

УДК 338.439.02-049.5

DOI: <https://doi.org/10.32782/2708-0366/2025.24.8>**Дудченко В.Ю.**доктор економічних наук, доцент,
Сумський державний університет**Щербаченко В.О.**кандидат економічних наук, доцент,
Сумський державний університет**Лебідь В.М.**кандидат економічних наук,
асистент кафедри економіки,
підприємництва та бізнес-адміністрування,
Сумський державний університет**Півень В.С.**дослідник кафедри економіки,
підприємництва та бізнес-адміністрування,
Сумський державний університет
ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-7296-3864>**Пархоменко Д.В.**студент,
Сумський державний університет**Dudchenko Victoria, Shcherbachenko Victoria, Lebid Vadym,****Piven Vladyslav, Parkhomenko Dmytro**

Sumy State University

УПРАВЛІННЯ ПІСЛЯВОЄННОЮ ВІДБУДОВОЮ УКРАЇНИ НА ОСНОВІ ДЕРЖАВНО-ПРИВАТНОГО ПАРТНЕРСТВА: ЄВРОПЕЙСЬКИЙ ДОСВІД¹

MANAGING UKRAINE'S POST-WAR RECONSTRUCTION BASED ON PUBLIC-PRIVATE PARTNERSHIPS: EUROPEAN EXPERIENCE

Державно-приватне партнерство має стати дієвим рушієм розв'язання соціально-економічних завдань для післявоєнного відновлення України. Вивчення європейського досвіду партнерства держави та приватного сектору в реалізації стратегії соціально-економічного розвитку країни, на сьогодні є пріоритетним напрямком в умовах дефіцитності державних коштів. Післявоєнна відбудова України стає однією з головних національних задач у світлі руйнівних наслідків повномасштабної війни. Ефективна реконструкція зруйнованої інфраструктури, відновлення економіки та соціальних інститутів вимагають значних фінансових ресурсів та організаційних зусиль. Одним із перспективних інструментів для цього є державно-приватне партнерство (ДПП), яке дозволяє залучити приватний капітал та експертизу для вирішення ключових завдань відновлення, підвищити ефективність управління об'єктами різних юридичних форм власності, підвищити доступність адміністративних державних послуг для громади та підприємств; інтенсифікувати імплементацію проривних технологій та впровадження інновацій, ефективно здійснювати збалансовану бюджетну політику, оптимізувати витрати бюджету на забезпечення державних послуг та бюджетних установ. Європейський досвід показує, що державно-приватне партнерство може стати важливим механізмом у післявоєнній реконструкції, особливо в умовах обмеженості бюджетних ресурсів держави.

Ключові слова: партнерство, державно-приватне партнерство, інвестиції, держава, державний бюджет, інфраструктура, фінансові ресурси.

¹Публікація містить результати дослідження «Фундаментальні засади переходу України до цифрової економіки на основі реалізації Industries 3.0; 4.0; 5.0» (№ 0124U000576), що фінансується з держбюджету України.

Public-private partnership should become an effective driver of solving socio-economic tasks for the post-war recovery of Ukraine. Studying the European experience of partnership between the state and the private sector in implementing the country's socio-economic development strategy is currently a priority area in conditions of a shortage of public funds. The post-war reconstruction of Ukraine is becoming one of the main national tasks in light of the devastating consequences of a full-scale war. Effective reconstruction of destroyed infrastructure, restoration of the economy and social institutions require significant financial resources and organizational efforts. One of the promising tools for this is public-private partnership (PPP), which allows attracting private capital and expertise to solve key recovery tasks, increase the efficiency of management of objects of various legal forms of ownership, increase the availability of administrative public services for the community and enterprises; intensify the implementation of breakthrough technologies and the introduction of innovations, effectively implement a balanced budget policy, optimize budget expenditures for the provision of public services and budget institutions. European experience shows that public-private partnerships can become an important mechanism in post-war reconstruction, especially in conditions of limited state budget resources.

Keywords: *partnership, public-private partnership, investments, state, state budget, infrastructure, financial resources.*

Постановка проблеми. Державно-приватне партнерство (ДПП) є ключовим інструментом для післявоєнної відбудови України, особливо у сферах інфраструктури, енергетики та соціальних послуг. ДПП передбачає співпрацю між державним та приватним секторами з метою реалізації спільних проєктів. Ця форма партнерства включає спільне використання ресурсів, розподіл ризиків, фінансування та впровадження інновацій. У сфері інфраструктури ДПП сприяє залученню інвестицій, покращенню ефективності та прискоренню реалізації проєктів. Приватний капітал дозволяє зменшити фінансовий тягар на державу, а інноваційні рішення приватного сектору можуть суттєво підвищити якість виконання проєктів. Швидкість реалізації інфраструктурних ініціатив також збільшується завдяки зменшенню бюрократичних перешкод. У енергетичному секторі ДПП стимулює інновації, розширює доступ до енергії та зменшує фінансовий тягар на державний бюджет. Приватні інвестори можуть впроваджувати нові технології, що підвищує енергоефективність і допомагає розвивати інфраструктуру в регіонах, які цього потребують. У соціальних послугах ДПП забезпечує більш високий рівень послуг, зокрема – охорона здоров'я та освіта, завдяки залученню приватних інвестицій та управлінських навичок. Приватний сектор може забезпечити більш ефективне управління ресурсами, що призводить до зменшення витрат на надання соціальних послуг і впровадження нових технологій.

Однак впровадження ДПП супроводжується певними ризиками. У сфері інфраструктури можуть виникнути непередбачувані витрати, які можуть призвести до фінансових труднощів для держави, а також ризик втрати контролю над важливими об'єктами. У енергетичному секторі існує залежність від приватних компаній, що може негативно вплинути на стабільність системи, а також можливість конфліктів інтересів. У соціальних послугах залучення приватного сектору може призвести до нерівного доступу до послуг, а також до комерціалізації, коли прибуток стає пріоритетом над задоволенням потреб населення.

Успішна реалізація ДПП в Україні вимагатиме чіткої регуляторної бази, адекватного управління ризиками та активного залучення усіх зацікавлених сторін. Визначення балансу між публічними та приватними інтересами є критично важливим для забезпечення сталого розвитку та відновлення країни після війни. Досвід інших європейських країн може стати важливим ресурсом для оптимізації механізмів ДПП в Україні, зокрема через адаптацію кращих практик та впровадження інноваційних підходів у процесах партнерства.

Формулювання цілей статті. Метою статті є аналіз державно-приватного партнерства як ефективного інструменту післявоєнної відбудови України, з урахуванням

європейського досвіду, а також дослідження можливостей і викликів адаптації цих моделей до українських реалій.

Завдання дослідження:

1. Дослідити теоретичні засади та історію розвитку державно-приватного партнерства.
2. Проаналізувати європейський досвід застосування ДПП у післявоєнній відбудові країн.
3. Вивчити сучасний стан впровадження ДПП в Україні, зокрема в контексті післявоєнної відбудови.
4. Розробити рекомендації щодо адаптації європейських моделей ДПП до умов України.
5. Оцінити перспективи використання ДПП для відбудови ключових секторів української економіки.

Методи дослідження. Для досягнення поставленої мети використано такі методи: порівняльний аналіз (для вивчення європейського досвіду та його порівняння з українською ситуацією), методи системного аналізу (для оцінки ефективності впровадження ДПП в Україні), а також прогнозування (для визначення можливостей та викликів у реалізації ДПП в умовах післявоєнної реконструкції).

У дослідженні вперше систематизовано європейський досвід застосування державно-приватного партнерства для післявоєнної реконструкції та запропоновано рекомендації щодо його адаптації в Україні.

Виклад основного матеріалу. Державно-приватне партнерство (ДПП) – це форма співпраці між державним сектором і приватними підприємствами, що дозволяє об'єднувати ресурси для реалізації спільних проєктів. Ця модель характеризується довгостроковими відносинами, які включають обмін ризиками, відповідальністю та винагородами між партнерами. Основна мета ДПП полягає в забезпеченні ефективного управління, фінансування та експлуатації інфраструктурних об'єктів або послуг [1].

Досліджувана форма співпраці держави та приватного сектору має певні характеристики, що відображають її роль як інструменту післявоєнної відбудови:

1. Зменшення фінансового тягаря на державу за рахунок фінансування проєктів приватними інвесторами.
2. Довгостроковість. Реалізація партнерства через довгострокові контракти, що дозволяє забезпечити стабільність та впевненість у взаємних зобов'язаннях.
3. Спільне використання ресурсів через об'єднання фінансових, технічних та інших можливостей сторін для досягнення спільних цілей.
4. Розподіл ризиків. Ризики, пов'язані з реалізацією проєкту, розподіляються між партнерами відповідно до можливостей реалізації їх систем управління.
5. Інновації та ефективність. Приватний сектор, як правило, має більшу гнучкість для впровадження інновацій, що може призводити до підвищення якості послуг [2; 3].

Таким чином, і держава, і приватний сектор при реалізації даної форми партнерства отримують певні переваги. Цінність, яку очікує інвестор приватного сектору від ДПП, – це віддача від використаного капіталу – як стимул управління, це нічим не відрізняється від того, чого прагне будь-який інший бізнес приватного сектора. Інвестор приватного сектору також може мати контрактні інтереси в ДПП, але вони зазвичай є окремими та незалежними. Державний сектор, навпаки, застосовуватиме набагато ширшу концепцію вартості до своєї участі як інвестора в ДПП, ніж просто віддача від використаного капіталу – це може включати й інші політичні міркування.

Розгляд історичних етапів розвитку державно-приватного партнерства та дослідження характеристик взаємодії його суб'єктів показує зміну форм партнерства, базису, функціональних ознак та наявність економічної та економічно-політичної

основи взаємовідносин. Розглянемо основні етапи розвитку та зміни поняття державно-приватного партнерства в історичній ретроспективі, трансформації змісту та структури співпраці держави та приватних суб'єктів в інфраструктурній сфері з часів середньовіччя до сучасності.

У таблиці 1 подано авторську хронологічну класифікацію розвитку ДПП з відповідними характерними рисами та прикладами.

Сучасному ринку державно-приватного підприємництва в країнах Європи притаманні наступні загальні тенденції [4]:

1. Скорочення кількості проєктів порівняно з 2022 роком.
2. Лідерство Німеччини за кількістю реалізованих проєктів у рамках ДПП.
3. Домінування транспортного сектору як основного напрямку інвестування.

На рисунку 1 наведено динаміку змін кількості проєктів державно-приватного партнерства на європейському ринку в період з 2014 по 2023 роки.

Характеризуючи сучасний стан європейського ринку державно-приватного підприємництва необхідно відмітити, що у 2023 році спостерігалось зростання вартості транзакцій за одночасного зменшення кількості укладених угод у сфері державно-приватного партнерства (див. рис. 1). Це частково зумовлено впливом інфляції на ціни у будівельному секторі, що залишається актуальною проблемою для багатьох європейських країн. Високі процентні ставки, які спостерігалися у більшості європейських країн у 2022–2023 роках (з певними відмінностями між країнами), також сприяли під-

Таблиця 1

Періодизація державно-приватних партнерств (авторська класифікація)

Період	Ключові форми ДПП / Приклади	Характеристика та особливості
Стародавній Схід (XVIII ст. до н.е.)	Закони Хаммурапі	Оренда, кредити, аналоги концесій; правове регулювання щодо передачі публічного майна та повноважень такого спрямування приватним особам.
Стародавня Греція (V–IV ст. до н.е.)	Оренда громадських земель; залучення (атракція) коштів приватних осіб до інфраструктурних проєктів	Механізми залучення приватного капіталу через довгострокову оренду; розвиток міської інфраструктури.
Стародавній Рим (IV ст. до н.е.)	Відкупи на збирання податків	Приватні особи здійснювали державні функції (збір податків, мито); формування фінансово-фіскальних концесій.
Середньовіччя (V–XV ст.)	Відкупи в Європі, Ірані, Індії	Передача права збору податків приватним особам; збереження інституту відкупів у ряді країн до XX ст.
Епоха географічних відкриттів (XV–XVI ст.)	Концесійні експедиції (Х. Колумб)	Змішане фінансування; концесійні умови: титули, право на прибуток, часткова самофінансованість.
Ранній Новий час (XVII–XVIII ст.)	Державні монополії, торгові компанії (наприклад, Ост-Індська компанія)	Частково концесійна модель – приватний капітал діє за державним мандатом і під захистом.
Період індустріалізації (XIX – поч. XX ст.)	Концесії в інфраструктурі та комунальному секторі	Інтенсифікація залучення приватного капіталу до будівництва залізниць, водопроводів, електромереж, портів тощо.
Сучасний період (XX – XXI ст.)	ДПП у транспорті, енергетиці, ІТ, охороні здоров'я	Юридично оформлені моделі ДПП (BOT, BOO, DBFO тощо); багаторівневе регулювання, механізми розподілу ризиків.

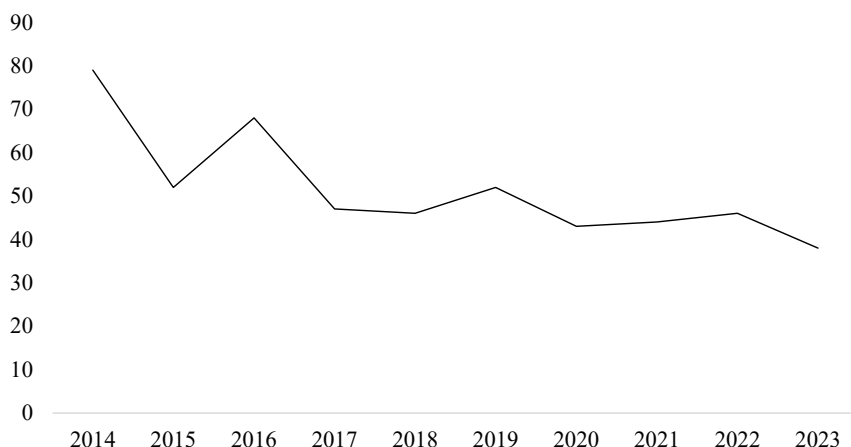


Рис. 1. Динаміка змін кількості проєктів державно-приватного партнерства на європейському ринку

Джерело: Європейський інвестиційний банк. Звіт https://www.eib.org/attachments/lucalli/20240030_epes_market_update_2023_en.pdf

вищенню загальної вартості проєктів на всіх етапах їх життєвого циклу. Така ситуація нерідко призводила до затримок або навіть скасування тендерних процесів через зниження прибутковості для приватного сектору та збільшення фінансового тягаря для держави. Німеччина продовжує утримувати лідерські позиції на європейському ринку державно-приватного партнерства протягом останніх п'яти років. Разом із Францією та Сполученим Королівством ці країни залишаються провідними за загальною кількістю та вартістю укладених угод [5] (рис. 2).



Рис. 2. Розподіл секторів за кількістю проєктів державно-приватного партнерства у Європі у 2023 році

Джерело: Європейський інвестиційний банк. Звіт https://www.eib.org/attachments/lucalli/20240030_epes_market_update_2023_en.pdf

Досвід функціонування ринку державно-приватного партнерства у країнах Європи свідчить, що кожна держава визначає свої пріоритетні сектори для реалізації таких проєктів. Основними напрямками є [6]:

1. Німеччина – розвиток громадського транспорту, зокрема інфраструктури для залізничного сполучення та міських перевезень.
2. Греція – будівництво та обслуговування трубопроводів, автомагістралей і портової інфраструктури.
3. Велика Британія – один із провідних лідерів у сфері ДПП, де успішна співпраця державного та приватного секторів зосереджена на:
 - розвитку мереж зарядних станцій для електромобілів;
 - будівництві та модернізації теплоелектростанцій;
 - впровадженні енергоефективних рішень для житлових і промислових об'єктів.

Цей досвід є корисним для країн, які прагнуть удосконалити свої економічні процеси, залучаючи приватні інвестиції у стратегічно важливі галузі (рис.3).

Таким чином, державно-приватне партнерство (ДПП) на сучасному етапі є потужним інструментом для реалізації проєктів у різних сферах, таких як інфраструктура, енергетика та соціальні послуги. Проте, разом із перевагами, використання цієї моделі супроводжується також певними ризиками (табл. 2).

На графіку представлена динаміка проєктів державно-приватного партнерства в Україні за період 1992–2020 років, а також обсяг інвестицій (рис. 4).

Основні тренди та темпи розвитку ДПП в Україні можуть бути узагальнені наступним чином. По-перше, кількість проєктів була мінімальною до 2000-х років, що зумовлено відсутністю належного законодавства, регуляторних механізмів і спроможного бізнес-середовища. Перші успішні кроки були зроблені лише у другій половині 2000-х років.

Найпомітніший сплеск кількості проєктів спостерігався у 2011 році, коли було реалізовано 21 проєкт з обсягом інвестицій у понад 2000 млн. доларів США. Це був один з найбільш активних періодів для ДПП, що, ймовірно, було зумовлено початком реформ у сфері державно-приватного партнерства та активізацією залучення інвестицій в інфраструктурні проєкти [11].

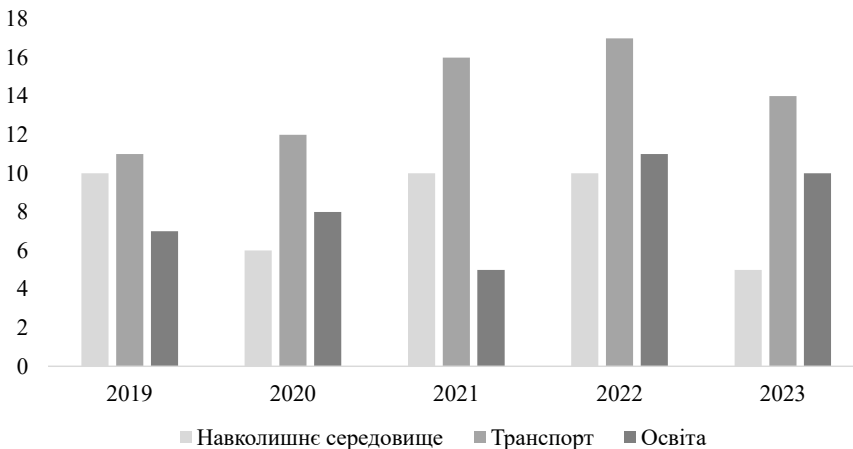


Рис. 3. Еволюція основних секторів державно-приватного партнерства за кількістю проєктів (2019–2023 рр.)

Джерело: Європейський інвестиційний банк. Звіт https://www.eib.org/attachments/lucalli/20240030_epes_market_update_2023_en.pdf

Таблиця 2

Можливості та ризики при реалізації моделі державно-приватного партнерства в різних галузях економіки

Галузь	Можливості	Ризики
Інфраструктура	ДПП дозволяє залучати приватний капітал для фінансування інфраструктурних проєктів, підвищуючи їх ефективність та швидкість реалізації завдяки гнучкості приватного сектору і зменшенню бюрократичних перешкод.	ДПП може створювати ризики для держави через непередбачувані витрати, втрату контролю над інфраструктурними об'єктами та неправильну оцінку ризиків, що може призвести до невдачі проєкту.
Енергетика	ДПП стимулює інновації через впровадження нових технологій, сприяє розширенню доступу до енергії в потребуючих регіонах та зменшує фінансовий тягар на державний бюджет, залучаючи приватних інвесторів.	ДПП може створювати залежність від приватних компаній, призводити до конфліктів інтересів між інвесторами та державою, а також нести високі фінансові ризики через значні початкові інвестиції в енергетиці.
Соціальні послуги	ДПП сприяє покращенню якості соціальних послуг, зокрема – охорона здоров'я та освіта, завдяки залученню приватних інвестицій, ефективному управлінню ресурсами та впровадженню інноваційних технологій і методів обслуговування.	ДПП у соціальних послугах може призвести до нерівності в доступі через орієнтацію приватних компаній на прибуткові сегменти, ризику комерціалізації послуг та зниження відповідальності за їх якість між державою і приватним сектором.



Рис. 4. Динаміка впровадження проєктів ДПП в Україні, 1992–2020 рр.

Джерело: узагальнено авторами на підставі [8–10]

Період після 2012 року також відзначився зростанням кількості проєктів, особливо у 2019 році, коли було укладено 10 нових угод на загальну суму понад 1000 млн доларів США. Цей період характеризується зростаючим інтересом до інвестицій у транспортну та енергетичну інфраструктуру України.

Проте, важливо зазначити, що, попри позитивні зрушення, кількість проєктів та обсяги інвестицій в Україні залишаються відносно низькими порівняно з іншими країнами. Однією з причин цього є те, що Україна досить пізно почала впроваджувати механізми ДПП і має менший досвід реалізації таких проєктів. У світовій практиці подібні проєкти вже давно є важливим інструментом розвитку інфраструктури та залучення приватних інвестицій.

Тренди також свідчать про нерівномірність розвитку різних секторів. Найбільшу кількість проєктів було реалізовано у сфері енергетики, зв'язку та транспорту, що свідчить про концентрацію ДПП у ключових галузях економіки [12].

За даними центральних та місцевих органів виконавчої влади, станом на 01.01.2024 на умовах ДПП укладено 198 договорів, з яких лише 22 продовжують реалізуватися. Із них 10 – концесійні угоди, 6 – договори про спільну діяльність, і ще 6 – інші форми договорів. Зазначається, що 166 договорів або не виконуються (115), або розірвані чи втратили чинність (51) (рис. 5).

На графіку, що аналізує динаміку проєктів державно-приватного партнерства (ДПП) в Україні по областях, спостерігається значна регіональна та секторальна нерівномірність. Київська, Запорізька та Миколаївська області виступають лідерами за кількістю реалізованих проєктів, що свідчить про високий рівень економічної активності в цих регіонах та сприятливі умови для залучення приватних інвестицій. Особливо виділяються проєкти у сфері водопостачання та виробництва тепла, що відображає національну необхідність модернізації інфраструктури. Водночас, у багатьох регіонах, таких як Волинська чи Хмельницька області, кількість проєктів залишається низькою, що свідчить про нерівномірний розподіл інвестицій і потенційно вказує на необхідність додаткових стимулів для залучення приватного капіталу. Крім того, сфери охорони здоров'я та туризму, хоча й мають високий потенціал, залишаються недостатньо розвиненими в межах ДПП, що потребує подальшої уваги та підтримки з боку держави.

В останні роки Україна активно розвиває механізми державно-приватного партнерства з метою модернізації інфраструктури та стимулювання економічного зростання.

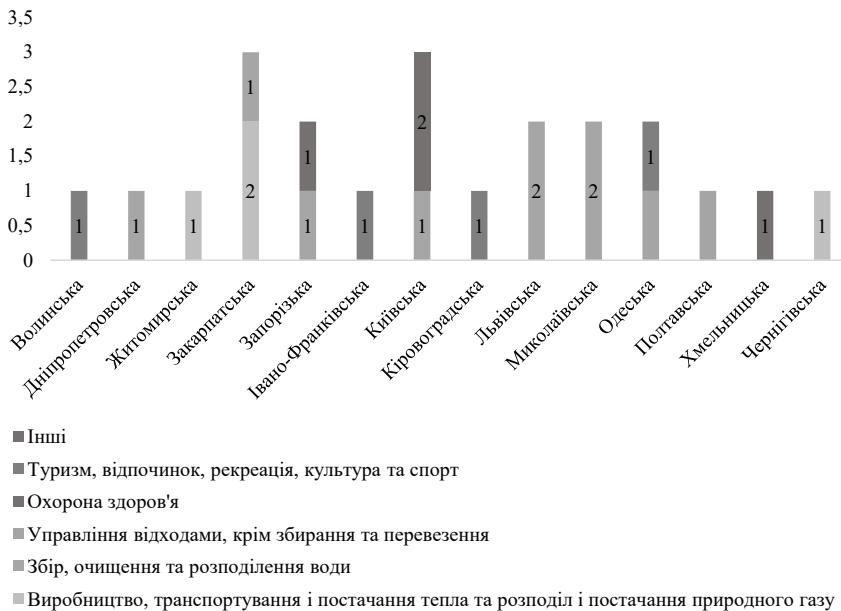


Рис. 5. Договори, укладені на умовах ДПП, які реалізуються станом на 01.01.2024 р.

Значні проекти включають концесії спеціалізованих морських портів «Херсон» і «Ольвія», а також залізнично-паромної переправи в Чорноморську.

Концесія морського порту «Херсон» була надана ТОВ «Рисоїл-Херсон» – консорціуму «Петро Ойл енд Кемікалс» та RISOIL S.A. – з інвестиціями близько 300 млн. грн., з яких 216 млн. грн. планується вкласти в перші 3,5 роки після перехідного періоду. Концесія передбачає модернізацію інфраструктури порту та збільшення обсягів перевалки вантажів до 1,36 млн. тонн на рік до 2030 року, з перспективою подальшого зростання до 5 млн. тонн.

Подібно, концесія порту «Ольвія» була надана компанії QTerminals з Катару, з очікуваними інвестиціями близько 3,4 млрд. грн. Це одна з найбільших прямих іноземних інвестицій у портову галузь України за останні 30 років. Проект передбачає будівництво нових об'єктів, включаючи зерновий термінал з потужністю 2 млн. тонн на рік, та збільшення обсягів перевалки вантажів до 2,83 млн. тонн на рік після 2030 року [13] (табл. 3).

Окрім портової інфраструктури, Україна також розглядає ДПП у сфері авіації, зокрема концесії аеропортів «Рівне», «Херсон» та «Чернівці». Наприклад, модернізація аеропорту «Херсон» передбачає інвестиції до 68,6 млн. євро, включаючи розширення злітно-посадкової смуги та збільшення пропускної спроможності терміналу (табл. 4).

У дорожній галузі Програма ДПП передбачає залучення приватних інвестицій для поліпшення якості та обслуговування доріг. Визначено шість пілотних ділянок, включаючи маршрути Харків – Дніпро – Запоріжжя та Ягодин – Ковель – Луцьк, для яких вже готуються техніко-економічні обґрунтування за підтримки Міжнародної фінансової корпорації (IFC) та Європейського банку реконструкції та розвитку (EBRD).

Ці проекти здійснюються у співпраці з міжнародними фінансовими організаціями, що забезпечує відповідність міжнародним стандартам та підвищує привабливість України для іноземних інвесторів. Загалом, розвиток ДПП в Україні сприяє модернізації критичної інфраструктури, стимулює економічне зростання та інтеграцію країни в глобальні економічні процеси.

Стала відбудова нашої держави вимагатиме значної кількості ресурсів, технологічних інновацій (зокрема, проривних) та іноземного/внутрішнього досвіду швидкої реконструкції інфраструктури (публічної, житлової, промислової). За умови відкритості економіки та сприятливої кон'юнктури ринку, іноземні партнери та приватні інвестори можуть стати рушійною силою відбудови завдяки залученню значних фінансових, інтелектуальних та інших ресурсів. Позитивним сигналом у цьому напрямку

Таблиця 3

Основні параметри концесій морських портів

Показник	Порт «Херсон»	Порт «Ольвія»
Концесіонер	ТОВ «Рисоїл-Херсон»	QTerminals
Термін концесії	30 років	35 років
Обсяг інвестицій	~300 млн грн	~3,4 млрд грн
Початковий обсяг перевалки	1,36 млн тонн/рік до 2030 року	2,55 млн тонн/рік від 6-го року
Планований обсяг перевалки	До 5 млн тонн/рік	2,83 млн тонн/рік після 2030 року

Таблиця 4

Потенційні інвестиції в аеропорти

Аеропорт	Загальні інвестиції (млн. євро)	Основні плани розвитку
«Рівне»	55,7	Розширення ЗПС, реконструкція терміналу
«Херсон»	61,4–68,6	Подовження ЗПС, збільшення термінальної спроможності
«Чернівці»	56,9	Реконструкція ЗПС, будівництво нового терміналу

є проведення щорічних конференцій з відбудови. Остання відбулася в 2024 році у Берліні (Німеччина), де різні стейкхолдери виявили інтерес до сталої реконструкції, зокрема засобами ДПП.

Отже, ДПП як ефективний інструмент довгострокової співпраці між публічним сектором і бізнесом є невід'ємною складовою відбудови за принципом Build Back Better. Такий формат кооперації, згідно з наведеним аналізом та історичною перспективою, має змогу створити значну додану вартість усім стейкхолдерам (інвесторам, громаді, державі), допомогти подолати суттєві інфраструктурні розриви, прискорити мультиплікативно стале економічне зростання.

Крім того, така форма економічної співпраці є рушієм трансформацій державного сектора в контексті його дебюрократизації та декоруптізації. На відміну від класичних капіталовкладень, ДПП мінімізує зловживання в розрізі публічних закупівель, відповідних тендерних процедур, тощо. Важливим аспектом державно-приватних партнерств є розвиток тих секторів економіки, які не можуть працювати без державного контролю/втручання, позаяк є критично важливими (наприклад, сфера військово-промислового комплексу).

За останні роки, Україна зробила значний крок вперед до імплементації ефективних політик, що регламентують ДПП – зокрема на законодавчому рівні. Ухвалення відповідних Законів України (наприклад, номер 7508) та відповідних підзаконних нормативних актів не лише створюють юридичні передумови для залучення подібних інвестицій, а й демонструють значний потенціал ДПП для повоєнної соціально-економічної трансформації нашої держави [12]. Серед перспектив реалізації ДПП – потенціал більш ефективного публічного менеджменту, зокрема в контексті національних інфраструктурних об'єктів (які, з одного боку, мають критичне значення, а з іншого – потребують суттєвих капіталовкладень), а також посилення такого формату співпраці як «бізнес-громада-держава». Успішні ДПП забезпечуватимуть місцевий і державний бюджет значними обсягами податкових надходжень, стимулюватимуть ринок праці та розвиток наукоємних галузей промисловості, що завдяки принципу мультиплікатора призведе до сталого економічного зростання [13]. Наприклад, за даними Азіатського банку розвитку, інвестиції Індії в інфраструктуру за програмою державно-приватного партнерства (ДПП) сприяли щорічному зростанню ВВП на рівні 1–1,5% протягом пікових років (2010–2015), особливо в дороги, порти та енергетику. В Індії функціонує понад 1500 проєктів ДПП вартістю понад 300 мільярдів доларів, багато з яких пов'язані з економічними коридорами та логістикою. Крім того, ДПП дозволяють урядам залучати інвестиції приватного сектору замість того, щоб покладатися виключно на державний борг чи податки. Така мобілізація приватного капіталу впливає більше грошей в економіку, не перевантажуючи національні бюджети. Успішним прикладом є Ініціатива приватного фінансування (PFI) Сполученого Королівства. Велика Британія використовувала PFI для різних проєктів інфраструктури національного та місцевого значення, зокрема медичних та освітніх закладів. Цей підхід дозволив прискорити розвиток інфраструктури протягом 1990-х та початку 2000-х років без негайного збільшення державних витрат, підтримуючи економічну активність та соціальну зайнятість.

Важливо звернути увагу на кейси ДПП в країнах, що зазнали руйнувань та втрат внаслідок війни. Наприклад, після війни за незалежність (1991–1995) Хорватія використала державно-приватне партнерство (ДПП) для відновлення транспортних мереж, лікарень та шкіл. Трохи згодом значного успіху досягло ДПП аеропорту Загреб (2013) – залучення французьких та турецьких інвесторів для модернізації найбільшого аеропорту країни, що сприяло розвитку туризму та торгівлі. Як результат – ці інвестиції покращили регіональне транспортне сполучення, сприяли зростанню рекреаційного сектору та індустрії гостинності (понад 10% ВВП) та створили довгострокову збалансовану зайнятість. Іншим прикладом є Ірак. Незважаючи на високий

рівень нестабільності, Ірак започаткував програми державно-приватного партнерства (ДПП) у ключових секторах, таких як енергетика та житлово-комунальне господарство, для підтримки післявоєнної відбудови. Однією з найвизначніших ініціатив є проєкт Великого порту Аль-Фау, який передбачає партнерство з південнокорейськими та китайськими фірмами для відновлення стратегічного логістичного потенціалу Іраку. Після завершення проєкту очікується, що порт створить тисячі робочих місць і стане важливим торговим вузлом, що з'єднає Європу та Азію. Очікується також, що проєкт збільшить ВВП Іраку завдяки збільшенню експортного потенціалу та регіональних інфраструктурних мереж. Крім того, він відображає більш широкі зусилля щодо відновлення національної інфраструктури з використанням іноземних інвестицій та технічної експертизи в рамках структурованих моделей ДПП.

Впровадження державно-приватного партнерства в контексті відбудови України вимагає комплексного підходу, який охоплює кілька ключових напрямків. Одним з головних аспектів є законодавчі та регуляторні реформи. Прийняття законопроєкту № 7508 стає важливим кроком для вдосконалення правової бази, що регулюватиме співпрацю між державними та приватними структурами. Гармонізація українського законодавства з європейськими стандартами забезпечить не тільки відповідність вимогам ЄС, а й сприятиме залученню іноземних інвесторів. Це, в свою чергу, підвищить рівень інвестиційної привабливості країни та сприятиме економічному зростанню.

Інституційне зміцнення є іншим критично важливим компонентом впровадження ДПП. Створення спеціалізованого органу, що координуватиме проєкти та надаватиме експертну підтримку, стане основою для ефективної реалізації партнерства. Водночас, підвищення компетенцій державних службовців через навчання та професійну підготовку дозволить їм краще розуміти принципи ДПП і брати активнішу участь у реалізації проєктів.

Ідентифікація та пріоритезація проєктів також відіграють важливу роль у процесі відбудови. Проведення аудиту інфраструктури дозволить визначити об'єкти, що потребують негайної реконструкції. На основі цього можна буде створити реєстр потенційних проєктів, що стане цінним інструментом для залучення інвесторів та полегшить планування майбутніх проєктів.

Успішне впровадження ДПП значною мірою залежить від наявності відповідних фінансових механізмів та стимулів. Одним з ключових аспектів є розподіл ризиків між державою та приватними партнерами, що дозволить мінімізувати фінансові втрати і забезпечити взаємний захист інтересів. Додаткові стимули, такі як податкові пільги та державні гарантії, сприятимуть активнішому залученню інвесторів.

Прозорі та конкурентні процедури є необхідними для забезпечення доброчесності та уникнення корупційних ризиків у процесі відбору приватних партнерів. Встановлення чітких тендерних процедур і впровадження антикорупційних заходів гарантують чесну конкуренцію, що є основою успішного впровадження ДПП.

Міжнародна співпраця також відіграє важливу роль у відновленні країни. Співпраця з міжнародними фінансовими інституціями, такими як Світовий банк та ЄБРР, дозволить залучити додаткові ресурси для фінансування та технічної підтримки проєктів. Залучення іноземних компаній сприятиме обміну досвідом і збільшенню ефективності проєктів.

Ефективна комунікація та залучення зацікавлених сторін до процесу прийняття рішень є важливим для досягнення суспільної підтримки проєктів ДПП. Інформаційні кампанії та активна робота з громадськістю дозволять краще зрозуміти потреби місцевих громад і врахувати їх у процесі реалізації проєктів.

Моніторинг та оцінка проєктів забезпечать контроль за досягненням результатів. Визначення ключових показників ефективності дозволить оцінювати успішність реалізації проєктів, а регулярний незалежний аудит гарантуватиме відповідність проєктів цілям та стандартам.

Впровадження ДПП у стратегічно важливих секторах, таких як інфраструктура, енергетика та соціальна інфраструктура, сприятиме швидшому економічному відновленню країни. Розвиток інфраструктури, модернізація енергетичних об'єктів та будівництво соціальних установ є критично важливими для підвищення життєвого рівня та зміцнення економіки.

Для підтримки вітчизняного бізнесу важливо забезпечити доступ до фінансування та створити умови для розвитку малого і середнього підприємництва в рамках ДПП. Це сприятиме економічному зростанню та зміцненню національної економіки.

Інновації та сучасні технології можуть значно підвищити ефективність проектів. Приватні партнери можуть впроваджувати новітні рішення, які покращать екологічну стійкість і сприятимуть більшому використанню відновлюваних джерел енергії.

Забезпечення безпеки інвестицій є важливим завданням у регіонах з підвищеними ризиками. Створення механізмів страхування ризиків і гарантування захисту об'єктів дозволить підвищити інвестиційну привабливість таких проектів.

Постійний діалог з бізнес-спільнотою через організацію форумів та конференцій сприятиме кращому розумінню викликів та можливостей ДПП. Зворотній зв'язок з приватним сектором допоможе краще адаптувати державні політики до потреб бізнесу.

Реформа судової системи також є необхідною для забезпечення справедливості та захисту прав інвесторів. Впровадження альтернативних механізмів вирішення спорів, таких як медіація та арбітраж, дозволить швидко та ефективно вирішувати конфлікти.

На завершення, довгострокова стратегія розвитку ДПП повинна враховувати зміни в зовнішньому середовищі і ґрунтуватися на результатах моніторингу та оцінки проектів. Регулярне оновлення стратегії дозволить забезпечити стійкість і адаптивність системи ДПП, сприяючи ефективному розвитку країни в майбутньому [14].

Для ефективного залучення іноземних та вітчизняних інвесторів через механізми державно-приватного партнерства важливо визначити найбільш перспективні сектори економіки, де такі інвестиції будуть найбільш доцільними та матимуть максимальний вплив на відновлення та розвиток країни.

Одним із ключових напрямів є транспортна інфраструктура. Розвиток автомобільних доріг, залізничних сполучень, морських та річкових портів, аеропортів є критично важливим для підвищення логістичного потенціалу України. Інвестиції в цю сферу сприятимуть не лише покращенню внутрішніх перевезень, але й інтеграції України в міжнародні транспортні коридори. Прикладом успішного застосування ДПП у цій сфері є концесія морських портів «Ольвія» та «Херсон», що демонструють можливість залучення значних інвестицій та підвищення ефективності управління інфраструктурними об'єктами [16–21].

Енергетичний сектор також має значний потенціал для інвестування через механізми ДПП. Зокрема, розвиток відновлюваних джерел енергії, таких як сонячна та вітрова енергетика, є пріоритетним у контексті глобальних тенденцій декарбонізації та підвищення енергетичної безпеки. Модернізація енергетичної інфраструктури, впровадження смарт-мереж та підвищення енергоефективності можуть бути реалізовані за рахунок приватних інвестицій, що зменшить навантаження на державний бюджет та сприятиме сталому розвитку.

Сфера житлово-комунального господарства потребує значних капіталовкладень для модернізації систем водопостачання, водовідведення, теплопостачання та управління відходами. Використання механізмів ДПП у цій галузі дозволить покращити якість комунальних послуг, знизити втрати ресурсів та впровадити сучасні технології, що підвищить рівень життя населення та екологічну стійкість міст і селищ.

Охорона здоров'я є ще одним критично важливим напрямом для інвестування. Пандемія COVID-19 висвітлила необхідність модернізації медичної інфраструктури та впровадження інноваційних рішень у сфері охорони здоров'я. Державно-приватне

партнерство може бути використане для будівництва сучасних лікарень, діагностичних центрів, закупівлі високотехнологічного обладнання та розвитку телемедицини. Це сприятиме підвищенню доступності та якості медичних послуг для населення [15].

Розвиток освітньої та наукової інфраструктури через механізми ДПП також має велике значення. Інвестиції в будівництво та модернізацію навчальних закладів, науково-дослідних інститутів, впровадження сучасних освітніх технологій сприятимуть підготовці висококваліфікованих кадрів, які є основою інноваційної економіки.

Не менш важливим є розвиток цифрової інфраструктури. Впровадження технологій широкосмугового інтернету, розвиток дата-центрів, впровадження електронних послуг і рішень у сфері електронного урядування сприятимуть підвищенню ефективності державного управління та конкурентоспроможності економіки в цілому.

Агропромисловий комплекс України має значний потенціал, і інвестиції в логістичну інфраструктуру, зберігання та переробку сільськогосподарської продукції можуть суттєво підвищити експортний потенціал країни. Залучення приватного капіталу через ДПП дозволить впровадити сучасні технології, підвищити ефективність виробництва та створити додану вартість у секторі.

Туризм та рекреація є перспективними напрямками для інвестування, особливо з урахуванням унікальних природних та культурних ресурсів України. Розвиток туристичної інфраструктури, включаючи готелі, курорти, рекреаційні комплекси, сприятиме залученню туристів, розвитку регіонів та створенню нових робочих місць.

В умовах сучасних безпекових викликів інвестиції в оборонно-промисловий комплекс через механізми ДПП можуть підвищити обороноздатність країни. Співпраця з приватним сектором дозволить модернізувати військову техніку, впровадити новітні технології та розвивати експортний потенціал оборонної продукції.

Нарешті, екологічні проекти є надзвичайно актуальними у контексті глобальних змін клімату та необхідності збереження навколишнього середовища. Інвестиції в управління відходами, очищення водних ресурсів, впровадження зеленої енергетики та екологічно чистих технологій можуть бути реалізовані через ДПП, сприяючи сталому розвитку та покращенню якості життя населення.

Висновки. Проведений аналіз свідчить про те, що державно-приватне партнерство в Україні має значний потенціал для сприяння економічному розвитку та відновленню інфраструктури. Законодавча база, сформована Законом України «Про державно-приватне партнерство» від 2010 року та доповнена рядом нормативних актів, забезпечує правові основи для ефективної співпраці між державним та приватним секторами в різних галузях економіки.

Динаміка розвитку ДПП в Україні демонструє позитивні тенденції, особливо після 2010 року, коли було прийнято ключові законодавчі акти. Найбільш активний період спостерігався у 2011 році, що пов'язано з реформами та підвищенням інтересу інвесторів до українських інфраструктурних проектів. Однак, попри зростання кількості проектів, загальний обсяг інвестицій та досвід реалізації ДПП в Україні залишаються недостатніми в порівнянні з міжнародною практикою.

У контексті післявоєнного відновлення України та планів залучення понад 750 млрд. доларів США на відбудову країни, ДПП виступає як стратегічний інструмент для мобілізації фінансових ресурсів, технологій та управлінського досвіду. Використання механізмів ДПП може значно зменшити навантаження на державний бюджет, забезпечити ефективніше управління державними та комунальними активами, а також підвищити якість публічних послуг.

Досвід інших країн, зокрема Індії, де завдяки ДПП вдалося збільшити ВВП на 1–1,5% щорічно, свідчить про потенціал цього механізму для стимулювання економічного зростання. Для України це особливо актуально в контексті майбутньої інтеграції до Європейського Союзу та необхідності підвищення інвестиційної привабливості.

Таким чином, для реалізації повного потенціалу ДПП в Україні необхідно продовжувати вдосконалювати нормативно-правову базу, розвивати інституційне середовище та забезпечувати політичну підтримку цих процесів. Це створить сприятливі умови для залучення як вітчизняних, так і міжнародних інвесторів, що є критично важливим для успішної відбудови та довгострокового розвитку країни.

Список використаних джерел:

1. Ministry for restoration. URL: <https://mtu.gov.ua/en/content/erzhavnoprivatne-partnerstvo-publicprivate-partnerships.html>
2. International Monetary found. URL: <https://www.imf.org/external/pubs/ft/fandd/2001/09/gerrard.htm>
3. Agency on support public-private partnership. URL: <https://pppagency.gov.ua/the-representatives-of-the-ppp-agency-have-participated-in-the-6th-session-of-the-working-party-on-public-private-partnerships-of-the-unece-committee-on-innovation-competitiveness-and-ppps/>
4. Hodge, G. A., & Greve, C. (2017). On public-private partnership performance: A contemporary review. *Public works management & policy*, 22 (1), 55–78. DOI: <https://doi.org/10.1177/1087724X166578>
5. Hammer, D. (2009). What is politics in the ancient world?. *A companion to Greek and Roman political thought*, 20–36. DOI: <https://doi.org/10.1002/9781444310344>
6. Dolzer, R., Kriebaum, U., & Schreuer, C. (2022). *Principles of international investment law*. Oxford University Press. URL: <https://search.worldcat.org/title/1273339687>
7. Costa, Á., Cruz, C. O., Sarmiento, J. M., & e Sousa, V. F. (2022). Impact of alternative concession models on the economic efficiency of road concessions. *Case Studies on Transport Policy*, 10 (2), 1026–1033. DOI: <https://doi.org/10.1016/j.cstp.2022.03.016>
8. Review of the Public-private partnerships. The World Bank Group : вебсайт. URL: http://ppi.worldbank.org/explore/ppi_exploreCountry.aspx
9. Реалізація проєктів державно-приватного партнерства в Україні. Міністерство інфраструктури України : веб-сайт. 2017. URL: <https://mtu.gov.ua/files/ПосібникРеалізаціяДППвУкраїні.pdf>
10. Стан здійснення ДПП в Україні. Міністерство економічного розвитку і торгівлі України : веб-сайт. URL: <http://www.me.gov.ua/Documents/Detail?lang=ukUA&id=62a9b6fb-27ff-462a-b351-eeeadfb26b6f&title=StanZdiisnenniaDppVUkraini>
11. Ukraine Invest. URL: <https://ukraineinvest.gov.ua/analytics-research/guide-investycijnyj-potenczial-derzhavno-pryvattogo-partnerstva/>
12. Економічна правда. URL: <https://www.epravda.com.ua/columns/2022/07/19/689341/>
13. Національний університет «Одеська політехніка». Економічний науковий портал. URL: https://economics.net.ua/files/analytics/2020_MOL.pdf
14. European academic research. Concession Contracts and Public Private Partnership Contracts – Ordinary Contracts or a Legal Body that Lays the Premises of a New Discipline of Law?! URL: <https://euacademic.org/UploadArticle/5762.pdf>
15. European court of auditors. Public-private partnerships in EU: Widespread shortcomings and limited benefits. URL: https://www.eca.europa.eu/Lists/ECADocuments/SR18_09/SR_PPP_EN.pdf
16. Міністерство економіки України. Стан здійснення економіки України. URL: <https://me.gov.ua/Documents/Detail?lang=uk-UA&id=9fc90c5e-2f7b-44b2-8bf1-1ffb7ee1be26&title=StanZdiisnenniaDppVUkraini&isSpecial=true>
17. Агенція з питань підтримки державно-приватного підприємства. Концесія спеціалізованого морського порту «Херсон». URL: <https://pppagency.gov.ua/uk/project/konczesiya-speczializovanogo-morskogo-portu-herson/>
18. Агенція з питань підтримки державно-приватного підприємства. Концесія спеціалізованого морського порту «Олівія». URL: <https://pppagency.gov.ua/uk/project/konczesiya-speczializovanogo-morskogo-portu-olviya/>
19. Агенція з питань підтримки державно-приватного підприємства. Концесія міжнародного аеропорту «Рівне». URL: <https://pppagency.gov.ua/uk/project/vidnovlennya-ta-rozshirennya-infrastrukturi-mizhnarodnij-aeroport-rivne-rwn-na-zasadah-derzhavno-privatnogo-partnerstva/>
20. Агенція з питань підтримки державно-приватного підприємства. Концесія міжнародного аеропорту «Херсон». URL: <https://pppagency.gov.ua/uk/project/aeroport-herson/>

21. Агенція з питань підтримки державно-приватного підприємства. Концесія міжнародного аеропорту Чернівці. URL: <https://pppagency.gov.ua/uk/project/vidnovlennya-ta-rozshirennya-infrastrukturi-mizhnarodnogo-aeroportu-chernivci-imeni-leonida-kadenyuka-cwc-na-zasadah-derzhavno-privatnogo-partnerstva/>

References:

1. Ministry for restoration. Available at: <https://mtu.gov.ua/en/content/erzhavnoprivatne-partnerstvo-publicprivate-partnerships.html>
2. International Monetary found. Available at: <https://www.imf.org/external/pubs/ft/fandd/2001/09/gerrard.htm>
3. Agency on support public-private partnership. Available at: <https://pppagency.gov.ua/the-representatives-of-the-ppp-agency-have-participated-in-the-6th-session-of-the-working-party-on-public-private-partnerships-of-the-unece-committee-on-innovation-competitiveness-and-ppps/>
4. Hodge, G. A., & Greve, C. (2017). On public-private partnership performance: A contemporary review. *Public works management & policy*, 22(1), 55–78. DOI: <https://doi.org/10.1177/1087724X166578>
5. Hammer, D. (2009). What is politics in the ancient world?. *A companion to Greek and Roman political thought*, 20–36. DOI: <https://doi.org/10.1002/9781444310344>
6. Dolzer, R., Kriebaum, U., & Schreuer, C. (2022). *Principles of international investment law*. Oxford University Press. Available at: <https://search.worldcat.org/title/1273339687>
7. Costa, Á., Cruz, C. O., Sarmiento, J. M., & e Sousa, V. F. (2022). Impact of alternative concession models on the economic efficiency of road concessions. *Case Studies on Transport Policy*, 10(2), 1026–1033. DOI: <https://doi.org/10.1016/j.cstp.2022.03.016>
8. Review of the Public-private partnerships. The World Bank Group : вебсайт. Available at: http://ppi.worldbank.org/explore/ppi_exploreCountry.aspx
9. Realizatsiia proektiv derzhavno-pryvatnoho partnerstva v Ukraini. Ministerstvo infrastruktury Ukrainy : veb-sait. 2017. Available at: <https://mtu.gov.ua/files/PosibnykRealizatsiiaDPPvUkraini.pdf>
10. Stan zdiisnennia DPP v Ukraini. Ministerstvo ekonomichnoho rozvytku i torhivli Ukrainy : veb-sait. Available at: <http://www.me.gov.ua/Documents/Detail?lang=uk-UA&id=62a9b6fb-27ff-462a-b351-eeeadfb26b6f&title=StanZdiisnenniaDppVUkraini>
11. Ukraine Invest. Available at: <https://ukraineinvest.gov.ua/analytics-research/guide-investytcijnyj-potenczial-derzhavno-pryvatnogo-partnerstva/>
12. Ekonomichna pravda. Available at: <https://www.epravda.com.ua/columns/2022/07/19/689341/>
13. Natsionalnyi universytet “Odeska politehnika”. Ekonomichni naukovyi portal. Available at: https://economics.net.ua/files/analytics/2020_MOL.pdf
14. European academic research. Concession Contracts and Public Private Partnership Contracts – Ordinary Contracts or a Legal Body that Lays the Premises of a New Discipline of Law?! Available at: <https://euacademic.org/UploadArticle/5762.pdf>
15. European court of auditors. Public-private partnerships in EU: Widespread shortcomings and limited benefits. Available at: https://www.eca.europa.eu/Lists/ECADocuments/SR18_09/SR_PPP_EN.pdf
16. Ministerstvo ekonomiky Ukrainy. Stan zdiisnennia ekonomiky Ukrainy. Available at: <https://me.gov.ua/Documents/Detail?lang=uk-UA&id=9fc90c5e-2f7b-44b2-8bfl-1ffb7ee1be26&title=StanZdiisnenniaDppVUkraini&isSpecial=true>
17. Ahentsiia z pytan pidtrymky derzhavno-pryvatnoho pidpryemstva. Kontsesiia spetsializovanoho morskoho portu “Kherson”. Available at: <https://pppagency.gov.ua/uk/project/konczesiya-speczializovanogo-morskogo-portu-herson/>
18. Ahentsiia z pytan pidtrymky derzhavno-pryvatnoho pidpryemstva. Kontsesiia spetsializovanoho morskoho portu “Oliviiia”. Available at: <https://pppagency.gov.ua/uk/project/konczesiya-speczializovanogo-morskogo-portu-olviya/>
19. Ahentsiia z pytan pidtrymky derzhavno-pryvatnoho pidpryemstva. Kontsesiia mizhnarodnogo aeroportu “Rivne”. Available at: <https://pppagency.gov.ua/uk/project/vidnovlennya-ta-rozshirennya-infrastrukturi-mizhnarodnij-aeroport-rivne-rwn-na-zasadah-derzhavno-privatnogo-partnerstva/>
20. Ahentsiia z pytan pidtrymky derzhavno-pryvatnoho pidpryemstva. Kontsesiia mizhnarodnogo aeroportu “Kherson”. Available at: <https://pppagency.gov.ua/uk/project/aeroport-herson/>
21. Ahentsiia z pytan pidtrymky derzhavno-pryvatnoho pidpryemstva. Kontsesiia mizhnarodnogo aeroportu Chernivtsi. Available at: <https://pppagency.gov.ua/uk/project/vidnovlennya-ta-rozshirennya-infrastrukturi-mizhnarodnogo-aeroportu-chernivci-imeni-leonida-kadenyuka-cwc-na-zasadah-derzhavno-privatnogo-partnerstva/>