

ПОНЯТІЙНО-КАТЕГОРІЙНИЙ АПАРАТ СТРАТЕГІЇ ДЕРЖАВНОЇ ІНФРАСТРУКТУРНОЇ ПОЛІТИКИ УКРАЇНИ

THE FRAMEWORK OF CATEGORIES AND CONCEPTS OF THE STRATEGY OF STATE INFRASTRUCTURE POLICY OF UKRAINE

Ліпкан В.А.,

доктор юридичних наук, професор,

докторант відділу правових проблем політології

Інституту держави і права імені В.М. Корецького Національної академії наук України

Діапазон обраної теми статті зумовлює об'єднання методологічних та інтеграційних дисциплінарних підходів з метою її розв'язання. Логіка дослідження передбачає встановлення взаємного зв'язку між державною політикою та її правовим регулюванням, визначення обсягів і тематичних груп термінологічного масиву. На підставі проведеного аналізу сформульовано пропозиції щодо творення сучасної стратегії України, механізмом чого виступає удосконалення політико-безпекової практики і відповідного чинного законодавства в зазначеній галузі. Запропоновано будувати логіку дослідження державної інфраструктурної політики України, спираючись на методологію науки щодо інтеграційних зв'язків різних галузей знань. Подано авторське, новаторське визначення поняття «державна інфраструктурна політика», під яким пропонується розуміти заснований на концепції стратегічної архітектури комплексний напрям державної політики, який передбачає: 1) стратегічне управління, засноване на засадах стратегічної культури, спрямоване на реалізацію стратегічних національних інтересів в контексті творення стратегічних цінностей; 2) політико-правове регулювання суспільних відносин у сфері інфраструктури; 3) стратегічну правотворчість, зміст якої полягає у формуванні та реалізації політико-правових норм у цій сфері; 4) стратегічну діяльність політичних інститутів у цій сфері, головною метою якої є творення інфраструктурного потенціалу через ефективну реалізацію інституційної спроможності, що виявляється у формуванні необхідних і достатніх умов для надання і реалізації життєво важливих послуг, безпека та сталий розвиток людини, суспільства і держави як єдиного динамічного цілого. Констатовано, що недостатня розробленість понятійно-категорійного апарату ДІФСП, відсутність семантичної усталеності термінології призводять або до низьких показників вживання понять, або до застосування їх у занадто звуженому розумінні, або до відсутності гіперзв'язків між ними.

Ключові слова: стратегія, політика, інфраструктура, інфраструктурна політика, державна інфраструктурна політика, органічний зв'язок політики і права, сфери державної інфраструктурної політики, рівні державної інфраструктурної політики, суб'єкти державної інфраструктурної політики, об'єкти державної інфраструктурної політики.

The research topic is at the intersection of a number of scientific disciplines. First, it concerns the development of the methodology of science, the establishment of ways of forming concepts and categories, their interconnection. Secondly, it is in the plane of political science, in particular, the development of such a direction as infrastructure policy. Third, it integrates with law in matters of legal regulation. The author of the article pays great attention to the issue of the relations between politics and law. It is in this context that he formulates the author's definition of the concept of "Infrastructure Policy". In his understanding, infrastructure policy is a policy line that provides for management, legal regulation and implementation of public relations between entities whose activities are in the field of various infrastructure sectors and are aimed at ensuring national security, sustainable development of the country, safe and comfortable life of people. The article contains a diagram and tables that reflect the understanding of the essence of the framework of categories and concepts of infrastructure policy, its evolution, and its use in the normative legal acts of Ukraine. The author notes the characteristic tendencies, in which an unjustified narrowing of the semantics of the concept of "infrastructure" is stated, its use only in relation to transport, energy and critical infrastructure facilities. The scientist proposes ways to improve the current legislation based on more effective use of the framework of categories and concepts of legal regulation of state infrastructure policy.

Key words: policy, infrastructure, infrastructure policy, state infrastructure policy, legal regulation, relations between politics and law, spheres of state infrastructure policy, levels of state infrastructure policy, subjects of state infrastructure policy, objects of state infrastructure policy, legal (statutory) norms in the field of state infrastructure policy, legal events in state infrastructure policy.

Постановка проблеми. Державна інфраструктурна політика (ДІФСП) як система широкомасштабних цілеспрямованих заходів перебуває на етапі свого формування. Відтак перед Україною повною мірою постає усвідомлена необхідність концептуалізації та унормування цього напрямку діяльності, формування стратегії держави загалом та стратегії державної інфраструктурної політики зокрема. Важливим етапом наукового дослідження, зважаючи на органічний зв'язок політики

і права, виступає вивчення механізму правового регулювання. Своєю чергою усе зазначене потребує відповідного наукового осмислення й підготовки належного підґрунтя.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Багатоплановість обраної для дослідження теми зумовлює звернення до ряду аспектів. По-перше, це питання методології науки. В цьому напрямі є важливими розробки таких вчених, як Н. Артикуца, О. Баїк, Л. Беседна, С. Брошкова, Ю. Власов,

О. Ганьба, В. Гончаров, А. Дутко, О. Коровайко, А. Мартинюк, М. Медвідь, І. Настасяк, О. Ноздрін, І. Онищук, М. Панов, І. Приходько, І. Сердюк, О. Скрипнюк, О. Стельмашук, О. Чуваков, М. Шилін, Б. Шуневич, І. Шутак та інші.

По-друге, це проблеми формування понятійно-категорійного апарату правового регулювання у сфері, дотичній до інфраструктурної політики, механізми його здійснення. Важко переоцінити роль у розв'язанні цієї проблеми В. Авер'янова, Я. Багана, О. Воронятнікова, І. Діордіци, Г. Іванової, Є. Ключевої, О. Костан, І. Костякова, О. Котенка, В. Крикуна, Д. Малишка, О. Мандзюка, О. Немцової, О. Павлової, П. Покатаєва, С. Пономарьова, А. Ревка, Н. Селіванової, І. Сопілко, О. Стукаленка, О. Сурілової, А. Черноуса та інших.

По-третє, суттєве значення мають наукові розвідки щодо різних аспектів формування стратегії державної інфраструктурної політики Д. Бірюкова, М. Бутка, В. Дубницького, О. Єрменчука, Д. Задихайла, Г. Зубка, Ю. Кіндзерського, І. Колупаєвої, С. Кондратов, О. Кравченко, О. Криницької, О. Лощикіна, Д. Несерової, В. Новикової, І. Рекуненка, І. Садловської, А. Стояновського, О. Суходолі, С. Теленика, Л. Федулової, І. Чуницької та інших.

Виділення не вирішених раніше частин загальної проблеми. Попри значний інтерес вчених до питань формування понятійно-категоріального апарату, стратегії державної інфраструктурної політики питання щодо понятійно-категоріального апарату зазначеної сфери залишається висвітленим фрагментарно саме з позицій методологічних, а тому потребує окремого дослідження.

Формулювання цілей статті (постановка завдання). У зв'язку з цим мета статті полягає у розкритті сутності понятійно-категоріального апарату стратегії державної інфраструктурної політики України.

Досягненню поставленої мети сприятиме розв'язання таких завдань:

- 1) встановлення органічного зв'язку між державною політикою та її правовим регулюванням;
- 2) визначення обсягів і тематичних груп термінологічного масиву досліджуваної сфери;
- 3) формулювання пропозицій щодо удосконалення чинного законодавства в зазначеній галузі.

Виклад основного матеріалу дослідження. Поняття інфраструктурної політики дедалі частіше трапляється у наукових працях, аналітичних матеріалах, на інформаційних порталах центральних органів виконавчої влади. Зростаюча частотність застосування ключового поняття зумовлюється широтою спектру семантичного діапазону, що дозволяє йому бути актуальним як для політологів, так і для економістів, і для правників, і для державних діячів. Своєю чергою на цій підставі виникає можливість інтерпретації концепту *«державна*

інфраструктурна політика» як в універсальному (прийнятному для всіх напрямів) контексті, так і спеціалізованому: власне політологічному, економічному, юридичному, безпековому тощо.

Принагідно слід зазначити, що зазвичай, застосовуючи це ключове поняття, суб'єкти наукової або практичної діяльності не вдаються до його тлумачення, тим самим обходячи питання формування іманентних цьому поняттю ознак. Не виключено, що їм здається, що назва сама говорить за себе, і все зрозуміло й без роз'яснень. Проте такий редуccionізм є не досить конструктивним, особливо в ті часи, коли перед Україною постали метафізичні та онтологічні питання не лише її розвитку, а й виживання як суб'єкту геополітичних відносин і взагалі самостійної та незалежної держави.

Аби чітко сформулювати, а згодом і реалізувати фундаментально важливий напрям, насамперед необхідно мати чітке й максимально прийнятне уявлення про сутність усього понятійно-категоріального апарату: його глосарій, трактування термінів, їхні взаємні зв'язки, потенціал удосконалення, модернізації існуючих номінацій, поповнення неологізмами, можливості опису емерджентних зв'язків, які утворюються у системах більш високого порядку.

Отже, слід констатувати, що натепер не існує офіційного визначення ключового поняття *«державна інфраструктурна політика»*, тим більше – дефініції геостратегії, стратегії державної політики, в тому числі й інфраструктурної, правового її регулювання. Певною мірою подібне детермінується тією обставиною, що на цьому етапі лише відбувається системна концептуалізація, наукове обґрунтування цілісного бачення цього інституційного феномену.

Одразу треба наголосити на певній характерній особливості вказаного процесу. З позицій науки зазвичай з'являється саме ключове поняття, а потім від нього утворюються видові й групові деривати. У разі з ДФСП все відбувається у зворотному напрямі. Закладені підвалини й офіційно визнані такі видові елементи державної політики стосовно транспортної, цифрової, туристичної, стратегічної тощо інфраструктури. Між тим, більшість інших видів поняття, як і власне сама номінація, ще не здобули належного визнання.

Важливо, що поняття, яке досліджується, водночас є первинним для сфери інфраструктури, і вторинним (видовим) для загального поняття *«державна політика»* (ДП). Існує чимало доктринальних визначень вказаної домінанти, проте найбільш виразно відтворюють сучасне розуміння такі:

«1. Державна політика (англ. Public Policy, State Police) – дії системи органів державної влади згідно з визначеними цілями, напря-

мами, принципами для розв'язування сукупності взаємопов'язаних проблем у певній сфері суспільної діяльності. 2. Пропонований курс діяльності уряду для задоволення потреб чи використання можливостей, сформульований із зазначенням очікуваних результатів та їх впливу на наявний стан справ і конкретне розв'язання проблем» [2, с. 144]. Тож дефініція містить вказівку на суб'єктів здійснення державної політики, суспільний характер діяльності, цілепокладання, розподіл по напрямках. Обидва варіанти тлумачення об'єднує проблемний підхід. Водночас подібна інтерпретація далека від такої, що задовольняє усім існуючим вимогам. По суті автор імпліцитно відтворює своє бачення: спочатку з'являється проблема, а потім органи державної влади її розв'язують. У такій спосіб за подібного трактування відсутній навіть натяк на стратегічне управління, його упереджувальний характер, орієнтацію на сталий розвиток і забезпечення національної безпеки у всіх її проявах. Не викликає заперечень лише твердження, що вироблення державної політики є «послідовним процесом виокремлення складових гуманітарної, соціальної, економічної мозаїки, які логічно поєднуються і доповнюють одна одну» [2, с. 145].

Для встановлення взаємних зв'язків між державною політикою і правознавством є вкрай важливими спостереження Г. Зубка, який вказує, що дослідження ДП «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» [3, с. 40]. Також слід згадати ще одне принципове положення, сформульоване цим же автором. Говорячи про зв'язок між державною політикою і правом в аспекті процесуальних етапів, він доходить висновку, що існує умовна кругова схема, 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» [3, с. 41].

Виходячи з наведеного, логіку дослідження ДІФСР можна будувати, спираючись на загально визнану методологію науки щодо інтеграційних зв'язків різних галузей знань. Також доречним стане використання принципу від загального до окремого.

Ступенем найбільшого узагальнення поняття виступає те, що відтворюється термінологічним сполученням «*державна інфраструктурна полі-*

тика». За авторським баченням це є заснований на концепції стратегічної архітектури комплексний напрям державної політики, який передбачає: 1) стратегічне управління, засноване на засадах стратегічної культури, спрямоване на реалізацію стратегічних національних інтересів в контексті творення стратегічних цінностей; 2) політико-правове регулювання суспільних відносин у сфері інфраструктури; 3) стратегічну правотворчість, зміст якої полягає у формуванні та реалізації політико-правових норм у цій сфері; 4) стратегічну діяльність політичних інститутів у цій сфері, головною метою якої є творення інфраструктурного потенціалу через ефективну реалізацію інституційної спроможності, що виявляється у формуванні необхідних і достатніх умов для надання і реалізації життєво важливих послуг, безпека та сталий розвиток людини, суспільства і держави як єдиного динамічного цілого.

Прокоментую.

По-перше. У дефініції є вказівка на комплексний характер цього напрямку політики, а це означає, що вона охоплює низку галузевих елементів, а через це набуває права розглядатися як домінанта з позицій понятійно-категоріального апарату. Навіть більше, підкреслюється і наголошується на тому, що ця політика має розглядатися у форматі стратегії і становити частини концепції стратегічної архітектури і геостратегії сучасної України.

По-друге. З позицій діяльнісного підходу визначається сфера (суспільні відносини) і змістове наповнення дій політичних інститутів.

По-третє. Формулюються цілі досліджуваного напрямку політики, в яких віддається пріоритет тріаді безпеки, розвитку країни і прав людини. Звісно, це визначення може бути удосконалено, воно не є вичерпним, проте у своїй основі відображає сутність поняття.

По-четверте, загалом поняття сконструйоване відповідно до засад політологічного дискурсу, адже воно побудоване крізь призму визначення таких елементів, як: політичні відносини; політичні інститути; політико-правові норми і політична свідомість та політична культура.

За рахунок додавання ще одного атрибуту можна виділити державну та недержавну інфраструктурну політику. Одразу маю оговорити, що подібний розподіл є доволі умовним, адже останнім часом все більше говориться про публічне управління, державно-приватне партнерство у певних галузях. У такий спосіб інтеграційні зв'язки міцнішають. Проте ще зарано відмовлятися від диференціації зазначених видів, оскільки вони чітко корелюються із суб'єктами діяльності. У ДІФСР це органи влади, державні установи, посадові особи, на яких в установленому законодавством порядку покладаються обов'язки щодо вироблення й ухвалення стратегічних і поточних



Рис. 1. Етапи формування понятійно-категоріального апарату ДІФСР

Таблиця 1

Елементи понятійно-категоріального апарату ДІФСР

Тематична група елементів	Опис групи	Приклади
Сфери	Включає розподіл за галузями діяльності	Транспортна, економічна, фінансова, банківська, критична, життєво важлива, соціальна, цифрова, комунікаційна тощо
Рівні	Включає розподіл за ієрархією	Національна, регіональна, місцева, інфраструктура окремих організацій, установ, закладів тощо
Суб'єкти	Об'єднує номінації органів влади й посадових осіб, в компетенції яких знаходиться формування та реалізація ДІФСР	Центральні органи виконавчої влади, Міністерство інфраструктури, міністр інфраструктури і т. ін.
Об'єкти	Включає назви об'єктів ДІФСР з подальшою внутрішньою диференціацією	Стратегічні; інноваційні; економічно значущі, соціальні тощо
Правові (юридичні) норми в галузі	Об'єднує назви загальнообов'язкових правил, що регулюють суспільні відносини в галузі, із деталізацією в межах ДІФСР	Імперативні, диспозитивні; заохочувальні, рекомендаційні
Юридичні дії	Передбачає назви юридично значущих дій, вчинених суб'єктами ДІФСР в ході управлінської діяльності й адміністрування. Пов'язані з юридичною волею.	Пріоритизація, організація, планування, підходи (в тому числі мультистейкхолдерний), реалізація державної політики, координація, взаємодія, різні види забезпечення тощо
Юридичні події	Включає номінації на позначення не регульованих або частково не регульованих волею суб'єкта фактичних обставин дійсності	Руйнація інфраструктурного об'єкта внаслідок природних явищ, стихійного лиха тощо
Юридичні факти	Включає назви конкретних обставин, за яких виникають визначені юридичні наслідки з подальшою деталізацією	правостворюючі факти, правозмінюючі факти; правоприпиняючі факти

управлінських рішень, які мають керівний вплив на функціонування, розвиток відповідних об'єктів і процесів.

Таким чином, з позицій формування понятійно-категоріального апарату досліджуваної сфери, логічну послідовність етапів можна відобразити через схему (див. рис. 1).

Виходячи з обраної теми дослідження, в полі зору переважно мала б знаходитися лише частина представленої схеми, але було б методологічно невірним йти шляхом фрагментарності та позбавити опис витоків походження ключового поняття та його системних зв'язків.

Тим більше, що правильне розуміння термінів, від котрих потім утворюються похідні назви, позбавляє у подальшому небажаних похибок. До прикладу, у назві такого центрального органу виконавчої влади, як Міністерство інфраструктури, відбивається не виправдано звужене розуміння поняття інфраструктури, оскільки воно за своєю семантикою є набагато ширшим, аніж просто транспортна сфера. Тому, виправляючи цю лінгвістичну похибку, слід було б перейменувати його у Міністерство інфраструктури транспорту і зв'язку. Така назва найбільш точно б відображала сфери діяльності, на які розповсюджується юрисдикція цього органу. До речі, доволі симптоматичною щодо специфіки розуміння термінології є позиція міністра інфраструктури, який заявляє, що «державна політика у сфері транспорту та інфраструктури має чіткий євроінтеграційний напрям» [1]. За такого мовного оформлення виникає непорозуміння: чи входить транспорт до інфраструктури, чи ці два елементи функціонують як рівноправні, де інфраструктура являє собою лише дороги та мости. Що реально мається на увазі?

Загалом за умови семантично виваженого підходу до значення ключових термінів значно розширилося б коло суб'єктів і об'єктів, причетних до ДІФСР.

Повертаючись до розгляду представленої схеми, зазначу, що відповідно до авторського бачення понятійно-термінологічний апарат ДІФСР сфокусований на тематичних групах, які охоплюють усі юридично значущі сегменти досліджуваного напрямку політики. Деталізацію елементів останньої частини схеми доцільно представити у вигляді таблиці 1.

Щодо першого компонента таблиці треба констатувати, що через скривджене розуміння наявних сфер інфраструктури, їх вичерпного переліку, взаємного зв'язку натепер відбувається диспропорція, за якої найбільша увага приділяється транспортній сфері й цифровій інфраструктурі. Не доведено до логічного завершення питання щодо правового нормування сфери критичної інфраструктури. У той же час сфери охорони здоров'я, освіти, культури, туризму та інші при своєму пра-

вовому регулюванні випадають з інфраструктурного контексту, а розглядаються виокремлено, що врешті-решт призводить до вузької профільності, а через це – й низької ефективності прийнятих управлінських рішень.

Цілком переконаний, що за інноваційних підходів правове регулювання має здійснюватися на підставі врахування усіх понятійних ланцюгів, а також системних взаємних зв'язків між ними. Так, під час подальшої градації структурних елементів категоріально-понятійного апарату ДІФСР слід було б вирізняти родо-видові критерії. Припустимо, в межах транспортної інфраструктури варто було б диференціювати:

- інфраструктуру автомобільного та міського транспорту;
- інфраструктуру водного транспорту (з подальшим розподілом на морський та річковий);
- інфраструктуру залізничного транспорту;
- інфраструктуру авіатранспорту, авіаційного сполучення;
- космічну інфраструктуру.
- Так само під час формування ДІФСР у соціальній сфері слід було б виокремлювати:
 - інфраструктуру соціального захисту населення;
 - інфраструктуру цивільного захисту населення;
 - житлову інфраструктуру;
 - інфраструктуру охорони здоров'я (поліклініки, лікарні, травм пункти, санаторії, профілакторії тощо);
 - інфраструктуру закладів освіти (дитячі садочки, школи, ліцеї, гімназії, позашкільні заклади, коледжі, інститути, університети тощо);
 - інфраструктуру наукових закладів (заклади НАН, наукові центри, наукові лабораторії, інноваційні парки тощо);
 - правоохоронну й судову інфраструктуру;
 - виборчу інфраструктуру (з урахуванням розташування виборчих штабів, виборчих дільниць тощо);
 - інфраструктуру закладів культури (бібліотек, музеїв, театрів, кінотеатрів, клубів тощо);
 - спортивну інфраструктуру;
 - туристичну інфраструктуру;
 - торгівельну інфраструктуру;
 - інфраструктуру обслуговування (перукарні, салони краси, бані, косметологічні й масажні кабінети, кафе, ресторани, хімчистки тощо).
 - інфраструктуру місць дозвілля й відпочинку (парки, сади, гаї, ліси, озера, пляжні зони біля озер та річок тощо);
 - інфраструктуру догляду за тваринами (місця вихову домашніх тварин, ветеринарні лікарні; приймальники-утримувачі безхазяйних тварин тощо);
 - інфраструктуру некрополів (кладовища, меморіали, крематорії тощо).

У цьому разі компетенція суб'єктів виходить за межі центральних органів виконавчої влади. Здебільшого вона розповсюджується на місцеві органи виконавчої влади, органи місцевого управління, органи самоврядування. Все це добре лягає в канву децентралізації влади. Проте з позицій ДІФСП має бути вироблено єдине бачення пріоритетних принципів, концептуальних підходів, аби уникнути зловживань на місцях. Припустимо, захоплення житловим будівництвом у містах нерідко супроводжується зменшенням

рекреаційних зон, неврахуванням необхідності розбудови дитячих садів, шкіл, закладів охорони здоров'я тощо. Тож діяльність місцевих органів влади в інфраструктурній сфері має корелюватися із загальнодержавною політикою, а у більш широкому плані – відповідати геостратегії розвитку сучасної України, стратегії державної інфраструктурної політики загалом.

Цілком зрозуміло, що термінологія, пов'язана з ДІФСП, здебільшого вживається в юридичних актах, якими регулюється транспортна, енерге-

Таблиця 2

Застосування у законодавчих актах України, якими регулюються суспільні відносини у соціальній сфері, понять ДІФСП

Закон України	Показник кількості застосувань понять ДІФСП	Контекст
Кодекс цивільного захисту України [4]	1	Орган виконавчої влади, який забезпечує формування та реалізує державну політику у сфері транспорту та інфраструктури
Основи законодавства України про охорону здоров'я [6]	-	
Про державне прогнозування та розроблення програм економічного і соціального розвитку України [7]	-	
Про засади державної регіональної політики [8]	-	
Про засади державної регуляторної політики у сфері господарської діяльності [9]	-	
Про соціальні послуги [14]	-	
Про основні засади (стратегію) державної екологічної політики [13]	8	Інфраструктура водовідведення та очисних споруд; інфраструктура управління відходами; екологічний складник державної системи захисту критичної інфраструктури; інфраструктура управління геоекологічними даними
Про освіту [12]	3	Інфраструктура окремого закладу освіти в контексті структурних підрозділів
Про наукову і науково-технічну діяльність [11]	16	Наукова, дослідницька інфраструктура» інфраструктура наукової, науково-технічної діяльності
Про культуру [10]	1	Культурна інфраструктура села
Про фізичну культуру і спорт [19]	1	Об'єкти туристичної інфраструктури
Про Цілі сталого розвитку України на період до 2030 року [20]	1	Створення стійкої інфраструктури
Про схвалення Концепції реалізації державної політики щодо соціального захисту населення та захисту прав дітей [17]	-	
Про схвалення Стратегії забезпечення біологічної безпеки та біологічного захисту за принципом «єдине здоров'я» на період до 2025 року [18]	1	Руйнування інфраструктури
Про схвалення Концепції реалізації державної політики у сфері забезпечення енергетичної ефективності будівель [15]	6	Інфраструктура веб-порталів, інфраструктурні фонди ЄС
Про схвалення концепції реалізації державної політики у сфері сприяння розвитку соціально відповідального бізнесу [16]	2	Дорожня інфраструктура, транспортна інфраструктура

тична галузь, сфера критичної та цифрової інфраструктури. Проте з наукових позицій цікаво розглянути, наскільки широким є діапазон застосування цих понять у «нетипових» галузях.

На підтвердження робочої гіпотези щодо того, що правове регулювання ДІФСП недостатньою мірою охоплює ті сфери, які у суб'єктів законотворчості слабо асоціюються з інфраструктурою, на прикладі соціальної інфраструктури був проведений контент-аналіз текстів основних законів і підзаконних актів, якими вноормується діяльність органів влади у досліджуваному аспекті. Результати аналізу відображені в таблиці 2.

Дані, що містяться в таблиці, наочно демонструють, що застосування понятійно-категоріального апарату ДІФСП у соціальній сфері знаходиться у прямій залежності від уявлень і вполювань суб'єктів нормотворчості. З 16 проаналізованих актів майже у половині (точніше – у 7 актах) немає жодної згадки про поняття інфраструктури та інфраструктурної політики. У п'яти актах фіксується низька частотність вживання (по одному разу). У той же час в решті документів цей показник є доволі високим.

Таким чином, можна констатувати, що недостатня розробленість понятійно-категоріального апарату ДІФСП, відсутність семантичної усталеності термінології як наслідок призводять або до низьких показників вживання понять, або до застосування їх у занадто звуженому розумінні, або до відсутності гіперзв'язків між ними. Відтак виправлення наявного становища можливе за умов юридико-лінгвістичного опрацювання

термінологічного масиву з подальшим його відтворенням у такому документі, як «Стратегія державної інфраструктурної політики України», що за нинішніх умов політичної турбулентності до олігархічного реваншу має бути затверджена Указом Президента України.

За інших умов після демонтажу фінансового та соціально-економічного та інформаційного підґрунтя олігархічного консенсусу можливо схвалити цей документ розпорядженням Кабінету Міністрів України на кшталт того, як це було зроблено з аналогічною концепцією у сфері цифрової інфраструктури [5].

Подібна Стратегія як вид нормативно-правового акта повинна вирізнятися широтою підходів, а не обмежуватися лише транспортною чи енергетичною сферою, адже саме від комплексного розуміння залежатиме консолідація зусиль всіх політичних інститутів задля досягнення стратегічних цілей розвитку людини, суспільства і держави як єдиного організму, гуманізації суспільних відносин з метою комфортного розвитку особистості.

Висновки та перспективи подальших розвідок у цьому напрямі. Проведений аналіз понятійно-категоріального апарату правового регулювання стратегії державної інфраструктурної політики України (як політико-безпекової практики і як нормативно-правового акта) дозволив встановити, що цей апарат натеper знаходиться на етапі свого формування. Процес ускладнюється мультидисциплінарними підходами, що потребує узгодженості поглядів науковців різних галузей знань, політичних інститутів, суб'єктів нормотворчості.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ:

1. Державна політика у сфері транспорту та інфраструктури має чіткий євроінтеграційний напрям. В. Криклій. *Урядовий портал*. URL: <https://www.kmu.gov.ua/news/derzhavna-politika-u-sferi-transportu-ta-infrastrukturi-maye-chitkij-yevrointegracijnij-napryam-vladislav-kriklij>.
2. Енциклопедичний словник з державного управління / за ред. Ю.В. Ковбасюка, В.П. Троцинського, Ю.П. Сурміна. Київ : НАДУ, 2010. 820 с.
3. Зубко Г.Ю. Адміністративно-правові засади державної інфраструктурної політики України : дис. ... докт. юрид. наук. Запоріжжя, 2021. 488 с.
4. Кодекс цивільного захисту України : Закон України від 2 жовтня 2012 р. № 5403-VI / Верховна Рада України. *Відомості Верховної Ради України*. 2013. № 34–35. Ст. 458.
5. Концепція державної політики у сфері цифрової інфраструктури. URL: [https://thedigital.gov.ua/storage/uploads/files/page/Policy_digital_infrastructure_v3%20\(1\).pdf](https://thedigital.gov.ua/storage/uploads/files/page/Policy_digital_infrastructure_v3%20(1).pdf).
6. Основи законодавства України про охорону здоров'я : Закон України від 19 листопада 1992 р. № 2801-XII (у редакції від 3 грудня 2020 р.) / Верховна Рада України. *Відомості Верховної Ради України*. 1993. № 4. Ст. 19.
7. Про державне прогнозування та розроблення програм економічного і соціального розвитку України : Закон України від 23 березня 2000 р. № 1602-III / Верховна Рада України. *Відомості Верховної Ради України*. 2000. № 25. Ст. 195.
8. Про засади державної регіональної політики : Закон України від 5 лютого 2015 р. № 156-VIII / Верховна Рада України. *Відомості Верховної Ради України*. 2015. № 13. Ст. 90.
9. Про засади державної регуляторної політики у сфері господарської діяльності : Закон України від 11 вересня 2003 р. № 1160-IV / Верховна Рада України. *Відомості Верховної Ради України*. 2004. № 9. Ст. 79.
10. Про культуру : Закон України від 14 грудня 2010 р. № 2778-VI / Верховна Рада України. *Відомості Верховної Ради України*. 2011. № 24. Ст. 168.
11. Про наукову і науково-технічну діяльність : Закон України від 26 листопада 2015 р. № 848-VIII (у редакції від 25 квітня 2019 р.) / Верховна Рада України. *Відомості Верховної Ради України*. 2016. № 3. Ст. 25.

12. Про освіту : Закон України від 5 вересня 2017 р. № 2145-VIII / Верховна Рада України. *Відомості Верховної Ради України*. 2017. № 38–39. Ст. 380.

13. Про Основні засади (стратегію) державної екологічної політики України на період до 2030 року : Закон України від 28 лютого 2019 р. № 2697-VIII / Верховна Рада України. *Відомості Верховної Ради України*. 2019. № 16. Ст. 70.

14. Про соціальні послуги : Закон України від 17 січня 2019 р. № 2671-VIII / Верховна Рада України. *Відомості Верховної Ради України*. 2019. № 18. Ст. 73.

15. Про схвалення Концепції реалізації державної політики у сфері забезпечення енергетичної ефективності будівель у частині збільшення кількості будівель з близьким до нульового рівнем споживання енергії та затвердження Національного плану збільшення кількості будівель з близьким до нульового рівнем споживання енергії : Розпорядження Кабінету Міністрів України від 29 січня 2020 р. № 88-р / Кабінет Міністрів України. *Офіційний вісник України*. 2020. № 14. Ст. 580.

16. Про схвалення Концепції реалізації державної політики у сфері сприяння розвитку соціально відповідального бізнесу в Україні на період до 2030 року : Розпорядження Кабінету Міністрів України від 24 січня 2020 р. № 66-р / Кабінет Міністрів України. *Офіційний вісник України*. 2020. № 14. Ст. 578.

17. Про схвалення Концепції реалізації державної політики щодо соціального захисту населення та захисту прав дітей : Розпорядження Кабінету Міністрів України від 26 серпня 2020 р. № 1057-р / Кабінет Міністрів України. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1057-2020-p#Text>.

18. Про схвалення Стратегії забезпечення біологічної безпеки та біологічного захисту за принципом «єдине здоров'я» на період до 2025 року та затвердження плану заходів щодо її реалізації : Розпорядження Кабінету Міністрів України від 27 листопада 2019 р. № 1416-р / Кабінет Міністрів України. *Офіційний вісник України*. 2020. № 10. Ст. 405.

19. Про фізичну культуру і спорт : Закон України від 24 грудня 1993 р. № 3808-XII (у редакції від 1 січня 2021 р.) / Верховна Рада України. *Відомості Верховної Ради України*. 1994. № 14. Ст. 80.

20. Про Цілі сталого розвитку на період до 2030 року : Указ Президента України від 30 вересня 2019 р. № 722/2019 / Президент України. URL: <https://www.president.gov.ua/documents/7222019-29825>.