

DOI: <https://doi.org/10.26565/1992-2337-2024-2-14>
УДК 351.811:625

Тимоха Анатолій Денисович,
аспірант кафедри економічної політики та менеджменту
навчально-наукового інституту “Інститут державного управління”
Харківського національного університету імені В. Н. Каразіна,
майдан Свободи, 4, м. Харків, 61022, Україна
e-mail: anatoliy.tymokha@gmail.com <https://orcid.org/0009-0006-3581-5471>

ТЕОРЕТИЧНІ ОСНОВИ ПУБЛІЧНОГО УПРАВЛІННЯ РОЗВИТКОМ ДОРОЖНЬОГО ГОСПОДАРСТВА

Анотація. Стаття досліджує теоретичні основи публічного управління розвитком дорожнього господарства України в умовах воєнного стану. Актуальність зумовлена необхідністю адаптації галузі до руйнувань інфраструктури та геополітичних змін.

Проаналізовано еволюцію поняття «розвиток» від економічного зростання до багатовимірного поняття, що охоплює соціальні та екологічні аспекти. Визначено ключові аспекти розвитку дорожнього господарства: інфраструктурний, економічний та соціальний. Досліджено принципи управління, такі як сталий розвиток та орієнтація на результат. Проаналізовано переваги та недоліки централізованої, децентралізованої та змішаної моделей управління.

Встановлено, що «розвиток» в контексті дорожнього господарства включає будівництво, модернізацію та забезпечення безпеки руху. Доведено, що ефективність управління залежить від принципів сталого розвитку. Обґрунтовано доцільність змішаної моделі управління, яка поєднує централізований та децентралізований підходи. Перспективи подальших досліджень полягають у поглибленому вивченні механізмів публічного управління розвитком дорожнього господарства та аналізі зарубіжного досвіду.

Ключові слова: *публічне управління, механізми публічного управління, дорожнє господарство, розвиток дорожнього господарства, теоретичні основи, принципи публічного управління, сталий розвиток, моделі публічного управління.*

Постановка проблеми. Повномасштабна збройна агресія російської федерації проти України загострила низку критичних проблем в сфері дорожнього господарства, що обумовлює необхідність переосмислення існуючих підходів до публічного управління розвитком галузі. Руйнування дорожньої інфраструктури внаслідок бойових дій, порушення логістичних ланцюгів, зміни в геополітичному ландшафті та загострення соціально-економічної ситуації в країні актуалізують проблему формування ефективної моделі публічного управління розвитком дорожнього господарства.

Як цитувати: Тимоха А. Д. Теоретичні основи публічного управління розвитком дорожнього господарства. *Державне будівництво*. 2024. № 2 (36). С. 182–195. DOI: <https://doi.org/10.26565/1992-2337-2024-2-14>

In cites: Tymokha, A.D. (2024). Theoretical basis of public management of road economy development. *State Formation*, no. 2 (36), 182–195. DOI: <https://doi.org/10.26565/1992-2337-2024-2-14> [in Ukrainian].

© Тимоха А. Д., 2024



This is an open access article distributed under the terms of the Creative Commons Attribution License 4.0

Комплексний підхід до публічного управління розвитком дорожнього господарства передбачає врахування економічних, соціальних, екологічних та оборонних аспектів, а також забезпечення збалансованого розвитку дорожньої інфраструктури в різних регіонах України. З одного боку, необхідно забезпечити створення та підтримку якісної дорожньої інфраструктури, яка б сприяла економічній активності, розвитку підприємництва, розширенню внутрішніх та зовнішніх ринків. Водночас, важливо враховувати соціальний аспект розвитку дорожнього господарства, забезпечуючи безпеку дорожнього руху, комфорт та швидкість пересування, доступність транспортної інфраструктури для всіх верств населення.

Дослідження цієї проблеми має важливе значення для розвитку таких наукових напрямів, як теорія публічного управління, регіональна економіка, транспортна логістика. Результати дослідження можуть бути використані для вдосконалення державної політики в сфері дорожнього господарства, розробки стратегій розвитку галузі, підвищення ефективності управління дорожньою інфраструктурою.

З огляду на вищесказане, дослідження теоретичних основ публічного управління розвитком дорожнього господарства України в контексті сучасних геополітичних викликів та євроінтеграційних процесів є актуальним науковим завданням, результати якого мають важливе практичне значення для забезпечення сталого розвитку та підвищення конкурентоспроможності національної економіки.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Аналіз останніх досліджень та публікацій засвідчує значну увагу наукової спільноти до проблематики публічного управління розвитком дорожнього господарства, особливо в контексті воєнного стану та повоєнного відновлення.

Пасемко Г., Сербін В. та Запорожець А. [15] досліджують еволюцію концепцій публічного управління з 1880-х років, виділяючи п'ять етапів та підкреслюючи важливість історичного контексту. Лозинська Т. та Захаров В. [11] аналізують історичний розвиток державного управління дорожнім господарством від античності до сьогодення, виявляючи ключові фактори, що впливали на нього в різні періоди. Проте, у зазначених дослідженнях не акцентується увага на специфіці застосування цих концепцій в публічному управлінні розвитком дорожнього господарства України.

Пархета В. [14] досліджує публічне адміністрування у сфері дорожньої інфраструктури України, аналізуючи підходи до його визначення, нормативно-правове регулювання та проблеми галузі, та підкреслює важливість чіткого розмежування повноважень. Однак, дослідження не пропонує конкретних рекомендацій щодо вдосконалення механізмів взаємодії між державними органами, органами місцевого самоврядування та приватним сектором для забезпечення розвитку галузі.

Лілеєв М. [9] досліджує публічне управління проектами у сфері будівництва доріг, пропонуючи шляхи оптимізації управлінських практик.

Застосування моделі «Lean government» в управлінні дорожньою інфраструктурою досліджується Логвиненком Б. [10]. Він розглядає принципи та переваги цієї моделі, аргументуючи її здатність оптимізувати дорожню галузь в Україні. Однак, дослідження не враховують особливості впровадження цих моделей і практик в Україні та не пропонують конкретних інструментів для їх адаптації до вітчизняних реалій.

Серета Ю. [16] аналізує державне управління дорожнім будівництвом в Україні, виявляючи проблеми в організаційній структурі та публічних закупівлях, і пропонує шляхи їх вирішення. Проте, дослідження не розглядає питання залучення інвестицій та впровадження інноваційних технологій для модернізації дорожньої інфраструктури.

У дослідженнях Крихіної Ю. [7] та Майстра С. [12] розглядається державна політика розвитку транспортної галузі України, аналізується її стан, проблеми (недофінансування, технічна відсталість) та шляхи удосконалення. Проте, незважаючи на наявність робіт з окремих аспектів публічного управління розвитком дорожнього господарства, бракує комплексного дослідження, яке б об'єднало ці аспекти в єдину систему та запропонувало цілісну концепцію.

У роботах Комчатних О., Петровської С. та Редько Н. [4], Дмитрієвої О. [2], Кудрицької Н. [8] та Бурика М. [1] досліджуються різні аспекти розвитку транспортної інфраструктури України, включаючи стан, проблеми (недосконале законодавство, недостатнє фінансування, недоліки державного регулювання, проблеми координації та контролю), перспективи та шляхи їх вирішення. Однак, жодне з цих досліджень не присвячено аналізу принципів публічного управління розвитком транспортної інфраструктури та їх адаптації до сучасних викликів.

В роботах Кононова С. [5], Токаря І. [19], Криворучко О. [6], Серьогіної Н. [17] та Солодовніка О. [18] досліджуються різні аспекти розвитку дорожнього господарства України, включаючи структуру, функціонування, проблеми, інвестиції, вплив на економіку та шляхи вирішення проблем. Проте, жодна з цих робіт не фокусується на детальному аналізі поняття «розвиток» в контексті публічного управління дорожнім господарством.

Паркулаб Т. та Шикеринець В. [13] досліджують управління транспортною інфраструктурою в умовах війни, аналізуючи її вплив на галузь та роль держави. Іванченко В. та Загорняк О. [3] зосереджуються на стані дорожньої інфраструктури в регіонах, уражених конфліктом, аналізуючи руйнування та шляхи відновлення. Проте, взаємодія державних органів, місцевого самоврядування та бізнесу в управлінні розвитком дорожнього господарства потребує глибшого аналізу, особливо в умовах воєнного стану та повоєнного відновлення.

Таким чином, незважаючи на значну кількість досліджень, комплексний аналіз теоретичних основ публічного управління розвитком дорожнього господарства з урахуванням специфіки воєнного стану та повоєнного

відновлення залишається недостатньо вивченим. Зокрема, потребують подальшого дослідження питання адаптації принципів та моделей публічного управління до сучасних викликів, розробки нових механізмів взаємодії між різними акторами та врахування специфічних рис галузі при формуванні стратегій розвитку.

Мета статті полягає в комплексному дослідженні теоретичних основ публічного управління розвитком дорожнього господарства України.

Застосована методологія і методи. Для досягнення мети дослідження, а саме комплексного дослідження теоретичних засад та принципів публічного управління розвитком дорожнього господарства України, застосовано інтегративний методологічний підхід, що об'єднує системний, інституційний та порівняльний аналіз, а також методи аналізу документів і моделювання. Системний підхід дозволив розглянути дорожнє господарство як цілісну, багатогранну систему, що динамічно взаємодіє з різними сферами суспільного життя, та визначити її структуру, ключові елементи і механізми функціонування. Інституційний аналіз сприяв дослідженню ролі та функцій акторів, залучених до процесів публічного управління розвитком дорожнього господарства, – державних органів, органів місцевого самоврядування, громадських організацій та приватного сектору, а також виявленню інституційних бар'єрів та можливостей. Порівняльний аналіз надав можливість зіставити різні моделі публічного управління, що застосовуються в різних країнах, та виявити їх переваги і недоліки з урахуванням специфіки національних умов. Метод моделювання дозволив відобразити ключові елементи системи управління та проаналізувати різні сценарії розвитку галузі в залежності від впливу різних факторів.

Застосування інтегративного методологічного підходу дозволяє здійснити глибинний аналіз проблеми публічного управління розвитком дорожнього господарства. Це дозволяє не лише охарактеризувати існуючий стан галузі, а й розкрити її внутрішні механізми, виявити приховані взаємозв'язки та тенденції розвитку. Такий комплексний і багатоаспектний аналіз створює необхідні передумови для формулювання теоретично обґрунтованих висновків і розробки практичних рекомендацій, спрямованих на вдосконалення системи публічного управління та забезпечення ефективного розвитку дорожнього господарства України в умовах повоєнного відновлення.

Виклад основного матеріалу. Поняття «розвиток» пройшло довгий шлях еволюції в науковій літературі, відображаючи зміни в суспільному уявленні про прогрес та добробут. Ранні уявлення про розвиток, що домінували аж до середини ХХ століття, фокусувалися переважно на економічному зростанні та кількісних показниках, таких як валовий внутрішній продукт (ВВП), обсяг промислового виробництва, рівень доходів населення. Розвиток ототожнювався зі зростанням економічної могутності держави та матеріального добробуту її громадян. Вважалося, що економічне зростання автоматично веде до покращення якості життя та вирішення соціальних проблем.

Проте з часом стало очевидним, що економічне зростання саме по собі не гарантує справжнього прогресу та може супроводжуватися загостренням соціальної нерівності, деградацією навколишнього середовища та іншими негативними наслідками. Це призвело до появи концепції сталого розвитку, яка наголошує на необхідності збалансованого врахування економічних, соціальних та екологічних аспектів.

Сучасні підходи до розвитку йдуть ще далі, акцентуючи увагу на інноваціях, людському капіталі, інклюзивності та якості життя. Розвиток розглядається не лише як економічне зростання або матеріальний добробут, а як комплексний процес, що охоплює всі сфери суспільного життя і спрямований на розширення можливостей людей та підвищення їх добробуту в широкому сенсі. Еволюція поняття «розвиток» у науковій літературі свідчить про постійний пошук нових підходів до забезпечення прогресу та добробуту. Сучасне розуміння розвитку виходить за межі вузько економічних рамок і охоплює всі аспекти людського життя, підкреслюючи важливість сталості, інновацій, соціальної справедливості та якості життя.

Розвиток у контексті публічного управління – це складний та багатогранний процес, що визначається низкою ключових ознак. Першочерговою є сталість. Концепція сталого розвитку, закріплена в цілях сталого розвитку ООН, передбачає досягнення балансу між економічним зростанням, соціальним прогресом та охороною навколишнього середовища. Публічне управління має враховувати інтереси не лише нинішнього, а й майбутніх поколінь, забезпечуючи їм можливість задовольняти свої потреби без шкоди для планети.

Сталий розвиток базується на трьох ключових принципах. Економічна ефективність передбачає раціональне використання ресурсів та створення умов для економічного зростання і підвищення конкурентоспроможності. Соціальна справедливість гарантує рівний доступ до благ та можливостей для всіх верств населення, сприяючи боротьбі з бідністю та нерівністю. Екологічна безпека фокусується на збереженні навколишнього середовища, раціональному використанні природних ресурсів та запобіганні забрудненню і деградації екосистем.

У контексті публічного управління поняття «розвиток», «зростання» та «прогрес» тісно пов'язані, але не є тотожними. Вони відображають різні аспекти процесу суспільних змін та доповнюють одне одного. «Зростання» часто розглядається як кількісний аспект розвитку. Воно характеризується збільшенням окремих показників, таких як валовий внутрішній продукт (ВВП), обсяги промислового виробництва, доходи населення. «Розвиток» є ширшим поняттям, яке охоплює не лише кількісні, а й якісні зміни в суспільстві. Він включає в себе зростання, а також позитивні зміни в соціальній, екологічній та інших сферах. Розвиток спрямований на створення кращих умов життя для всіх громадян, розширення їхніх можливостей та підвищення якості життя. «Прогрес» визначає загальний напрямок розвитку, що веде до покращення умов

життя та розвитку суспільства. Він передбачає рух вперед, досягнення нових цілей, подолання існуючих проблем та викликів.

У сфері публічного управління ці три поняття взаємопов'язані та взаємозалежні. Зростання може бути важливим фактором розвитку, але воно має бути спрямоване на досягнення соціального прогресу та забезпечення сталості. Публічне управління має створювати умови для збалансованого розвитку, який враховує інтереси всіх верств населення. Прогрес є кінцевою метою публічного управління, яка досягається шляхом ефективного управління процесами зростання та розвитку.

Розвиток дорожнього господарства є невід'ємною складовою загального соціально-економічного розвитку країни. Якісні дороги та ефективна транспортна інфраструктура сприяють економічному зростанню, підвищенню конкурентоспроможності, соціальній інтеграції та покращенню якості життя населення.

Розуміння «розвитку» в контексті дорожнього господарства має свою специфіку, яка визначається багатогранністю цієї сфери та її впливом на різні аспекти суспільного життя. Можна виділити кілька ключових аспектів розвитку дорожнього господарства.

Інфраструктурний аспект передбачає будівництво нових та модернізацію існуючих доріг, мостів, тунелів та інших об'єктів транспортної інфраструктури. Це створює умови для збільшення пропускної спроможності дорожньої мережі, підвищення швидкості та безпеки перевезень, а також для зменшення транспортних витрат.

Економічний аспект фокусується на підвищенні ефективності використання дорожньої мережі та залученні інвестицій в розвиток галузі. Це може включати в себе впровадження інтелектуальних транспортних систем, оптимізацію логістичних процесів, розвиток дорожнього сервісу, а також створення сприятливого інвестиційного клімату для залучення приватного капіталу в будівництво та експлуатацію доріг.

Соціальний аспект розвитку дорожнього господарства пов'язаний із забезпеченням безпеки дорожнього руху, доступності транспортних послуг для всіх верств населення, а також із підвищенням комфорту та зручності пересування.

Екологічний аспект передбачає мінімізацію негативного впливу дорожнього господарства на навколишнє середовище. Це може включати в себе використання екологічно чистих матеріалів та технологій при будівництві та ремонті доріг, впровадження систем моніторингу та контролю за викидами шкідливих речовин, розвиток електротранспорту та альтернативних видів палива.

При визначенні показників та стратегій розвитку важливо враховувати специфіку дорожнього господарства. Ці показники мають відображати як кількісні (протяжність, щільність), так і якісні характеристики дорожньої мережі (рівень безпеки руху, екологічність, доступність та економічна

ефективність). Стратегії розвитку дорожнього господарства мають бути орієнтовані на забезпечення сталого розвитку, враховуючи соціальні, економічні та екологічні аспекти.

Ефективність публічного управління, спрямованого на досягнення сталого розвитку, обумовлюється дотриманням основоположних принципів, що формують його ціннісні засади та забезпечують функціональність системи. Принцип законності гарантує правову визначеність та передбачуваність, запобігаючи зловживанням владою та створюючи сприятливі умови для розвитку. Принцип ефективності реалізується шляхом чіткого планування, раціонального використання ресурсів та впровадження інноваційних технологій, що сприяє досягненню поставлених цілей з мінімальними витратами. Прозорість як принцип публічного управління передбачає відкритість інформації та забезпечує громадський контроль за діяльністю органів влади, підвищуючи рівень довіри та легітимності. Підзвітність же закріплює обов'язок влади звітувати перед громадськістю про свою діяльність, створюючи механізми контролю та підвищуючи відповідальність. Принцип громадської участі забезпечує врахування різних інтересів та сприяє прийняттю збалансованих рішень, що відповідають потребам суспільства. Забезпечення невід'ємного дотримання цих принципів є фундаментальною передумовою для ефективного функціонування системи публічного управління та досягнення сталого розвитку.

Публічне управління розвитком, окрім загальних принципів, характеризується також специфічними, спрямованими на сталий прогрес. Орієнтація на результат передбачає чітке визначення цілей та концентрацію зусиль на їх досягненні. Стратегічний підхід ґрунтується на довгостроковому плануванні з урахуванням різних факторів. Адаптивність – здатність гнучко реагувати на зміни. Інноваційність стимулює пошук нових ідей та технологій. Міжсекторальна взаємодія об'єднує ресурси різних секторів для вирішення проблем. Дотримання цих принципів забезпечує ефективну реакцію на виклики та сприяє сталому розвитку.

У цьому контексті, публічне управління розвитком дорожнього господарства має ґрунтуватися на принципах сталого розвитку, які передбачають збалансоване задоволення потреб суспільства з урахуванням інтересів майбутніх поколінь. Це потребує інтеграції економічних, соціальних та екологічних аспектів при прийнятті рішень щодо розвитку дорожньої інфраструктури. Важливу роль відіграє залучення громадськості, яке підвищує прозорість та підзвітність процесу прийняття рішень. Впровадження принципів сталого розвитку в публічне управління дорожнім господарством є важливою умовою для забезпечення ефективного функціонування транспортної системи, підвищення якості життя населення та досягнення цілей сталого розвитку країни.

Таким чином, вибір моделі публічного управління розвитком є важливим стратегічним рішенням, яке визначає розподіл повноважень та взаємодію різних акторів. Одним з ключових критеріїв класифікації є рівень централізації

влади. Централізована модель характеризується домінуючою роллю держави, яка забезпечує чітку ієрархію та швидке прийняття рішень, але може обмежити гнучкість та врахування місцевих особливостей. Децентралізована модель надає більше автономії місцевим органам влади, що сприяє врахуванню місцевих потреб, але може призвести до дублювання функцій та неузгодженості дій. Змішана модель поєднує елементи обох підходів, забезпечуючи баланс між єдністю управління та врахуванням місцевих особливостей. Вибір оптимальної моделі залежить від політичної системи, рівня економічного розвитку та культурних особливостей країни.

Слід зазначити, що класифікація моделей публічного управління розвитком враховує не лише рівень централізації, а й роль держави. Дирижистська модель характеризується активною роллю держави в плануванні та регулюванні розвитку, що дозволяє швидко мобілізувати ресурси та забезпечити стратегічні пріоритети, але може обмежити ініціативу приватного сектору. Ліберальна модель наголошує на ринкових механізмах та ініціативі приватного сектору, стимулюючи конкуренцію та економічне зростання, але може посилити соціальну нерівність та нехтувати соціальними та екологічними проблемами. Соціальна модель поєднує елементи обох підходів, прагнучи забезпечити соціальний захист та розвиток людського капіталу, не обмежуючи при цьому ринкові механізми. Вибір моделі залежить від ідеологічних пріоритетів, рівня економічного розвитку та соціальної структури країни.

Сучасне публічне управління розвитком дорожнього господарства ґрунтується на різноманітних концепціях. «New Public Management» (NPM), орієнтована на підвищення ефективності за допомогою методів приватного сектору, пропагує децентралізацію та конкуренцію, що в контексті дорожнього господарства може проявлятися у залученні приватних компаній до будівництва та утримання доріг, а також у створенні конкурентного середовища для підвищення якості послуг. «Good Governance» підкреслює важливість прозорості, підзвітності та участі громадськості для створення сприятливого середовища розвитку, що в дорожньому господарстві може реалізовуватися через громадські обговорення проектів, контроль за використанням коштів та залучення громадськості до прийняття рішень. «Public Value Management» (PVM) орієнтується на створення суспільної цінності, що в контексті дорожнього господарства означає врахування потреб усіх учасників дорожнього руху – водіїв, пішоходів, велосипедистів – та забезпечення безпеки, комфорту та екологічності. «Network Governance» визнає важливість співпраці різних акторів – державних органів, приватного сектору, громадських організацій – для вирішення складних проблем дорожнього господарства, таких як розвиток інфраструктури, забезпечення безпеки руху, охорона навколишнього середовища. Кожна концепція має свої можливості та обмеження в застосуванні до дорожнього господарства, що потребує ретельного аналізу та вибору оптимального підходу.

Дорожнє господарство України сьогодні стикається з низкою серйозних проблем. Незадовільний стан покриття багатьох доріг створює небезпеку для учасників руху, збільшує витрати на транспортування та негативно впливає на економічний розвиток країни. Недостатнє фінансування галузі унеможливує проведення капітальних ремонтів та модернізацію дорожньої мережі. Відсутність комплексного підходу до розвитку дорожнього господарства призводить до неузгодженості з іншими галузями економіки та неефективного використання інфраструктури. Війна завдала значних руйнувань дорожній інфраструктурі України. У повоєнний період відновлення та модернізація доріг є одним з ключових завдань. Першочергово необхідно зосередитись на швидкому відновленні критично важливих транспортних артерій для забезпечення постачання гуманітарної допомоги, переміщення населення та відновлення економічної діяльності.

Зважаючи на вищезазначене, для України найбільш доцільною є змішана модель публічного управління, що поєднує елементи централізованого та децентралізованого підходів. Ця модель дозволяє здійснювати стратегічне планування на національному рівні, де центральні органи влади визначають пріоритети розвитку дорожнього господарства, забезпечують фінансування та контролюють використання коштів. Водночас, оперативне управління здійснюється на місцевому рівні, оскільки місцеві органи влади краще розуміють потреби своїх громад та можуть ефективніше управляти дорожньою інфраструктурою на своїй території. Важливою складовою змішаної моделі є залучення громадськості до процесу прийняття рішень, яке сприяє підвищенню прозорості та відповідальності.

Водночас, для успішної реалізації змішаної моделі необхідно чітко розподілити повноваження між центральними та місцевими органами влади, створити ефективну систему фінансування, впровадити сучасні технології управління, забезпечити прозорість та підзвітність, а також активно залучати громадськість до прийняття рішень. Реалізація цієї моделі вимагає змін до законодавства, підвищення кваліфікації кадрів та створення дієвих механізмів контролю. Впровадження змішаної моделі публічного управління сприятиме ефективному розвитку дорожнього господарства в Україні та стане рушійною силою економічного зростання країни.

Висновки з даного дослідження і перспективи подальших досліджень.

Проведене дослідження дозволило здійснити ґрунтовний та комплексний аналіз теоретичних основ публічного управління розвитком дорожнього господарства України, враховуючи особливості воєнного стану та завдання повоєнного відновлення. Встановлено, що саме поняття «розвиток» пройшло складний шлях еволюції, трансформувавшись з вузько економічної категорії, орієнтованої переважно на кількісні показники економічного зростання, на багатовимірне поняття, яке охоплює широкий спектр соціальних, екологічних, технологічних та інших аспектів суспільного життя.

Слід зазначити, що у контексті дорожнього господарства поняття «розвиток» набуває специфічного значення. Воно відображає багатогранність

цієї галузі та її вплив на різні аспекти суспільного життя. Розвиток дорожнього господарства охоплює будівництво нових та модернізацію існуючих доріг, мостів, тунелів та інших об'єктів транспортної інфраструктури, що сприяє збільшенню пропускної спроможності дорожньої мережі, підвищенню швидкості та безпеки перевезень. Водночас, розвиток передбачає підвищення ефективності використання дорожньої мережі, залучення інвестицій в галузь, впровадження інтелектуальних транспортних систем та оптимізацію логістичних процесів. Важливим є забезпечення безпеки дорожнього руху, доступності транспортних послуг та мінімізація негативного впливу на навколишнє середовище. Всі ці аспекти потребують збалансованого врахування при формуванні стратегій розвитку галузі, що передбачає комплексний підхід та інтеграцію різних складових державної політики.

Таким чином, дослідження показало, що ефективність публічного управління розвитком дорожнього господарства значною мірою залежить від дотримання таких основоположних принципів, як сталий розвиток, орієнтація на результат, стратегічний підхід, адаптивність, інноваційність та міжсекторальна взаємодія. Сталий розвиток передбачає збалансоване задоволення потреб суспільства та інтеграцію економічних, соціальних та екологічних аспектів, орієнтація на результат – чітке визначення цілей та ефективне використання ресурсів. Стратегічний підхід ґрунтується на довгостроковому плануванні, адаптивність – на здатності гнучко реагувати на зміни, інноваційність – на пошуку нових рішень, а міжсекторальна взаємодія – на об'єднанні зусиль різних секторів для вирішення проблем дорожнього господарства. Дотримання цих принципів дозволяє органам влади ефективно реагувати на виклики та забезпечувати сталий розвиток транспортної системи.

Разом з тим, дослідження різних моделей публічного управління розвитком дорожнього господарства дозволило проаналізувати їх сильні та слабкі сторони. Централізована модель може забезпечити єдність державної політики, але недостатньо враховує специфіку окремих регіонів. Децентралізована модель краще адаптована до регіональних особливостей, але може призвести до неузгодженості дій. Враховуючи специфіку України, а саме її територіальний устрій, різноманітність природно-кліматичних умов та соціально-економічного розвитку регіонів, найбільш доцільною визначено змішану модель публічного управління розвитком дорожнього господарства. Ця модель поєднує переваги централізованого планування, що дозволяє визначати загальнонаціональні пріоритети та забезпечувати стратегічну спрямованість розвитку галузі, з перевагами децентралізованого управління, яке забезпечує врахування специфіки розвитку окремих регіонів та гнучке реагування на місцеві потреби. Змішана модель сприяє ефективній координації зусиль різних акторів – державних органів, органів місцевого самоврядування, громадськості та приватного сектору – що є важливою передумовою для успішного розвитку дорожнього господарства.

Перспективи подальших наукових розвідок полягають у дослідженні теоретичних засад формування механізмів публічного управління розвитком

дорожнього господарства. Це передбачає детальний аналіз основних принципів, на яких мають ґрунтуватися ці механізми, з урахуванням специфіки дорожнього господарства як важливої складової національної економіки. Важливим напрямком досліджень також стане вивчення зарубіжного досвіду формування механізмів публічного управління розвитком дорожнього господарства та можливостей його адаптації до українських реалій з урахуванням сучасних викликів та перспектив повоєнного відновлення.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Бурик М. М. Аналіз діяльності суб'єктів управління в сфері розвитку дорожньо-транспортної інфраструктури в Україні. *Інвестиції: практика та досвід*. 2020. 15–16. С. 168–172. DOI: <http://doi.org/10.32702/23066814.2020.15-16.168>
2. Дмитрієва О. І. Формування наукової парадигми державного регулювання інноваційного розвитку транспортної інфраструктури. *Проблеми і перспективи розвитку підприємництва : зб. наук. пр.* Харків. нац. автомоб.-дор. ун-т. Харків, 2021. 1 (26). С. 34–44. DOI: <https://doi.org/10.30977/PPB.2226-8820.2021.26.34>
3. Іванченко В. О., Загорняк О. В. Стан та перспективи розвитку дорожньої інфраструктури в регіонах, які зазнали негативного впливу збройного конфлікту на сході України. *Дороги і мости*. 2021. Вип. 24. С. 20–27. DOI: <https://doi.org/10.36100/dorogimosti2021.24.020>
4. Комчатних О. В., Петровська С. І., Редько Н. О. Сучасний стан та перспективи розвитку транспортної інфраструктури в Україні. *Економіка та управління національним господарством*. 2021. Вип. 64. С. 11–16. DOI: <https://doi.org/10.32843/bses.64-2>
5. Кононов С. О. Дослідження дорожньої галузі України та перспективи її розвитку. *Таврійський науковий вісник. Серія : Економіка*. 2021. 10. С. 14–21. DOI: <https://doi.org/10.32851/2708-0366/2021.10.2>
6. Криворучко О. П. Розвиток дорожньої галузі України через реалізацію інвестиційно-інфраструктурних проектів. *Вісник НУВГП : Серія «Економічні науки»*. 2018. Вип. 2(82). С. 79–87. DOI: <http://doi.org/10.31713/ve220189>
7. Крихтіна Ю. О. Державна політика розвитку транспортної галузі України: теорія, методологія, практика : монографія. Харків : «Діса плюс», 2022. 336 с.
8. Кудрицька Н. Теоретико-методологічні засади моделювання розвитку транспортно-дорожнього комплексу України. *Економіст*. 2014. 1. С. 74–78. URL: http://nbuv.gov.ua/UJRN/econ_2014_1_21
9. Лілеєв М. О. Особливості публічного управління проектами у сфері будівництва доріг. *Публічне управління і адміністрування в Україні 2020*. Вип. 18. С. 156–160. DOI: <https://doi.org/10.32782/pma2663-5240-2020.18.28>
10. Логвиненко Б. О. «LEAN GOVERNMENT» як новітня модель публічного адміністрування у сфері дорожньої інфраструктури: перспективи для України. *Актуальні питання юридичної науки*. 2022. 18/2022. С. 123–127. DOI: <https://doi.org/10.32847/ln.2022.18.18>
11. Лозинська Т. М., Захаров В. М. Історичний розвиток державного управління дорожнім господарством. *Теорія та практика державного управління*. 2011. Вип.2(33). С. 9–14.
12. Майстро С. В., Крихтіна Ю. О. Сучасний стан розвитку транспортної галузі України та результативність механізмів формування й реалізації державної політики. *Теорія та практика державного управління*. 2021. Вип. 2 (73). С. 8–15. DOI: <https://10.34213/tp.21.02.01>

13. Паркулаб Т. І., Шикеринець В. В. Механізми публічного управління розвитком транспортної інфраструктури України. *Наукові перспективи*. 2024. 1(43). С. 212–220. DOI: [https://doi.org/10.52058/2708-7530-2024-1\(43\)-212-220](https://doi.org/10.52058/2708-7530-2024-1(43)-212-220)
14. Пархета В. Поняття та зміст публічного адміністрування у сфері дорожньої інфраструктури. *Науковий вісник Дніпропетровського державного університету внутрішніх справ*. 2021. 4 (114), 215–221. DOI: <https://doi.org/10.31733/2078-3566-2021-4-215-221>
15. Пасемко Г. П., Сербін В. В., Запорожець А. І. Сутність та еволюція основних концепцій публічного управління. *Управління розвитком соціально-економічних систем: матеріали VIII Міжнародної науково-практичної конференції* (м. Харків, 21-22 березня 2024 р.). Харків : ДБТУ. Ч. 1. 2024. 82–85.
16. Середа Ю. В. Особливості державного управління дорожнім будівництвом. *Право та державне управління*. 2022. 1. С. 197–202. DOI: <https://doi.org/10.32840/pdu.2022.1.29>
17. Сєрьогіна Н. В. Система заходів розвитку дорожньої інфраструктури регіону. *Проблеми і перспективи економіки та управління*. 2015. 4(4). С. 172–177.
18. Солодовнік О. О. Розвиток дорожнього господарства України у посткризовому періоді. *Причорноморські економічні студії*. 2017. Вип. 23. С. 55–59.
19. Токар І. І. Сучасний стан та тенденції розвитку дорожнього господарства України. *Проблеми і перспективи розвитку підприємництва*. 2019. 1. С. 153–163.

Стаття надійшла до редакції 12.10.2024 р.

Стаття рекомендована до друку 23.11.2024 р.

Тумокха А. Д.,

*Postgraduate Student of Economic Policy and Management Departmen,
Educational and Scientific Institute «Institute of Public Administration»,
V. N. Karazin Kharkiv National University,
4 Svobody Sq., Kharkiv, 61022, Ukraine*

e-mail: anatoliy.tymokha@gmail.com <https://orcid.org/0009-0006-3581-5471>

THEORETICAL BASIS OF PUBLIC MANAGEMENT OF ROAD ECONOMY DEVELOPMENT

Annotation. The article is devoted to the question of the role of ethical management, which is proposed to be implemented in the format of a model. Because ethical management is conceived by the author as a dynamic and continuous process that needs to adapt to the changing internal and external context of the organization, such as industry, market, stakeholders, culture and values. Ethical governance benefits organizations by improving reputation, trust, loyalty, productivity and profitability, and by avoiding legal, regulatory and reputational risks. It is emphasized that ethical management can be implemented in the form of a model. In turn, an ethical management model requires awareness, commitment and action from all levels of the organization, especially top management. The author states that in order for the ethical model of management to become effective, it must first be guided by a certain set of criteria (components) that must be followed so that management within the organization and its development takes place in line with ethical principles and principles. The following are highlighted among them: honesty, integrity, justice, kindness, legality, perfection, leadership and responsibility. It is shown that conceptually ethical management can be implemented through a number of approaches. In particular, this traditional approach involves the implementation through society's perception of management as an ethical category, under the conditions of performance of the assigned tasks by the team without going beyond the framework of ethical norms and standards. A principled approach is based on the use of ethical criteria to guide behavior, actions and policies in an organization. The approach to the survey in the field of ethical

regulation is based on short practical questions that regulate the behavior and process of ethical decision-making in the organization.

It is concluded that each individual brings his own ethical profile to the workplace and is ultimately responsible for his actions or decisions from an ethical point of view. However, organizations can and do influence the quality of ethical decisions made by their leaders, managers, and employees, as well as the ethical principles they adhere to and refer to when making these decisions, thereby implementing ethical governance at work.

Keywords: *public administration, public administration mechanisms, road management, road management development, theoretical foundations, principles of public administration, sustainable development, public administration models.*

REFERENCES

1. Buryk, M.M. (2020). Analysis of the activities of management entities in the field of road and transport infrastructure development in Ukraine. *Investments: practice and experience*, 15-16, 168–172. DOI: <http://doi.org/10.32702/23066814.2020.15-16.168> [in Ukrainian].
2. Dmytrieva, O.I. (2021). Formation of the scientific paradigm of state regulation of innovative development of transport infrastructure. *Problems and prospects of entrepreneurship development: collection of scientific works*, 1 (26), 34–44. DOI: <https://doi.org/10.30977/PPB.2226-8820.2021.26.34> [in Ukrainian].
3. Ivanchenko, V.O., Zagorniyak, O.V. (2021). State and prospects for the development of road infrastructure in regions that have been negatively affected by the armed conflict in eastern Ukraine. *Roads and Bridges*, is. 24. 20–27. DOI: <https://doi.org/10.36100/dorogimosti2021.24.020> [in Ukrainian].
4. Komchatnykh, O.V., Petrovska, S.I., Redko, N.O. (2021). Current state and prospects for the development of transport infrastructure in Ukraine. *Economics and management of the national economy*, is. 64, 11–16. DOI: <https://doi.org/10.32843/bses.64-2> [in Ukrainian].
5. Kononov, S.O. (2021). Research on the road sector of Ukraine and prospects for its development. *Tavria Scientific Bulletin. Series: Economics*, 10, 14–21. DOI: <https://doi.org/10.32851/2708-0366/2021.10.2> [in Ukrainian].
6. Kryvoruchko, O.P. (2018). Development of the road industry of Ukraine through the implementation of investment and infrastructure projects. *Bulletin of the National University of Transport and Infrastructure: Series «Economic Sciences»*, is. 2(82), 79–87. DOI: <http://doi.org/10.31713/ve220189> [in Ukrainian].
7. Krykhtina, Y.O. (2022). State policy of development of the transport industry of Ukraine: theory, methodology, practice: monograph. Kharkiv: «Disa Plus». [in Ukrainian].
8. Kudrytska, N. (2014). Theoretical and methodological principles of modeling the development of the transport and road complex of Ukraine. *Economist*, 1, 74–78. URL: http://nbuv.gov.ua/UJRN/econ_2014_1_21 [in Ukrainian].
9. Lileev, M.O. (2020). Peculiarities of public project management in the field of road construction. *Public management and administration in Ukraine 2020*, is. 18, 156–160. DOI: <https://doi.org/10.32782/pma2663-5240-2020.18.28> [in Ukrainian].
10. Logvinenko, B.O. (2022). «LEAN GOVERNMENT» as a new model of public administration in the field of road infrastructure: prospects for Ukraine. *Current issues of legal science*, 18/2022, 123–127. DOI: <https://doi.org/10.32847/ln.2022.18.18> [in Ukrainian].
11. Lozynska, T.M., Zakharov, V.M. (2011). Historical development of state road management. *Theory and practice of public administration*, is. 2(33), 9–14. [in Ukrainian].
12. Maistro, S.V., Krykhtina, Yu.O. (2021). Current state of development of the transport industry of Ukraine and the effectiveness of mechanisms for the formation and implementation of state policy. *Theory and practice of public administration: collection of scientific works*, is. 2 (73), 8–15. DOI: <https://10.34213/tp.21.02.01> [in Ukrainian].

13. Parkulab, T.I., Shykerynets, V.V. (2024). Mechanisms of public administration of the development of transport infrastructure of Ukraine. *Scientific perspectives*, 1(43), 212–220. DOI: [https://doi.org/10.52058/2708-7530-2024-1\(43\)-212-220](https://doi.org/10.52058/2708-7530-2024-1(43)-212-220) [in Ukrainian].
14. Parkheta, V. (2021). The concept and content of public administration in the field of road infrastructure. *Scientific Bulletin of the Dnipropetrovsk State University of Internal Affairs*, 4 (114), 215–221. DOI: <https://doi.org/10.31733/2078-3566-2021-4-215-221> [in Ukrainian].
15. Pasemko, G.P., Serbin, V.V., Zaporozhets, A.I. (2024). The essence and evolution of the main concepts of public administration. *Management of the development of socio-economic systems: materials of the VIII International Scientific and Practical Conference* (Kharkiv, March 21-22, 2024). Kharkiv: DBTU. Part 1. P. 82–85. [in Ukrainian].
16. Sereda, Y.V. (2022). Peculiarities of state management of road construction. *Law and state management*, 1, 197–202. DOI: <https://doi.org/10.32840/pdu.2022.1.29> [in Ukrainian].
17. Seregina, N.V. (2015). System of measures for the development of road infrastructure of the region. *Problems and prospects of economics and management*, 4(4), 172–177. [in Ukrainian].
18. Solodovnik, O.O. (2017). Development of the road economy of Ukraine in the post-crisis period. *Black Sea Economic Studies*, is. 23, 55–59. [in Ukrainian].
19. Tokar, I.I. (2019). Current state and trends in the development of the road infrastructure of Ukraine. *Problems and prospects for the development of entrepreneurship*, 1, 153–163. [in Ukrainian].

The article was received by the editors 12.10.2024.

The article is recommended for printing 20.11.2024.