

СУЧАСНІ ПІДХОДИ ДО ВИЗНАЧЕННЯ ПОНЯТТЯ ДЕРЖАВНОЇ ІНФРАСТРУКТУРНОЇ ПОЛІТИКИ

Анотація. Стаття містить результати узагальнення значного масиву сучасних підходів до визначення поняття державної інфраструктурної політики в догматичних і офіційних українських і зарубіжних джерелах. Наводяться чинники, що впливають на концептуалізацію даного виду політики. Пропонується авторське тлумачення ключового поняття.

Ефективна внутрішня та зовнішня політика держави є запорукою забезпечення національної безпеки, сталого розвитку суспільства та якості життя кожної людини. Інфраструктурна політика є невід'ємною частиною державної політики, а це означає, що вона повинна забезпечити досягнення всіх цілей держави. В ході дослідження автор статті провів порівняльний аналіз використання поняття «державна інфраструктурна політика» в українських та зарубіжних джерелах. Він виявив, що ключовий термін активно використовується в англомовних доктринальних та офіційних текстах з кінця 90-х років XX століття. Це поняття почало з'являтися в україномовних наукових текстах з 2015 року. В нормативно-правових актах України, включаючи концепції, стратегії, доктрини, поняття «державна інфраструктурна політика» не закріплено. Дослідник виявив, що логіка розробників нормативно-правових актів обмежується зв'язком інфраструктури з дорогами та транспортом. У цьому контексті формування та реалізація державної інфраструктурної політики в Україні в основному покладається на Міністерство інфраструктури та Державне агентство з питань інфраструктурних проєктів. Таке розуміння значно звужує коло цього типу політики. Автор статті наводить перелік факторів, що впливають на необхідність зміни підходів на рівні концепції. Він також пропонує авторську інтерпретацію ключового поняття.

Ключові слова: політика, концептуалізація політики, політика безпеки, державна інфраструктурна політика, види інфраструктурної політики, державно-приватне партнерство, зв'язок політики і права, державне управління, публічне адміністрування, догматико-юридичний аналіз правових текстів.

Загальна постановка проблеми. Ефективна зовнішня і внутрішня політика будь-якої держави, з одного боку, є відзеркаленням її міжнародного статусу, з іншого – запорукою забезпечення національної безпеки, сталого розвитку діяльності суспільства та якості життя окремої людини. В цьому плані важко переоцінити такий сегмент, як державна інфраструктурна політика (ДІФСП). Її багатоплановість виявляється в економічній, соціальній, транспортній, оборонній та інших сферах. Разом з тим, на тлі беззаперечного визнання важливості й необхідності ДІФСП натепер не вироблено єдиних теоретичних поглядів на розуміння сутності й меж, інтеграційних зв'язків поняття «державна інфраструктурна політика». У зв'язку з цим виникає потреба у систематизації існуючих підходів

та створенні підвалин єдиної науково виваженої концепції ключового поняття. Це, своєю чергою, сприятиме реалізації тих передумов, які зможуть вивести Україну на принципово новий рівень існування, її гармонійного розвитку в процесі глобалізації світової спільноти.

Аналіз публікацій. Робота з масивом публікацій за останні п'ять років дозволила з'ясувати, що проблемами державної інфраструктурної політики у різних її аспектах здебільшого переймаються економісти. Так, увагу вчених привернули питання державного регулювання розвитку фінансової інфраструктури (Іваницька О. М.) [1]; інфраструктурного потенціалу розвитку фінансового ринку в Україні (Чуницька І. І.) [2]; державної інвестиційної політики розвитку морських портів України (Дяченко О. П.) [3]; напрямів удосконалення державної політики зміцнення технологічної конкурентоспроможності економіки України (Зайченко В. В.) [4]; формування державної політики стратегічного розвитку територій України в умовах євроінтеграції і глобалізації (Євсєєва О. О.) [5]; модернізаційного аспекту оновлення інфраструктурного потенціалу України (Іванова Н. В.) [6]; інфраструктурного розвитку сільських територій (Богданов Д. С.) [7] тощо.

Також питання державної інфраструктурної політики не оминаються політологами й фахівцями з державного управління. Свідченням тому є наукові розвідки щодо оновленої парадигми європейської політики в контексті розгортання інтелектуальної мережевої інфраструктури (Олійник Д.) [8]; впровадження механізмів державно-приватного партнерства в інфраструктурних проєктах (Круглов В. В.) [9]; концептуальної моделі державної політики поліцентричного розвитку України (Голвазін О. М.) [10].

Дотичними є й окремі безпекознавчі дослідження, зокрема щодо адміністративно-правового регулювання національної безпеки і формування права національної безпеки (Ліпкан В. А., Богущий П. П., Доронін І. М., Куйбіда В., Бебик В.) [11-19], стратегічних пріоритетів державної політики забезпечення продовольчої безпеки України (Васильців Т. Г., Бойко В. В.) [21]; кіберпростору, управління інфраструктурою, кібербезпеки (Rybka, S., Kilchuzkiy, E., & Pislegin, O., Діордіца І. В., Ліпкан В. А., Сопілко І. М.) [22-25]; поняття енергетичної безпеки у політичній науці та прикладній оцінці державної політики (Moshnets, I.) [26-29].

Окремі правничі сегменти ДІФСП розглянуті крізь призму адміністративно-правових засад формування та реалізації державної політики в галузі міського транспорту (Волік В. В.) [30]; державного регулювання розвитку інфраструктури ринку праці (Стрілько Я. С.) [31]; стану та методологічних проблем законодавчого регулювання інфраструктури геопросторових даних в Україні (Дишлик О. П., Дорош А. Й., Тарнопольський А. В., Тарнопольський Є. А.) [32], адміністративно-правового

регулювання державної системи захисту критичної інфраструктури, в тому числі скринінгу прямих іноземних інвестицій (Теленик С. С.) [33-40].

З позицій історичного підходу до розуміння сутності ДІФСР цікавим є дослідження «Інфраструктурна політика австрійського уряду на північному сході монархії в останній чверті XVIII – 60-х роках XIX ст. (на прикладі шляхів сполучення)» (Жалоба І. В.) [41]. Автор вказаної монографії аналізує вплив соціально-економічної та політичної мотивації на формування поглядів австрійських урядовців з подальшою трансформацією у відповідну політику та її реалізацію на території Галичини й Буковини. Він демонструє, як технологічні інновації того часу перетворюють традиційні погляди на пріоритети ґрунтового й водного сполучення у розуміння перспектив розбудови залізниць. Проте одразу слід зазначити, що в монографії транслюється розуміння інфраструктурної політики лише в межах транспортної складової. З одного боку, це викликано об'єктом і предметом дослідження, з іншого – віддзеркалює розповсюджені нині вузький підхід до семантики ключового поняття.

Виділення не вирішених раніше частин загальної проблеми. Узагальнюючи аналіз публікацій останнього часу, можна зауважити, що до поля зору вчених потрапляють лише окремі аспекти ДІФСР у той час, як саме поняття і з позицій теоретичного обґрунтування, і з погляду на його реалізацію на практиці, залишається достатньо розмитим. У зв'язку з цим **метою** статті є узагальнення й репрезентація сучасних підходів до визначення поняття державної інфраструктурної політики.

Досягнення поставленої мети потребує вирішення наступних **завдань**: 1) порівняння концепцій розуміння ключового поняття, зокрема на рівні логіко-семантичної інтерпретації, у публікаціях вітчизняних та зарубіжних вчених; 2) проведення аналізу застосування й трактування поняття в нормативно-правових актах України; 3) вироблення й представлення пропозицій щодо авторського тлумачення ДІФСР.

Виклад основного матеріалу дослідження. Перш, ніж переходити до сутності профільного поняття, слід розглянути загальнономвне тлумачення його ключової компоненти. Згідно з лексикографічними джерелами, політика (від гр. *politics*) трактується як «загальний напрям, характер діяльності держави, певного класу або політичної партії // з означ. Напрямок діяльності держави або політичної партії у тій чи іншій галузі у певний період» [42, с. 849]. Подібна дефініція сприймається як занадто узагальнена, мінімізована, амбівалентна, оскільки не відтворює тих характеристик політики, які дозволяють вирізняти її від інших видів діяльності й віддавати належне її значенню у житті держави і суспільства.

З позицій науково-освітнього тлумачення термінології, даний термін більш деталізовано представлений у підручнику «Державна політика», в якому поняття, що розглядається, має два варіанти визначення, виходячи з іншомовних джерел. 1. Політика (*politics*) – це «сфера взаємовідносин різних соціальних груп та індивідів з приводу використання інститутів публічної влади для реалізації своїх суспільно значущих інтересів і потреб». 2. Політика (*policy*) взагалі – це план, курс дій або «напрямок дій, прийнятий і дотримуваний владою, керівником, політичною партією тощо» [43, с. 7]. Від себе автори додають, що політика є «збалансованою системою цілей, інтересів і пріоритетів. Це передусім боротьба інтелекту, державних умов, ідей, а також пошук згоди та паритету» [43, с. 7].

З наведеного вище витікає ряд суттєвих положень. По-перше, те, що політика існує в концептуальному та діяльнісному аспектах і здійснюється або державою, або політичною партією. По-друге, політиці як процесу притаманна етапність: від плану, курсу дій до реалізації. По-третє, політика концентрує в собі суспільно значущі інтереси і потреби. І врешті решт. Вона є багатосуб'єктною. При цьому у формуванні й реалізації політики держава може обирати або домінуючу позицію (що притаманно тоталітарним і посттоталітарним режимам), або спиратися на державно-приватне партнерство з оперттям на інститути публічної влади, місцеве самоврядування, окремих свідомих громадян тощо (демократичні режими).

Виходячи з цього, є сенс говорити про багатозначність терміну, адже водночас державна політика виступає як певна система, управлінська категорія, невід'ємна частина політико-правового процесу, інструмент реалізації національних інтересів тощо.

З позицій правознавства, дослідження державної політики необхідно для більш повного розуміння механізмів теоретико-правової концептуалізації відповідних норм, визначення тенденцій розвитку й подальшої модернізації вітчизняної правової системи, легітимації окремих положень політичного курсу на рівні нормативно-правових актів, встановлення передумов розширення меж правового регулювання у зв'язку з появою нових юридичних фактів.

В залежності від подальшої деталізації видів державної політики відбувається кореляція атрибутівів й галузей права. Так, наприклад, зовнішня політика вивчається в руслі міжнародного права; бюджетна політика досліджується господарським і фінансовим правом; регіональна політика здебільшого охоплюється конституційним й адміністративним правом; аграрна політика – аграрним і земельним правом, політика у сфері природокористування – екологічним правом тощо. Інтеграційним сегментом політики й адміністративного права є державне управління, через яке відбувається легітимна реалізація певного виду політики. Характерно, що процесуальність зв'язків політики і права ґрунтується на круговій схемі етапів, за якої наука слугує передтечею концептуалізації політики; політична діяльність держави спрямовується на остаточне формування й ухвалення відповідних актів із закріпленням норм правового регулювання. Своєю чергою, правова наука, досліджуючи норми чинного законодавства, допомагає його удосконалювати, модернізувати тощо.

Повертаючись до питання щодо кореляції певних видів політики з окремими галузями права, слід зазначити, що в ситуації з ДІФСР все набагато складніше. Діапазон напрямів діяльності у цій сфері зумовлює охоплення не тільки адміністративним правом, але й банківським, фінансовим, транспортним та іншими галузями права.

Особливої уваги потребує питання щодо розуміння поняття «*державна інфраструктурна політика*» та його застосування у доктринальних та офіційних джерелах.

З одного боку, ключове терміносполучення вже важко визнати неологізмом. Воно активно застосовується у ряді наукових праць вітчизняних авторів, починаючи з 2015 року [44-47]. Принагідно зазначу, що це не просто окремі малозначущі публікації, а оприлюднені результати узагальнень значних масивів інформації та вироблення концепцій фахівцями Ради національної безпеки і оборони України, Національного інституту стратегічних досліджень (НІСД) та ін.

Так, до прикладу, в аналітичній доповіді «Організаційні та правові аспекти забезпечення безпеки і стійкості критичної інфраструктури» [48] про відповідний вид державної політики в контексті політики державної безпеки йдеться при аналізі базового Закону США «National Security Act of 1947» [48, с. 13], директиви Президента США 2013 року (PPD-21) [48, с. 15]; вказівці на державну політику Великої Британії [48, с. 46], Польщі [48, с. 51]; при моделюванні пріоритетних завдань політики безпеки України [48, с. 87 – 98].

Характерно, що у зазначених наукових розвідках відбувається активне вживання ключової термінології, проте автори, оперуючи поняттям, по-перше, не вдаються до його тлумачення, по-друге, застосовують його лише щодо політики безпеки, що цілком виправдовується предметом дослідження.

Одразу слід зазначити, що у своїх дослідженнях фахівці НІСД багато уваги приділяють зарубіжному досвіду, адаптуючи його до вітчизняних реалій. Крім того, вони запозичують й англійську термінологію, роблячи її кальки українською. Наразі, це яскраво виявляється на прикладі досліджуваного поняття (англ. *Infrastructural policy*), яке в англійській літературі використовується вже понад чверть віку. Достатньо звернутися до окремих офіційних документів, датованих 1996 роком. Зокрема, «Інформація щодо інфраструктурної політики в країнах Організації економічної співпраці та розвитку (ОЕСД)» [49] робить акцент на тому, що реалізація відповідної інфраструктурної політики стимулюватиме економічне зростання, збільшуватиме продуктивність праці, створюватиме робочі місця та вдосконалюватиме якість життя. Вказується, що на уряди країн покладається регулювання правової та нормативної бази з оперттям на національну силу та міжнародну конкуренцію.

Доволі цікавим є й той факт, що у «Національній стратегії розвитку» африканської держави Гайана, ухваленій 11 березня 1996 року [50], увесь дев'ятий розділ присвячений інфраструктурній політиці. Він охоплює аналітичний опис основних особливостей секторів інфраструктури, галузеві цілі, політику для досягнення поставлених цілей. Симптоматично, що, окрім традиційних транспортних галузей (автомобільний, морський, повітряний транспорт), окреслені сектори енергозабезпечення, дренажу та зрошення, гідрометеорологічної служби. Цілі забезпечення безпеки з урахуванням специфіки розташування держави представлені лише для морської оборони.

Різні аспекти дослідження інфраструктурної політики представлені у ряді наукових праць початку XXI століття авторів з Великої Британії [51], США [52], Швейцарії [53], Японії [54], Індії [55] та ін.

Наведене є свідченням тому, що Україна лише зараз починає приєднуватися до того, що у світовій практиці застосовується вже понад два десятиріччя. У зв'язку з цим слід враховувати, що за доволі нетривалий період логіко-семантичне поле ключового поняття як інтернаціоналізму значно розширилося і стало охоплювати не тільки сферу транспорту, а й соціально-економічну, виробничу, комунальну, енергетичну, оборонну, інформаційну та кібербезпекову, комунікаційну сфери. В контексті ринкової економіки у статтях зарубіжних авторів навіть фігурує така категорія, як «інфраструктурні послуги» [52]. Що цілком лягає в парадигму сучасного адміністративного права щодо надання послуг органами публічної адміністрації.

У ході дослідження обраної теми проведений догматико-юридичний і контент-аналіз нормативно-правових актів України,

якими регулюються питання формування й реалізації ДІФСР, на предмет вживання ключового поняття та відтворення логіко-семантичного поля ключового термінологічного сполучення за контекстом. В результаті аналізу масиву зазначених документів за період 2015-2019 років встановлено, що у вказаних текстах термінологічне сполучення «**державна інфраструктурна політика**» не застосовується жодного разу.

В укладачів актів термін «інфраструктура» абсолютно чітко асоціюється зі сферою компетенції Міністерства інфраструктури України та підпорядкованим йому Державним агентством інфраструктурних проектів. Загалом найбільш вживаним за своєю частотністю в нормативно-правових актах виявляється поняття «інфраструктурні проекти». Воно фігурує в Законах України «Про концесію» [56], «Про Державний бюджет України на 2019 рік» [57], Указі Президента України «Питання європейської та євроатлантичної інтеграції» [58], розпорядженнях Кабінету Міністрів України «Про схвалення Національної транспортної стратегії України до 2030 року» [59] «Про схвалення Стратегії зрошення та дренажу в Україні на період до 2030 року» [60] та ін.

Подібні концептуальні обмеження призводять до певної фрагментарності, порушення системності у формуванні й реалізації державної інфраструктурної політики. Важко погодитися з тим, що даний напрям політики обмежується лише питаннями транспорту і частково – захисту критичної інфраструктури. Тож існуючий нині підхід може вважатися доволі вузьким, а на перспективу слід трансформувати подібні погляди з урахуванням широти охоплення усього діапазону видів ДІФСР та її призначення.

Насамперед, варто враховувати низку **факторів**.

По-перше. Необхідно мати на увазі інтегративний характер інфраструктурної політики як макросистеми, що невід'ємно пов'язана з безпековою політикою, економічною (включаючи, виробничу, фінансову, бюджетну), соціальною (включаючи, медичну, освітню, побутову, туристично-рекреаційну), інформаційною та іншими видами політики. Відтак, за принципами взаємної залежності при розробці одного напрямку політики слід водночас враховувати концептуальні засади суміжних. Наприклад, Реформа системи охорони здоров'я України, в ході якої передбачається укрупнення медичних закладів і скорочення їх у малонаселених пунктах, суттєво відбивається на медичній інфраструктурі регіонів. Так само й в освітній сфері: скорочення малочисельних сільських шкіл змінює освітній інфраструктурний ландшафт. Водночас виникають питання щодо зміни підходів у соціальній політиці, розв'язанні суто гуманітарних проблем, дотичних до дотримання прав людини, зокрема щодо безпечного транспортування школярів або транспортування хворих на віддалені відстані.

По-друге. У процесі розробки фундаментальних засад ДІФСР треба походити від категорії національних інтересів (національний цінностей, благ як правових кримінально-правових та кримінологічних категорій), національного протекціонізму з одночасним винаходом балансу щодо євроінтеграції та міжнародних відносин. Подібне зумовлено вигідним геополітичним становищем України, а відтак – пошуком взаємовигідних шляхів об'єднання та інтеграції з інфраструктурою Європейського Союзу.

По-третє. Загострення політичних стосунків із Росією внаслідок її експансії та захоплення українських територій

привело до необхідності суттєвого перелаштування транспортної, економічної, соціальної, інформаційної та енергетичної інфраструктури України в цілому. І це є питанням не тільки економічним, а й власне політичним, питанням національної безпеки. У цьому контексті доречно навести висловлювання російського геостратега Андрія Школьнікова, який в огляді «Геостратегічні помилки України» заявив: «Коли буде повністю зруйнована інфраструктура України, на ці території можна входити без бою» [61]. Таким чином сформульовано максимум інфраструктурної війни: руйнування інфраструктуру супротивника відкриває шлях до встановлення домінування над країною. Звісно, що цитований автор не є офіційною особою, його точка зору може бути суто суб'єктивною, проте вона занадто характерна для ментальності Росії, щоб ігнорувати такі погляди.

Тож перед політиками постають виклики тактичного і стратегічного характеру. А відтак вкрай важливо зберігати саме *логіку стратегічного розуміння* даної комплексної проблеми:

- 1) існують *стратегічні* національні національні інтереси;
- 2) є *стратегічні* об'єкти інфраструктури (у своїх публікаціях і навіть достатньо аргументів на користь обґрунтування наукової безпідставності застосування терміну „критична” інфраструктура [62]);
- 3) механізм реалізації державою владного впливу через *стратегічне управління*, в тому числі систему стратегічних комунікацій;
- 4) права забезпечення за допомогою *стратегічної праотворчості*, в тому числі й *стратегічних норм*.

На нинішньому етапі слід забезпечити не лише повноцінне, а й ефективне функціонування країни, спираючись на наявні ресурси, а також передбачити шляхи реінтеграції окупованих територій, в тому числі й відновлення інфраструктури. Кожен з цих варіантів потребує правового регулювання діяльності відповідних суб'єктів та організації їхньої взаємодії. Інфраструктура у такому контексті має розглядатися з об'єднавчо-союзницьких позицій.

Четверте. Є логічним продовженням попереднього. Суттєво зростає роль стратегічної інфраструктури, що може зазнавати ураження внаслідок дії як техногенних, природних, зокрема, кліматичних, так і антропогенних чинників. Не зважаючи на це ще й досі не ухвалений Закон України «Про критичну інфраструктуру та її захист». Хоча переконаний, що його структура має носити зовсім інший характер і його розроблення має відбуватися після розроблення із затвердження Концепції державної інфраструктурної політики України. Але ці питання виходять за предмет розгляду в даній статті, тому мною окремо буде дане питання розглянуто в інших публікаціях Недооцінка значущості вказаного сегменту інфраструктури й зволікання із прийняттям відповідних актів може занадто дорого обійтися державі.

П'яте. Сучасний етап концептуального розуміння інфраструктурної сфери передбачає охоплення не тільки традиційних матеріальних об'єктів, а й інформаційно-комунікаційного простору у глобальних транснаціональних масштабах. Це означає, що формування державної інфраструктурної політики потребує відходу від застарілих стереотипів і врахування новітніх тенденцій та світового досвіду у зазначеній сфері, зокрема врахування засад утвердження шостого технологічного укладу [63].

Шосте. Україна є однією з унікальніших країн світу з природних ресурсів, зокрема копалин. На її території, у надрах

знаходяться унікальні рідкоземельні метали, мінеральна сировина, нафта, газ тощо. У зв'язку з цим розробка засад ДІФСП не повинна обмежуватися лише наземними комунікаціями. Слід надавати особливого значення інфраструктурі геоданих, а також правовій регламентації діяльності у цій сфері.

Сьоме. В умовах децентралізації влади, зростання ролі органів місцевого самоврядування, запровадження засад державно-приватного партнерства, публічного адміністрування стає руба питання щодо розширення кола суб'єктів формування й реалізації ДІФСП. Часи, коли політика була прерогативою виключно держави чи певної правлячої політичної партії, поступово відходять. Тож має відбутися не тільки переосмислення, а й реальна трансформація рушійних сил концептуалізації та втілення інфраструктурної політики, в тому числі виражено в мові закону. Причому йдеться не тільки і не стільки про ухвалення певних стратегій і концепцій, а насамперед, про дієву участь приватного сектору в інфраструктурних проектах, залучення коштів вітчизняних інвесторів через так звані «*інфраструктурні облигації*», що, до речі, є доволі розповсюдженою практикою в інших країнах.

Безумовно, наведений перелік чинників, що впливають на розуміння меж і особливостей поняття ДІФСП, не є вичерпним і може бути продовженим. Однак навіть те, що представлено, містить значний потенціал для формулювання сучасної й релевантної семантиці ключового термінологічного сполучення дефініції.

Отже, в авторській інтерпретації *державна інфраструктурна політика – це невід'ємна складова зовнішньої і внутрішньої політики держави, комплекс нормативно врегульованих цілеспрямованих дій, що вчиняються відповідними уповноваженими суб'єктами в партнерстві з органами місцевого самоврядування, неурядовими організаціями, у сфері інфраструктурного забезпечення усіх галузей життєдіяльності держави, суспільства, особи з метою створення сприятливих умов для надання ними життєво важливих послуг і реалізації життєво важливих функцій.*

Прокоментую наведене визначення. Насамперед, слід звернути увагу на те, що у даному тлумаченні ДІФСП представляється в своєму системному зв'язку в якості невід'ємної частини усієї політики держави. Тобто ці два поняття, з позицій логіки, виступають як ціле і частина цілого. Тож, інфраструктурна політика віддзеркалює усі методологічні, концептуальні засади, притаманні державній політиці в цілому. По-друге, акцентується увага на тому, що ДІФСП не обмежується лише внутрішньою політикою. Зокрема в роботах, присвячених аналізу різноманітних аспектів *захисту* „критичної” інфраструктури йдеться передусім про внутрішній аспект. На наш погляд така позиція вельми дискусійна. В умовах глобалізації світової спільноти, курсу України на європейську та євроатлантичну інтеграцію даний вид державної політики має розроблятися й реалізовуватися і в міжнародному і транснаціональному контекстах. Далі. Міститься вказівка на діяльнісний характер ДІФСП, при цьому через атрибутивні відбувається деталізація дій. Вони є комплексом, а не відокремленими поодинокими заходами. Такі дії нормативно врегульовані. Найголовніше – вони відображають і реалізують цілі, поставлені державою у певній галузі: реалізація життєво важливих функцій і надання життєво важливих послуг.

На відміну від традиційних визначень політики, наведених на початку статті, у цьому тлумаченні ключового поняття немає

жодної згадки про політичні партії, проте робиться акцент на *державно-приватному партнерстві*, на потенціалі об'єднання зусиль держави і органів місцевого самоврядування.

Важливим є зауваження, що дії, які вчиняються суб'єктами, охоплюють сферу інфраструктурного забезпечення усіх галузей життєдіяльності. У такий спосіб, закладається розуміння повномірного діапазону видів ДІФСР, включаючи національну безпеку й оборону, зокрема, сферу стратегічної інфраструктури, економіку, енергетичну, інформаційну, соціальну сфери тощо.

Врешті-решт, не зважаючи на те, що політика є державною, у дефініції зазначається, що вона має задовольняти права й законні інтереси (цінності та блага) не лише держави, а й суспільства та окремої особи.

Отже, запропоноване до обігу визначення, не претендує на абсолют, тим не менш є першою науковою спробою артикулювати сутність поняття, яке активно вживається, проте не має достатньо наукового обґрунтування і пояснення.

Висновки. Проведене нами дослідження дозволило встановити, що поняття «державна інфраструктурна політика» застосовується в закордонних джерелах вже понад два десятиріччя, в той час, як в Україні воно тільки-но розпочинає свій активний вжиток. Виявлено, що у вітчизняних нормативно-правових актах віддзеркалюється вузько-профільний підхід, за якого інфраструктурна сфера пов'язується лише з дорогами і транспортом, а формування даного напрямку політики здебільшого покладається на Міністерство інфраструктури України й підпорядковане йому Державне агентство інфраструктурних проектів. Продемонстровано, що подібне бачення не може задовольняти сучасних вимог, а відтак має відбуватися модернізація підходів з урахуванням позицій, притаманних сучасній світовій науці і практиці. Виявлені чинники, що кардинально впливають на формування ДІФСР і мають стати підґрунтям для концептуальних засад сучасної вітчизняної інфраструктурної політики. На підставі проведених узагальнень запропонована авторська інтерпретація ключового поняття. Таким чином, є підстави вважати, що врахування усього викладеного має суттєво збільшити ефект і дієвість заходів, які запроваджуються зараз і плануються Україною на майбутнє у сфері інфраструктурної політики.

Література:

- Іваницька О. М. Державне регулювання розвитку фінансової інфраструктури: монографія. – К.: НАДУ, 2006. – 276 с.
- Чуницька І. І. Інфраструктурний потенціал розвитку фінансового ринку в Україні: дис. ... д-ра екон. наук: 09.00.08. – К., 2018. – 450 с.
- Дяченко О. П. Державна інвестиційна політика розвитку морських портів України [Електронний ресурс]: <http://lib.osau.edu.ua/jspui/handle/123456789/2089>.
- Зайченко В. В. Напрями удосконалення державної політики зміцнення технологічної конкурентоспроможності економіки України [Електронний ресурс]: <http://ei-journal.in.ua/index.php/journal/article/view/165>.
- Євсєєва О. О. Формування державної політики стратегічного розвитку територій України в умовах євроінтеграції і глобалізації [Електронний ресурс]: *TRAEKTORIA NAUKI: electronic scientific journal*. – 2016. – № 8. // <https://cyberleninka.ru/article/n/formuvannya-derzhavnoyi-politiki-strategichnogo-rozvitku-teritoriy-ukrayini-v-umovah-evrointegratsiyi-i-globalizatsiyi/viewer>
- Іванова Н. В. Оновлення інфраструктурного потенціалу України: модернізаційний аспект. – [Електронний ресурс]: <http://ppeu.stu.cn.ua/article/view/184093>.
- Богданов Д. С. Інфраструктурний розвиток сільських територій. *Інвестиції: практика та досвід*. 2017. № 24. С. 92–95.
- Олішук Д. (2018). Оновлена парадигма європейської політики в контексті розгортання інтелектуальної мережевої інфраструктури. *Стратегічна панорама*, (2), 20-28.
- Круглов В. В. Впровадження механізмів державно-приватного партнерства в інфраструктурних проектах // *Вчені записки ТНУ ім. В. І. Вернадського. Серія : Державне управління*. – Том 29 (68). – 2018. – № 4. – С. 65-66.
- Голвазін О. М. Концептуальна модель державної політики поліцентричного розвитку України. [Електронний ресурс]: <https://cyberleninka.ru/article/n/kontseptualna-model-derzhavnoyi-politiki-politsentrichnogo-rozvitku-ukrayini/viewer>.
- Ліпкан В. А. Теоретичні основи та елементи національної безпеки України : [монографія] / Володимир Анатолійович Ліпкан. – К. : Текст, 2003. – 600 с.
- Ліпкан В. А. Теоретико-методологічні засади управління у сфері національної безпеки України : [монографія] / Володимир Анатолійович Ліпкан. – К. : Текст, 2005. – 350 с.
- Ліпкан В. А. Адміністративно-правове регулювання національної безпеки України : [монографія] / Володимир Анатолійович Ліпкан. – К. : Текст, 2008. – 440 с.
- Ліпкан В.А. Основи права національної безпеки // *Право України*. – 2009. – № 1. – С. 108–116.
- Ліпкан В.А. Основи права національної безпеки // *Публичное и частное право*. – 2009. – № 2. – С. 34–46.
- Доронін, Іван Михайлович. Національна безпека України в інформаційну епоху: теоретико-правове дослідження : автореф. дис. ... д-ра юрид. наук : 12.00.01 / Доронін Іван Михайлович ; НДІ інформатики і права НАПрН України. – Київ, 2020. – 39 с.
- Доронін, І. М. Національна безпека України в інформаційну епоху: правові аспекти / І. М. Доронін ; НДІ інформатики і права НАПрН України. – Київ : АртЕк, 2019. – 433 с.
- Національна безпека в умовах інформаційних та гібридних війн / [В. Куйбіда та ін.]; за заг. ред. В. Куйбіди і В. Бебика; Нац. акад. держ. упр. при Президентові України, Ред. пол.-укр. журналу "Соц.-гуманіт. науки". – Київ : НАДУ, 2019. – 380.
- Богуцький, Павло Петрович. Теоретичні основи становлення і розвитку права національної безпеки України : автореф. дис. ... д-ра юрид. наук : 12.00.01 / Богуцький Павло Петрович ; НДІ інформатики і права НАПрН України. – Київ, 2020. – 40 с.
- Богуцький, Павло Петрович. Концептуальні засади права національної безпеки України / П. П. Богуцький ; НДІ інформатики і права НАПрН України. – Київ ; Одеса : Фенікс, 2020. – 374 с.
- Васильців Т. Г., Бойко В. В. Стратегічні пріоритети державної політики забезпечення продовольчої безпеки України. – *Стратегічна панорама*, 2017. – № 2. – С. 132-138.
- Rybka, S., Kilchuzkiy, E., & Pislegin, O. (2018). Кіберпростір, управління інфраструктурою, кібербезпека. *Стратегічна панорама*, (1), 126-134.
- Діордіца І. В. Кібербезпекова політика України: стан та пріоритетні напрями реалізації: монографія. Запоріжжя: Видавничий дім «Гельветика», 2018. 548 с.
- Ліпкан В. А. Правові засади розвитку інформаційного суспільства в Україні : [монографія] / В. А. Ліпкан, І. М. Сопілко, В. О. Кір'ян / за заг. ред. В. А. Ліпкана. – К. : ФОРМ О. С. Ліпкан, 2015. – 664 с.
- Лісовська Ю.П. Адміністративно-правовий захист критичної інформаційної інфраструктури в сучасному кіберпросторі // *Держава і право : збірник наукових праць / М-во освіти і науки України ; Ін-т держави і права ім. В.М. Корецького НАН України ; редкол.: Шемшученко Ю.С., Кресіна І.О., Акуленко В.І. [та ін.]*. – Київ, 2019. – С. 161-171. – (Серія «Юридичні науки»; вип. 83).
- Moshenets, I. (2019). Поняття енергетичної безпеки у політичній науці та прикладній оцінці державної політики. *Стратегічна панорама*, (2), 86-93.

27. Суходоля О. «Енергетична зброя» в умовах гібридної війни. Світова гібридна війна: український фронт / за ред. В. П. Горбуліна. Київ : НІСД, 2017. 496 с.
28. Суходоля О. М. Енергетична зброя у геополітичній стратегії Росії : аналіт. доп. Київ : НІСД. 2020. 128 с.
29. Суходоля О. М. Законодавче забезпечення та механізми управління у сфері енергетичної безпеки України. Стратегічні пріоритети. 2019. № 2 (50). С. 13–26.
30. Волік В. В. Формування та реалізація державної політики в галузі міського транспорту: адміністративно-правові засади: Монографія. – / В. В. Волік. – Дніпропетровськ : Середняк Т. К. 2016. – 494 с.
31. Стрілько Я. С. Державне регулювання розвитку інфраструктури ринку праці. – Право та державне управління, 2015. № 2 (19). – С. 124-128.
32. Дишлик О. П., Дорош А. Й., Тарнопольський А. В., Тарнопольський Є. А. Інфраструктура геопросторових даних в Україні: стан та методологічні проблеми законодавчого регулювання // Земельний кадастр. – 2018. – № 1. – С. 33-43.
33. Теленик С. Адміністративно-правові основи скринінгу інвестицій в об'єкти критичної інфраструктури // Підприємництво, господарство і право : щомісячний науково-практичний юридичний журнал / Н.-д. ін-т приватного права і підприємництва ім. академіка Ф.Г. Бурчака НАПрН України ; ТОВ «Гарантія»; голов. ред. Крупчан О.Д.; редкол.: Беляневич О.А., Бобрик В.І., Бичкова С.С. [та ін.]. – Київ, 2019. – № 9 (283). – С. 135-141.
34. Теленик С. Адміністративно-правове регулювання системи захисту критичної інфраструктури в Іспанії. Актуальні питання розвитку права та законодавства: наукові дискусії : матеріали міжнар. наук.-практ. конф. (м. Львів, 15–16 груд. 2017 р.). Львів, 2017. Ч. 1. С. 120–124.
35. Теленик С. Адміністративно-правове регулювання системи захисту критичної інфраструктури в Італії. Теорія і практика сучасної юриспруденції : матеріали міжнар. наук.-практ. конф. (м. Київ, 7–8 груд. 2018 р.). Київ, 2018. С. 110–112.
36. Теленик С. Адміністративно-правове регулювання системи захисту критичної інфраструктури: досвід Канади. Становлення громадянського суспільства в Україні: нормативно-правове підґрунтя : матеріали міжнар. наук.-практ. конф. (м. Дніпро, 4–5 трав. 2018 р.). Дніпро, 2018. С. 123–125.
37. Теленик С. Адміністративно-правові основи скринінгу інвестицій в об'єкти критичної інфраструктури. *Підприємництво, господарство і право*. 2019. № 9. С. 135–141.
38. Теленик С. Державна система захисту інфраструктури: досвід Данії. Актуальні завдання та напрями розвитку юридичної науки у XXI столітті : матеріали міжнар. наук.-практ. конф. (м. Львів, 20–21 жовт. 2017 р.). Львів, 2017. С. 89–91.
39. Теленик С. Державна система захисту критичної інфраструктури: досвід адміністративно-правового регулювання Великої Британії. Актуальні проблеми реформування системи законодавства України : матеріали міжнар. наук.-практ. конф. (м. Запоріжжя, 25–26 січ. 2019 р.). Запоріжжя, 2019. С. 87–91.
40. Теленик С. С. Критична інфраструктура як об'єкт адміністративно-правового регулювання. *Юридичний часопис Національної академії внутрішніх справ*. 2018. № 1 (15). С. 179–189.
41. Жалоба І. В. Інфраструктурна політика австрійського уряду на північному сході монархії в останній чверті XVIII – 60-х роках XIX ст. (на прикладі шляхів сполучення). – Чернівці, Книга XXI. – 2004. – 519 с.
42. Великий тлумачний словник сучасної української мови / Уклад. і голов. ред. В. Т. Бусел. – К: Ірпінь: ВТФ «Перун», 2003. – 1440 с.
43. Державна політика : підручник / Нац. акад. держ. упр. при Президентові України ; ред. кол. : Ю. В. Ковбасюк (голова), К. О. Ващенко (заст. голови) [та ін.]. – К. : НАДУ, 2014. – 448 с.
44. Бірюков Д. С. Прийняття політичних рішень щодо захисту критичної інфраструктури / Д. С. Бірюков // Стратегічні пріоритети. – 2015. – № 4(37). – С. 29-34.
45. Світова гібридна війна: український фронт : монографія / за ред. В. П. Горбуліна. – К. : НІСД, 2017. – 496 с.
46. Андреев С. О. Цивільний захист як напрям державної політики з питань національної безпеки: аналіз законодавчих новачок. // Стратегічні пріоритети. 2015. – № 4(37). – С. 24-29.
47. Суходоля О. М. Захист критичної інфраструктури в умовах гібридної війни: проблеми та пріоритет державної політики України / О. М. Суходоля // Стратегічні пріоритети. – 2016. – № (3) 40. – С. 62–76.
48. Організаційні та правові аспекти забезпечення безпеки і стійкості критичної інфраструктури України : аналіт. доп. / Бобро Д. Г. Іванюта С. П., Кондратов С. І., Суходоля О. М. / за заг. ред. О. М. Суходоля. – К.: НІСД, 2019. – 224 с.
49. OECD (1996-01-01), “Information Infrastructure Policies”, OECD Digital Economy Papers, No. 20, OECD Publishing, Paris.
50. National Development Strategy of Guyana. Chapter 9: Infrastructure Policies. Draft March 11, 1996 // <http://www.guyana.org/NDS/chap09.htm>.
51. BLANK S. Infrastructural policy and national strategies in Central Asia: The Russian example // *Centr. Asian survey*. – Oxford, 2004. – Vol. 23, № 3/4. – P. 225–48.
52. Klein, Michael. 2012. Infrastructure Policy : Basic Design Options. Policy Research Working Paper; No. 6274. World Bank, Washington, DC. © World Bank. <https://openknowledge.worldbank.org/handle/10986/12119> License: CC BY 3.0 IGO.
53. M Benninghoff. Regional planning, infrastructural policy (transport, energy) and the environment. – *Handbook of Swiss Politics*, NZZ-Verlag, Zurich, 2004.
54. Thomas Feldhoff. infrastructural policy: framework and challenges // *The Demographic Challenge: A Handbook about Japan*. – Brill, 2008. – P. 781-797.
55. Valan Arasu J.G.. Globalization And Infrastructural Development In India. – New Delhi, 2008. – 76 p.
56. Про концесію: Закон України від 3 жовтня 2019 р. № 155-IX. – *Відомості Верховної Ради України*, 2019, № 48, ст. 325.
57. Про Державний бюджет України на 2019 рік: Закон України від 23 листопада 2018 р. № VIII. – *Відомості Верховної Ради України*, 2018, № 50, ст. 400.
58. Питання європейської та євроатлантичної інтеграції: Указ Президента України від 20.04.2019. – Урядовий кур'єр від 23.04.2019. – № 78.
59. Про схвалення Національної транспортної стратегії України до 2030 року: розпорядження Кабінету Міністрів України від 30 травня 2018 р. № 430-р. – Урядовий кур'єр від 27.06.2018, № 120.
60. Про схвалення Стратегії зрошення та дренажу в Україні на період до 2030 року: розпорядження Кабінету Міністрів України від 14 серпня 2019 р. № 688-р. – Урядовий кур'єр від 06.09.2019. – № 170.
61. Геостратегические ошибки Украины (Андрей Школьников) // <https://www.youtube.com/watch?v=wM4CdAC0KAg>.
62. Зубко Г. Ю. Поняття та зміст стратегічних об'єктів інфраструктури. *Visegrad Journal on Human Rights*. 2020. № 2 (Vol. 1). С. 104–115.
63. Зубко Г. Ю. Шостий технологічний уклад: інфраструктурно-правовий аспект. *Підприємництво, господарство і право*. 2019. № 11. С. 218–229.

Zubko H. Modern approaches to defining the definition of state infrastructural policy

Summary. The article contains the results of generalization of a significant array of modern approaches to defining the concept of state infrastructure policy in dogmatic and official Ukrainian and foreign sources. The factors influencing the conceptualization of this type of policy are given. The author's interpretation of the key concept is offered.

Effective domestic and foreign policy of the state is the key to ensuring national security, sustainable development of society and the quality of life of every person. Infrastructural policy is an integral part of state policy, which means it must ensure that all the goals of the state are met. In the course of the research, the author of the article conducted a comparative analysis of the use of the concept of "state infrastructural policy" in Ukrainian and foreign sources. He found that the key term has been actively used in English-language doctrinal and official texts since the late 90s of the twentieth century. This concept

began to appear in Ukrainian-language scientific texts since 2015. In the normative legal acts of Ukraine, including concepts, strategies, doctrines, the concept of "State infrastructural policy" is not fixed. The researcher found that the logic of drafters of legal acts is limited to the connection of infrastructure with roads and transport. In this context, the formation and implementation of the state infrastructural policy in Ukraine is mainly entrusted to the Ministry of Infrastructure and the State Agency for Infrastructural Projects. Such an understanding significantly narrows the range of this type of policy. The author of the article provides a list of factors that influence the need to change approaches at the concept level. He also offers the author's interpretation of the key concept.

Key words: politics, conceptualization of politics, security policy, state infrastructural policy, types of infrastructural policy, public-private partnership, connection between politics and law, public administration, dogmatic and legal analysis of legal texts.