



DOI <https://doi.org/10.32782/3041-1319/2024-1-2>

В. В. Круглов

Національний технічний університет «Харківський політехнічний інститут», м. Харків, Україна

ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-7228-8635>



Vitalii.Kruhlov@khpi.edu.ua

ДЕРЖАВНІ КОРПОРАЦІЇ ЯК КЛЮЧОВИЙ ІНСТРУМЕНТ У РЕАЛІЗАЦІЇ ДЕРЖАВНОЇ ПОЛІТИКИ У СФЕРІ ТРАНСПОРТНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ

У статті розглядається роль державних корпорацій як ключових інструментів реалізації державної політики у сфері транспортної інфраструктури. Дослідження зосереджено на аналізі діяльності державних корпорацій у розвитку та модернізації транспортних мереж в умовах зростаючого попиту на якісну та стійку інфраструктуру. Проблематика полягає у необхідності подолання розриву між потребами в розвитку сучасної транспортної інфраструктури та обмеженими бюджетними можливостями. Мета роботи полягає у дослідженні державних корпорацій як інструментів реалізації державної політики у сфері транспортної інфраструктури та розробці пропозицій щодо підвищення їх ефективності. Результати дослідження показують, що державні корпорації мають значний потенціал у розвитку транспортної інфраструктури, особливо в таких напрямках, як створення нових об'єктів та реконструкція існуючої інфраструктури. Ефективність їх діяльності залежить від чітко визначених параметрів співпраці, розподілу ризиків та інноваційних механізмів фінансування. Запропоновано підхід до оцінки діяльності державних корпорацій як інструментів реалізації державної політики у сфері транспортної інфраструктури, що враховує сучасні виклики, інноваційні механізми фінансування та управління ризиками, а також пропонує адаптивні стратегії для забезпечення довгострокової стійкості інфраструктурних проєктів в умовах економічної нестабільності. Рекомендації щодо підвищення ефективності діяльності державних корпорацій у сфері транспортної інфраструктури включають удосконалення нормативно-правової бази, впровадження прозорих структур управління, диверсифікацію джерел фінансування та стимулювання інновацій. Наголошується на необхідності адаптивного підходу до управління інфраструктурними проєктами, особливо в умовах економічної нестабільності та воєнного стану. Підкреслено важливість врахування соціально-економічних та екологічних показників для забезпечення довгострокової стійкості проєктів.

Ключові слова: публічне урядування, економічна політика, корпоратизація, механізм, стратегічні галузі, послуги, сталий розвиток.

V. V. Kruhlov

*National Technical University «Kharkiv Polytechnic Institute»,
Kharkiv, Ukraine*

STATE CORPORATIONS AS A KEY INSTRUMENT IN IMPLEMENTING STATE POLICY IN THE FIELD OF TRANSPORT INFRASTRUCTURE

The article examines the role of state corporations as key instruments in implementing state policy in the field of transport infrastructure. The research focuses on analyzing the effectiveness of state corporations in developing and modernizing transport networks in the context of growing demand for high-quality and sustainable infrastructure. The problem lies in the need to bridge the gap between the requirements for modern transport infrastructure development and limited budgetary capabilities. The aim of the work is to

study state corporations as instruments for implementing state policy in the field of transport infrastructure and to develop proposals for improving their effectiveness. The results of the study show that state corporations have significant potential in the development of transport infrastructure, especially in areas such as creating new facilities and reconstructing existing infrastructure. The effectiveness of their activities depends on clearly defined cooperation parameters, risk allocation, and innovative financing mechanisms. An approach is proposed for evaluating the activities of state corporations as instruments for implementing state policy in the field of transport infrastructure, which takes into account modern challenges, innovative financing mechanisms and risk management, and offers adaptive strategies to ensure long-term sustainability of infrastructure projects in conditions of economic instability. Recommendations for improving the efficiency of state corporations in the field of transport infrastructure include improving the regulatory framework, implementing transparent management structures, diversifying funding sources, and stimulating innovation. The need for an adaptive approach to managing infrastructure projects is emphasized, especially in conditions of economic instability and wartime. The importance of considering socio-economic and environmental indicators to ensure long-term project sustainability is underlined.

Key words: public governance, economic policy, corporatization, mechanism, strategic industries, services, sustainable development.

Постановка проблеми. У сучасному глобальному середовищі розвиток надійної та ефективної транспортної інфраструктури став критично важливим фактором економічного зростання, покращення зв'язку та загальної якості життя громадян. Проте масштаб і складність сучасних інфраструктурних проектів у поєднанні з бюджетними обмеженнями, з якими стикаються багато країн, підкреслили потребу в інноваційних підходах до розвитку і фінансування інфраструктури. Державні корпорації з'явилися як потенційне рішення, пропонуючи можливості використовувати сильні сторони як державного, так і приватного секторів для більш ефективного вирішення проблем інфраструктури.

Традиційні моделі розвитку інфраструктури, головним чином на чолі з державним сектором, все більше зазнають виклику через зростаючий попит на високоякісні, стійкі та технологічно передові транспортні системи [1]. Державні корпорації, з їх унікальною позицією на перетині державної політики та ефективності бізнесу, представляються як ключові інструменти для подолання розриву інфраструктури. Оскільки органи державної влади в усьому світі стикаються з необхідністю модернізації та розширення своїх транспортних мереж, зберігаючи при цьому фінансову відповідальність, дослідження ефективності державних корпорацій у реалізації політики транспортної інфраструктури стає вирішальним. Зазначене потребує комплексного розуміння динаміки, переваг та потенційних перешкод зазначених суб'єктів господарської діяльності у контексті розвитку транспортної інфраструктури.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Значну увагу наукової спільноти привертає тематика державних корпорацій як інструментів державної політики розвитку інфраструктури, в тому числі транспортної. Багатогранний підхід до

розуміння зазначеного складного взаємозв'язку розглянуто в працях Дж. Гартена, О. Гребешкової, Е. Гуцан, К. Кіма, Л. Левковської, Т. Некрасової, Д. Розенберга, А. Самнера, М. Фей та ін. Незважаючи на важливі висновки досліджень щодо різних аспектів діяльності державних корпорацій у розвитку транспортної інфраструктури, залишається потреба в більш цілісному можливостей оптимізації для вирішення складних завдань розбудови сучасної інфраструктури.

Метою статті є дослідження державних корпорацій як ключових інструментів реалізації державної політики у сфері транспортної інфраструктури та надання пропозицій щодо підвищення ефективності діяльності.

Виклад основного матеріалу. Держава може використовувати державні підприємства у стратегічних галузях для безпосереднього стимулювання структурних перетворень. Інвестування в сектори, які держава вважає важливими для стійкої економічної модернізації тягне за собою високі ризики через зовнішні ефекти секторів і низький початковий технологічний потенціал. Присутність державних підприємств у стратегічних галузях відрізняється в різних країнах і, як правило, є ширшою в країнах з економікою, що розвивається [2].

Сучасні державні корпорації роблять внесок у структурні зміни завдяки їхній здатності: виробляти та/або постачати стратегічні ресурси для національних економік, сприяючи появі нових галузей; модернізувати промислові та інфраструктурні системи шляхом впровадження нових технологій; стимулювати справедливий перерозподіл між різними сегментами економіки та суспільства, наприклад, шляхом підвищення якості послуг для громадян; збільшувати економічний та політичний потенціал держави, виробляючи ключові технології, забезпечуючи національну

промисловість основними ресурсами, включаючи сировину, сприяючи індустріалізації та зростанню ВВП [3].

Аналіз довгострокової ефективності проєктів державних корпорацій у транспортній галузі визначив ключові фактори, що сприяють їх успіху. Дослідження підкреслили необхідність оцінки ефективності періоду експлуатації та технічного обслуговування транспортної інфраструктури та її конкретних показників, включаючи фінансову ефективність, задоволеність багатьох зацікавлених сторін, якість експлуатації та технічного обслуговування, вплив на навколишнє середовище, соціальний вплив та параметри стійкості [4; 5].

Держава може використовувати державні підприємства з метою забезпечення інфраструктури для покращення зв'язку країни та зміцнення технологічного потенціалу. Багато країн, що розвиваються, страждають від браку приватних інвестицій в інфраструктуру, оскільки їхнє нормативне середовище недостатньо сприятливе для бізнесу. У таких ситуаціях держава може глибше залучатися до забезпечення інфраструктури, ніж звичайне фінансування проєктів через фіскальний бюджет. Державні підприємства продовжують домінувати в комунальному секторі як інвестори та оператори, а державні будівельні підприємства відіграють важливу роль у фінансуванні та реалізації проєктів фізичної інфраструктури [6].

Держава може стимулювати структурні перетворення, надаючи фінансову підтримку корпораціям у секторах економіки, які необхідно розвивати. Вказаний підхід важливий там, де фінансовий ринок недостатньо розвинений і, як наслідок, існує значна неспроможність ринку капіталу. Фінансова підтримка поширюється за межі надання державою грантів або грошової допомоги через бюджет або податкові пільги,

приймаючи інші форми (страхування, гарантії та фінансування через позики та участь у капіталі). Фінансова підтримка надається різними державними фінансовими установами (державні комерційні банки, фінансові установи розвитку та суверенні інвестиційні фонди) [7].

Залежно від загального інституційного середовища та етапу розвитку мережі, держава може мати різні галузеві політичні переваги. Таблиця 1 узагальнює політичні цілі та їхні потенційні наслідки для вибору певної моделі [8]. Важливо зазначити, що державна політика може розглядати більше одного галузевого пріоритету, що призводить до потенційних компромісів між моделями надання послуг.

Державні корпорації в розвитку транспортної інфраструктури охоплюють широкий спектр моделей співпраці, кожна з яких має власний набір характеристик, переваг і викликів. Доведено, що реалізація інфраструктурних проєктів у транспортному секторі впливає на економічне зростання на сукупному рівні [9], але в той же час відсутність обслуговування інфраструктури нівелює позитивний ефект від інвестицій з часом у середньостроковій перспективі.

Державні корпорації пропонують значний потенціал у розвитку залізничної інфраструктури за умови чітко визначених параметрів співпраці. Найбільш перспективними напрямками є створення нових об'єктів, таких як швидкісні та вантажні залізничні лінії, сучасні телекомунікаційні системи, а також масштабна реконструкція існуючої інфраструктури, включаючи реконструкцію основних залізничних вузлів і станцій. Ефективний розподіл та управління ризиками є ключовим фактором успіху державних корпорацій у залізничній галузі, особливо коли йдеться про інтеграцію нових проєктів у існуючу інфраструктуру.

Таблиця 1

Цілі державної політики та наслідки для забезпечення інфраструктури

Цілі політики	Наслідки для способів реалізації
Підвищення якості обслуговування	Вимоги до постачальника інфраструктури, засновані на результатах, незалежно від державного чи приватного надання
Будівельні інфраструктурні активи	Для фінансово нездійснених, але економічно та соціально життєздатних послуг потрібне певне державне втручання та/або підтримка
Підвищення ефективності	Комерційний тиск на постачальника інфраструктури для зменшення витрат протягом життєвого циклу
Зменшення фіскального тиску на державний бюджет	Деякі форми позабалансового фінансування
Сприяння інноваціям	Певна форма ринкових сил і приватної конкуренції
Швидкість доставки при підготовці проєкту та будівництві	Комерційний тиск на постачальника інфраструктури з метою якнайшвидшого запуску послуги

Деякі оцінки показують, що поточний рівень витрат на інфраструктуру нижчий за необхідний рівень. Д. Розенберг і М. Фей [10] оцінюють щорічні потреби в інвестиціях в інфраструктуру для країн з низьким і середнім рівнем доходу в межах 2–8% ВВП на рік до 2030 року, залежно від обраних методів інвестування. Проекти міжміських залізниць, як правило, залучають фінансування від міжнародних банків розвитку або державних підприємств. Однак, враховуючи тривалий термін служби більшості інфраструктури, приватні інвестиції в інфраструктуру повинні ефективно управлятися [11].

Інноваційні механізми фінансування відіграють вирішальну роль у сприянні участі державних корпорацій у розвитку інфраструктури. Дослідники виокремлюють різні моделі фінансування, що використовуються в інфраструктурних проєктах, зокрема [12]: зелені облігації, державно-приватне партнерство, змішане фінансування, краудфандинг та інші. Кожен підхід має сильні сторони та обмеження, а їх ефективність залежить від конкретних обставин і цілей проєкту.

Деякі дослідники наголошують на необхідності реалізації комплексної стратегії стимулювання інвестицій та модернізації інфраструктури, яка базується на: створенні сприятливого інвестиційного клімату, розробці та впровадженні галузевого законодавства, широкому застосуванні механізмів державно-приватного партнерства як ефективного інструменту залучення приватного капіталу в реалізація масштабних інфраструктурних проєктів [13].

Слід зазначити, що ефективний розподіл ризиків залишається ключовим аспектом успішного функціонування державних корпорацій транспортної галузі. Важливо забезпечити чітке визначення ролей кожного партнера, де державна корпорація відповідає за будівництво та управління, а держава контролює стратегічні аспекти та забезпечує регуляторну підтримку. Зокрема, в умовах воєнного стану та нестабільної економічної ситуації важливо розглянути додаткові заходи для мінімізації ризиків, як-от залучення міжнародних фінансових інституцій чи виконання державних гарантій.

Для оцінки довгострокової стійкості інфраструктурних проєктів важливо включати соціально-економічні та екологічні показники, такі як енергоефективність, вплив на навколишнє середовище та рівень зайнятості в регіоні. Стійкість проєктів у цих аспектах підвищує їх привабливість для інвесторів і позитивно впливає на загальну економічну динаміку. У складних умовах гнучкість і адаптивність проєктів стають критичними

для забезпечення довгострокової стабільності та збереження інвестицій.

Для підвищення ефективності реалізації державними корпораціями політики розвитку транспортної інфраструктури пропонується:

- удосконалити нормативно-правові акти, які визначають ролі, обов'язки та механізми підзвітності для державних корпорацій у транспортному секторі;

- впровадити прозорі структури управління в державних корпораціях для забезпечення ефективного прийняття рішень і мінімізації потенційних конфліктів інтересів;

- здійснювати регулярні процеси моніторингу для оцінки ефективності державних корпорацій у досягненні цілей галузевої політики;

- диверсифікувати джерела фінансування інфраструктурних проєктів.

- сприяти співпраці між державними корпораціями та дослідницькими установами для стимулювання інновацій у розвитку транспортної інфраструктури.

Висновки. Аналіз діяльності державних корпорацій як ключових інструментів реалізації державної політики у сфері транспортної інфраструктури показує, що ефективність вказаних суб'єктів є вирішальним фактором забезпечення стабільного розвитку транспортної інфраструктури. Використання державних корпорацій у транспортній сфері дозволяє оптимізувати розподіл ризиків, підвищити інвестиційну привабливість та залучити додаткові ресурси, необхідні для реалізації масштабних інфраструктурних проєктів. Проте успіх проєктів, що реалізуються, залежить від належного державного регулювання, прозорості процесу та довгострокової фінансової стабільності.

Державні корпорації пропонують поєднання цілей державної політики та ефективності бізнесу, що робить їх важливими інструментами для подолання розриву інфраструктури. Ефективність державних корпорацій у розвитку транспортної інфраструктури залежить від різних факторів, включаючи чіткі політичні цілі, відповідні структури управління та ефективне управління ризиками. Враховуючи виклики, з якими стикається Україна, особливо важливим є впровадження гнучких механізмів фінансування, адаптивність проєктів та залучення інвестицій. Серед перспективних напрямків – використання інноваційних підходів, які вже успішно апробовані у міжнародній практиці. Важливо створити умови для залучення приватного капіталу шляхом запровадження державних гарантій, податкових пільг та інших стимулів. Додаткові заходи щодо мінімізації ризиків, наприклад залучення міжнародних

фінансових інституцій, мають стати частиною державної стратегії.

Державні корпорації у розвитку транспортної інфраструктури пропонують значні можливості для вирішення сучасних інфраструктурних викликів. Сприяючи інноваціям і впроваджуючи надійні механізми державного управління, підприємства можуть відігравати вирішальну роль у розвитку стійкої, ефективної та технологічно передової транспортної інфраструктури. Формування відповідної державної політики може посилити роль державних корпорацій як ефективних інструментів розбудови транспортної інфраструктури, сприяючи покращенню економічного зростання та якості життя громадян.

Список літератури:

1. Круглов В. В. Впровадження механізмів державно-приватного партнерства в інфраструктурних проектах. *Вчені записки Таврійського національного університету імені В. І. Вернадського. Серія : Державне управління*. 2018. Т. 29(68). № 4. С. 68–73.

2. Kim K., Sumner A. Bringing state-owned entities back into the industrial policy debate: The case of Indonesia. *Structural Change and Economic Dynamics*. 2021. №59. P. 496–509.

3. Cardinale R., Landoni M., Mi Z. Global State-Owned Enterprises in the 21st century: Rethinking their contribution to structural change, innovation, and public policy. *Structural Change and Economic Dynamics*. 2024. № 68. P. 468–472.

4. Dimitriou D., Sartzetaki M. Assessment framework to develop and manage regional intermodal transport networks. *Research in Transportation Business & Management*. 2020. № 35. P. 100455. <https://doi.org/10.1016/j.rtbm.2020.100455>.

5. Yang L., van Dam K. H., Zhang L. Developing goals and indicators for the design of sustainable and integrated transport infrastructure and urban spaces. *Sustainability*. 2020. №12(22). P. 9677. <https://doi.org/10.3390/su12229677>.

6. The Size and Sectoral Distribution of State-Owned Enterprises, OECD Publishing, Paris, 2017. <https://doi.org/10.1787/9789264280663-en>.

7. Kring W. N., Gallagher K. P. Strengthening the foundations? Alternative institutions for finance and development. *Development and Change*. 2019. № 50(1). P. 3–23.

8. Mai T. V., Casady C. B. Delivering transport infrastructure using state-owned enterprises (SOEs): A business history of Vietnam Expressway Corporation between 2004 and 2016. *Structural Change and Economic Dynamics*. 2023. №65. P. 339–350.

9. Centuriao D. et al. Impacts of road transport infrastructure investments on the Latin American Integration Route. *Regional Science Policy & Practice*. 2024. P. 100061. <https://doi.org/10.1016/j.rsp.2024.100061>.

10. Rozenberg J., Fay M. Beyond the Gap: How Countries Can Afford the Infrastructure They Need while Protecting the Planet. World Bank Publications, 2019. <https://doi.org/10.1596/978-1-4648-1363-4>.

11. Ojo B. Strategies for the Optimization of Critical Infrastructure Projects to Enhance Urban Resilience to Climate Change. *The Journal of Scientific and Engineering Research*. 2024. № 11. P. 107–123.

12. Boufounou P., Dellis K. Financialisation, sustainable finance and innovative financing for development mechanisms: the greek case study for crowdfunding and green bonds. *International Conference on Business and Economics – Hellenic Open University*. 2023. № 1(1). <https://doi.org/10.12681/icbe-hou.5307>.

13. Herus O. Peculiarities of investment support for industries in the current environment. *Economics, Entrepreneurship, Management*. 2024. № 11(1). P. 57–66.

References:

1. Kruhlov, V.V. (2018). Vprovadzhenia mekhanizmiv derzhavno-privatnoho partnerstva v infrastrukturykh proektakh [Implementation of public-private partnership mechanisms in the infrastructure projects]. *Vcheni zapysky Tavriiskoho natsionalnoho universytetu imeni V.I. Vernadskoho. Serii: Derzhavne upravlinnia – Scientific notes of V.I. Vernadsky Taurida National University. Series: Public administration*, 29 (68), 4, 68–73 [in Ukrainian].

2. Kim, K., & Sumner, A. (2021). Bringing state-owned entities back into the industrial policy debate: The case of Indonesia. *Structural Change and Economic Dynamics*, 59, 496–509.

3. Cardinale, R., Landoni, M., & Mi, Z. (2024). Global State-Owned Enterprises in the 21st century: Rethinking their contribution to structural change, innovation, and public policy. *Structural Change and Economic Dynamics*, 68, 468–472.

4. Dimitriou, D., & Sartzetaki, M. (2020). Assessment framework to develop and manage regional intermodal transport networks. *Research in Transportation Business & Management*, 35, 100455. <https://doi.org/10.1016/j.rtbm.2020.100455>.

5. Yang, L., van Dam, K. H., & Zhang, L. (2020). Developing goals and indicators for the design of sustainable and integrated transport infrastructure and urban spaces. *Sustainability*, 12(22), 9677. <https://doi.org/10.3390/su12229677>.

6. OECD. (2017). *The Size and Sectoral Distribution of State-Owned Enterprises*, Publishing, Paris. <https://doi.org/10.1787/9789264280663-en>.

7. Kring, W. N., & Gallagher, K. P. (2019). Strengthening the foundations? Alternative institutions for finance and development. *Development and Change*, 50(1), 3–23.

8. Mai, T. V., & Casady, C. B. (2023). Delivering transport infrastructure using state-owned enterprises

(SOEs): A business history of Vietnam Expressway Corporation between 2004 and 2016. *Structural Change and Economic Dynamics*, 65, 339–350.

9. Centuriao, D. et al. (2024). Impacts of road transport infrastructure investments on the Latin American Integration Route. *Regional Science Policy & Practice*, 100061. <https://doi.org/10.1016/j.rssp.2024.100061>.

10. Rozenberg, J., & Fay, M. (2019). Beyond the Gap: How Countries Can Afford the Infrastructure They Need while Protecting the Planet. World Bank Publications. <https://doi.org/10.1596/978-1-4648-1363-4>.

11. Ojo, B. (2024). Strategies for the Optimization of Critical Infrastructure Projects to

Enhance Urban Resilience to Climate Change. *The Journal of Scientific and Engineering Research*, 11, 107–123.

12. Boufounou, P., & Dellis, K. (2023). Financialisation, sustainable finance and innovative financing for development mechanisms: the greek case study for crowdfunding and green bonds. *International Conference on Business and Economics – Hellenic Open University*, 1(1). <https://doi.org/10.12681/icbe-hou.5307>.

13. Herus, O. (2024). Peculiarities of investment support for industries in the current environment. *Economics, Entrepreneurship, Management*, 11(1), 57–66.

© В. В. Круглов, 2024.

Оглядова стаття.

Надійшла до редакції 20.09.2024.

Прийнято до публікації 01.11.2024.