

УДК 656; 338; 351

**АКТУАЛЬНІ ПИТАННЯ РОЗВИТКУ ПІДПРИЄМСТВ
ТРАНСПОРТНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ В УМОВАХ БОРГОВОЇ
КРИЗИ**

**CURRENT ISSUES OF THE DEVELOPMENT OF TRANSPORT
INFRASTRUCTURE ENTERPRISES IN THE CONDITIONS OF THE
DEBT CRISIS**

докт. екон. наук О.Б.Мних

Національний університет «Львівська політехніка» (Львів)

D. Sc. (Econ.) O.B. Mnykh

Lviv Polytechnic National University (Lviv)

Міжнародний бізнес компаній транспортної інфраструктури знаходиться у пошуку стратегій розвитку та оптимальних бізнес-моделей з управління фінансово-грошовими і матеріальними потоками, які були розбалансовані внаслідок форс-мажорних обставин в останнє десятиріччя 21ст. У доповіді Всесвітнього економічного форуму зазначено, що протягом наступних двадцяти років щорічно потрібно буде вкладати еквівалент 2 трильйонів доларів США, щоб привести світову інфраструктуру до належного рівня [1].

У певному інституційному середовищі розвитку ринку транспортних послуг сучасна практика логістичних компаній і нові формати її проведення супроводжуються зміною правил на ринку, зростаючим значенням приватної цінності об'єкта та інформаційного супроводу трансакцій. В умовах цифровізації економіки і формалізації взаємопов'язаних процесів і трансакцій на ринках транспортних послуг адекватним має бути механізм маркетингового та логістичного забезпечення підприємницької інноваційної діяльності компаній. Розширення масштабів впровадження нових форматів бізнесу логістичних структур неможливе без узгодження інтересів інвесторів-держави і приватних осіб, емітентів та інших різних зацікавлених сторін (стейкхолдерів) для усунення викривленості в цілях – стратегічних і поточних, у балансі реальних і фінансових активів. Це означає необхідність ідентифікації:

- стартових умов діяльності логістичних структур, зокрема, ПрАТ «Укрзалізниця», на споживчих, промислових ринках і фінансових ринках;
- рівня довіри до держави і спеціалізованих інституцій з управління інфраструктурними проектами»;

- доступу до цифрових технологій з управління маркетингом у багаторівневій транспортній інфраструктурі;
- відповідності цільової орієнтації досліджуваної компанії довгостроковій економічній стратегії в умовах кризових ситуацій (пандемії, повномасштабної війни росії проти України).

АТ "Укрзалізниця" за підсумками 2022 року отримала 10,8 мільярда гривень чистого збитку» цього року компанії очікує майже вдвічі більший [2]. Після початку російської повномасштабної війни проти України 24 лютого 2022 року, у березні Міністерство фінансів України розпочало аукціони з продажу військових облігацій (це інвестиційний інструмент підтримки державного бюджету, доступний для громадян, бізнесу та іноземних інвесторів). Кошти від облігацій, залучені в Державний бюджет України, використовуються на безперебійне забезпечення фінансових потреб держави в умовах воєнного стану - соціальні та оборонні. Міністерство фінансів 7 березня 2022р. залучило до держбюджету 16 млрд грн., які були на рахунках банків. Проте банки не подарували гроші державі, а дали в борг, купивши облігації внутрішньої державної позики (ОВДП), дохідність яких становить у середньому 19% річних. У результаті держборг України істотно зріс, що не може не позначитися на добробуті всіх громадян України та в збільшенні рівня інфляції[3].

Цифровізація економіки розширює аналітику активності потенційних учасників фондового ринку, а також інструменти та формати торгівлі боргами, адже негативні наслідки фінансової кризи і пандемії COVID-19 унеможливають відновлення економік як постіндустріальних країн, так і країн, що розвиваються, без залучення зовнішніх джерел фінансування, у т.ч. від продажу на вторинних ринках боргових цінних паперів (ЦП).

Уряди можуть бути мотивовані інвестувати в стратегії управління боргом, які мінімізують ризик аукціону, який може стати ще вищим в умовах кризи. Навіть економіка постіндустріальних країн затягнута у велику боргову яму: так, державний борг США досягнув рекордної суми - 26 трлн.дол. [4]. Важливу роль у виборі формату аукціонів, у т.ч. в транспортному секторі, відіграють високі трансакційні витрати, які пов'язані з адміністративними процедурами для організації участі в аукціоні, особливо для малих і нових гравців. У даному контексті важливо використати класифікацію В.М. Полтеровича про поділ витрат на трансакційні і трансформаційні. Трансакційні витрати несуть юридичні і фізичні інститути, а держава не несе подібних витрат, тоді як трансформаційні витрати, які пов'язані із участю в аукціонах, лягають як на окремих учасників, так і на саму державу. Під трансформаційними витратами або витратами інституціональної трансформації розуміють невиробничі витрати, пов'язані з переходом від даної норми до іншої і які охоплюють: розроблення проекту трансформації; "лобіювання"

інноваційних проєктів, у т.ч. міжнародного характеру; створення і підтримання проміжних інститутів для реалізації проєкту; адаптація організаційно-виробничої системи до нового інституту. Згідно Т. Еггертсону до трансакційних витрат належать: пошук інформації про товар і послугу, пошук партнерів на ринку; витрати, пов'язані з процедурою торгу і підписанням контракту; контроль партнера в процесі виконання контракту і примусові заходи щодо його реалізації; захист контракту від третіх осіб.

Кумулятивна різниця між старими і новими трансакційними витратами, повинна перебивати трансформаційні затрати, які охоплюють розроблення форматів аукціону, «лобіювання» своїх приватних інтересів, створення і підтримання участі з боку проміжних інститутів тощо. Попит на боргові ЦП залежить від можливостей комбінації різних форматів проведення аукціонів, дієвості фондових бірж і від стадії кризової ситуації в країні.

Відновлення втрат світової економіки від пандемії Covid-19 потребує фінансування цільових програм. Так, Європейська комісія вивчає можливості використання аукціонів для фінансування програм відновлення після пандемії (випуск облігацій SURE в 2020р. більше ніж на 100млрд.євро). Більша частина державного боргу продається на аукціоні, при цьому банки виступають дилерами для позичальника, купуючи облігації, які потім продають інвесторам.

У даному контексті важливими є такі ключові положення об'єктно-суб'єктного маркетингового аналізу та його цільова орієнтація: виявлення проблем із приховуванням реальної ринкової частки учасниками ринку. суб'єкти, які мають потенційні інформаційні переваги, одночасно мають певну ринкову владу (проблема асиметрії інформації для учасників фінансового ринку і стейкхолдерів); механізм визначення конкурентоспроможної ціни об'єкту аукціонних торгів на основі: виявлення та усунення недоліків у державній політиці розподілу ліцензій адміністративними методами; послаблення впливу монополістів на формування цін; використання е - системи аукціонних торгів (в Україні -ProZorro.Sale); визначення компонентів багатоступеневого створення спільної вартості у новій політиці суспільного добробуту і багато-разових аукціонів.

У 2018р. індексна агенція FTSE Russel (є провідним фондовим індексом британської біржі) офіційно визнала Польщу розвинутим ринком, яка приєдналася до 25 країн з розвиненим ринком (developed markets), що включає, зокрема Німеччину, Японію, США [23]. Таке визнання позитивно впливає на попит емітованих Польщею боргових ЦП, сприяє їх переливанню на міжнародні ринки капіталу і залученню необхідних коштів на польських аукціонах боргових ЦП. Національний

борг Польщі в червні 2020 р. досягнув 308,1 млрд. доларів США (55,0% від номінального ВВП країни [5]).

[1] Leonardo J. Basso, Thomas W. Ross (2017). Bidding the project” VS. “Bidding the envelope” in public sector infrastructure procurements

[2] Жарикова А. Укрзалізниця очікує понад 20 мільярдів збитку в 2023 році, але тарифи не підвищуватиме

<https://www.epravda.com.ua/news/2023/01/26/696397/>

[3] Моїсєєв В. Борги держави: топ-10 питань про внутрішній борг і облігації позики

<https://therage.ua/ua/economy/vnutrishnij-derzhborg-ukrayini-ta-ovdp-u-2023>

[4] Держборг США сягнув рекордних \$26 трильйонів .-URL:

<https://www.ukrinform.ua/rubric-world/3043900-derzhborg-ssa-sagnuv-rekordnih-26-triljoniv.html>

[5] Польща — в групі розвинених країн.-URL:

<https://mojafirma.org/uk/polsha-v-grupi-rozvinenykh-derzhav>

УДК 332.146.2

DEVELOPMENT OF CONSTRUCTION INDUSTRY IN UKRAINE DURING AND AFTER THE WAR: OVERCOMING HARDSHIPS

I.L. Nazarenko¹, PhD (Econ.), V.M. Bilousova

¹ *Ukrainian State University of Railway Transport (Kharkiv)*

The stable development of Ukraine's economy relies heavily on the growth of the construction industry. Construction is crucial to the economy. A parallel can be drawn between the efficiency of the construction sector and the economic well-being of a country. In Europe, where the macroeconomic situation is mostly stable, the construction industry accounts for an average of 5-7% of the total GDP [1]. As for Ukraine, the share of construction in the domestic GDP grew from 2.3% in 2015 [2], and in 2020-2021 - during the period of active spread of the coronavirus - it was at the level of 3.3-3.2%, respectively.

Problems of functioning and development enterprises of the construction industry were reflected in the works of many scientists: O.Koba, I. Adamska, H.A. Zhovtiak , I.V. Volokhova , L.L. Kalinichenko, Yu.R . Sydorova, N.V. Serohina, N.O. Sosnitska, Ya.C. Vishnia [1, 3 – 6] and others.

Nevertheless, the issues of development of construction industry in Ukraine during and after the war remain insufficiently studied and determine the purpose of this study.

The construction industry in Ukraine during wartime has been severely affected by the ongoing conflict. The war has resulted in significant disruptions and challenges for construction companies operating in the country. One major