

DOI 10.33111/vz_kneu.43.26.02.27.187.193
ISSN printed: 2415-850X; online: 2415-8518
УДК 338.45:332.145(477)
JEL codes: H54, H57, L74, O18, R42

Топазли Роман Анатолійович

кандидат економічних наук, докторант
ДУ «Житомирська Політехніка»
e-mail:romantopazli@gmail.com

ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-0729-3614>

Гарафонов Оля Іванівна

доктор економічних наук, професор,
професор кафедри менеджменту,
Київський національний економічний університет
імені Вадима Гетьмана,
e-mail:ogarafonova@ukr.net

<https://orcid.org/0000-0002-4740-70>

ДЕРЖАВНО-ПРИВАТНЕ ПАРТНЕРСТВО ЯК МЕХАНІЗМ ВІДНОВЛЕННЯ БУДІВЕЛЬНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ УКРАЇНИ

Topazly Roman

PhD in Economics, doctoral student,
Sc. Zhytomyr Polytechnic State University
e-mail:romantopazli@gmail.com

ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-0729-3614>

Garafonova Olga

Doctor of Economics, Professor,
Professor of the Department of Management,
Vadym Hetman Kyiv National Economic University,
e-mail:ogarafonova@ukr.net

<https://orcid.org/0000-0002-4740-7057>

PUBLIC-PRIVATE PARTNERSHIP AS A MECHANISM FOR RESTORING CONSTRUCTION INFRASTRUCTURE OF UKRAINE

Анотація. Статтю присвячено обґрунтуванню державно-приватного партнерства (ДПП) як інституційно-інвестиційного механізму відновлення будівельної інфраструктури України в умовах воєнних руйнувань. Актуальність теми зумовлена масштабом збитків, завданих інфраструктурі, хронічним дефіцитом державного фінансування та об'єктивною потребою в залученні приватного капіталу до процесів відбудови. Метою дослідження є розкриття теоретичної сутності ДПП, виявлення ключових напрямів і особливостей його застосування у будівельній сфері, а також обґрунтування авторського підходу до розуміння ДПП як комплексного механізму поєднання інвестицій, управлінської компетентності, технологічної модернізації та розподілу ризиків. Методологічну основу дослідження становлять системний підхід, структурно-логічний аналіз, інституційний аналіз, порівняльний метод, узагальнення

наукових джерел, елементи сценарного підходу та таблично-графічний метод. Результати дослідження засвідчили, що ДПП є багатовимірним механізмом відновлення будівельної інфраструктури, що охоплює концесії, контракти життєвого циклу, availability payments, спільну діяльність та гарантійно-страхові інструменти. Систематизовано ключові напрями застосування ДПП у житловій, транспортній, соціальній, промисловій та енергоефективній інфраструктурі. Розроблено матрицю розподілу ризиків між державним і приватним партнерами, яка охоплює будівельний, фінансовий, попитово-експлуатаційний, воєнний, корупційний, екологічний та інші види ризиків. Наукова новизна полягає в обґрунтуванні ДПП не лише як фінансового інструменту, а як системного механізму управлінської, технологічної та суспільної трансформації відновлювальних процесів. Практичне значення результатів визначається можливістю їх використання органами державної влади, територіальними громадами та будівельними підприємствами для підготовки та реалізації інфраструктурних проектів ДПП.

Ключові слова: державно-приватне партнерство; відновлення інфраструктури; будівельна галузь; концесія; розподіл ризиків; повоєнна відбудова України; інвестиційний механізм; availability payments

Abstract. The article substantiates public-private partnership (PPP) as an institutional and investment mechanism for restoring construction infrastructure of Ukraine amid war-related destruction. The relevance of the topic is determined by the scale of infrastructure damage, chronic shortfalls in public financing, and the objective need to attract private capital to reconstruction processes. The purpose of the study is to reveal the theoretical essence of PPP, identify key directions and specifics of its application in the construction sector, and substantiate the authors' approach to understanding PPP as a comprehensive mechanism combining investment, managerial expertise, technological modernisation, and risk distribution. The methodological basis includes systemic approach, structural-logical and institutional analysis, comparative method, synthesis of scientific sources, elements of scenario analysis, and table-graphical methods. The findings demonstrate that PPP represents a multi-dimensional mechanism for restoring construction infrastructure, encompassing concessions, life-cycle contracts, availability payments, joint activities, and guarantee and insurance instruments. Key directions of PPP application in residential, transport, social, industrial, and energy-efficient infrastructure are systematised. A risk distribution matrix between public and private partners is developed, covering construction, financial, demand-operational, military, corruption, environmental, and other risk types. The scientific novelty lies in substantiating PPP not merely as a financial tool but as a systemic mechanism of managerial, technological, and social transformation of recovery processes. The practical significance lies in the possibility of applying the proposed approaches by public authorities, territorial communities, and construction enterprises for preparing and implementing PPP infrastructure projects.

Keywords: public-private partnership; infrastructure restoration; construction industry; concession; risk allocation; post-war recovery of Ukraine; investment mechanism; availability payments.

Постановка проблеми. Повномасштабне збройне вторгнення Росії призвело до безпрецедентного руйнування будівельної та інфраструктурної бази України. За даними Міністерства економіки України, кількість реалізованих і підготовлених до реалізації проектів публічно-приватного партнерства скоротилась, тоді як потреба у відновленні зруйнованого стає дедалі нагальнішою [11]. За різними оцінками, загальна вартість збитків від руйнування інфраструктури перевищує 170 млрд дол. США лише за прямими втратами будівельного сектору, тоді як сукупні потреби у відновленні країни сягають понад 500 млрд дол. США. Водночас можливості державного бюджету в умовах воєнної економіки критично обмежені: лівова частка видатків спрямована на фінансування потреб оборони та безпеки.

У цих умовах традиційні бюджетні моделі фінансування відновлення інфраструктури виявляються принципово недостатніми. Міжнародна фінансова допомога, попри її значимість, не в змозі покрити весь дефіцит. Це актуалізує пошук альтернативних механізмів залучення капіталу, серед яких державно-приватне партнерство (ДПП) посідає особливе місце. ДПП дозволяє поєднати бюджетні ресурси із приватними інвестиціями, управлінськими компетенціями приватного сектору та ризик-менеджерськими інструментами, що є принципово важливим саме для будівництва та відновлення великих інфраструктурних об'єктів [2].

Разом із тим практика впровадження ДПП в Україні залишається вкрай обмеженою — насамперед через правову невизначеність, воєнні ризики, недостатню інституційну спроможність громад, слабкість гарантійних механізмів та недовіру потенційних інвесторів. Ця суперечність між об'єктивною потребою у приватному капіталі та реальними умовами його залучення становить ключову проблему, вирішення якої вимагає теоретичного обґрунтування ДПП як комплексного механізму відновлення, а не лише фінансового інструменту.

Аналіз досліджень і публікацій. Проблематика державно-приватного партнерства в останні роки привертає дедалі більшу увагу вітчизняних дослідників, що значною мірою зумовлено воєнними втратами та потребою у пошуку ефективних механізмів відновлення. У науковому дискурсі склалися кілька підходів до розуміння ДПП у контексті відновлення інфраструктури, що систематизовано в табл. 1.

ТАБЛИЦЯ 1 — НАУКОВІ ПІДХОДИ ДО ТРАКТУВАННЯ ДЕРЖАВНО-ПРИВАТНОГО ПАРТНЕРСТВА У КОНТЕКСТІ ВІДНОВЛЕННЯ ІНФРАСТРУКТУРИ УКРАЇНИ

Автор / джерело	Фокус дослідження	Значення для теми відновлення будівельної інфраструктури
Зайцева А. [1]	Механізми розвитку транспортної та промислової інфраструктури через ДПП	Обґрунтовує доцільність ДПП як каталізатора відновлення промислових і транспортних об'єктів; виявляє умови ефективної взаємодії держави та бізнесу в інфраструктурних проєктах
Чальцева О.М., Лобода Д.О. [2]	ДПП як перспективний механізм повоєнного відновлення України	Систематизує переваги ДПП для повоєнної реконструкції, визначає інституційні умови залучення приватних інвесторів до відбудови зруйнованих об'єктів
Дергач А.В. [3]	ДПП як інструмент залучення інвестицій для розвитку об'єктів інфраструктури громад	Розкриває потенціал ДПП для фінансування інфраструктури на рівні територіальних громад, що особливо актуально в умовах децентралізації та воєнних втрат
Корсун І.М., Гаман Г.В., Чернявська Ю.Б. [4]	ДПП в будівництві: інвестиційна парадигма	Формує концептуальну базу для розуміння ДПП у будівельній галузі як інвестиційного механізму; аналізує сучасні форми партнерства у будівництві
Островський В. [5]	Аналіз стану ДПП в Україні (2025)	Надає актуальну аналітику про рівень розвитку ДПП в Україні, виявляє системні бар'єри та перешкоди для залучення приватного капіталу
Gonchar V.V., Kalinin O.V. [6]	Управління будівельними проєктами в форматі мульти-проєктного ДПП	Обґрунтовує управлінські моделі реалізації складних будівельних проєктів у форматі ДПП; розробляє підходи до координації паралельних проєктів

Автор / джерело	Фокус дослідження	Значення для теми відновлення будівельної інфраструктури
Плис Н.В. [7]	Методико-аналітичний базис будівельних підприємств у циклі проєктів ДПП	Формує методологічну основу участі будівельних підприємств у ДПП-проєктах; аналізує їхню роль на різних етапах проєктного циклу
Радкевич В.О. та ін. [8]	ДПП у сфері професійної освіти для відновлення економіки України	Розширює розуміння ДПП за межі інфраструктури — на підготовку кадрів для будівельної галузі; обґрунтовує важливість людського капіталу у відбудові
Вовк В. [9]	Механізми державного стимулювання ДПП щодо безвідходних технологій та біопалива	Розкриває роль держави у стимулюванні ДПП через регуляторні та фінансові механізми; корисний для формування інструментарію підтримки екологічних будівельних проєктів
Галинська Ю.В. та ін. [10]	ДПП як інструмент післявоєнної відбудови в умовах сучасних трансформацій	Системно обґрунтовує ДПП у контексті повоєнного відновлення; аналізує трансформаційні тенденції у взаємодії держави та приватного сектору

Джерело: складено авторами на основі [1–10].

Зайцева А. [1] обґрунтовує доцільність ДПП як каталізатора відновлення промислових і транспортних об'єктів, наголошуючи на здатності партнерства акумулювати компетенції та ресурси обох сторін. Чальцева О. М. та Лобода Д. О. [2] розглядають ДПП крізь призму повоєнного відновлення, визначаючи його як перспективний механізм для реконструкції зруйнованих об'єктів. Дергач А. В. [3] зосереджується на рівні територіальних громад, підкреслюючи, що саме вони в умовах децентралізації мають стати основними ініціаторами ДПП-проєктів із відновлення місцевої інфраструктури. Корсун І. М., Гаман Г. В. та Чернявська Ю. Б. [4] формують концептуальну базу для розуміння ДПП в будівництві як самостійної інвестиційної парадигми, де приватний партнер виступає не лише підрядником, а й стратегічним інвестором.

Аналіз стану ДПП в Україні, здійснений Островським В. [5], засвідчує суттєве відставання практики від теоретичного потенціалу: кількість реально реалізованих проєктів залишається незначною порівняно з потребами. Gonchar V. V. та Kalinin O. V. [6] розробляють управлінські моделі для реалізації складних будівельних проєктів у форматі мульти-проєктного ДПП, що є особливо актуальним для масштабного відновлення цілих міських кварталів або транспортних коридорів. Плис Н. В. [7] формує методико-аналітичний базис участі будівельних підприємств у ДПП-проєктах, аналізуючи їхню роль на різних стадіях проєктного циклу.

Радкевич В. О. та ін. [8] розширюють розуміння ДПП за межі матеріальної інфраструктури, включаючи систему професійної освіти як ключовий елемент кадрового забезпечення відбудови. Вовк В. [9] акцентує увагу на механізмах державного стимулювання ДПП, зокрема через регуляторні та фінансові інструменти, застосовні і до будівельного сектору. Галинська Ю. В. та ін. [10] системно обґрунтовують ДПП у контексті повоєнної відбудови, аналізуючи тран-

сформаційні тенденції у взаємодії держави та приватного сектору в умовах зовнішньої допомоги та євроінтеграції.

Статистичні дані щодо кількості проєктів публічно-приватного партнерства в Україні, доступні через Єдиний державний вебпортал відкритих даних [12], засвідчують скромну динаміку зростання навіть попри задекларований державою пріоритет ДПП як інструменту відновлення. Офіційна аналітика Міністерства економіки [11] підтверджує, що на практиці реалізація ДПП натрапляє на системні інституційні та процедурні перешкоди.

Водночас більшість існуючих досліджень фокусується на окремих аспектах ДПП — правовому, фінансовому або галузевому — без системного розгляду ДПП як комплексного механізму, що поєднує інвестиційну, управлінську, ризик-менеджерську та соціальну функції стосовно відновлення будівельної інфраструктури.

Виділення невирішених раніше частин загальної проблеми. Незважаючи на зростаючий науковий інтерес до тематики ДПП, у вітчизняній літературі залишаються недостатньо розробленими кілька ключових аспектів. По-перше, відсутня комплексна концептуальна модель ДПП як механізму відновлення саме будівельної інфраструктури, яка б інтегрувала фінансову, управлінську, ризикову та соціальну складові. По-друге, недостатньо досліджено специфіку розподілу ризиків у будівельних ДПП-проєктах в умовах активних воєнних дій, де до стандартних ризиків будівництва та попиту додаються ризики руйнування завершених об'єктів, переміщення населення та волатильності регуляторного середовища.

По-третє, бракує систематизованого розгляду галузевої специфіки ДПП у різних підсекторах будівельної інфраструктури — житловому, транспортному, соціальному, промисловому та енергоефективному, що ускладнює формування диференційованої державної політики. По-четверте, не отримала належного теоретичного обґрунтування роль ДПП як механізму модернізації та технологічного оновлення будівельного сектору, а не лише відновлення існуючих об'єктів до довоєнного стану. Подолання цих прогалин і визначає спрямованість даного дослідження.

Цілі статті. Метою статті є обґрунтування державно-приватного партнерства як інституційно-інвестиційного механізму відновлення будівельної інфраструктури України в умовах воєнних руйнувань, бюджетних обмежень та потреби у залученні приватного капіталу. Для досягнення поставленої мети визначено такі завдання: уточнити теоретичну сутність ДПП; систематизувати напрями застосування ДПП у будівельній сфері; розробити матрицю розподілу ризиків; обґрунтувати авторську концептуальну модель ДПП; виявити проблеми та перспективи ДПП в Україні.

Методика дослідження. Дослідження ґрунтується на комплексі методологічних підходів, що відповідають його меті та завданням. Системний підхід використано для розгляду ДПП як цілісної системи взаємодії між державою, громадами та приватним сектором, а не сукупності ізольованих інструментів. Структурно-логічний аналіз застосовано для побудови концептуальної моделі ДПП і розкриття внутрішньої логіки його функціонування в умовах відновлення. Порівняльний аналіз дозволив виявити відмінності між формами ДПП (концесія, спільна діяльність, контракт життєвого циклу, availability payments) та специфікою їх застосування у різних підсекторах будівельної інфраструктури.

Узагальнення наукових джерел забезпечило формування теоретичної бази дослідження та систематизацію підходів до трактування ДПП [1–10]. Інституційний аналіз використано для дослідження нормативно-правового середовища ДПП в Україні та ідентифікації інституційних перешкод [11, 12]. Елементи сценарного підходу застосовано при розробці перспективних напрямів розвитку ДПП у будівельній сфері в різних умовах — стабілізаційному та активного відновлення. Таблично-графічний метод використано для структурованого представлення систематизованих даних у вигляді таблиць та концептуальної схеми.

Інформаційну базу дослідження формують наукові публікації [1–10], офіційні статистичні дані та аналітичні матеріали Міністерства економіки України [11] і Єдиного державного вебпорталу відкритих даних [12], а також нормативні документи у сфері ДПП

Результати. Державно-приватне партнерство є однією з найбільш гнучких форм взаємодії публічного та приватного секторів, що поєднує фінансові ресурси, компетенції та ризики обох сторін задля досягнення суспільно значимих цілей. У контексті відновлення будівельної інфраструктури ДПП набуває особливого значення, виступаючи механізмом, що дозволяє долати обмеженість бюджетного фінансування без повної приватизації суспільних активів [4].

За своєю сутністю ДПП — це інституціоналізована угода між державою (або органом місцевого самоврядування) і приватним партнером щодо спільного проєктування, будівництва, фінансування і/або управління об'єктом інфраструктури протягом тривалого терміну — як правило, від 10 до 30 років і більше. Приватний партнер отримує визначену форму відшкодування — через тарифи, *availability payments* від держави або частину доходів від об'єкта [6]. Принципово важливо, що ДПП відрізняється від звичайного державного підяду саме довгостроковістю зобов'язань і розподілом ризиків: приватний партнер бере на себе не лише будівництво, а й фінансовий та/або операційний ризик [1].

У будівельній сфері найпоширенішими формами ДПП є: концесія (держава передає приватному партнеру право будівництва та управління об'єктом на визначений термін), контракт життєвого циклу (приватний партнер фінансує будівництво і несе відповідальність за підтримання стану об'єкта протягом всього терміну контракту), *availability payments* (держава виплачує приватному партнеру регулярні платежі за доступність об'єкта незалежно від рівня попиту) і спільна діяльність (створення спеціальної проєктної компанії — SPV — з участю публічного та приватного капіталу) [7].

На рисунку 1 представлено концептуальну модель ДПП у відновленні будівельної інфраструктури України. Модель відображає причинно-наслідковий ланцюг від воєнних руйнувань до отримання суспільного ефекту від відновленої інфраструктури через механізми партнерства за участю держави, приватного сектору та міжнародних фінансових інституцій.

Як видно з рис. 1, рушійною силою моделі є масштаб воєнних руйнувань, що формує об'єктивну потребу у фінансуванні та управлінні відновленням. Ця потреба трансформується у взаємодію між двома ключовими акторами — державою / громадами і приватним партнером — за участю міжнародних фінансових інституцій, які забезпечують гарантійне покриття та додаткове фінансування.

Центральне місце в моделі посідають механізми ДПП, які конкретизують умови взаємодії та розподіл ризиків. На виході моделі — відновлена будівельна інфраструктура та багатовимірний суспільний ефект.

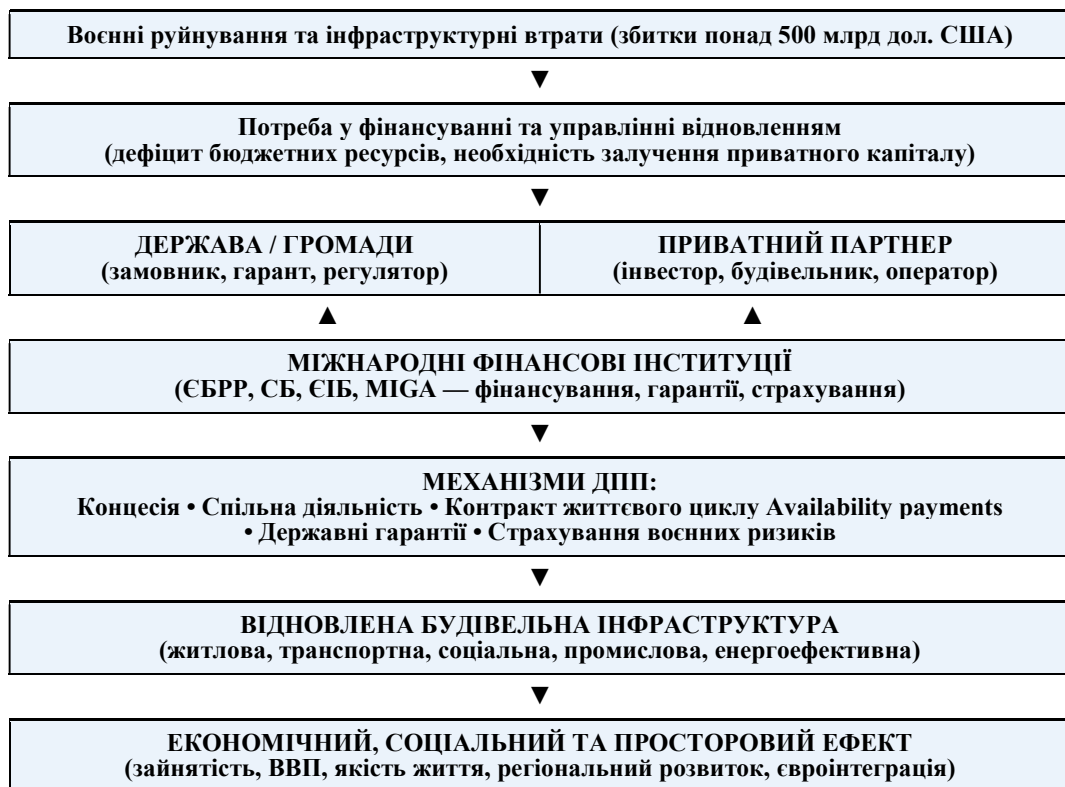


Рисунок 1 — Концептуальна модель державно-приватного партнерства як механізму відновлення будівельної інфраструктури України

Джерело: розроблено авторами.

Специфіка будівельного сектору полягає в тому, що він охоплює надзвичайно широкий спектр об'єктів — від житлових будинків до транспортних магістралей і промислових підприємств. Відповідно, ДПП у будівельній сфері є неоднорідним явищем, а його ефективна реалізація потребує диференційованих підходів залежно від характеристик конкретного підсектору (табл. 2).

Наведені в табл. 2 дані свідчать, що найбільш зрілою моделлю для ДПП у транспортному секторі є концесія з можливістю збирання платежів від користувачів або отримання availability payments від держави [1, 6]. Саме цей формат активно просувається Міністерством інфраструктури та підтримується міжнародними донорами. У житловому секторі ДПП значно складніше в реалізації через невисоку платоспроможність кінцевих споживачів, що ускладнює формування окупної фінансової моделі [4]. Тут найбільш перспективним є надання земельної ділянки та будівельних дозволів державою в обмін на виділення частини збудованого фонду для соціальних потреб.

**ТАБЛИЦЯ 2 — КЛЮЧОВІ НАПРЯМИ ЗАСТОСУВАННЯ ДПП
У ВІДНОВЛЕННІ БУДІВЕЛЬНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ УКРАЇНИ**

Напрямок відновлення	Потенційні об'єкти ДПП	Очікуваний ефект	Основні ризики
Житлова інфраструктура	Відновлення багатоквартирних будинків, будівництво тимчасового та соціального житла, реконструкція зруйнованих кварталів	Розв'язання житлової кризи для ВПО, зниження навантаження на бюджет, залучення приватного девелопменту	Нестача попиту, тривалість окупності, ризик неповернення інвестицій у малих громадах
Транспортна інфраструктура	Дороги, мости, залізничні вузли, аеропорти, логістичні термінали	Відновлення логістичних ланцюгів, розвиток регіональної доступності, підтримка економічного відновлення	Воєнні пошкодження, нестабільність вантажопотоків, тривалість концесійного циклу
Соціальна інфраструктура	Школи, лікарні, дитячі садки, спортивні та культурні об'єкти	Відновлення соціальних послуг, підвищення якості освіти та охорони здоров'я, розвиток громади	Нестача платоспроможного попиту, залежність від бюджетних виплат, соціальна чутливість
Промислова інфраструктура	Відновлення промислових зон, будівництво виробничих майданчиків, технологічні парки	Реіндустріалізація, створення робочих місць, залучення іноземних інвестицій у виробництво	Невизначеність ринкового попиту, геополітичні ризики, складність страхування промислових активів
Енергоефективна та екологічна інфраструктура	Модернізація теплопостачання, будівництво об'єктів відновлюваної енергетики, утилізація будівельних відходів	Зниження енергозалежності, скорочення викидів, впровадження сталих технологій будівництва	Технологічна невизначеність, волатильність цін на енергоносії, ризики регуляторних змін
Інфраструктура професійної освіти та підготовки кадрів	Навчальні центри, лабораторії, технікуми будівельного профілю, центри перекваліфікації	Формування людського капіталу для відбудови, підвищення кваліфікації будівельників, залучення молоді до галузі	Складність монетизації для приватного партнера, тривалість окупності, залежність від державних замовлень

Джерело: складено авторами.

Для соціальної інфраструктури — шкіл, лікарень, дитячих садків — поширеною є модель *availability payments*, за якої держава виступає гарантованим платником за доступність об'єкта, а приватний партнер несе будівельний і операційний ризики [2, 8]. Для промислової інфраструктури ДПП поєднується з механізмами залучення іноземних інвесторів та індустріальними парками. Енергоефективна та екологічна інфраструктура стає все більш привабливою для ДПП у контексті «зеленої» відбудови та вимог ЄС [9].

Інфраструктура професійної освіти для підготовки кадрів будівельної галузі, попри меншу комерційну привабливість, є стратегічно важливою складовою відновлення, адже без кваліфікованого персоналу жоден інфраструктурний проєкт не може бути успішним [8].

Одним із базових принципів ДПП є розподіл ризиків між партнерами відповідно до їхніх можливостей управляти цими ризиками. Правильний розподіл ризиків —

необхідна умова ефективності ДПП, оскільки неправильно розподілений ризик або знижує привабливість проєкту для приватного партнера, або збільшує витрати держави. В умовах України, де до стандартного набору ризиків ДПП додається воєнна складова, питання розподілу ризиків набуває особливої критичності (табл. 3).

ТАБЛИЦЯ 3 — РОЗПОДІЛ РИЗИКІВ У ПРОЄКТАХ ДЕРЖАВНО-ПРИВАТНОГО ПАРТНЕРСТВА ДЛЯ ВІДНОВЛЕННЯ БУДІВЕЛЬНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ

Вид ризику	Сторона, яка переважно несе ризик	Механізм мінімізації	Значення для успішності проєкту
Будівельний ризик	Приватний партнер	Фіксований контракт на будівництво (EPC/lump sum), гарантії підрядника, страхування будівельних ризиків	Критичне — перевищення вартості або строків будівництва знецінює весь проєкт
Фінансовий ризик	Приватний партнер / держава (спільний)	Гарантії міжнародних фінансових інституцій (ЄБРР, МБРР), проєктне фінансування, синдіковані кредити	Висока — нестача фінансування зупиняє реалізацію та руйнує довіру інвесторів
Попитово-експлуатаційний ризик	Приватний партнер або держава (за availability payment)	Мінімально гарантований обсяг виплат від держави, гарантія доходності, страхування попиту	Середня — визначає фінансову модель і горизонт окупності проєкту
Політико-правовий ризик	Держава	Стабілізаційні застереження в контракті, захист від змін законодавства, міжнародний арбітраж	Висока — правова нестабільність відлякує довгострокових інвесторів
Воєнний ризик	Держава / міжнародні гаранті	Страхування воєнних ризиків (MIGA, UKEF), державні гарантії збитків, фонди відновлення	Критичне в умовах України — без покриття воєнних ризиків залучення приватного капіталу практично неможливе
Корупційний ризик	Держава (відповідальність за прозорість)	Відкриті тендери (Prozorro), незалежний моніторинг, залучення міжнародних радників, цифрові платформи звітності	Висока — корупція знищує конкурентоспроможність і репутаційну привабливість проєкту
Ризик громади / соціального несприйняття	Держава / громада	Участь громади у плануванні, публічні консультації, механізм компенсацій, ефективна комунікація	Середня — соціальний спротив може заблокувати або затягнути реалізацію проєкту
Екологічний ризик	Приватний партнер / спільний	Екологічна оцінка проєкту (ОВНС), стандарти «зеленого» будівництва, страхування екологічних збитків	Середня — особливо актуальна для промислових та енергетичних об'єктів

Джерело: складено авторами на основі [2, 4, 6, 9, 10].

Як видно з табл. 3, воєнний ризик є специфічним і критично важливим для України. Жоден приватний інвестор не може взяти на себе ризик знищення збудованого об'єкта внаслідок ракетних ударів без відповідних державних або міжнародних гарантій. Це принципово відрізняє умови реалізації ДПП в Україні від стандартних міжнародних практик. Відповідно, держава зобов'язана забезпечити страхове покриття воєнних ризиків — через механізми MIGA (Багатостороннє агентство гарантування інвестицій), UKEF (Агентство Великої Британії з кредитування експорту) та інші міжнародні інструменти страхування [10].

Будівельний ризик традиційно переходить до приватного партнера через фіксовані контракти типу EPC (Engineering, Procurement, Construction). Корупційний ризик є суспільно значущим і потребує системних відповідей — насамперед через використання цифрової платформи Prozorro, незалежного моніторингу та залучення міжнародних радників [5, 11]. Ризик громади потребує активного залучення місцевих мешканців до обговорення проєктів, оскільки соціальний спротив може заблокувати реалізацію навіть фінансово обґрунтованого проєкту [3, 8].

На основі проведеного аналізу авторами обґрунтовано, що ДПП у відновленні будівельної інфраструктури України слід розглядати не лише як фінансовий інструмент залучення приватного капіталу, а як комплексний механізм, що поєднує п'ять взаємопов'язаних функцій: інвестиційну (залучення позабюджетних ресурсів), управлінську (привнесення приватних управлінських компетенцій у реалізацію публічних проєктів), ризикову (оптимальний розподіл ризиків між партнерами), технологічну (стимулювання впровадження інновацій та сучасних будівельних рішень) і суспільно відповідальну (забезпечення доступності та якості інфраструктури для громадян). Саме такий інтегрований підхід відрізняє ДПП від звичайної схеми приватизації або державного підяду і визначає його потенціал у забезпеченні сталого відновлення [4, 10].

ДПП також є механізмом модернізації: воно стимулює не просте відновлення об'єктів до довоєнного стану, а їх якісне оновлення відповідно до сучасних стандартів — енергоефективності, безбар'єрності, цифровізації. Приватний партнер, зацікавлений у мінімізації операційних витрат протягом усього терміну контракту, апіорно схильний до впровадження прогресивних технологічних рішень на етапі будівництва [6, 7].

Попри очевидний потенціал, реалізація ДПП в Україні стикається з комплексом системних проблем. Офіційна статистика [12] засвідчує, що впродовж останніх років кількість активних ДПП-проєктів не відповідала потребам навіть у мирний час. Основними причинами є такі: по-перше, правова невизначеність — чинне законодавство містить прогалини щодо форс-мажорних обставин воєнного характеру, механізмів коригування контрактів та захисту прав інвесторів в умовах воєнного стану; по-друге, нестача довгострокового фінансування — вітчизняний фондовий ринок не здатний забезпечити залучення «довгих» грошей, необхідних для ДПП-проєктів з горизонтом 20–30 років [2, 3].

По-третє, складність підготовки проєктів — розробка обґрунтування ДПП вимагає значних часових і фінансових витрат, а також спеціалізованих компетенцій, яких бракує більшості органів місцевого самоврядування [5]. По-четверте, недостатня інституційна спроможність громад — особливо у малих і середніх містах, де найбільше зруйновано, але де немає ані кадрів, ані досвіду

для підготовки якісних ДПП-проектів [3]. По-п'яте, низька довіра інвесторів — обумовлена як воєнними ризиками, так і минулими негативними прецедентами у сфері регуляторного середовища та захисту власності [10]. Подолання цих бар'єрів потребує системної перебудови інституційного середовища для ДПП із залученням міжнародних партнерів та організацій технічної допомоги.

Дискусія. У науковому дискурсі дедалі більше утверджується позиція, що ефективність ДПП визначається не самим фактом наявності приватного інвестора, а якістю підготовки проекту, прозорістю відбіркових процедур і достатністю гарантій. Ці положення є дискусійними, проте принципово важливими для розуміння умов, за яких ДПП може реально спрацювати в Україні [2, 5].

Перше дискусійне положення стосується ролі держави у ДПП. Частина дослідників схиляється до мінімізації державного втручання, вважаючи, що ринок сам визначить оптимальні умови взаємодії. Інші наполягають на необхідності активної ролі держави як архітектора партнерства, гаранта та регулятора. В умовах воєнної України перевага, очевидно, на боці другого підходу: без активної державної позиції — гарантій, пільг, страхових механізмів, правового супроводу — ДПП залишиться декларативним [10]. Галинська Ю. В. та ін. [10] переконливо доводять, що в умовах трансформацій держава має бути рівноправним партнером, а не пасивним спостерігачем.

Друге дискусійне положення пов'язане з питанням: чи є availability payments оптимальним механізмом для соціальної інфраструктури, чи вони лише перекладають фінансовий тягар на майбутні бюджети? Противники цієї моделі вказують, що держава фактично бере на себе зобов'язання на десятиліття вперед, ризикуючи у разі бюджетної кризи не виконати їх. Прихильники, у тому числі Корсун І.М. та ін. [4], обґрунтовують, що цей механізм забезпечує передбачуваність для інвестора та якість утримання об'єкта, що в підсумку може виявитись більш ефективним, ніж традиційне державне замовлення.

Третє дискусійне положення стосується питання про те, чи є ДПП прийнятним механізмом для відновлення у малих громадах. Gonchar V. V. та Kalinin O. V. [6] розробляють моделі мульти-проектного ДПП, де кілька малих проектів об'єднуються в єдиний пакет для підвищення привабливості для приватного інвестора. Проте низка авторів сумнівається, чи реальним є таке об'єднання в умовах роздіреної місцевої влади та специфічних потреб різних громад [3, 5]. Ця дискусія залишається відкритою і потребує емпіричного вивчення на прикладі конкретних пілотних проектів.

Четверте дискусійне положення стосується цифровізації управління ДПП-проектами. Плис Н. В. [7] акцентує увагу на необхідності запровадження цифрових платформ управління проектним циклом як умови підвищення прозорості та ефективності. Вовк В. [9] розглядає цифрові механізми стимулювання через державні реєстри та відкриті дані. Водночас цифровізація ДПП-управління в Україні перебуває на початковому етапі, а відповідний регуляторний фреймворк ще не сформований, що залишає це питання відкритим для подальших досліджень.

Нарешті, важливим дискусійним питанням залишається співвідношення між ДПП і прямою міжнародною допомогою. Чальцева О. М. і Лобода Д. О. [2] стверджують, що ДПП слід розглядати як механізм, що доповнює гранти та кредити міжнародних донорів, а не як їхню альтернативу. Оптимальна модель

передбачає поєднання грантового фінансування «першої втрати» від донорів із приватними інвестиціями, що займають старше місце у структурі капіталу. Це зменшує ризик для приватного інвестора і підвищує загальну привабливість проєктів для ринку.

Висновки і перспективи подальших досліджень. Теоретичне значення дослідження полягає в обґрунтуванні ДПП як комплексного механізму відновлення будівельної інфраструктури, що виходить за межі традиційного розуміння партнерства виключно як фінансового інструменту. Авторами запропоновано розглядати ДПП крізь призму п'яти функцій — інвестиційної, управлінської, ризикової, технологічної та суспільно-відповідальної, — що дозволяє сформулювати більш повне концептуальне підґрунтя для подальших досліджень і для розробки державної політики.

Практичне значення результатів дослідження визначається такими можливостями їх використання: для держави — при формуванні нормативно-правового забезпечення ДПП, розробці гарантійних механізмів та інструментів страхування воєнних ризиків [10, 11]; для територіальних громад — при підготовці ДПП-проєктів відновлення місцевої інфраструктури, оцінці ризиків та організації конкурентних відборів приватних партнерів [3, 5]; для будівельних підприємств — при прийнятті рішень щодо участі у ДПП-проєктах, розумінні власних ризиків та формуванні фінансових моделей [4; 7; 12].

Обмеженнями дослідження є: переважання теоретичного аналізу через відсутність завершених великих ДПП-проєктів у будівельній сфері в умовах воєнного стану; складність кількісної оцінки ефективності через дефіцит емпіричних даних; потенційна мінливість нормативно-правового середовища в умовах активних бойових дій та воєнного законодавства.

Перспективами подальших досліджень є: розробка методики оцінки ефективності ДПП-проєктів відновлення будівельної інфраструктури з урахуванням воєнних ризиків; дослідження пілотних ДПП-проєктів у постраждалих регіонах України з метою емпіричного підтвердження теоретичних положень; аналіз міжнародного досвіду застосування ДПП у повоєнному відновленні (Ірак, Афганістан, Балкани) та можливостей його адаптації для України; вивчення ролі цифрових платформ у підвищенні прозорості управління ДПП-проєктами; оцінка потенціалу синергії між ДПП і програмами ЄС у рамках процесу євроінтеграції України.

Таким чином, ДПП є не альтернативою державному фінансуванню відновлення, а його необхідним доповненням — механізмом, що забезпечує залучення додаткового капіталу, управлінської компетентності та технологій туди, де держава не може або не повинна діяти в односторонньому порядку. В умовах воєнного руйнування та бюджетних обмежень саме ДПП здатне стати ключовим інституційним інструментом відбудови будівельної інфраструктури України на принципах сталості, прозорості та модернізації.

Література

1. Зайцева А. Державно-приватне партнерство як механізм розвитку транспортної та промислової інфраструктури. doi: <https://doi.org/10.30838/EP.201.73-78>

2. Чальцева О. М., Лобода Д. О. Державно-приватне партнерство як перспективний механізм повоєнного відновлення України. *Public networks and communications*. 2024. С. 11–18. doi: <https://doi.org/10.31558/3083-5895.2024.2.2>
3. Дергач А. В. Державно-приватне партнерство як інструмент залучення інвестицій для відновлення та розвитку об'єктів інфраструктури територіальних громад. doi: <https://doi.org/10.32702/2307-2156.2024.4.13>
4. Корсун І. М., Гаман Г. В., Чернявська Ю. Б. Державно-приватне партнерство в будівництві: інвестиційна парадигма. *Актуальні проблеми економіки*. 2025. № 9 (291). С. 57–65. URL: https://eco-science.net/wp-content/uploads/2025/10/9.25._topic_Inna-Korsun-Halyna-Haman-Yulia-Cherniavska-57-65.pdf
5. Островський В. Аналіз стану державно-приватного партнерства в Україні. Маркетингові стратегії, підприємництво і торгівля: сучасний стан, напрямки розвитку: тези доповідей VI Міжнародної науково-практичної інтернет-конференції з нагоди 95-річчя КНУБА, 10 квітня 2025 року. Київ: КНУБА, 2025. С. 112–116. URI: <https://repository.knuba.edu.ua/handle/123456789/17154>
6. Gonchar V. V., Kalinin O. V. Construction Project Management in the Format of Multi-Project Public-Private Partnership. *Management of Economy: Theory and Practice*. Chumachenko's Annals. Kyiv, 2024. P. 97–110. doi: <https://doi.org/10.37405/2221-1187.2024.97-110>
7. Плис Н. В. Методико-аналітичний базис будівельних підприємств в циклі проєктів державно-приватного партнерства. *Управління розвитком складних систем*. 2024. № 57. doi: [10.32347/2412-9933.2024.57.148-156](https://doi.org/10.32347/2412-9933.2024.57.148-156)
8. Державно-приватне партнерство у сфері професійної (професійно-технічної) освіти для відновлення економіки України: методичний посібник / Радкевич В. О., Попова В. В., Рябова З. В., Кравець С. Г., Радкевич О. П., Чепуренко Я. О., Вороніна-Пригодій Д. А., Слободяник О. В.; за голов. ред. В. О. Радкевич. Київ: Інститут професійної освіти НАПН України, 2023. 222 с.
9. Вовк В. Механізми державного стимулювання державно-приватного партнерства щодо впровадження безвідходних технологій для виробництва біопалів в Україні. *Сталій розвиток економіки*. 2024. № 2(49). С. 346–353. doi: <https://doi.org/10.32782/2308-1988/2024-49-55>
10. Галинська Ю. В., Щербаченко В. О., Ярова І. Є., Пархоменко Д. Державно-приватне партнерство як інструмент післявоєнної відбудови України в умовах сучасних трансформацій. *Здобутки економіки: перспективи та інновації*. 2025. № 22. doi: <https://doi.org/10.5281/zenodo.17294624>
11. Проєкти публічно-приватного партнерства. Міністерство економіки України. URL: <https://me.gov.ua/documents/detail?lang=uk-ua&id=9fc90c5e-2f7b-44b2-8bf1-1ffb7ee1be26&title=stanzdiiisnenniadppvukraini&isSpecial=true>
12. Кількість проєктів публічно-приватного партнерства. Єдиний державний вебпортал відкритих даних. URL: <https://data.gov.ua/dataset/380929f9-932c-4216-bfde-7d61ad638ca6>

References

1. Zaitseva A. Derzhavno-pryvatne partnerstvo yak mekhanizm rozvytku transportnoi ta promyslovoi infrastruktury. doi: <https://doi.org/10.30838/EP.201.73-78>
2. Chaltseva O. M., Loboda D. O. Derzhavno-pryvatne partnerstvo yak perspektyvnyi mekhanizm povoiennoho vidnovlennia Ukrainy. *Public networks and communications*. 2024. S. 11–18. doi: <https://doi.org/10.31558/3083-5895.2024.2.2>
3. Derhach A. V. Derzhavno-pryvatne partnerstvo yak instrument zaluchennia investysii dlia vidnovlennia ta rozvytku ob'ektiv infrastruktury terytorialnykh hromad. doi: <https://doi.org/10.32702/2307-2156.2024.4.13>

4. Korsun I. M., Haman H. V., Cherniavska Yu. B. Derzhavno-pryvatne partnerstvo v budivnytstvi: investytsiina paradyhma. Aktualni problemy ekonomiky. 2025. № 9 (291). S. 57–65. URL: https://eco-science.net/wp-content/uploads/2025/10/9.25._topic_Inna-Korsun-Halyna-Haman-Yulia-Cherniavska-57-65.pdf
5. Ostrovskyi V. Analiz stanu derzhavno-pryvatnoho partnerstva v Ukraini. Marketynhovi stratehii, pidpriemnytstvo i torhivlia: suchasnyi stan, napriamky rozvytku: tezy dopovidei VI Mizhnarodnoi naukovo-praktychnoi internet-konferentsii z nahody 95-richchia KNUBA, 10 kvitnia 2025 roku. Kyiv: KNUBA, 2025. S. 112–116. URI: <https://repository.knuba.edu.ua/handle/123456789/17154>
6. Gonchar V. V., Kalinin O. V. Construction Project Management in the Format of Multi-Project Public-Private Partnership. Management of Economy: Theory and Practice. Chumachenkos Annals. Kyiv, 2024. P. 97–110. doi: <https://doi.org/10.37405/2221-1187.2024.97-110>
7. Plys N. V. Metodyko-analitychnyi bazys budivelnykh pidpriemstv v tsykli proektiv derzhavno-pryvatnoho partnerstva. Upravlinnia rozvytkom skladnykh system. 2024. № 57. doi: [10.32347/2412-9933.2024.57.148-156](https://doi.org/10.32347/2412-9933.2024.57.148-156)
8. Derzhavno-pryvatne partnerstvo u sferi profesiinoi (profesiino-tekhnichnoi) osvity dlia vidnovlennia ekonomiky Ukrainy: metodychnyi posibnyk / Radkevych V. O., Popova V. V., Riabova Z. V., Kravets S. H., Radkevych O. P., Chepurenskyi Ya. O., Voronina-Pryhodii D. A., Slobodianyk O. V.; za holov. red. V. O. Radkevych. Kyiv: Instytut profesiinoi osvity NAPN Ukrainy, 2023. 222 s.
9. Vovk V. Mekhanizmy derzhavnogo stymuliuvannia derzhavno-pryvatnoho partnerstva shchodo vprovadzhennia bezvidkhodnykh tekhnolohii dlia vyrobnytstva biopaliv v Ukraini. Stalyi rozvytok ekonomiky. 2024. № 2(49). S. 346–353. doi: <https://doi.org/10.32782/2308-1988/2024-49-55>
10. Halynska Yu. V., Shcherbachenko V. O., Yarova I. Ye., Parkhomenko D. Derzhavno-pryvatne partnerstvo yak instrument pisliavoiennoi vidbudovy Ukrainy v umovakh suchasnykh transformatsii. Zdobutky ekonomiky: perspektyvy ta innovatsii. 2025. № 22. doi: <https://doi.org/10.5281/zenodo.17294624>
11. Proiekt publichno-pryvatnoho partnerstva. Ministerstvo ekonomiky Ukrainy. URL: <https://me.gov.ua/documents/detail?lang=uk-ua&id=9fc90c5e-2f7b-44b2-8bf1-1ffb7ee1be26&title=stanzdiisnenniadppvukraini&isSpecial=true>
12. Kilkist proektiv publichno-pryvatnoho partnerstva. Yedynyi derzhavnyi vebportal vidkrytykh danykh. URL: <https://data.gov.ua/dataset/380929f9-932c-4216-bfde-7d61ad638ca6>

Стаття надійшла 14.01.2026; прийнята до друку 25.03.2026.