потоками на підприємствах. *Проблеми і перспективи розвитку підприємництва: матеріали VIII Міжнар. наук.–практ. конф.* (21 листопада 2014 р., м. Харків). Харків: ХНАДУ, 2014. С. 102–103.

29. Дмитрієва О. І. Сутність транспортної інфраструктури України. *Проблеми і перспективи розвитку підприємництва: матеріали XIII Міжнар. наук.–практ. конф.* (6 грудня 2019 р., м. Харків). Харків: ХНАДУ, 2019. С. 12–14.

30. Дмитрієва О. І. Теоретичні підходи до визначення поняття «інноваційний розвиток транспортної інфраструктури». *Економіка, фінанси, облік та право: аналіз тенденцій та перспектив розвитку: тези доповідей Міжнар. наук.–практ. конф.* (5 березня 2020 р., м. Полтава): у 5 ч. Полтава: ЦФЕНД, 2020. Ч. 4. С. 46–49.

31. Dmytriieva O. I. Peculiarities of assessing performance of transport infrastructure enterprise. *Modern approaches to the introduction of science into practice: abstracts of X International scientific and practical conference* (March 30–31, 2020, San Francisco). San Francisco, USA: Published by Primedia eLaunch, 2020. P. 229 –231.

32. Dmytriieva O. I. Innovative strategy of developing transport infrastructure of Ukraine. *Scientific achievements of modern society: abstracts of VIII International scientific and practical conference* (April 1–3, 2020, Liverpool). Liverpool, United Kingdom: Cognum Publishing House, 2020. P. 27 – 32.

33. Дмитрієва О. І. Сучасні методичні підходи до оцінки інноваційного потенціалу підприємств. *Сучасний рух науки: тези доповідей X Міжнар. наук.–практ. інтернет-конф.* (2–3 квітня 2020 р. м. Дніпро). Дніпро, 2020. Т.1. С. 390 – 394.

34. Дмитрієва О. І. Європейський досвід інноваційного розвитку транспортної інфраструктури. *Модернізація економіки: сучасні реалії, прогностичні сценарії та перспективи розвитку: матеріали II Міжнар. наук.–практ. конф.* (28 квітня 2020 р., м. Херсон). Херсон: ХНТУ, 2020. С. 33–36.

35. Dmytriieva O. I. Building management system for innovative development of transport infrastructure. *Modern science: problems and innovations: abstracts of the II International scientific and practical conference* (May 3–5, 2020, Stockholm). Stockholm, Sweden: SSPG Publish, 2020. P. 783–786.

36. Дмитрієва О. І. Критичний аналіз дестимуляторів інноваційного розвитку транспортної інфраструктури України. *Сорок восьмі економіко-правові дискусії: матеріали Міжнар. наук.–практ. інтернет-конф.* (24 червня 2020 р., м. Львів). Львів, 2020. С. 4–7.

37. Дмитрієва О. І. Транспортна інфраструктура як частина соціально-економічної системи. *Світ економічної науки: тези доповідей Міжнар. наук.–практ. інтернет-конф.* (25 червня 2020 р., м. Тернопіль). Тернопіль, 2020. Вип. 24. С. 24–25.

38. Dmytriieva O. I. Analysis of successful EU projects on transport infrastructure development. *Modern science: problems and innovations: abstracts of the 4 th International scientific and practical conference* (June 28–30, 2020, Stockholm). Stockholm, Sweden: SSPG Publish, 2020. P. 331–335.

39. Dmytriieva O. I. Mechanism of state regulation of innovative development of transport infrastructure. *Theoretical and practical foundations of social process management: the XXIII th International scientific and practical conference* (29 – 30 June, 2020, San Francisco). San Francisco, USA, 2020. P. 29–30.

40. Dmytriieva O.I. Determining the possibilities of applying the European experience of transport infrastructure regulation for the conditions of Ukraine. *Topical issues of the development of modern science: abstracts of the XI International scientific and practical conference* (July 1–3, 2020, Sofia). Sofia, Bulgaria: Publishing House «ACCENT», 2020. P. 13–17.

41. Dmytriieva O.I. Peculiarities of innovative activity of transport infrastructure enterprises. *Dynamics of the development of world science: abstracts of the XI International scientific and practical conference* (July 8–10, 2020, Vancouver). Vancouver, Canada: Perfect Publishing, 2020. P. 38–41.

42. Дмитрієва О. І. Програмні засади інноваційного розвитку транспортної інфраструктури України. *Стан та тенденції розвитку економіки, обліку, фінансів і права: тези доповідей Міжнар. наук.–практ. конф.* (9 липня 2020 р., м. Полтава): у 2 ч. Полтава: ЦФЕНД, 2020. Ч. 1. С. 12–14.

АНОТАЦІЯ

Дмитрієва О.І. Державне регулювання інноваційного розвитку транспортної інфраструктури. – Кваліфікаційна наукова праця на правах рукопису.

Дисертація на здобуття наукового ступеня доктора економічних наук за спеціальністю 08.00.03 – економіка та управління національним господарством. – Український державний університет залізничного транспорту Міністерства освіти і науки України, Харків, 2020.

Дисертація присвячена розробленню теоретико-методологічних засад, методичних підходів і практичних рекомендацій щодо модернізації державного регулювання інноваційного розвитку транспортної інфраструктури в умовах становлення постіндустріальної економіки.

Визначено сутність і систематизовано структурні елементи транспортної інфраструктури, з'ясовано перспективи її інноваційного розвитку, розкрито теоретичні основи та етапи еволюції державного регулювання інноваційної діяльності на транспорті. Обґрунтовано підхід до оцінювання результативності інноваційної діяльності на транспорті, використання якого дозволило встановити стан процесів державного регулювання у цій сфері. Сформовано

парадигму і розроблено концепцію державного регулювання інноваційного розвитку транспортної інфраструктури на засадах інтелектуалізації і партнерства. Удосконалено положення щодо державного стратегічного управління інноваційними процесами розвитку транспортної інфраструктури в частині типізації інноваційних стратегій, формування системи підтримки прийняття рішень і цілепокладання, інституціонального забезпечення розвитку міжнародної транспортно-логістичної інфраструктури. Ідентифіковано стан транспортної забезпеченості регіонів, запропоновано організаційну модель Національного інноваційного транспортного HUB і підхід до оцінювання його функціонування. Надано пропозиції щодо діагностики інвестиційної привабливості об'єктів транспортної інфраструктури, вибору пріоритних проєктів для державного фінансування і формування моделей державно-приватного партнерства інноваційного розвитку транспортної інфраструктури.

Ключові слова: транспортна інфраструктура, інноваційний розвиток, державне регулювання, Національний інноваційний транспортний HUB, просторова нерівність, галузево-регіональна асиметрія, стратегія, інвестиційна привабливість, державно-приватне партнерство.

SUMMARY

Dmytriieva O.I. State regulation of innovative development of transport infrastructure. – Qualifying scientific work on the rights of manuscripts.

Thesis for a Doctor of Economics degree by specialty 08.00.03 – Economics and Management of National Economy. – Ukrainian State University of Railway Transport of the Ministry of Education and Science of Ukraine, Kharkiv, 2020.

The dissertation is devoted to the development of theoretical and methodological principles, methodical approaches and practical recommendations concerning the modernization of state regulation of innovative development of transport infrastructure in the conditions when the post-industrial economy comes into being.

The essence of the concept «transport infrastructure» was studied, which allowed to establish the existence of systemic, structural, process, functional, cost, safety-oriented and institutional approaches to the interpretation of its content and conclude that transport infrastructure is a set of facilities within which transport, terminal-warehousing, commercial and virtual-information service are provided for consumers of transport services, and research and production support and management of the transport process are put into practice. The classification of the types of transport infrastructure has been supplemented with the following features: 1) the degree of openness (integratedness): interoperable; disintegrated; 2) the level of originality: unique; standardized; 3) the role in ensuring the economic development of the country: basic; strategical. The determining factors of ensuring its innovative growth in the areas of institutional, technological, innovative and investment nature of the global and local level of influence are systematized.

The periods of transformation of the theory of state regulation of transport infrastructure innovative development in Ukraine are established. A model for

assessing the innovative development of the national transport infrastructure has been developed, whose use has made it possible to determine the status of state regulation in this area. The paradigm of state regulation of transport infrastructure innovative development is formed, which is based on the convergence of the framework of intellectual and partnership approaches to the modernization of management technologies. The concept of modernization of state regulation of transport infrastructure innovative development in Ukraine in which the target vectors of transport infrastructure innovative development are achieved in two-component system of complementary mechanisms of state regulation is developed.

The theoretical bases of strategic state management of transport infrastructure innovative development are improved in terms of typification of innovation strategies by a set of features (usefulness of the result, type of innovations, nature of actions) and identification of elements of strategic decision support system. An adaptive-dynamic approach to the process of designing the goals of the strategy of transport infrastructure innovative development has been developed, which provides for the creation of a reflective information and communication environment for setting and cyclically adjusting the goals by involving a wide range of stakeholders, using modern information-analytical systems and foresight technology. The model of institutional support of innovative development of the international transport and logistics infrastructure in Ukraine is offered, which combines the institutes of motivation of innovative development and institutes of development of digital environment.

A methodical approach to the identification of the level of transport infrastructure development is worked out, which is based on the use of the ArcView GIS estimation classification algorithm in the process of typology of transport-spatial inequality and branch-regional asymmetry for clustering of regions. The organizational model of shaping an intellectual-partner environment for managing the implementation of innovative projects of transport infrastructure development is substantiated, which provides for the creation of the National Innovative Transport HUB, within which the audit of innovative development, generation of knowledge and innovation, investment activity management and implementation of transport infrastructure innovation projects are performed. The method of assessing the innovative development of transport infrastructure in the conditions of formation of the National innovative transport HUB is improved.

The method of selecting the innovative projects of transport infrastructure development prioritized for public funding has been further developed, as well as the methodical approach to diagnosing investment attractiveness of transport infrastructure and the procedure of financing the projects of innovative development of transport infrastructure on the basis of public-private partnership, which involves the use of the proposed risk matrix of public-private partnership, the developed methods for their assessment and the methodological support for conducting an expert survey.

Keywords: transport infrastructure, innovative development, state regulation, National innovative transport HUB, spatial inequality, sectoral and regional asymmetry, strategy, investment attractiveness, public-private partnership.

АННОТАЦИЯ

Дмитриева О.И. Государственное регулирование инновационного развития транспортной инфраструктуры. – Квалификационный научный труд на правах рукописи.

Диссертация на соискание ученой степени доктора экономических наук по специальности 08.00.03 – экономика и управление национальным хозяйством. – Украинский государственный университет железнодорожного транспорта Министерства образования и науки Украины, Харьков, 2020.

Диссертация посвящена разработке теоретико-методологических основ, методических подходов и практических рекомендаций по модернизации государственного регулирования инновационного развития транспортной инфраструктуры в условиях перехода к постиндустриальной экономике.

Установлена сущность и систематизированы структурные элементы транспортной инфраструктуры, выяснены перспективы ее инновационного развития, раскрыты теоретические основы и этапы эволюции государственного регулирования инновационной деятельности в сфере транспорта. Обоснован подход к оценке результативности инновационной деятельности транспорта, использование которого позволило определить состояние процессов государственного регулирования в данной сфере. Сформирована парадигма и разработана концепция государственного регулирования инновационного развития транспортной инфраструктуры на принципах интеллектуализации и партнерства. Усовершенствованы положения государственного стратегического управления инновационными процессами развития транспортной инфраструктуры в части типизации инновационных стратегий, формирования системы поддержки принятия решений и целеполагания, институционального обеспечения развития международной транспортно-логистической инфраструктуры. Идентифицировано состояние транспортной обеспеченности регионов, предложена организационная модель Национального инновационного транспортного HUB и подход к оценке его функционирования. Разработаны предложения по диагностике инвестиционной привлекательности объектов транспортной инфраструктуры, выбору приоритетных проектов для государственного финансирования и формирования моделей государственно-частного партнерства инновационного развития транспортной инфраструктуры.

Ключевые слова: транспортная инфраструктура, инновационное развитие, государственное регулирование, Национальный инновационный транспортный HUB, пространственное неравенство, отраслевая региональная асимметрия, стратегия, инвестиционная привлекательность, государственно-частное партнерство.

Дмитрієва Оксана Іллівна

**ДЕРЖАВНЕ РЕГУЛЮВАННЯ ІННОВАЦІЙНОГО РОЗВИТКУ
ТРАНСПОРТНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ**

**Спеціальність 08.00.03 – економіка та управління національним
господарством**

Автореферат
дисертації на здобуття наукового ступеня
доктора економічних наук

Надруковано за авторським оригіналом

Відповідальний за випуск



Н. Є. Каличева

Підписано до друку 26 жовтня 2020 р.
Формат паперу 60x84 1/16. Друк різнограф.
Папір офсетний. Обсяг 1,8 ум. друк. арк.
Наклад 150 прим. Зам. № .

Надруковано у центрі оперативної поліграфії ТОВ «Рейтинг».
Свідоцтво про держ. реєстрацію ю.о. А00 № 507350.
61003, м. Харків, пров. Соляниківський, 4.
Тел. (057) 771-00-92, 771-00-96