

DOI: <https://doi.org/10.15407/ingedu2025.58.344>

УДК [338.2+338.45]:656-043.96

JEL: R42, R48, H11, H50

Уманців В. Ю., аспірант кафедри економіки, Національний транспортний університет

ORCID: 0000-0002-3071-7622

e-mail: vladonuman@gmail.com

ВИКОРИСТАННЯ ПУБЛІЧНО-ПРИВАТНОГО ПАРТНЕРСТВА ДЛЯ ВІДНОВЛЕННЯ ТРАНСПОРТНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ УКРАЇНИ

У статті здійснено аналіз теоретико-прикладних аспектів використання публічно-приватного партнерства для відновлення транспортної інфраструктури. Окреслено напрями впровадження механізму публічно-приватного партнерства у контексті інструментів організації взаємодії держави та суб'єктів приватного підприємництва. Обґрунтовано підходи до застосування практики публічно-приватного партнерства як перспективного інституційного механізму, використання якого допоможе забезпечити відновлення транспортної інфраструктури у контексті повоєнної модернізації економіки. Недостатній рівень активності у використанні потенціалу співпраці держави та суб'єктів приватного підприємництва обумовлює втрати добробуту й зниження конкурентоспроможності національних компаній як на внутрішньому, так і на зовнішніх ринках.

Ц и т у в а н н я: Уманців В. Ю. Використання публічно-приватного партнерства для відновлення транспортної інфраструктури України. *Історія народного господарства та економічної думки України*. 2025. Вип. 58. С. 344–362. <https://doi.org/10.15407/ingedu2025.58.344>

© Видавець Державна установа "Інститут економіки та прогнозування Національної академії наук України", 2025.



Це стаття відкритого доступу за ліцензією CC BY-NC-ND 4.0 <https://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/4.0/legalcode.uk>

ISSN 0320-4421. *Історія нар. госп-ва та екон. думки України*. 2025. Вип. 58

З'ясовано, що в умовах дефіциту бюджетних коштів для реалізації масштабних проєктів необхідна активізація залучення фінансових ресурсів у відновлення транспортної інфраструктури. Доведено, що саме публічно-приватне партнерство відкриває можливості для здійснення великих проєктів у сфері транспортної інфраструктури. На основі проведеного аналізу зроблено висновок про те, що публічно-приватне партнерство спроможне забезпечити успішну реалізацію проєктів у сфері транспортної інфраструктури для повоєнної модернізації економіки. Відновлення транспортної інфраструктури може стати однією з фундаментальних засад модернізації національної економіки та її виходу на траєкторію стійкого зростання у повоєнний період, а також підвищення добробуту населення.

Визначено, що публічно-приватне партнерство володіє потенціалом для використання інституційних підойм, на основі яких може бути забезпечене підвищення ефективності та забезпечення найповнішого використання можливостей соціально-економічної динаміки через поєднання ресурсів держави та суб'єктів приватного підприємництва.

Ключові слова: *публічно-приватне партнерство, держава, проєкти, суб'єкти підприємництва, транспортна інфраструктура, відновлення.*

Umantsiv Vladyslav

USE OF PUBLIC-PRIVATE PARTNERSHIPS FOR THE RECONSTRUCTION OF TRANSPORT INFRASTRUCTURE

The article analyzes theoretical and practical aspects of using public-private partnerships for the reconstruction of transport infrastructure. The author outlines the directions for implementing the public-private partnership mechanism in the context of instruments for organizing interaction between the state and private capital entities. He substantiates various approaches to the application of public-private partnership as a promising institutional mechanism, whose use will ensure the restoration of transport infrastructure in the context of post-war economic modernization. The insufficient level of activity in using the potential for cooperation between the state and private capital leads to welfare losses and decreased competitiveness of national companies in both domestic and foreign markets.

It has been established that, given the shortage of budget funds for the implementation of large-scale projects, it is necessary to intensify efforts to find mechanisms for attracting financial resources for the restoration of transport infrastructure. It is proven that public-private partnerships open up opportunities for large-scale projects in the field of transport infrastructure. Based on the analysis, it is concluded that public-private partnerships are capable of ensuring the implementation of projects in the field of transport infrastructure to ensure post-war modernization of the economy. The restoration of transport infrastructure can become one of the fundamental principles of modernizing the national economy and putting it on a path of sustainable growth in the post-war period, as well as improving the well-being of the population.

The author points out that public-private partnerships can ensure the use of institutional levers, on whose basis it is possible to increase efficiency and ensure the fullest use of the opportunities of socio-economic dynamics through the combination of state resources and private entrepreneurship.

Keywords: *public-private partnership, state, projects, business entities, transport infrastructure, restoration.*

Постановка проблеми. Збалансована взаємодія держави та суб'єктів приватного підприємництва є необхідною умовою належного функціонування економіки. Особливості, форми і методи такої взаємодії можуть суттєвим чином відрізнятися залежно від особливостей національної моделі економічного розвитку. Держава покликана задовольняти загальнонаціональні інтереси через виконання своїх функцій, зокрема, вона має сприяти зростанню національного добробуту. Натомість суб'єкти приватного підприємництва зацікавлені насамперед у реалізації власних комерційних інтересів та максимізації прибутку.

У багатьох країнах світу складається особлива модель взаємодії бізнесу і держави. Публічно-приватне партнерство, яке утворюється як інституційна форма об'єднання зусиль державного і приватного секторів економіки, реалізується на основі відносин власності, фінансування та управління у різних видах економічної діяльності й галузях. Системний досвід перерозподілу функціональних обов'язків між державою і приватним бізнесом виявляється перш за все в інфраструктурних галузях, серед яких

і транспортна інфраструктура. Саме у цих галузях сформувалися традиції делегування державою низки важливих функцій суб'єктам приватного підприємництва.

Держава покликана нести відповідальність перед усім суспільством за забезпечення безперебійного функціонування сфери надання публічних послуг. Власне економічна природа публічно-приватного партнерства відображається в об'єднанні фінансових, матеріальних, трудових, інформаційно-комунікаційних, інтелектуальних та іншого роду ресурсів з метою спільної реалізації важливих проєктів.

Використання переваг та можливостей усіх учасників саме і виявляється у межах найрізноманітніших форм й моделей публічно-приватного партнерства (ППП). Його використання дає змогу при збереженні найбільш важливих інфраструктурних об'єктів у державній власності передавати їх у користування суб'єктам приватного підприємництва. Спорудження, використання, утримання та управління об'єктами транспортної інфраструктури є важливими у контексті зміцнення національної безпеки та виконання найважливіших завдань соціально-економічного розвитку країни. У цьому зв'язку формується суспільний запит на ефективне функціонування об'єктів критичної інфраструктури, що актуалізує завдання вивчення та впровадження прогресивних практик реалізації проєктів державно-приватного партнерства в цій царині [1, с. 59–60].

Вагомим аргументом розвитку публічно-приватного партнерства у розбудові та модернізації транспортної інфраструктури є висока капіталомісткість і тривалість проєктів. Для суспільства важливо, щоб відновлення транспортних мереж відбувалося швидко та якісно. Адже від цього залежить функціонування економіки загалом, логістичне забезпечення виробництва, зв'язок між ланками створення продукції та безперебійність постачання споживачів тощо. Проте держава в умовах руйнувань і збитків, завданих війною, дефіциту фінансових та виробничих ресурсів не спроможна коштами бюджету забезпечити швидке будівництво, відновлення, модернізацію транспортних мереж, тому змушена звертатися до різних форм залучення приватного бізнесу. Водночас учасники публічно-приватного партнерства переслідують різні цілі, прагнуть вирішувати свої конкретні завдання й керуються різною мотивацією. Саме на цьому підґрунті часто

можуть виникати певні проблеми та суперечності щодо розподілу власності, ризиків і прибутків, отриманих від реалізації проєктів публічно-приватного партнерства. Разом із тим усі учасники загалом зацікавлені в успішній реалізації проєктів, кожна зі сторін партнерства здійснює свій внесок. Так, зокрема, приватний капітал надає фінансові ресурси, забезпечує професійні підходи, ефективне управління, гнучкий інструментарій реагування й швидкість ухвалення рішень, здатність до інновацій тощо.

Участь суб'єктів приватного підприємництва у спільних проєктах здебільшого супроводжується використанням ефективніших методів діяльності, вдосконаленням техніко-технологічної складової, розвитком нових форм організації виробничого процесу, створенням нових бізнес-моделей. Тож проблема полягає в тому, як гармонізувати інтереси всіх учасників та максимально використати потенціал приватно-публічного партнерства для відновлення та модернізації транспортної інфраструктури України.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Проблематика аналізу перспектив та можливостей використання публічно-приватного партнерства привертає увагу дослідників високим рівнем актуальності та практичної значущості. Так, зокрема, Д. Затонацький та С. Леонов здійснили системний аналіз підходів до реалізації публічно-приватного партнерства у сфері інфраструктури, визначили напрями застосування інструментів цифровізації, здійснили діагностування проблем та визначили напрями їх усунення. Дослідники розкрили чинники, визначили бар'єри та запропонували напрями розвитку публічно-приватного партнерства з урахуванням соціально-економічних, регуляторно-інституційних та техніко-технологічних підойм [1]. Історико-економічний аспект проблеми представлено в публікації Н. Горіна, де автор систематизував досвід залучення іноземних інвестицій урядами балканських країн для здійснення повоєнного відновлення. Вчений розглянув можливості застосування досвіду повоєнної відбудови країн регіону Західних Балкан в Україні, розкрив нормативно-правові, інституційно-регуляторні, фінансово-податкові й інфраструктурні інструменти, використання яких спроможне активізувати залучення іноземного капіталу для повоєнної відбудови економіки [2].

Аналізуючи галузеві аспекти реалізації проєктів публічно-приватного партнерства, Р. Гречанюк окреслює низку перешкод,

які стримують їх розвиток. Авторка концентрує увагу на транспортній сфері та визначає її пріоритетне значення для публічно-приватного партнерства. Звертається увага на те, що саме у сфері транспортної інфраструктури саме і реалізується значна частина проєктів публічно-приватного партнерства у багатьох країнах [3]. Розкривають механізм публічно-приватного партнерства крізь призму інструментарію ефективного залучення ресурсів суб'єктів приватного капіталу О. Чальцева і Д. Лобода. Вчені аналізують перспективи повоєнного відновлення з використанням публічно-приватного партнерства та окреслюють вектори модернізації інфраструктури на основі можливостей застосування моделей публічно-приватного партнерства, що використовуються у таких країнах, як США, Велика Британія, Німеччина та Франція [4].

У колективній монографії Інституту економіки та прогнозування НАН України [5] здійснене глибоке дослідження теоретико-методологічних засад та практики взаємодії держави і ринку у контексті забезпечення економічного розвитку. Автори характеризують моделі синергетичної взаємодії ринкових регуляторів та державного впливу на перебіг макроекономічних процесів. Науковці запропонували шляхи та напрями використання досвіду дієвих трансформацій для забезпечення соціально-економічної модернізації повоєнної України. Інституційні засади публічно-приватного партнерства в умовах розвитку цифрової економіки розглянули М. Ковальський та М. Негрич [6]. Вчені звертають увагу на те, що за вказаних умов публічно-приватне партнерство характеризується новими ознаками.

О. Ольшанський розкриває можливості публічно-приватного партнерства у контексті залучення інвестицій з метою здійснення модернізації країни. Автор звертає увагу на те, що на основі публічно-приватного партнерства уможливорюється забезпечення докорінного оновлення об'єктів інфраструктури, модернізація транспортної мережі та розвиток проєктів у сфері енергетики. Саме публічно-приватне партнерство може сприяти зниженню рівня фінансових ризиків для держави на основі розподілу сфер відповідальності між учасниками проєктів [7].

Положення, що повоєнна реконструкція транспортної інфраструктури України має відбуватися на основі гнучкості, стійкості, технологічності, інклюзивності та продуктивності, обґрунтовує

В. Червякова. Дослідниця рекомендує низку заходів щодо відновлення транспортної інфраструктури та аргументує, чому це має здійснюватися на основі залучення міжнародних інституцій та суб'єктів приватного підприємництва [8].

Виокремлення невіршених частин загальної проблеми. Незважаючи на досить значний науковий інтерес до питань публічно-приватного партнерства, проблематика обґрунтування напрямів повоєнного відновлення транспортної інфраструктури потребує подальшого системного та глибокого наукового розроблення. Так, зокрема, слід детальніше проаналізувати, як саме можна використати потенціал публічно-приватного партнерства для відновлення транспортної інфраструктури, систематизувати світовий досвід у вказаній царині та визначити напрями його використання в Україні.

Метою статті є визначення можливостей і напрямів використання публічно-приватного партнерства у процесі повоєнного відновлення транспортної інфраструктури.

Виклад основного змісту дослідження. Новими реаліями з початку повномасштабного вторгнення стали руйнування транспортної інфраструктури, деформація ланцюгів постачання, втрата кадрового забезпечення, переміщення підприємств у безпечніші регіони України. Унаслідок повномасштабної агресії саме транспортна інфраструктура зазнала значних втрат, розмір завданих їй збитків сягає 38,5 млрд дол. США. Так, зокрема, пошкоджено та зруйновано понад 26 тисяч кілометрів автомобільних доріг. Втрати залізничного транспорту оцінюються у 4,3 млрд дол. США, а інфраструктури авіаційної галузі – 2 млрд дол. США [9].

Стійкий розвиток транспортної інфраструктури має здійснюватися на основі інтеграції транспортних мереж, зростання мобільності, безпеки та екологічності. Саме динамічне функціонування транспортної інфраструктури є основним чинником забезпечення та ефективного розвитку національної економіки. Для підвищення конкурентоспроможності економіки слід спрямувати зусилля на модернізацію транспортних мереж і впровадження інноваційних технологій. Вдосконалення дорожніх мереж, оптимізація руху та впровадження інформаційних технологій, інтелектуальні системи покликані сприяти оптимізації транспортних потоків та підвищенню ефективності перевезень. У таблиці 1 сис-

тематизовані напрями відновлення транспортної інфраструктури в Україні.

Відновлення і модернізацію транспортної інфраструктури України слід здійснювати на основі комплексного підходу. Проблеми повоєнної відбудови України є безпрецедентними за масштабами для національної економіки. Водночас таке відновлення відкриває унікальні можливості для докорінної модернізації та інституційної трансформації країни. У цьому зв'язку завдання відбудови транспортної інфраструктури виходить за межі лише відтворення зруйнованих об'єктів, а перетворюється на необхідність формування нових соціально-економічних реалій, які ґрунтуються на засадах інноваційності, стійкості та європейської інтеграції. Отже, відновлення транспортної інфраструктури на засадах публічно-приватного партнерства має відбуватися з використанням інноваційних технологій, урахування соціальних цілей, забезпечення доступності транспортних послуг, удосконалення моделей перевезення.

Таблиця 1

Напрями відновлення транспортної інфраструктури у повоєнний період

Напрями відновлення транспортної інфраструктури	Зміст напрямку
Удосконалення дорожньої мережі	Оновлення дорожніх мереж і підвищення безпеки перевезень
Оптимізація руху	Зменшення заторів, покращення руху туристів, розширення маршрутів
Впровадження інформаційних технологій	Використання автоматизованих платформ
Удосконалення нормативно-правової бази	Оновлення законодавства для забезпечення безпеки функціонування транспортної інфраструктури
Використання інтелектуальних транспортних систем	Моніторинг та управління транспортними потоками
Розвиток навігаційно-інформаційних сервісів	Мобільні додатки та онлайн-системи у транспортній мережі
Раціоналізація транспортних потоків	Оптимізація маршрутів транспорту
Покращення транспортних маршрутів	Вдосконалення маршрутів, забезпечення доступності для осіб з обмеженими можливостями

Джерело: складено автором на основі власних досліджень та узагальнень.

Одним із найбільш дієвих механізмів, спроможних забезпечити відновлення та модернізацію транспортної інфраструктури, є публічно-приватне партнерство. Використовуючи проекти публічно-приватного партнерства, органи державної влади зберігають спроможність упровадження та регулювання послуг у транспортній сфері. Відповідно до сценарію проектів публічно-приватного партнерства, органи влади продовжують визначати правила й мають змогу сформувати партнерство у такий спосіб, щоб брати до уваги державні цілі та пріоритети, а також упроваджувати регуляторні заходи. Згідно із Законом України «Про публічно-приватне партнерство», що набирає чинності 31.10.2025 р., принципами здійснення ППП є, зокрема, такі:

- рівність перед законом публічних та приватних партнерів та заборона будь-якої дискримінації їхніх прав;
- узгодження інтересів публічних та приватних партнерів з метою отримання взаємної вигоди;
- забезпечення вищої ефективності діяльності, ніж у разі здійснення такої діяльності публічним партнером без залучення приватного партнера;
- справедливий розподіл між публічним та приватним партнерами ризиків, пов'язаних з виконанням договорів ППП;
- незмінність протягом усього строку дії договору ППП форми власності об'єктів та їх використання відповідно до положень договору ППП;
- гарантування доступності суспільно значущих послуг для соціально вразливих груп населення при реалізації проектів ППП;
- дотримання публічним та приватним партнерами антикорупційного законодавства при підготовці та реалізації проектів ППП та ін. [10, ст. 3].

Важливо, що органи влади отримують нові можливості для контролю, оскільки у структурі публічно-приватного партнерства відображаються договірні засади такого партнерства. Разом із тим вони можуть уникати проектів публічно-приватного партнерства, вважаючи, що приватний партнер скорочуватиме обсяги надання послуг й підвищуватиме плату за них. З метою уникнення такого ризику органи влади мають ініціювати створення саме таких проектів публічно-приватного партнерства, за яких приватний партнер зможе надавати пос-

луги з меншими витратами, ніж органи влади, та запропонувати вищий рівень послуг [8, с. 599–602; 11].

Суб'єкти приватного підприємництва можуть отримувати у довгострокове користування від держави активи на умовах, наприклад, сплати концесійних платежів. Здійснюючи інвестування, зазначені суб'єкти мають достатні гарантії повернення коштів, поза як держава, як учасник проєкту, несе відповідальність за забезпечення певного рівня рентабельності. В окремих випадках при реалізації інфраструктурних проєктів держава може погодитися на те, щоб доплачувати концесіонеру з бюджету за умови, що суб'єкт приватного підприємництва підвищуватиме рівень якості обслуговування. Такі суб'єкти, маючи широкі можливості в ухваленні рішень, пов'язаних з господарською діяльністю, можуть на основі зростання продуктивності праці та інновацій підвищувати рентабельність під час дії проєкту.



Рис. 1. Цільові орієнтири реалізації проєктів публічно-приватного партнерства при відновленні транспортної інфраструктури

Джерело: складено автором на основі власних досліджень та узагальнень.

Порівнюючи публічно-приватне партнерство з іншими видами договірних відносин між органами влади та суб'єктами приватного підприємництва, слід вказати на те, що основною перевагою зазначеного партнерства є оптимальний розподіл повноважень контролю над спільною діяльністю із надання послуг населенню, у результаті якої досягається бажаний результат для обох учасників. На рис. 1 наведено цільові орієнтири реалізації проєктів публічно-приватного партнерства при відновленні транспортної інфраструктури.

Застосування проєктів публічно-приватного партнерства для відновлення транспортної інфраструктури є тим рішенням, яке має багато переваг, однак ще залишається складним для реалізації. Публічно-приватне партнерство передбачає не тільки залучення приватного сектору для фінансування інвестиційних проєктів у сфері відновлення транспортної інфраструктури, а й використання досвіду приватного сектору для реалізації проєктів найбільш ефективним способом протягом обумовленого договором терміну. Як наголошує О. Немировська, у воєнних та повоєнних умовах України постає необхідність розроблення особливих стратегій ППП з урахуванням високого рівня ризику, що забезпечать державні гарантії для приватних інвесторів [12, с. 191–194]. Можливості та ризики, пов'язані з використанням публічно-приватного партнерства при відновленні транспортної інфраструктури України, наведені у таблиці 2.

Таблиця 2

Можливості та ризики, пов'язані із використанням публічно-приватного партнерства при відновленні транспортної інфраструктури України

Сфера	Можливості	Ризики
Економічна	Зацікавленість інвесторів у відновленні транспортної інфраструктури	Суттєве зниження економічного потенціалу, макроекономічні дисбаланси, зменшення попиту на послуги інфраструктури, відсутність довгострокового кредитування інфраструктурних проєктів
Суспільно-політична	Суспільно-політична підтримка розвитку транспортної інфраструктури, зокрема на основі реалізації програм міжнародної технічної допомоги	Продовження повномасштабного вторгнення РФ, зростання невідзначеності, корупційні ризики та недостатній рівень прозорості процедур публічно-приватного партнерства

Продовження таблиці 2

Інституційно-правова	Вдосконалення нормативно-правової бази	Наявність ряду прогалин у нормативно-правових актах, декларативність та відсутність реальної реалізації положень стратегічних документів щодо розвитку публічно-приватного партнерства
Соціальна	Зростання потреби у відновленні транспортної інфраструктури на нових засадах	Зменшення чисельності населення
Технологічна	Впровадження нових технологій будівництва, модернізації та управління об'єктами транспортної інфраструктури	Недостатність досвіду проектування, відсутність технологічного забезпечення супроводу проєктів органами влади
Екологічна	Впровадження енергоощадних технологій	Зростання масштабів екологічних проблем унаслідок бойових дій

Джерело: складено автором на основі власних досліджень та узагальнень.

Як свідчить світовий досвід, у проєктах, які виконуються на засадах публічно-приватного партнерства, інтереси держави полягають насамперед у тому, що кошти на інвестування та витрати на утримання транспортної інфраструктури покладаються на приватний сектор з метою підвищення ефективності її використання. Державний та місцеві бюджети поповнюються за рахунок надходжень від сплати платежів, а також розв'язуються соціально-економічні проблеми як конкретних регіонів, так й країни загалом [1, с. 62–65].

Успішні практики використання публічно-приватного партнерства при відновленні транспортної інфраструктури дають змогу систематизувати чинники, що позитивно впливають на результативність такого партнерства, серед яких: підтримка державними органами залучення приватного сектора до реалізації проєктів, розподіл відповідальності за реалізацію проєкту серед органів влади, використання принципів транспарентності та неупередженості у визначенні можливостей співпраці, прозорий конкурсний відбір приватних партнерів для реалізації проєкту, обмін навичками і досвідом між суб'єктами приватного та державного секторів, реалізація ефекту масштабу тощо [5; 13; 14]. В узагальненому вигляді інституційні вектори та напрями забезпечен-

ня процесу відновлення транспортної інфраструктури на засадах публічно-приватного партнерства наведено на рис. 2.



Рис. 2. Інституційні вектори та ефекти відновлення транспортної інфраструктури на засадах публічно-приватного партнерства

Джерело: складено автором на основі власних досліджень та узагальнень.

Оцінка поточного стану та тенденцій розвитку транспортної галузі України показує, що найбільші можливості використання публічно-приватного партнерства у процесі повоєнного віднов-

лення відкриваються у сфері інвестування в модернізацію транспортної інфраструктури та оновлення парку транспортних засобів. Удосконалення дорожніх мереж, оптимізація руху, використання інформаційних технологій та інтелектуальних систем покликані сприяти оптимізації транспортних потоків та підвищенню ефективності перевезень [15, с. 3–6]. В Україні вже є позитивний досвід розроблення та реалізації інвестиційних проєктів за державної підтримки, зокрема – «Закупівля Укрзалізницею вітчизняних вагонів». Більше того, фахівці оцінили вплив оновлення парку вантажних вагонів АТ «Укрзалізниця» на економічний розвиток України шляхом визначення макроекономічних ефектів на інвестиційному й експлуатаційному етапах втілення проєкту «Закупівля Укрзалізницею вітчизняних вагонів» за такими показниками, як ВВП, доходи бюджету, зайнятість, оплата праці та експорт [16, с. 8–12]. Аналіз результатів засвідчує суттєвий економічний ефект публічно-приватного партнерства в цій галузі.

Участь держави у проєктах публічно-приватного партнерства для відновлення транспортної інфраструктури виконує подвійну функцію. Так, зокрема, йдеться про стратегічний інструмент реалізації державної політики, який дає змогу визначати та підтримувати певні пріоритетні напрями розвитку. Крім того, участь держави є одним з найвагоміших чинників стимулювання приватного підприємництва до інвестування в об'єкти транспортної інфраструктури. Таке стимулювання може досягатися на основі зниження ризиків, усунення невизначеності, пов'язаної з макроекономічною стабілізацією, нівелювання неспроможності ринкового механізму та деформацій інституційного середовища.

Висновки. Таким чином, на основі проведеного дослідження можна дійти висновку про те, що актуальними стратегічними напрямами відновлення транспортної інфраструктури в Україні є застосування механізму публічно-приватного партнерства. Можливості його використання визначаються завершенням процесу трансформації економіки на ринкових засадах і наявністю потужних суб'єктів приватно-підприємницької діяльності з акумульованими капіталами. Ухвалення Закону України про публічно-приватне партнерство створює належне інституційне підґрунтя для колаборації держави і бізнесу в забезпеченні фінансування та реалізації успішних масштабних проєктів відновлення та модернізації транспортної інфраструктури. Разом із тим особливос-

ті галузі та специфічні умови воєнного та повоєнного часу визначають додаткові ризики в цій галузі.

Напрями використання публічно-приватного партнерства у процесі повоєнного відновлення транспортної інфраструктури детерміновані стратегічними пріоритетами забезпечення стійкості економіки, її швидкого відновлення за принципом «відбудувати краще, ніж було». Тому розвиток транспортної інфраструктури на засадах публічно-приватного партнерства має здійснюватися з використанням інноваційних технологій, урахування соціальних цілей, забезпечення доступності транспортних послуг, удосконалення моделей перевезення. Відновлення транспортної інфраструктури може стати однією з фундаментальних підойм модернізації національної економіки у цілому та її виходу на траєкторію стійкого зростання у повоєнний період, а також підвищення добробуту населення. Розширення масштабів залучення приватного капіталу є важливим аспектом розвитку транспортної інфраструктури в умовах обмеженості бюджетних можливостей уряду. Водночас збільшення інвестицій суб'єктами приватного підприємництва потребує вдосконалення механізмів взаємодії держави та підприємств, розвитку інституційного забезпечення публічно-приватного партнерства з метою створення дієвих моделей реалізації повоєнного відновлення транспортної інфраструктури.

Список використаних джерел

1. Zatonatskiy D., Lieonov S. Progressive Practices Of Implementing Public-Private Partnership Projects In Critical Infrastructure. *Socio-Economic Relations in the Digital Society*. 2024. № 1. P. 59–72. <https://doi.org/10.55643/ser.1.51.2024.554>
2. Горін Н. Залучення іноземних інвестицій для повоєнної відбудови: досвід країн Західних Балкан. *Історія народного господарства та економічної думки України*. 2024. Вип. 57. С. 353–383. <https://doi.org/10.15407/ingedu2024.57.353>
3. Гречанюк Р. Науково-практичні проблеми визначення сфер реалізації ДПП. *Актуальні питання юридичної науки*. 2024. № 2. С. 610–614. doi.org/10.32842/2078-3736/2024.2.87
4. Чальцева О., Лобода Д. Державно-приватне партнерство як перспективний механізм повоєнного відновлення України. *Public Networks and Communications*. 2024. № 2. С. 11–18. doi.org/10.31558/3083-5895.2024.2.2

5. Держава і ринок в економічному розвитку та у повоєнному відновленні: зарубіжний досвід: колективна монографія / [В. В. Небрат, Н. А. Супрун та ін.]; за ред. В. В. Небрат., НАН України, ДУ "Ін-т екон. та прогнозів. НАН України". Київ, 2024. 416 с. <https://doi.org/10.15407/978-617-14-0273-7>
6. Ковальський М., Негрич М. Еволюція інституту державно-приватного партнерства в умовах цифрової економіки. *Інвестиції: практика та досвід*. 2025. № 3. С. 227–232.: <https://doi.org/10.32702/2306-6814.2025.4.245>
7. Ольшанський О. Державно-приватне партнерство як сучасний інструмент економічної модернізації. *Публічне управління: концепції, парадигма, розвиток, удосконалення*. 2025. Вип. 11. С. 108–117. <https://doi.org/10.31470/2786-6246-2025-11-108-117>
8. Chervyakova V. Organizational and methodological approaches to the post-war restoration of Ukraine`s transport and logistics infrastructure. *Journal of European Economics*. 2024. № 4. P. 597–622. <https://doi.org/10.35774/jee2023.04.590>
9. Прямі збитки інфраструктури України через війну зросли до \$170 млрд – оцінка KSE Institute станом на листопад 2024 року. URL: <https://kse.ua/ua/about-the-school/news/pryami-zbitki-infrastrukturi-ukrayini-cherez-viynu-zrosli-do-170-mlrd-otsinka-kse-institute-stanom-na-listopad-2024-roku>
10. Закон України «Про публічно-приватне партнерство» від 19.06.2025. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/4510-20#Text>
11. Toukola S., Ahola T., Stähle M., Hällström A. The Co-Creation of Value by Public and Private Actors in the Front End of Urban Development Projects. *International Journal of Project Management*. 2023. Vol. 41. Is. 8. 102542. <https://doi.org/10.1016/j.ijproman.2023.102542>
12. Nemyrovska, O. Analysis of the Influence of Public-Private Partnership Assets on the Stabilization of the Ukrainian Economy from 2014 to 2023. *Economic & Regional Studies – Studia Ekonomiczne i Regionalne*. 2025. Vol. 18, Is. 2. P. 190–205. <https://doi.org/10.2478/ers-2025-0016>

13. Бондар Н., Уманців В. Повоєнне відновлення економіки: взаємодія держави та приватного капіталу. *Економічна теорія та право*. 2023. № 3. С. 6–21. <https://doi.org/10.31359/2411-5584-2023-54-3-6>
14. Марасін О. Програма повоєнного відновлення України як основа розвитку електромобільного транспорту та електромобільної інфраструктури. *Науковий вісник Ужгородського національного університету. Серія Право*. 2024. Вип. 81. Ч. 1. 2024. С. 301–307. <https://doi.org/10.24144/2307-3322.2024.81.1.48>
15. Семенчук Т., Кушнір А. Аналіз сучасного стану роботи транспортних підприємств. *Економіка та суспільство*. 2025. Вип. 74. <https://economyandsociety.in.ua/index.php/journal/article/view/6025/5962>
16. Никифоров О., Стасюк О., Чмирьова Л., Федяй Н., Стасюк С. Оцінка впливу оновлення парку вантажних вагонів АТ «Укрзалізниця» на економічний розвиток України. *Економіка України*. 2025. № 5. С. 3–15. <https://doi.org/10.15407/economyukr.2025.05.003>

References

1. Zatonatskiy, D., Lieonov, S. (2024). Progressive Practices of Implementing Public-Private Partnership Projects In Critical Infrastructure. *Socio-Economic Relations in the Digital Society*, (1), 59–72. <https://doi.org/10.55643/ser.1.51.2024.554>
2. Gorin, N. (2024). Attracting foreign investment for military reconstruction: the experience of the Western Balkan countries. *Istoriia narodnoho hospodarstva ta ekonomichnoi dumky Ukrainy – History of the National Economy and Economic Thought of Ukraine*, (57), 353–383. <https://doi.org/10.15407/ingedu2024.57.353> [in Ukrainian].
3. Grechanyuk, R. (2024). Scientific and practical problems of determining the scope of PPP implementation. *Current Issues of Legal Science*, (2), 610–614. <https://doi.org/10.32842/2078-3736/2024.2.87> [in Ukrainian].

4. Chaltseva, O., Loboda, D. (2024). Public-private partnership as a promising mechanism for the military reconstruction of Ukraine. *Hromadski merezhi ta komunikatsiyi – Public Networks and Communications*, (2), 11–18. <https://doi.org/10.31558/3083-5895.2024.2.2> [in Ukrainian].
5. Nebrat, V. V. (Ed.). (2024). *State and market in economic development and post-war recovery: foreign experience*. National Academy of Sciences of Ukraine, SO "Institute for Economics and Forecasting of the National Academy of Sciences of Ukraine". Kyiv. <https://doi.org/10.15407/978-617-14-0273-7> [in Ukrainian].
6. Kovalskyi, M., Negrych, M. (2025). Evolution of the Institute of Public-Private Partnership in the Digital Economy. *Investytsiyi: praktyka ta dosvid – Investments: Practice and Experience*, (3), 227–232. <https://doi.org/10.32702/2306-6814.2025.4.245> [in Ukrainian].
7. Olshanskyi, O. (2025). Public-Private Partnership as a Modern Tool of Economic Modernization. *Publichne Upravlinnya: Kontseptsiiyi, Paradyhma, Rozvytok, Udoshkonalennya – Public Management: Concepts, Paradigm, Development, Improvement*, (11), 108–117. <https://doi.org/10.31470/2786-6246-2025-11-108-117> [in Ukrainian].
8. Chervyakova, V. (2024). Organizational and methodological approaches to the post-war restoration of Ukraine`s transport and logistics infrastructure. *Journal of European Economics*, (4), 597–622. <https://10.35774/jee2023.04.590>
9. Direct Damage to Ukraine's Infrastructure Due to the War Increased to \$170 billion – KSE Institute estimate as of November 2024. <https://kse.ua/ua/about-the-school/news/pryami-zbitki-infrastrukturi-ukrayini-cherez-viynu-zrosli-do-170-mlrd-otsinka-kse-institute-stanom-na-listopad-2024-roku> [in Ukrainian].
10. Law of Ukraine "On Public-Private Partnership" dated 19.06.2025. <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/4510-20#Text> [in Ukrainian].
11. Toukola, S., Ahola, T., Stähle, M., Hällström, A. (2023). The Co-Creation of Value by Public and Private Actors in Front End of Urban Development Projects. *International Journal of Project Management*, 41(8), 102542. doi.org/10.1016/j.ijproman.2023.102542

12. Nemyrovska, O. (2025). Analysis of the Influence of Public-Private Partnership Assets on the Stabilization of the Ukrainian Economy from 2014 to 2023. *Economic and Regional Studies*, 18(2), 190–205. <https://doi.org/10.2478/ers-2025-0016>
13. Bondar, N., Umantsiv, V. (2023). Post-War Economic Recovery: Interaction of the State and private capital. *Ekonomichna Teoriya i Pravo – Economic Theory and Law*, (3), 6–21. <https://doi.org/10.31359/2411-5584-2023-54-3-6> [in Ukrainian].
14. Marasin, O. (2024). The Program of Military Restoration of Ukraine as the Basis for the Development of Electromobile Transport and Electromobile Infrastructure. *Naukovyy visnyk Uzhhorodskoho natsionalnoho universytetu. Seriya Pravo – Scientific Bulletin of Uzhhorod National University. Series Law*, 81(1), 301–307. <https://doi.org/10.24144/2307-3322.2024.81.1.48> [in Ukrainian].
15. Semenchuk, T., Kushnir, A. (2025). Analysis of the Current State of Transport Enterprises. *Ekonomika ta Suspilstvo – Economy and Society*, (74). <https://economyandsociety.in.ua/index.php/journal/article/view/6025/5962> [in Ukrainian].
16. Nykyforuk, O., Stasyuk, O., Chmyryova, L., Fedyay, N., Stasyuk, S. (2025). Assessment of the Impact of Renewal of the Freight Car Fleet of JSC "Ukrzaliznytsia" on the Economic Development of Ukraine. *Economy of Ukraine*, 68(5(762)), 3–15. <https://doi.org/10.15407/economyukr.2025.05.003> [in Ukrainian].

Стаття надійшла до редакції 8 вересня 2025 р.

Прорецензована 22 вересня 2025 р.

Доопрацьована 14 жовтня 2025 р.

Схвалена до друку 30 жовтня 2025 р.