

Міністерство освіти і науки України

Національний університет «Києво-Могилянська академія»

Факультет економічних наук

Кафедра економічної теорії

Магістерська робота

освітній ступінь – магістр

на тему: **«ДЕРЖАВНО-ПРИВАТНЕ ПАРТНЕРСТВО ЯК ІНСТРУМЕНТ
ФІНАНСУВАННЯ ВІДБУДОВИ ЕКОНОМІКИ УКРАЇНИ»**

Виконав: студент 2-го року навчання,

Спеціальність:

051 «Економіка»

Следовський Андрій Олександрович

Керівник Біла І. С. _____

кандидат економічних наук, доцент

Рецензент _____

(прізвище та ініціали)

Магістерська робота захищена

з оцінкою _____

Секретар ЕК _____

«____» _____ 20____ р.

ЗМІСТ

ВСТУП

РОЗДІЛ 1. ТЕОРЕТИКО-МЕТОДОЛОГІЧНІ ЗАСАДИ ДЕРЖАВНО-ПРИВАТНОГО ПАРТНЕРСТВА У ПРОЦЕСІ ВІДБУДОВИ ЕКОНОМІКИ

1.1. Економічна сутність, принципи та моделі державно-приватного партнерства (ДПП)

1.2. Теоретичні підходи до фінансування відбудови економіки після кризових станів

1.3. Нормативно-правові та інституційні засади реалізації ДПП в Україні

РОЗДІЛ 2. АНАЛІЗ СТАНУ ТА ЕФЕКТИВНОСТІ ДЕРЖАВНО-ПРИВАТНОГО ПАРТНЕРСТВА В УКРАЇНІ

2.1. Сучасний стан економіки України та інвестиційні потреби повоєнної відбудови

2.2. Оцінка реалізації проєктів ДПП в Україні: динаміка, структура та результати

2.3. Міжнародний досвід використання ДПП у відбудові: уроки для України

РОЗДІЛ 3. УДОСКОНАЛЕННЯ МЕХАНІЗМІВ ДЕРЖАВНО-ПРИВАТНОГО ПАРТНЕРСТВА У ФІНАНСУВАННІ ВІДБУДОВИ ЕКОНОМІКИ УКРАЇНИ

3.1. Пріоритетні напрями розвитку ДПП у процесі післявоєнного відновлення

3.2. Інструменти стимулювання участі приватного сектору у проєктах відбудови

3.3. Пропозиції щодо вдосконалення державної політики та регулювання у сфері ДПП

ВИСНОВКИ

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

ВСТУП

Актуальність теми. Повномасштабна війна, яка триває з 2022 року, поставила українську економіку у безпрецедентні умови. ВВП у 2022-му впав на 28,8% – найбільший спад за всю історію незалежності. За оцінкою RDNA5, прямі збитки інфраструктури вже перевищили 195 млрд дол. США, а сукупна вартість відбудови оцінюється у 588 млрд дол. – приблизно втричі більше за річний ВВП країни.

Знайти ресурс такого масштабу за рахунок «звичних» джерел неможливо. Бюджетний дефіцит держави сягає 19% ВВП, борг – близько 100% ВВП, на оборону йде 26,3% ВВП (а в структурі видатків – більше половини). Зовнішня допомога, попри безпрецедентний обсяг, покриває лише близько 6,5% потреб у відбудові. Отже, без масштабного залучення приватного капіталу проєкт відновлення економіки нереалістичний – і саме тут державно-приватне партнерство (ДПП) виходить на перший план як інструмент.

Однак стан українського ДПП поки що далекий від готовності взяти на себе цю роль. З 200 укладених договорів реально працюють лише 22 – ефективність 11% проти 36,6% у 2017 році. Транспортний сектор, який потребує 96 млрд дол. інвестицій, охоплено лише 2% договорів. Реформи 2023-2025 рр. створили якісно нову правову та інституційну основу: набрав чинності Закон №4510-IX зі спеціальним режимом для відбудови, створена Агенція з питань підтримки ДПП, запущено програми PREPARE Ukraine (200 млн дол.) та Ukraine FIRST (30 млн євро), сформовано Єдиний портфель проєктів. Та як ця основа конвертуватиметься у реальні проєкти – питання відкрите.

Теоретичні засади ДПП розроблено у працях українських науковців – Залознової Ю.С., Петрової І.П., Трушкіної Н.В. (сутність ДПП), Сокольської Т., Панасюка В. (принципи), Круглова В.В. (розподіл ризиків), Власова А. (система відносин), а також зарубіжних дослідників: Де Лонга та Айхенгріна (План Маршалла), аналітиків Світового банку та ЮНКТАД (моделі та класифікація). Втім, питання системного застосування ДПП саме в умовах повоєнної відбудови –

з її поєднанням безпекових, фінансових та інституційних ризиків – досліджено фрагментарно. Це і визначає актуальність теми магістерської роботи.

Мета магістерської роботи – обґрунтувати теоретико-методологічні засади та розробити практичні рекомендації щодо удосконалення механізмів державно-приватного партнерства як інструменту фінансування відбудови економіки України. Для реалізації поставленої мети необхідно вирішити такі завдання:

- ✓ розкрити економічну сутність, принципи та моделі державно-приватного партнерства як економічної категорії;
- ✓ дослідити теоретичні підходи до фінансування відбудови економіки після кризових станів та визначити роль ДПП у системі цих підходів;
- ✓ проаналізувати нормативно-правові та інституційні засади реалізації ДПП в Україні;
- ✓ оцінити сучасний стан економіки України та визначити інвестиційні потреби повоєнної відбудови;
- ✓ проаналізувати динаміку, структуру та результати реалізації проєктів ДПП в Україні;
- ✓ систематизувати міжнародний досвід використання ДПП у відбудові та виявити уроки для України;
- ✓ визначити пріоритетні напрями розвитку ДПП у процесі післявоєнного відновлення;
- ✓ запропонувати інструменти стимулювання участі приватного сектору у проєктах відбудови;
- ✓ розробити пропозиції щодо вдосконалення державної політики та регулювання у сфері ДПП.

Об'єктом дослідження є процес фінансування відбудови економіки України в умовах повоєнного відновлення.

Предметом дослідження є механізми державно-приватного партнерства як інструмент фінансування відбудови економіки України.

Методи дослідження. У роботі використано систему загальнонаукових та спеціальних методів: *аналіз і синтез* застосовано для систематизації наукових

підходів до сутності ДПП (1.1); *історичний метод* – для дослідження еволюції теоретичних підходів до фінансування відбудови (1.2); *порівняльний метод* – для зіставлення моделей ДПП у різних країнах (2.3) та оцінки правового режиму ДПП в Україні до і після реформ 2023-2025 рр. (1.3); *статистичний аналіз* – для оцінки макроекономічної динаміки та результативності проєктів ДПП (2.1, 2.2); *кейс-аналіз* – для дослідження окремих проєктів («Ольвія», «Херсон») та міжнародного досвіду Колумбії, Кореї, Японії (2.2, 2.3); *матричний метод* – для авторської пріоритизації секторів ДПП (3.1); *сценарний аналіз* – для розробки концепції трьох хвиль розгортання ДПП (3.1); *інституційно-функціональний аналіз* – для побудови трирівневої архітектури інструментів стимулювання (3.2); *фінансове моделювання* – для обґрунтування параметрів Українського механізму гарантування воєнних ризиків (UWRG) та адаптованого MRG (3.2); *нормативно-правовий аналіз* – для виявлення прогалин чинного Закону №4510-IX (3.3); *метод дорожнього картування* – для побудови інституційної архітектури управління ДПП та плану імплементації на 2026-2030 рр. (3.3).

Інформаційну базу дослідження сформували нормативно-правові акти України (Закон № 4510-IX, Закон № 2404-VI, Закон «Про концесію» № 155-IX, постанови КМУ); офіційні звіти міжнародних організацій (RDNA1– RDNA5, OECD Economic Surveys, звіти МВФ, IFC, ЄБРР, Світового банку); статистичні дані Державної служби статистики України, Мінекономіки та НБУ; наукові публікації українських та зарубіжних дослідників з проблематики ДПП; дані спеціалізованих платформ World Bank PPP Knowledge Lab, PPIAF Infrastructure Monitor, DREAM та SPP Уряду України.

Наукова новизна одержаних результатів полягає в обґрунтуванні комплексного підходу до використання державно-приватного партнерства як системного інструменту фінансування повоєнної відбудови економіки України. Зокрема, у роботі:

➤ запропоновано авторську матрицю пріоритизації секторів ДПП для умов повоєнної відбудови, побудовану за двома вимірами – обсяг потреб відновлення (за RDNA5) та готовність сектору до залучення приватного капіталу;

- обґрунтовано модель Українського механізму гарантування воєнних ризиків (UWRG) з капіталізацією 3 млрд дол. та потенційним покриттям до 15 млрд дол., що адресує ключовий бар'єр залучення приватного капіталу – відсутність ринкового страхування воєнних ризиків;
- розроблено концепцію трьох хвиль розгортання ДПП на період 2026–2035 рр. з диференціацією проєктів за зрілістю правового режиму, розміром та секторальним фокусом;
- запропоновано адаптацію механізму гарантування мінімального доходу (MRG) до українських умов через його застосування з фіскальним обмеженням 2% ВВП за корейським зразком;
- обґрунтовано чотирирівневу інституційну архітектуру ДПП (стратегічний, операційний, секторальний та локальний рівні);
- систематизовано уроки міжнародного досвіду ДПП на прикладі восьми країн (Велика Британія, Корея, Колумбія, Туреччина, Хорватія, Боснія, Афганістан, Японія) з метою їх адаптації до українського контексту.

Практичне значення одержаних результатів полягає у тому, що сформульовані пропозиції можуть бути використані Міністерством економіки України та Агенцією з питань підтримки ДПП – при формуванні Єдиного портфеля проєктів та пріоритизації секторів для застосування механізмів ДПП; Кабінетом Міністрів України та Верховною Радою України – при розробці нормативно-правових актів щодо створення UWRG та адаптації MRG; органами місцевого самоврядування – для оцінки можливостей застосування ДПП у проєктах відновлення інфраструктури; закладами вищої освіти – у викладанні дисциплін з державного управління, публічних фінансів та економіки відновлення; приватними інвесторами та міжнародними фінансовими інституціями – як аналітичний орієнтир щодо умов залучення капіталу до проєктів відбудови України.

Апробація результатів дослідження. Основні положення та результати дослідження апробовано на науково-практичній конференції Національного університету «Києво-Могилянської академії», що відбулася 17 листопада 2025 року.

За результатами участі опубліковано тези доповіді: «Міжнародний досвід державно-приватного партнерства» [59].

Структура роботи. Магістерська робота складається зі вступу, трьох розділів, висновків, списку використаних джерел та додатків. Загальний обсяг роботи становить 89 сторінки основного тексту. Робота містить 12 таблиць та 25 рисунків. Список використаних джерел налічує 75 найменувань. У першому розділі «Теоретико-методологічні засади державно-приватного партнерства у процесі відбудови економіки» розкрито економічну сутність, принципи та моделі ДПП, досліджено теоретичні підходи до фінансування відбудови економіки після кризових станів, проаналізовано нормативно-правові та інституційні засади реалізації ДПП в Україні. У другому розділі «Аналіз стану та ефективності державно-приватного партнерства в Україні» оцінено сучасний стан економіки та інвестиційні потреби повоєнної відбудови, проаналізовано динаміку та структуру реалізації проєктів ДПП, систематизовано міжнародний досвід ДПП з виокремленням уроків для України. У третьому розділі «Удосконалення механізмів державно-приватного партнерства у фінансуванні відбудови економіки України» визначено пріоритетні напрями розвитку ДПП, запропоновано інструменти стимулювання участі приватного сектору у проєктах відбудови та сформульовано пропозиції щодо вдосконалення державної політики у сфері ДПП.

РОЗДІЛ 1. ТЕОРЕТИКО-МЕТОДОЛОГІЧНІ ЗАСАДИ ДЕРЖАВНО-ПРИВАТНОГО ПАРТНЕРСТВА У ПРОЦЕСІ ВІДБУДОВИ ЕКОНОМІКИ

1.1. Економічна сутність, принципи та моделі державно-приватного партнерства

Державно-приватне партнерство (далі – ДПП) – це одна з основних форм взаємодії держави та бізнесу в умовах сучасної ринкової економіки. Особливу актуальність даний інструмент отримує коли перед державою постають масштабні проблеми та виклики, які зі свого боку потребують значних інвестицій, причому вони не можуть бути профінансовані виключно з державного бюджету. Саме в такому контексті – повоєнного відновлення, реконструкції зруйнованої інфраструктури, залучення приватного капіталу до суспільно значущих проєктів – ДПП набуває особливого значення для України.

Незважаючи на широке практичне використання ДПП у різних країнах світу, в науковій спільноті досі відсутня єдина й загальноприйнята позиція щодо його сутності та змісту. Як зазначають Залознова Ю.С., Петрова І.П. та Трушкіна Н.В., ДПП є складною та неоднозначною категорією, а з деяких питань цієї проблеми позиції науковців принципово не збігаються [1]. З цього випливає необхідність саме у системному аналізі існуючих підходів до визначення цього поняття. Варто зазначити, що саме без систематизації надалі буде неможливо сформувати коректну теоретичну основу для дослідження ДПП як інструменту фінансування відбудови.

Загалом можна виокремити дві характеристики ДПП. У більш широкому розумінні ДПП охоплює всі форми кооперації між державою та приватним сектором, а саме від вирішення завдань, що традиційно відносяться до компетенції держави, до відносин, що межують з приватизацією. З іншої сторони, у вузькому розумінні, ДПП трактується як довгострокове договірне співробітництво між державою та приватним сектором на меті якого стоїть виконання суспільних завдань [2]. Принципова відмінність між цими двома підходами у першу чергу насамперед у ступені інституалізації відносин: широке розуміння допускає будь-

яку форму взаємодії, тоді як вузьке розуміння ДПП акцентує увагу на контрактній природі та суспільній спрямованості партнерства.

На рівні міжнародних організацій поняття ДПП також розкривається доволі неоднорідно: PPP Knowledge Lab (Світовий банк) визначає ДПП як довгостроковий контракт між приватною стороною та державним органом щодо надання публічного активу або послуги, в якому приватна сторона несе значний ризик та управлінську відповідальність, а винагорода пов'язана з тільки результатами діяльності [3]. Дане визначення акцентує увагу на результативності та розподілі ризиків. З іншої сторони, ЮНКТАД характеризує ДПП як будь-які офіційні відносини (або домовленості) на певний фіксований термін між державними та приватними учасниками, в рамках яких обидві сторони взаємодіють у процесі прийняття рішень і спільно інвестують ресурси [4]. На відміну від підходу Світового банку, ЮНКТАД виводить на перший план спільність прийняття рішень і ресурсний внесок обох сторін, а не розподіл ризику.

В українському законодавстві поняття ДПП закріплене Законом України «Про державно-приватне партнерство» від 1 липня 2010 р. № 2404-VI: ДПП – це система відносин між державним та приватним партнерами, при реалізації яких ресурси обох партнерів об'єднуються з відповідним розподілом ризиків, відповідальності та винагород для взаємовигідної співпраці на довгостроковій основі у створенні (відновленні) нових та/або модернізації (реконструкції) існуючих об'єктів [5]. Важливо, що вже на законодавчому рівні прямо вказано на функцію «відновлення», що свідчить про органічну придатність інструменту до завдань відбудови.

Порівняльний аналіз наведених підходів дозволяє виокремити п'ять спільних сутнісних ознак ДПП як економічної категорії: довгостроковість відносин (від 5 до 50 років); справедливий розподіл ризиків між партнерами відповідно до спроможності кожного управляти конкретним видом ризику; об'єднання ресурсів – фінансових, управлінських та технологічних – обох секторів; взаємна вигода як баланс інтересів держави (реалізація суспільних завдань) і бізнесу (отримання прибутку); суспільна значущість проєктів, що відрізняє ДПП від звичайних

комерційних угод. Саме ці ознаки відрізняють ДПП від суміжних форм взаємодії - державних закупівель, приватизації та субсидованого кредитування і визначають його специфічне місце у системі інструментів фінансування відбудови.

Реалізація ДПП здійснюється на основі принципів, які були закріплені у статті 3 Закону № 2404-VI: рівність перед законом і заборона дискримінації; узгодження інтересів задля взаємної вигоди; незмінність протягом строку дії договору цільового призначення та форми власності переданих об'єктів; справедливий розподіл ризиків; конкурсний відбір приватного партнера [5]. Дослідники Сокольська Т., Панасюк В. та інші розглядають ці принципи як основу найбільш ефективної форми взаємодії публічної влади і бізнесу [6].

З наукової точки зору особливого значення набуває принцип справедливого розподілу ризиків. Круглов В.В. підкреслює, що ефективний розподіл ризиків є ключовою умовою успішної реалізації проєктів ДПП [7]. При цьому важливо розрізняти декларативне закріплення принципу на законодавчому рівні та його фактичну реалізацію в угодах: саме асиметричний розподіл ризиків часто стає причиною, через яку проєкт або провалюється, або до нього взагалі не доходять руки приватного інвестора. Для повоєнної відбудови, з її нестабільним правовим полем і економічною невизначеністю, такий розрив між «нормою» і «практикою» особливо болючий.

У світовій практиці існує значна різноманітність моделей ДПП, що відрізняються за функціями та ступенем залучення приватного сектору. Відповідно до класифікації Світового банку та ЕСКАТО ООН, вони систематизуються за двома критеріями: обсягом переданих функцій та правовою формою відносин [3; 8]. Перша група – контрактні (договірні) моделі, основою яких є угода між партнерами без створення спільної юридичної особи; друга – інституційні моделі, що передбачають заснування спільного підприємства зі змішаним капіталом [9].

Серед контрактних моделей виокремлюють кілька базових форм. Управлінські контракти (Management contracts) передбачають, що держава зберігає право власності і відповідальність за капітальне інвестування, тоді як приватний партнер здійснює лише управління та експлуатацію за плату з боку держави

протягом 3– 8 років. Це мінімальний рівень залучення приватного сектору, що не потребує від нього власного фінансування. Оренда/афермаж (Lease/Affermage) наділяє приватну сторону правом збирати плату з користувачів і зберігати частину як винагороду, при цьому капітальне інвестування залишається за державою (строк 10-18 років). Концесія є суттєво глибшою формою: приватна сторона самостійно фінансує, будує, експлуатує та обслуговує об'єкт протягом 25-30 років, отримуючи доходи від користувачів, а право власності залишається за державою та повертається після завершення строку [9].

Особливе місце займають BOT-похідні моделі. В моделі Build-Operate-Transfer (BOT) приватна компанія фінансує, будує та експлуатує об'єкт 20-30 років, після чого передає його державі [3]. Build-Own-Operate-Transfer (BOOT) відрізняється тим, що впродовж концесійного строку власником активу є приватна сторона. Відповідно до класифікації ЮНКТАД, BOT і BOOT фактично використовуються як взаємозамінні терміни, оскільки ключовим є не формальне право власності, а реальне економічне право на експлуатацію [4]. Найбільш інтегрованою контрактною моделлю є Design-Build-Finance-Operate (DBFO), де приватний партнер відповідає за весь цикл від проектування до тривалої експлуатації із власним фінансуванням – у цій формі реалізується британська Private Finance Initiative (PFI) [8]. Інституційна модель передбачає створення спільного підприємства зі змішаним капіталом, де обидва партнери є співвласниками та беруть участь в управлінні, що забезпечує гнучкість та глибшу інтеграцію ресурсів [9].

Порівняльний аналіз ключових параметрів розглянутих моделей представлений у таблиці 1.1. На відміну від стандартних класифікацій, таблиця додатково містить авторську оцінку придатності кожної моделі для цілей відбудови України – з урахуванням рівня інституційної зрілості правового середовища, специфіки повоєнних ризиків та потреб у залученні зовнішнього капіталу.

Таблиця 1.1

**Порівняльна характеристика моделей ДПП та їхня придатність для
відбудови України**

Модель ДПП	Функції приватного партнера	Право власності на актив	Відповідальність за інвестиції	Джерело доходу приватного партнера	Строк (роки)	Ступінь участі приватного сектору	Типові сектори	Придатність для відбудови України
Управлінський контракт	Operate	Держава	Держава	Плата від держави	3-8	Мінімальний	ЖКГ, охорона здоров'я	Висока: низький порог для інвестора, стартова модель
Оренда / Афермаж	Operate + Maintain	Держава	Переважно держава	Частина плати користувачів	10-18	Середній	Водопоста чання, тепло	Висока: доступна для муніципаль ного рівня
Конcessія	Build + Finance + Operate + Maintain	Держава	Приватний партнер	Плата користувачів	25-30	Високий	Порти, аеропорти , дороги	Висока: застосована в Україні (порт «Ольвія»)
BOT / BOOT	Build + Finance + Operate	Приватний (BOOT) або державна (BOT)	Приватний партнер	Плата користувачів	20-30	Високий	Дороги, мости, енергетик а	Висока: оптимальна для великих інфраструкт урних об'єктів
DBFO / PFI	Design + Build + Finance + Operate	Держава або приватний	Приватний партнер	Платежі доступності від держави	25-35	Дуже високий	Лікарні, школи, дороги	Середня: потребує розвиненої контрактної спроможнос ті держави
Інституційна (змішана компанія)	Спільне управління	Спільна	Обидва партнери	Прибуток від діяльності	Визн ається угодо ю	Спільний	Промисло ві парки, технопарк и	Середня: потребує довіри і складного корпоратив ного управління

Розроблено автором на основі [3; 4; 8; 9]

Проведений порівняльний аналіз дозволяє сформулювати висновок щодо оптимальної конфігурації моделей ДПП для цілей відбудови України. З огляду на поєднання трьох факторів – масштаб потреб (пріоритет транспорту та енергетики),

обмеженість інституційної спроможності держави та підвищені воєнні ризики для приватних інвесторів – доцільним є диференційований підхід: для великих інфраструктурних проєктів (дороги, порти, енергетика) – концесії та BOT/BOOT-моделі із зовнішніми інституційними гарантіями (ЄБРР, МБРР); для об'єктів комунального та соціального сектору – управлінські контракти й оренда як початковий ступінь залучення приватного оператора; для промислових та відновлюваних активів – інституційні моделі із залученням іноземних стратегічних партнерів.

Таким чином, вибір моделі ДПП для відбудови має базуватись не на принципі максимального залучення приватного капіталу, а на принципі оптимального балансу між ступенем ризику, привабливістю для інвестора та реальною спроможністю державного партнера виконати свої зобов'язання. Таким чином, ДПП є багатогранним економічним явищем, що поєднує характеристики інституційного механізму взаємодії держави і ринку та інструменту залучення інвестицій. Його сутність визначається через специфічне поєднання ресурсів, ризиків і вигод двох партнерів у реалізації суспільно значущих проєктів на довгостроковій основі. Різноманітність моделей ДПП дозволяє адаптувати цей інструмент до специфіки конкретних секторів і рівня інституційної зрілості - що є особливо важливим для умов повоєнної відбудови з різноманітними потребами й підвищеними ризиками. Теоретичне розуміння цих моделей та їхньої придатності є необхідним підґрунтям для аналізу підходів до фінансування відбудови, що здійснюється у наступному підрозділі.

1.2 Теоретичні підходи до фінансування відбудови економіки після кризових станів

Відбудова економіки після кризових станів є одним із найскладніших завдань економічної науки та практики. Поняття «кризового стану» охоплює широкий спектр явищ – збройні конфлікти, глибокі фінансово-економічні кризи (Азійська 1997-1998 рр., глобальна 2008-2009 рр.), масштабні природні катастрофи та

пандемії. Попри відмінності в їхній природі, економічні наслідки мають спільні структурні риси: падіння ВВП, руйнування виробничої та соціальної інфраструктури, скорочення інвестиційної активності та звуження бюджетних можливостей держави. Саме ці спільні виклики дозволяють сформулювати узагальнені теоретичні підходи до фінансування відбудови незалежно від типу кризи.

Центральним теоретичним питанням є визначення оптимального поєднання державного і приватного фінансування, зовнішньої допомоги та внутрішніх ресурсів. Відповідь на нього прямо визначає роль ДПП у системі фінансування відбудови: чи є воно одним із можливих інструментів чи системоутворюючим механізмом, здатним інтегрувати кілька підходів водночас? Для відповіді на це питання необхідно проаналізувати шість ключових теоретичних підходів: кейнсіанський, неоліберальний, зовнішньої грантової допомоги (модель Плану Маршалла), змішаного фінансування (blended finance), проєктного фінансування та інституційний [10; 11].

Кейнсіанська теорія розглядає державні витрати як основний мультиплікатор економічного відновлення. В умовах руйнування приватного капіталу та спаду ефективного попиту держава забезпечує початковий імпульс відновлення через бюджетне фінансування інфраструктури, підтримку зайнятості та стимулювання споживання [11]. З погляду ДПП, кейнсіанська парадигма відводить державі роль ініціатора і організатора партнерства - вона визначає пріоритети, формує умови конкурсів і виступає надійним партнером. Проте бюджетні обмеження, характерні для всіх постконфліктних економік, суттєво звужують цю роль: дефіцит зведеного бюджету України у 2022-2024 рр. сягнув 17-20% ВВП при видатках на оборону понад 39% ВВП [14], що унеможлиблює кейнсіанське фінансування відбудови без масштабного зовнішнього або приватного доповнення.

Неоліберальний підхід ґрунтується на пріоритеті ринкових механізмів, прямих іноземних інвестицій та мінімізації державного втручання. У рамках цієї парадигми ДПП є формою делегування виробничих функцій ефективнішому приватному сектору, а держава зберігає лише регуляторну роль. Досвід

постфінансово-кризових відновлень підтвердив як переваги, так і обмеження цього підходу: ринкові механізми ефективні для секторів із чіткими грошовими потоками та захищеними правами власності, проте виявляють провали ринку для суспільної інфраструктури, де ринкова дохідність є структурно недостатньою [12]. Водночас неоліберальний підхід справедливо акцентує на першочерговому значенні інвестиційного клімату – захисту прав власності, верховенства права та антикорупційних реформ – як передумові будь-якого ефективного ДПП [15].

Найбільш відомою реалізацією ідеї масштабного зовнішнього фінансування відбудови є План Маршалла (1948-1952), що передбачав надання США економічної допомоги 17 країнам Західної Європи – переважно у формі безповоротних грантів [16]. Сучасні дослідження (Де Лонг та Айхенгрін) доводять, що головним внеском плану було не пряме фінансування інвестицій, а формування інституційних умов, за яких приватний капітал зміг відновити свою функцію [16]. У цьому полягає критичний зв'язок між грантовою моделлю та ДПП: зовнішня допомога знижує системні ризики до прийняттого для приватного інвестора рівня, тобто грантовий підхід і ДПП є не конкурентами, а послідовними ланками одного процесу. Беззворотній характер грантів також запобігає борговій пастці у відновлюваній економіці – аспект, актуальний для України з державним боргом понад 90% ВВП [14].

Концепція змішаного фінансування (blended finance) виникла як відповідь на обмеження як виключно державного, так і виключно ринкового підходів. Відповідно до визначення Групи Світового банку, blended finance - це стратегічне поєднання публічних і приватних коштів для мобілізації приватного капіталу в проекти, що мають суспільне значення, але є комерційно недостатньо привабливими [17]. Теоретично blended finance є операційною моделлю ДПП в умовах підвищеного ризику: держава або МФО виступає каталізатором, знижуючи ризик для приватного інвестора через субординований капітал першого збитку, гарантії, пільгові кредити та субсидії на підготовку проєктів [18]. За даними Infrastructure Monitor, ця концепція забезпечила залучення 40 центів приватного капіталу на кожен 1 долар публічного фінансування в інфраструктурних угодах

2013-2023 рр. [19]. Для України, де сприйманий інвесторами ризик є критично високим, саме інструменти blended finance можуть стати вирішальним чинником залучення приватного капіталу до відбудови.

Проектне фінансування є методологічно самостійним підходом, відмінною рисою якого є те, що джерелом погашення боргу слугують грошові потоки самого проекту, а не кредитоспроможність ініціатора [12]. Реалізується через відокремлену проектну компанію (SPV), що дозволяє державі брати участь у проекті, не збільшуючи державний борг. Цей підхід є доцільним для секторів зі стабільними грошовими потоками від користувачів транспорту, портів, енергетики, проте обмеженим у соціально чутливих секторах із недостатньою ринковою дохідністю.

Міжнародні фінансові організації, такі як МВФ, Група Світового банку та ЄБРР відіграють роль інституційних посередників, поєднуючи фінансові ресурси, технічну експертизу та умовність допомоги, спрямовану на структурні реформи [11]. Відповідно до стратегії «Максимізація фінансування для розвитку» (MFD) Групи Світового банку, ресурси МФО мають виконувати каталітичну роль – активізувати приватний капітал, а не замінювати його [17]. Це фактично перетворює МФО на інституційного партнера в угодах ДПП, а не просто на кредитора держави.

Порівняльна характеристика розглянутих підходів за ключовими параметрами представлена у таблиці 1.2. На відміну від стандартних класифікацій, таблиця містить авторську оцінку придатності кожного підходу для умов повоєнної відбудови України з урахуванням специфіки поточної фіскальної та інституційної ситуації.

**Порівняльна характеристика теоретичних підходів до фінансування
відбудови: роль ДПП та придатність для України**

Підхід	Основне джерело фінансування	Роль держави	Роль ДПП у підході	Умова ефективності	Обмеження для України	Придатність
Кейнсіанський	Бюджет, держборг	Центральна	Ініціатор і організатор ДПП	Фіскальний простір, низький держборг	Дефіцит 17-20% ВВП, борг ~90% ВВП	Часткова
Неоліберальний	ПП, ринкові кредити	Регуляторна	Делегування функцій приватному сектору	Зрілий інвестиційний клімат	Воєнні ризики, корупція, нестабільність	Часткова
Грантовий (Маршалл)	Зовнішні гранти	Координаційна	Наступний крок після формування умов	Геополітична мотивація донорів	Залежність від донорів	Висока
Blended finance	Публічне + приватне	Каталітична	Операційна модель ДПП в умовах ризику	Наявність МФО-партнерів	Відсутність досвіду структурування	Висока
Проектне фінансування	Грошові потоки проекту	Концесійна (SPV)	Механізм реалізації ДПП	Передбачувані грошові потоки	Обмежена у соціальному секторі	Висока (для інфраструктури)
Інституційний (МФО)	МВФ, МБРР, ЄБРР	Реформаторська	Інституційний партнер у ДПП	Готовність до реформ	Умовність допомоги	Висока

Розроблено автором на основі [10; 11; 12; 14; 15; 16; 17]

Проведений аналіз дозволяє сформулювати три принципових висновки щодо ролі ДПП у системі підходів до фінансування відбудови. По-перше, жоден із підходів не є самодостатнім: кейнсіанська модель обмежена бюджетними можливостями, неоліберальна – ринковими провалами у соціальних секторах, грантова – залежністю від донорів. По-друге, ДПП є не одним із цих підходів, а наскрізним інструментом: у кейнсіанській парадигмі держава організує ДПП, у неоліберальній – делегує через нього функції, у blended finance і проектному

фінансуванні – реалізує конкретні угоди, а МФО виступають інституційними партнерами. По-третє, опис та оцінка із Таблиці 1.2 засвідчує, що для умов повоєнної відбудови України найбільш придатними є три взаємодоповнювальні підходи: грантовий (формування інституційного середовища), blended finance (зниження ризику для інвестора) та проєктне фінансування (реалізація конкретних об'єктів інфраструктури). Саме їхнє цілеспрямоване поєднання через механізми ДПП є теоретично обґрунтованою стратегією, чії нормативно-правові та інституційні засади розглядаються у наступному підрозділі.

1.3 Нормативно-правові та інституційні засади реалізації ДПП в Україні

Чи стане ДПП реальним інструментом фінансування відбудови – багато в чому залежить від якості правового поля. Приватний інвестор, оцінюючи проєкт, першим ділом дивиться не на потенційну прибутковість. Він дивиться на три речі: передбачуваність регуляторики, реальне виконання контрактів і захищеність вкладень. Якщо тут проблеми – жоден з підходів до фінансування відбудови (див. 1.2) не запрацює на практиці. Тому аналіз правових та інституційних засад ДПП в Україні є невід'ємною частиною теоретичного розділу.

Формування нормативно-правової бази ДПП в Україні відбувалось поступово й охоплює чотири послідовні етапи, системно представлені у таблиці 1.3.

На першому етапі (до 2010 р.) правове регулювання було фрагментарним: діяли лише галузеві концесійні закони 1999 р. (№ 997-XIV «Про концесії» та № 1286-XIV «Про концесії на будівництво автомобільних доріг»), що унеможлиблювало розвиток складніших моделей партнерства [20].

Еволюція нормативно-правової бази та інституційна система регулювання ДПП в Україні

Частина А. Законодавча база: етапи формування та аналітична оцінка

Етап	Ключові акти	Основні новації	Значення для відбудови	Системні прогалини
I. До 2010 р.	Закони № 997- XIV, № 1286- XIV (1999)	Галузеві концесійні режими	Відсутнє	Немає комплексного підходу; лише концесія
II. 2010– 2015 рр.	Закон № 2404- VI (2010), Закон № 2624- VI (2010)	Системне регулювання ДПП; примат міжнародних договорів	Визначено «відновлення» як функцію ДПП; охоплено комунальний сектор	Вузький перелік гарантій; відсутність механізмів підтримки
III. 2015– 2019 рр.	Закон № 817- VIII (2015)	Тарифні гарантії; усунення регуляторних бар'єрів	Зниження ризику регуляторних змін	Окремий закон «про бар'єри» свідчить про системність проблем
IV. 2019 - дотепер	Закон № 155-IX (2019); ПКМУ № 1241, 117, 222 (2022– 2023); Закон № 4510- IX (2025)	Міжнародні стандарти концесій; Реєстр зобов'язань; деризиккування	Перший механізм держпідтримки (blended finance); спрощення для відновлювальних проєктів	Обмеженість стабілізаційного застереження щодо податків і валюти

Частина Б. Інституційна система

Інститут	Рівень	Основні функції у сфері ДПП	Роль у контексті відбудови	Поточні прогалини (авторська оцінка)
Верховна Рада України	Законодавчий	Ухвалення законів, парламентський контроль	Законодавча база відновлення	Повільність законодавчого реагування
Кабінет Міністрів	Урядовий	Підзаконна база, рішення про держпідтримку	Затвердження реєстру зобов'язань, механізми деризиккування	Складні процедури затвердження
Міністерство економіки	Центральний виконавчий	Уповноважений орган, моніторинг, облік договорів	Координація міжнародних партнерів у відбудові	Обмежена аналітична спроможність
Агенція ДПП	Спеціалізований	Підготовка проєктів, технічна підтримка, ТЕО	Пайплайн проєктів відбудови для МФО	Мала чисельність, брак досвіду великих проєктів
Галузеві міністерства	Секторальний	Державний партнер, конкурсний відбір	Визначення пріоритетів відбудови по секторах	Слабка координація між секторами
Органи МСВ	Місцевий	Державний партнер для комунальних проєктів	Комунальна відбудова (ЖКГ, водопостачання)	Низька інституційна спроможність на місцях

Розроблено автором на основі [20; 21; 22; 23; 24; 25]

Другий етап (2010-2015 рр.) ознаменований прийняттям Закону «Про державно-приватне партнерство» від 01.07.2010 р. № 2404-VI – першого системного акта, що визначив поняття, ознаки, принципи, форми і сфери ДПП та гарантії для партнерів [21]. Аналітично значущим є те, що закон закріпив примат міжнародних договорів над нормами внутрішнього законодавства: у разі колізії застосовуються правила ратифікованого міжнародного договору – норма, що суттєво підвищує довіру іноземних інвесторів [21].

Третій етап (2015-2019 рр.) позначився усуненням регуляторних бар'єрів через Закон № 817-VIII від 24.11.2015 р., що запровадив додаткові гарантії для приватного партнера на випадок встановлення тарифів нижче економічно обґрунтованого рівня [23]. Показово, що сам факт прийняття окремого закону про «усунення бар'єрів» свідчить про те, що на момент його ухвалення ці бар'єри залишались системними. Четвертий етап (2019-дотепер) охоплює прийняття нового Закону «Про концесію» № 155-IX від 03.10.2019 р., що замінив застарілі концесійні закони 1999 р. і наблизив регулювання до міжнародних стандартів [20], а також пакет підзаконних актів воєнного і повоєнного часу: постанови КМУ № 1241 від 04.11.2022 (Реєстр довгострокових зобов'язань ДПП), № 117 від 08.02.2023 (державна підтримка проєктів ДПП) та № 222 від 14.03.2023 (фінансування підготовки проєктів ДПП) [23]. Останні два документи фактично створили перший в Україні механізм прямого «де-ризикуювання» проєктів через бюджетні кошти – тобто ту саму каталітичну функцію публічних ресурсів, про яку йшлося у концепції *blended finance* в підрозділі 1.2.

З-поміж змістовних елементів центрального законодавчого акта (Закону № 2404-VI) аналітично найважливішим є стабілізаційне застереження: до відносин між партнерами протягом усього строку дії договору застосовується законодавство, чинне на день його укладення, у частині майнових прав та обов'язків [21]. Це захищає інвестора від ретроспективних змін, однак застереження не поширюється на податкове, валютне та ліцензійне законодавство – саме ті сфери, де ризик несприятливих змін є найвищим для бізнесу. Ця структурна прогалина залишається ключовим чинником, що стримує залучення великих інвестицій у рамках ДПП.

Інституційна архітектура ДПП охоплює шість рівнів, представлених у Таблиці 1.3. Центральним виконавчим органом є Міністерство економіки України, уповноважене формувати і реалізовувати єдину державну політику у сфері партнерства, вести облік договорів та здійснювати моніторинг [21]. Ключовим інституційним новоутворенням є Державна організація «Агенція з питань підтримки ДПП» (zareestrovana 13.03.2019 p.), основна функція якої – підготовка інвестиційно привабливих проєктів: ідентифікація, підготовка концептуальних записок і ТЕО, взаємодія з консультантами [25]. Безпосередніми державними партнерами у проєктах виступають галузеві міністерства та органи місцевого самоврядування.

Системний аналіз нормативно-правового середовища виявляє чотири структурних проблеми, що стримують розвиток ДПП і набувають особливої гостроти в умовах відбудови. Першочергово можна зазначити про концептуальну неузгодженість законодавства: паралельне існування Закону про ДПП, Закону про концесію та галузевих актів породжує правову невизначеність у складних проєктах, що охоплюють кілька режимів регулювання. Наступне це структурна обмеженість стабілізаційного застереження: виключення щодо податкового, валютного та ліцензійного законодавства залишає інвестора в стані невизначеності саме щодо тих ризиків, якими він найменш здатен управляти [22]. Не менш важливим є недостатня інституційна спроможність: органи влади на всіх рівнях часто не мають компетенції для підготовки та структурування складних проєктів, а Агенція ДПП лише поступово нарощує потенціал [25]. І найважливіше для відбудови, – тривала відсутність дієвих фінансових інструментів підтримки до 2023 р.: без механізму деризикування з боку держави впровадження принципів *blended finance* залишалось декларативним.

Підсумовуючи, можна зазначити, що нормативно-правова система ДПП пройшла значний шлях від фрагментарних галузевих законів до комплексної бази з першими механізмами фінансової підтримки. Водночас виявлені системні прогалини формують чіткий порядок денний необхідних реформ.

РОЗДІЛ 2. АНАЛІЗ СТАНУ ТА ЕФЕКТИВНОСТІ ДЕРЖАВНО-ПРИВАТНОГО ПАРТНЕРСТВА В УКРАЇНІ

2.1. Сучасний стан економіки України та інвестиційні потреби повоєнної відбудови

Повномасштабне вторгнення російської федерації, розпочате 24 лютого 2022 року, завдало українській економіці безпрецедентного удару, масштаби якого багатократно перевищують наслідки будь-якої іншої кризи за всі роки незалежності. У підрозділі 1.2 було показано, що жоден із теоретичних підходів до фінансування відбудови не є самодостатнім, а ДПП виступає наскрізним інструментом, здатним інтегрувати кейнсіанську, грантову, blended finance та проєктну парадигми. Для обґрунтування конкретних форм і масштабів застосування ДПП необхідно попередньо оцінити глибину деформацій, спричинених війною, обсяг інвестиційних потреб та стан інвестиційного середовища. Цій меті присвячено даний підрозділ.

Для оцінки поточного стану економіки України, у цьому підрозділі застосовано методи динамічного аналізу (дослідження макроекономічних показників у часовому горизонті 2017-2025 рр.), структурного аналізу (секторальний розподіл збитків та інвестиційних потреб), порівняльного аналізу (зіставлення довоєнних та воєнних трендів, порівняння з іншими країнами) та синтезу (формулювання узагальнень щодо ролі ДПП). Інформаційною базою слугують первинні дані Світового банку (RDNA4, RDNA5), НБУ, ЄБРР, МВФ, ОЕСР, UNCTAD та Міністерства фінансів України.

Для коректного розуміння впливу війни на економіку доцільніше буде розглянути динаміку ключових макроекономічних показників саме у ширшому часовому горизонті (починаючи з 2017 року), що дозволить порівняти довоєнні тенденції з поточною ситуацією та оцінити масштаб деформацій. Відповідні дані систематизовано у таблиці 2.1.

Динаміка основних макроекономічних показників України у 2017– 2025 рр.

Показник	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025*
Реальний ВВП, %	2,5	3,5	3,2	– 3,8	3,4	– 28,8	5,5	2,9	1,8
Номін. ВВП, млрд дол.	112,2	130,8	153,8	155,5	200,1	160,5	178,8	187,0	196,0
ІСЦ (кін. року), %	13,7	9,8	4,1	5,0	10,0	26,6	5,1	9,5	9,5
Дефіцит бюдж., % ВВП	– 1,4	– 2,4	– 2,0	– 5,3	– 3,5	– 16,0	– 20,4	– 17,6	– 18,9
Безробіття, %	9,5	8,8	8,2	9,5	9,8	21,1	18,4	18,2	17,7
Держборг, % ВВП	71,8	60,9	50,3	60,8	48,9	78,4	84,4	94,2	101,5
ПП (потік), млрд дол.	2,6	2,4	5,9	0,3	6,7	0,6	4,2	3,3	–

* – прогнозні дані. Розроблено автором за даними [26; 27; 28; 30; 34].

Як видно з таблиці 2.1, у період 2017-2021 рр. економіка демонструвала стійке зростання (у середньому 1,8% річних з урахуванням ковідного спаду 2020 р.), державний борг скорочувався з 71,8% до 48,9% ВВП, а бюджетний дефіцит утримувався в прийнятних межах 1,4-3,5% ВВП. Інфляція знижувалася з 13,7% у 2017 р. до 4,1% у 2019 р. завдяки режиму інфляційного таргетування НБУ [27]. Ці довоєнні тенденції формували передумови для поступового наближення до критеріїв фіскальної стійкості, необхідних для євроінтеграції.

Вторгнення радикально зламало ці тренди. У 2022 році реальний ВВП скоротився на 28,8% – це найбільший спад за всю історію незалежності, що значно перевищує наслідки фінансової кризи 2008-2009 рр. (спад 14,8%) та суспільно-політичної кризи 2014-2015 рр. (кумулятивний спад близько 16%). Основними чинниками рецесії стали руйнування виробничих потужностей на сході та півдні, окупація промислових регіонів, розрив логістичних ланцюгів, блокада морських портів та масова вимушена міграція [26]. Графічна інтерпретація макроекономічної динаміки представлена на рис. 2.1.

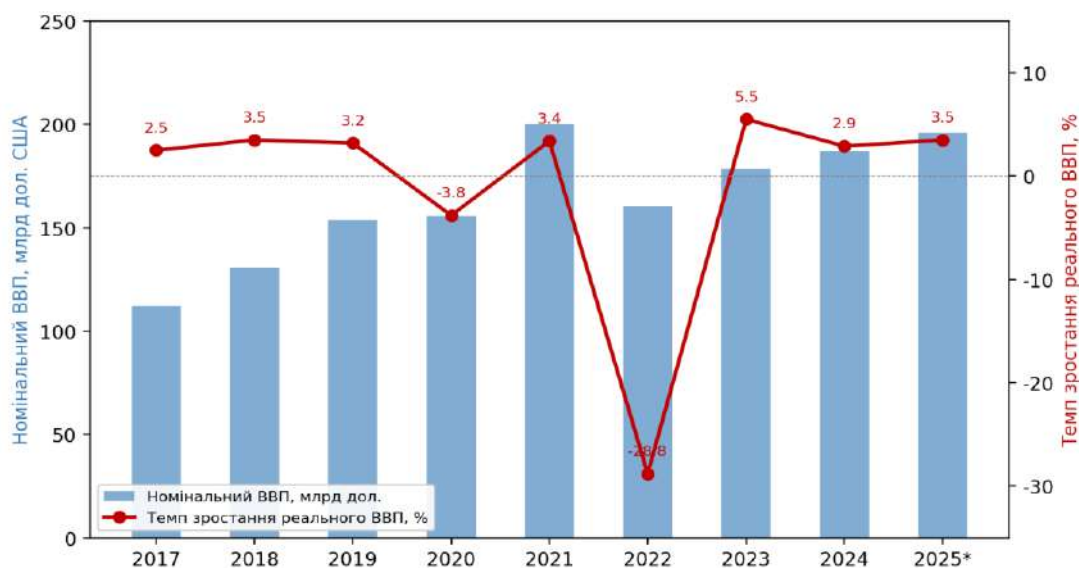


Рис. 2.1. Динаміка номінального ВВП та темпів зростання реального ВВП України у 2017– 2025 рр.

Розроблено автором за даними [26; 27; 28]

Починаючи з другої половини 2022 року, в економіці спостерігалися ознаки часткового відновлення, зумовлені стабілізацією лінії фронту, поступовим відкриттям «зернового коридору» в Чорному морі та адаптацією бізнесу до нових умов. У 2023-му ВВП зріс на 5,5 % – економіка виявилася адаптивнішою, ніж очікувалося [26]. Втім, у 2024-му зростання просіло до 2,9 %. Причини відомі: систематичні удари по енергосистемі, нестача робочих рук і розгін інфляції після підвищення тарифів на електроенергію [28]. ЄБРР прогнозує 3,5 % на 2025 рік і 5,0 % на 2026-й. Але це за умови, що до того часу буде досягнуто домовленості про припинення вогню [28].

Ключовою проблемою залишається надзвичайно високий рівень бюджетного дефіциту, що протягом 2022-2025 рр. коливається в діапазоні від 16 до 20% ВВП проти довоєнних 1,4-3,5%. Державний борг за чотири роки війни зріс більш ніж удвічі: з 48,9% ВВП у 2021 році до прогнозованих 101,5% ВВП у 2025 році, перевищивши допустиму межу в 60%, встановлену Бюджетним кодексом для мирного часу [30]. Як було показано у підрозділі 1.2, це є типовою ознакою постконфліктних економік, де кейнсіанська модель фінансування відбудови стає неможливою без зовнішнього доповнення або залучення приватного капіталу [14].

Рис. 2.2 наочно ілюструє фінансову деформацію воєнного часу: видатки на безпеку та оборону зросли з 5,0-5,5% ВВП у довоєнний період до 30,8% у 2022 р. та 38,9% у 2024 р. [29]. У бюджеті на 2025 рік понад 62% усіх видатків (2,2 трлн грн, або близько 53,3 млрд дол. США) спрямовано на оборону, що кратно звужує можливості фінансування відбудови з державного бюджету [31]. Потреба у зовнішньому фінансуванні для покриття бюджетного дефіциту 2025 року оцінюється у 38,4 млрд дол., які забезпечуються переважно з коштів ЄС (Ukraine Facility – 13,7 млрд дол.), доходів від заморожених російських активів у рамках ініціативи ERA (22,0 млрд дол.) та програми МВФ (2,7 млрд дол.) [28; 30].

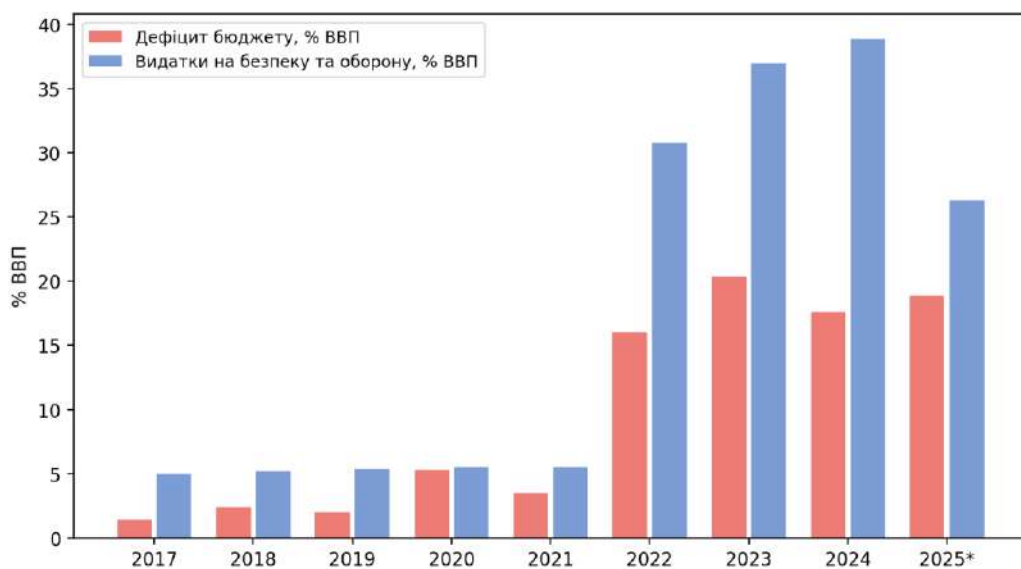


Рис. 2.2. Дефіцит державного бюджету та видатки на безпеку і оборону, % ВВП, 2017-2025 рр.

Розроблено автором за даними [29; 30; 31]

Таким чином, макроекономічний аналіз засвідчує, що фінансовий простір для бюджетного фінансування відбудови є практично вичерпаним. З позиції обґрунтування ролі ДПП це означає, що державний бюджет об'єктивно не може виступати основним джерелом капітальних інвестицій у відновлення інфраструктури, а механізми залучення приватного капіталу – передусім через ДПП та blended finance – перетворюються з бажаного доповнення на структурну необхідність.

Війна спричинила безпрецедентну демографічну кризу. За оцінками Національної академії наук України, чисельність населення на контрольованих територіях станом на початок 2025 року становить лише 29-30 млн осіб, тоді як до вторгнення вона сягала 41,1 млн [34]. За даними ООН, близько 6,8 млн українців зареєстровані як біженці за кордоном (переважно в країнах ЄС), ще приблизно 5 млн залишаються внутрішньо переміщеними особами [34]. Таким чином, майже кожен четвертий мешканець довоєнної України був змушений покинути своє звичне місце проживання.

По ринку праці одночасно вдарили дві хвилі: відтік людей за кордон і мобілізація. Пропозиція робочої сили різко скоротилася. У 2022-му економічно активне населення сягало 17,4 млн осіб, на кінець 2024-го – лише 12,3 млн [34]. Безробіття повільно знижується: з 21,1 % у 2022 р. до прогнозованих 17,7 % у 2025-му. Та все одно це у два рази більше за довоєнні 8-10 %. Парадокс у тому, що паралельно бракує робочих рук – особливо кваліфікованих кадрів у промисловості. Класична воєнна економіка: безробіття і кадровий голод співіснують [26].

У контексті ДПП демографічна ситуація має двояке значення. З одного боку, дефіцит кваліфікованих кадрів ускладнює реалізацію інфраструктурних проєктів і підвищує їхню вартість. З іншого ж боку, саме великі інфраструктурні проєкти ДПП здатні створити якісні робочі місця, що стимулюватиме повернення мігрантів та демобілізованих, формуючи позитивний зворотний зв'язок між відбудовою та відновленням трудового потенціалу.

Систематична оцінка збитків від війни здійснюється у рамках спільного проєкту Уряду України, Світового банку, Європейської Комісії та ООН – Rapid Damage and Needs Assessment (RDNA). Як видно з рис. 2.3, оцінки збитків зростають від раунду до раунду.

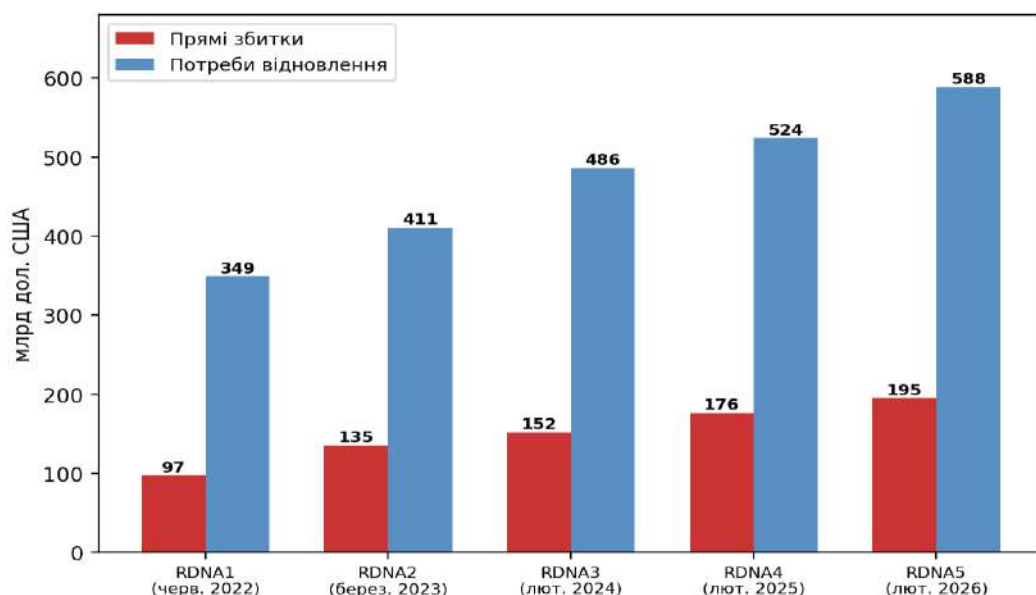


Рис. 2.3. Еволюція оцінок прямих збитків та потреб відновлення України (RDNA1– RDNA5), млрд дол. США.

Розроблено автором за даними [32; 33; 38]

За RDNA4 (грудень 2024 року) прямі фізичні збитки сягнули 176 млрд дол. – на 24 млрд більше, ніж три квартали тому за RDNA3 [32]. Постраждало 13% житлового фонду – а це понад 2,5 млн домогосподарств. Збитки в енергетиці виросли на 70% порівняно з RDNA3 [32]. За оновленими даними RDNA5, опублікованими у лютому 2026 року та охоплюючими період до грудня 2025 року, прямі збитки зросли до понад 195 млрд дол., а загальна вартість відновлення та реконструкції на наступне десятиліття оцінена майже у 588 млрд дол. – це приблизно втричі більше за номінальний ВВП країни [33]. Найбільші руйнування сконцентровані у прифронтових областях: Донецькій, Харківській, Луганській, Запорізькій, Херсонській та Київській, на які припадає близько 72% усіх збитків [32].

Аналіз секторального розподілу потреб (табл. 2.2, рис. 2.4) свідчить про те, що найбільших руйнувань зазнали три базові інфраструктурні сектори – транспортний, енергетичний та житловий, на які в сукупності припадає понад 47% загальних потреб [33].

Секторальний розподіл потреб відновлення та реконструкції України, млрд дол. США

Сектор	Прямі збитки (RDNA4)	Потреби (RDNA4)	Прямі збитки (RDNA5)	Потреби (RDNA5)	Зміна потреб, %
Житловий сектор	57,0	84,0	—	90,0	+7,1
Транспорт	36,0	78,0	—	96,0	+23,1
Енергетика	20,0	68,0	—	91,0	+33,8
Торгівля і промисловість	17,0	64,0	—	63,0	– 1,6
Сільське господарство	—	55,0	—	55,0	0,0
Розмінування	—	13,0	—	28,0	+115,4
Усього	176,0	524,0	195,0	588,0	+12,2

Розроблено автором на основі [32; 33; 38].

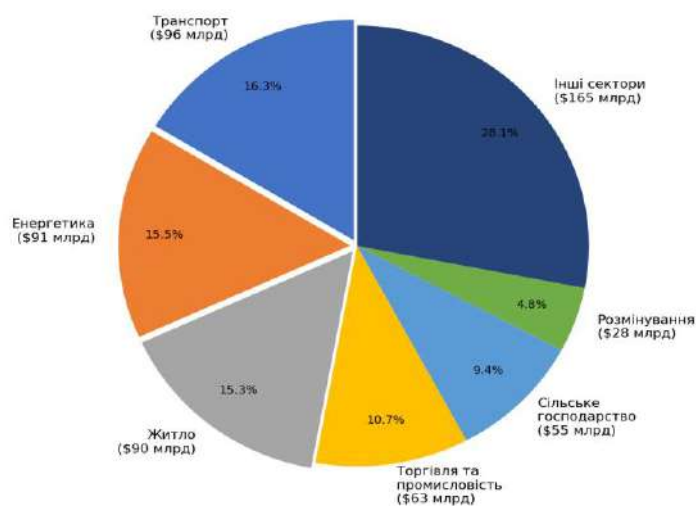


Рис. 2.4. Секторальна структура потреб відновлення та реконструкції України (RDNA5), млрд дол. США

Розроблено автором за даними [33]

Характерною ознакою RDNA5 стало різке зростання потреб у сфері розмінування – більш ніж удвічі (з 13 до 28 млрд дол.), що відображає масштаб мінної загрози для відновлення сільськогосподарських земель та безпечного повернення населення. Також суттєво зросли потреби транспортного сектору (+24%) внаслідок посилення ударів по залізничній інфраструктурі та портовим об'єктам протягом 2025 року [33].

Секторальна структура збитків має визначальне значення для формування пріоритетів ДПП. Три сектори-лідери за обсягом потреб – це транспорт (\$96 млрд), енергетика (\$91 млрд) та житло (\$90 млрд). Вони є водночас секторами з найбільшим міжнародним досвідом успішних партнерств (див. Таблицю 1.1, підрозділ 1.1): транспорт традиційно реалізується через концесійні та ВОТ-моделі, енергетика – через DBFO, а комунальна інфраструктура реалізується через оренду та управлінські контракти. Ця збіжність секторальних потреб із наявними моделями ДПП створює об'єктивне підґрунтя для масштабного застосування цього інструменту.

Загальна вартість відновлення та реконструкції у 588 млрд дол. є безпрецедентною для сучасної Європи. Навіть за Планом Маршалла (1948-1952 рр.), який докладно аналізувався у підрозділі 1.2 як парадигмальний приклад зовнішнього фінансування відбудови, обсяг допомоги у перерахунку на сучасні долари становив близько 150 млрд дол. [16] – утричі менше, ніж потреби України. У 2025 році Уряд, за підтримки донорів, виділив 7,37 млрд дол. на пріоритетні напрями відновлення, однак фінансовий розрив лише на 2025 рік оцінюється у 9,96 млрд дол. [32]. Це означає, що навіть за наявності масштабної міжнародної підтримки, обсяг наявних ресурсів покриває менше половини першочергових потреб.

Міжнародна фінансова допомога досягла піку у 2022 році – понад 10,5 млрд євро (5,4% ВВП), знизившись до 4,1 млрд євро у 2024 році (2,4% ВВП) [37]. У 2025 році зовнішня допомога покривала 56 % додаткових бюджетних потреб – менше, ніж 73 % у 2024-му [26]. Залежність потроху зменшується, але вразливість моделі видно неозброєним оком. Затримка пакету допомоги США у 2023-2024 рр. – понад пів року – поставила під загрозу фінансування базових потреб бюджету [30]. До цього додається «втома від допомоги» (aid fatigue) у країн-донорів. Висновок очевидний: джерела фінансування відбудови треба диверсифікувати.

Зіставлення обсягу потреб (588 млрд дол.) з наявними ресурсами (7,37 млрд дол. бюджетного фінансування на 2025 рік) дає коефіцієнт покриття на рівні лише 1,3%. Навіть з урахуванням усього обсягу зовнішньої бюджетної підтримки (38,4

млрд дол.) цей показник не перевищує 6,5% від загальних потреб. За оцінками IFC, приватний сектор потенційно здатен покрити до третини загальних потреб – близько 196 млрд дол. [32]. Саме ДПП, як було обґрунтовано у підрозділі 1.2 в контексті концепції *blended finance*, є інструментом, здатним перетворити цей потенціал на реальні інвестиції шляхом зниження ризиків для приватного капіталу.

Стан інвестиційного клімату є визначальним чинником для перспектив залучення приватного капіталу через ДПП. Динаміка прямих іноземних інвестицій за 2017-2024 рр. представлена на рис. 2.5.

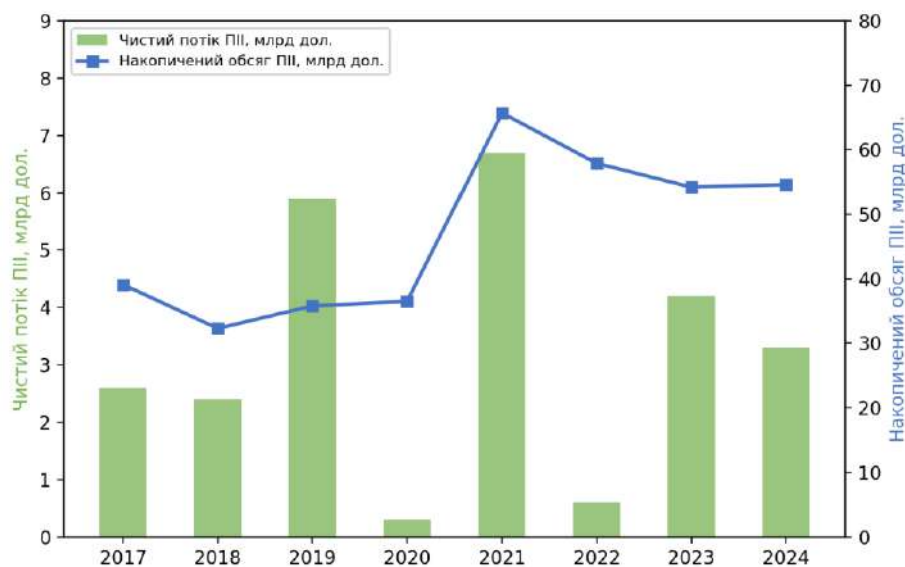


Рис. 2.5. Динаміка прямих іноземних інвестицій в Україну, 2017– 2024 рр.

Розроблено автором за даними [35; 36]

У довоєнний період обсяг ПІІ був нестійким: від 2,4-2,6 млрд дол. у 2017-2018 рр. до 5,9 млрд у 2019 р. та обвалу до 0,3 млрд під час пандемії 2020 р. із подальшим відновленням до рекордних 6,7 млрд у 2021 р. Повномасштабне вторгнення різко скоротило потік ПІІ: у 2022 році він впав до 557 млн дол. [36]. «У 2023-му цифра піросла до 4,2 млрд, проте 72-75 % з них – це не нові інвестиції, а реінвестований прибуток компаній, які вже працювали в Україні [35]. 2024 рік – знову мінус чверть, до 3,3 млрд. А за два перші місяці 2025-го надійшло лише 351 млн дол. – втричі менше, ніж за той самий період роком раніше [35].

Накопичений обсяг ПІІ на кінець 2024 року становив 54,6 млрд дол., що на 17% менше, ніж у довоєнному 2021 році. Для порівняння, цей показник у Польщі перевищує 335 млрд дол. – розрив становить майже шестикратну величину [35]. Домінування реінвестицій у структурі ПІІ означає, що нових іноземних інвесторів Україна практично не залучає – існуючі компанії лише утримують позиції, не нарощуючи присутність.

Ключовими перешкодами для залучення приватного капіталу, включаючи інвестиції через механізми ДПІІ, залишаються п'ять груп чинників, систематизованих на рис. 2.6:

1) безпекові ризики – ракетні та дроніві обстріли по всій території, мінна загроза на звільнених територіях, окупація частини промислових регіонів;

2) фінансові бар'єри – відсутність ринкового страхування та перестрахування воєнних ризиків (глобальні перестраховальники Munich Re та Swiss Re залишили ринок [39]), дефіцит довгострокового кредитування в національній валюті;

3) фіскальні обмеження – бюджетний дефіцит 19% ВВП, державний борг понад 100% ВВП, 62% видатків спрямовано на оборону, що виключає можливість надання масштабних державних гарантій для проєктів ДПІІ;

4) інституційні прогалини – слабка адміністративна спроможність органів місцевого самоврядування як потенційних державних партнерів, обмеженість стабілізаційного застереження щодо податкового та валютного законодавства (детально проаналізовано у підрозділі 1.3);

5) ринкові чинники – структурний дефіцит кадрів (робоча сила скоротилася до 12,3 млн осіб), корупція та недосконалість судової системи, регуляторна нестабільність [37].

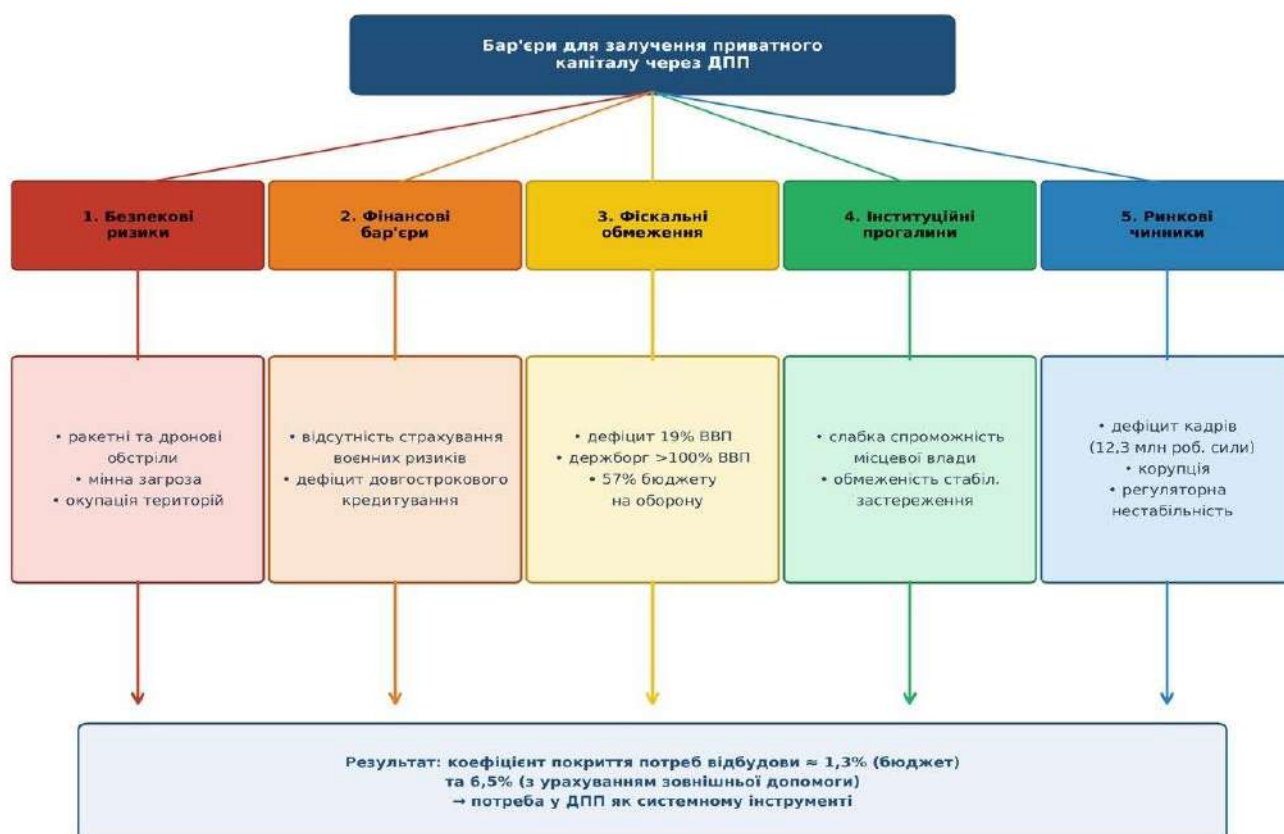


Рис. 2.6. Систематизація бар'єрів для залучення приватного капіталу через ДПП в Україні

Розроблено автором

За оцінками ОЕСР, інвестиційна норма в Україні відстає від середнього показника країн ОЕСР приблизно на десять відсоткових пунктів ВВП, причому основний розрив формується саме за рахунок низького рівня приватних інвестицій [37]. Сукупна дія зазначених п'яти груп бар'єрів пояснює, чому коефіцієнт покриття потреб відбудови за рахунок наявних ресурсів не перевищує 6,5% (з урахуванням зовнішньої допомоги) – розрив, який може бути скорочений лише через системне залучення приватного капіталу за допомогою механізмів ДПП та інструментів де-ризикування.

Попри несприятливий інвестиційний клімат, приватний сектор демонструє значну адаптивність. Довоєнна структура економіки характеризувалася домінуванням приватного сектору, який забезпечував близько чотирьох п'ятих

валової доданої вартості та три чверті зайнятості [38]. В умовах війни тисячі підприємств перемістили виробництва до безпечніших регіонів, переорієнтували логістику, впровадили децентралізовані енергетичні рішення (газові електростанції, сонячні панелі, біогаз) [32]. Ця продемонстрована адаптивність свідчить про наявність підприємницького потенціалу, який може бути мобілізований у рамках ДПП за умови належного інституційного середовища.

Уряд активізував зусилля щодо залучення приватних інвестицій. У 2024 році Державний фонд майна приватизував 377 об'єктів на суму близько 250 млн дол. [34]. Запроваджено механізми стимулювання значних інвестицій: 5-річне звільнення від оподаткування для інвестицій понад 10 млн дол., підвищені норми амортизації основних фондів, програма кредитування «5-7-9%» з річним бюджетом 18 млрд грн [26]. Створено інвестиційний фонд Ukraine Development Fund за участі BlackRock та JPMorgan, який планує залучити 500 млн – 1 млрд дол. каталітичного капіталу для мобілізації 2 млрд дол. приватних інвестицій [39]. ЄБРР розвиває інструменти де-ризикуювання для приватних інвесторів та готує інфраструктурні проєкти ДПП у портовому секторі Чорного моря з потенціалом залучення до 200 млн євро [39].

Однак існуючі ініціативи, попри їхню важливість, не відповідають масштабу потреб. Для досягнення оцінки IFC щодо покриття третини загальних потреб необхідно кратно збільшити обсяги приватних інвестицій як внутрішніх, так і іноземних. Це вимагає комплексного вдосконалення інституційного, правового та фінансового середовища, системні прогалини якого було виявлено у підрозділі 1.3. Конкретні масштаби та результати вже реалізованих проєктів ДПП в Україні аналізуються у наступному підрозділі.

Узагальнюючи результати аналізу, проведеного у підрозділі, можна сформулювати такі висновки.

1. Падіння ВВП на 28,8% у 2022 році лише частково компенсувалося наступним зростанням – 5,5% у 2023-му і 2,9% у 2024-му. Проте оптимістичним стан назвати не можна. Держборг перевалив за 100% ВВП, бюджетний дефіцит

тримається на 19% ВВП, а оборона забирає понад 62% видатків. Бюджету просто немає з чого фінансувати відбудову.

2. Прямі збитки від війни перевищили 195 млрд дол. (RDNA5), а загальна вартість відновлення на наступне десятиліття оцінюється у 588 млрд дол. – втричі більше за ВВП країни. Секторальна структура збитків (транспорт – \$96 млрд, енергетика – \$91 млрд, житло – \$90 млрд) збігається з секторами найбільшого міжнародного досвіду ДПП, що створює об'єктивне підґрунтя для масштабного застосування цього інструменту.

3. Інвестиційний клімат залишається несприятливим: ПП не відновилися до довоєнного рівня (\$3,3 млрд у 2024 р. проти \$6,7 млрд у 2021 р.), а їхня структура свідчить про практичну відсутність нових іноземних інвесторів. Ключовими бар'єрами є безпекові ризики, відсутність страхування та регуляторна нестабільність – чинники, подолання яких потребує спеціальних механізмів деризикування у рамках ДПП.

4. За оцінками IFC, приватний сектор потенційно здатен покрити до третини загальних потреб відновлення (~196 млрд дол.). Реалізація цього потенціалу через механізми ДПП є безальтернативним напрямом фінансування повоєнної відбудови, оскільки ані державний бюджет, ані зовнішня допомога (що покриває лише 6,5% загальних потреб) не здатні забезпечити необхідний обсяг інвестицій самостійно.

2.2. Оцінка реалізації проєктів ДПП в Україні: динаміка, структура та результати

У попередньому підрозділі було встановлено, що масштаб інвестиційних потреб повоєнної відбудови (588 млрд дол. за оцінкою RDNA5) у декілька разів перевищує фіскальні можливості держави, а залучення приватного капіталу через механізми ДПП є безальтернативним напрямом фінансування. Однак для обґрунтування конкретних реформ необхідно оцінити фактичний стан реалізації проєктів ДПП в Україні: їхню динаміку, секторальну структуру, результативність та

чинники, що стримують ефективне застосування цього інструменту. Цій меті присвячено даний підрозділ.

Міністерство економіки повідомляє: на 1 січня 2025 року в Україні було укладено 200 договорів ДПП (рис. 2.7). Реально працювали з них тільки 22 – решта або стояли, або вже відпрацювали свій термін [40].

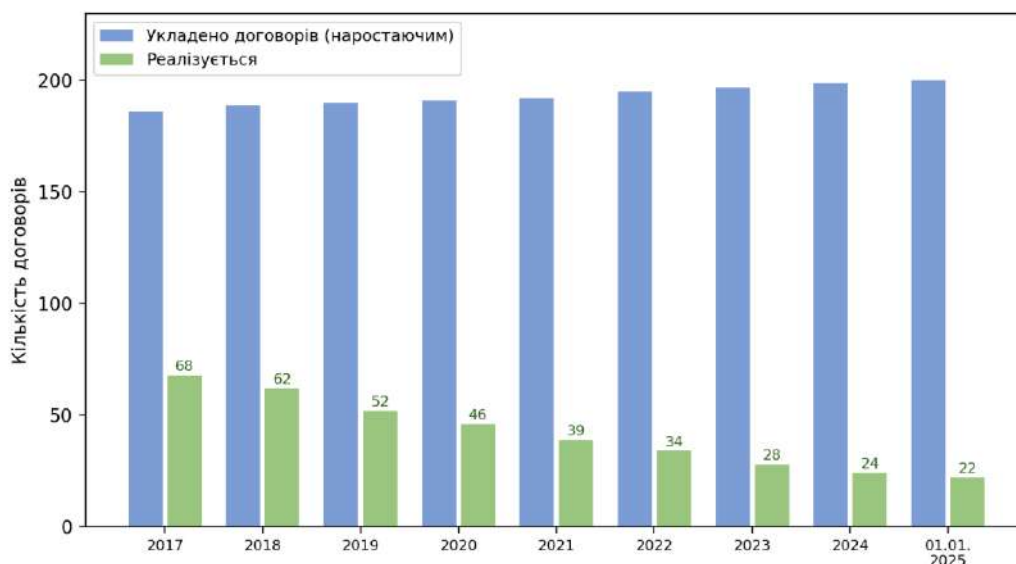


Рис. 2.7. Динаміка договорів ДПП в Україні, 2017– 2025 рр.

Розроблено автором за даними Мінекономіки [40; 41]

Тобто 11% виконання – цифра, яка сама по собі говорить про глибину проблеми. Для порівняння: на початку 2021 року з 192 договорів реалізувалися 39 (20,3%), 118 не виконувалися, а 35 вже завершили термін дії [41]. За чотири роки кількість активних проєктів скоротилася майже вдвічі – з 39 до 22, а частка реалізованих впала з 20,3% до 11,0%.

Аналіз рис. 2.7 виявляє характерну закономірність: загальна кількість укладених договорів повільно, але стабільно зростає (з 186 у 2017 р. до 200 на початок 2025 р.), тоді як кількість активних проєктів демонструє стійку низхідну тенденцію. Це означає, що нові договори укладаються, але не переходять у стадію реалізації, а раніше активні – припиняються або завмирають. Фактично система ДПП в Україні функціонує як «конвеєр, що рухається у зворотному напрямку»: вхідний потік нових договорів не компенсує вибуття старих.

Секторальна структура договорів ДПП, представлена на рис. 2.8, демонструє домінування видобувних галузей та сектору комунальної інфраструктури. На видобуток корисних копалин припадає близько 42% усіх договорів, на водопостачання та водовідведення – 31%, на теплопостачання та газопостачання – 18% [40; 42]. Транспортний сектор, який, як було показано у підрозділі 2.1, має найбільші потреби відновлення (96 млрд дол. за RDNA5), представлений лише 2% договорів ДПП. Це критична диспропорція: сектори з найбільшим інвестиційним попитом є найменш охопленими механізмами ДПП.

Переважає більшість договорів укладені на місцевому (комунальному) рівні з невеликими за масштабом проєктами у сфері ЖКГ та видобутку. Великих інфраструктурних проєктів ДПП загальнодержавного значення за всю історію механізму в Україні реалізовано лише два – концесії морських портів «Ольвія» та «Херсон», підписані у 2020 році. Аналітична оцінка цих проєктів має ключове значення для розуміння як потенціалу, так і обмежень ДПП в Україні (табл. 2.3).

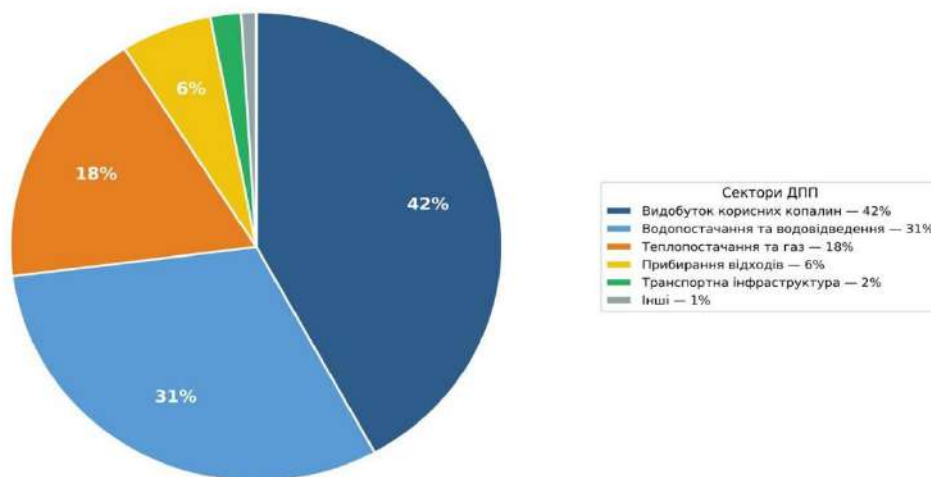


Рис. 2.8. Секторальна структура договорів ДПП в Україні (наростаючим підсумком)

Розроблено автором за даними [40; 42]

Характеристика ключових концесійних проєктів ДПП в Україні

Параметр	Порт «Ольвія» (Миколаїв)	Порт «Херсон»
Концесіонер	QTerminals (Катар)	ТОВ «Рісоіл-Херсон»
Рік підписання	2020	2020
Строк концесії	35 років	30 років
Очікувані інвестиції	3,4 млрд грн (~140 млн дол.)	1,4 млрд грн (~53 млн дол.)
Модель ДПП	Концесія (ВОТ-подібна)	Концесія
Транзакційний радник	IFC / ЄБРР	IFC / ЄБРР
Поточний статус	Призупинено (зона бойових дій)	Призупинено (окупація до 11.2022, руйнування)

Розроблено автором на основі [43; 44; 45].

Концесії портів «Ольвія» та «Херсон» стали першими великими проєктами ДПП у портовому секторі України і були підготовлені за міжнародними стандартами – з повним ТЕО, транзакційним консультуванням IFC та ЄБРР, прозорим конкурсним відбором та підтримкою PPIAF (Світовий банк) [44]. Концесія «Ольвія» передбачала інвестиції 140 млн дол. катарською QTerminals у модернізацію порту, включаючи будівництво нового зернового терміналу потужністю 4 млн тонн на рік та олійноекстракційного заводу [43]. Ці проєкти продемонстрували, що за наявності належної підготовки та інституційної підтримки МФО Україна здатна залучити значний іноземний капітал у межах ДПП.

Однак можна стверджувати, що повномасштабне вторгнення повністю зупинило реалізацію обох проєктів. Порт «Херсон» був окупований у перші дні війни та зазнав значних руйнувань, а порт «Ольвія» опинився в зоні активних бойових дій та ракетних обстрілів. Як зазначає PPIAF, Україна докладала значних зусиль для збереження партнерських відносин з концесіонерами навіть в умовах зупинки портової діяльності [44]. Це свідчить про розуміння стратегічної цінності ДПП, однак одночасно ілюструє фундаментальну уразливість цього інструменту до безпекових ризиків – чинника, що не може бути усунений виключно правовими або інституційними засобами.

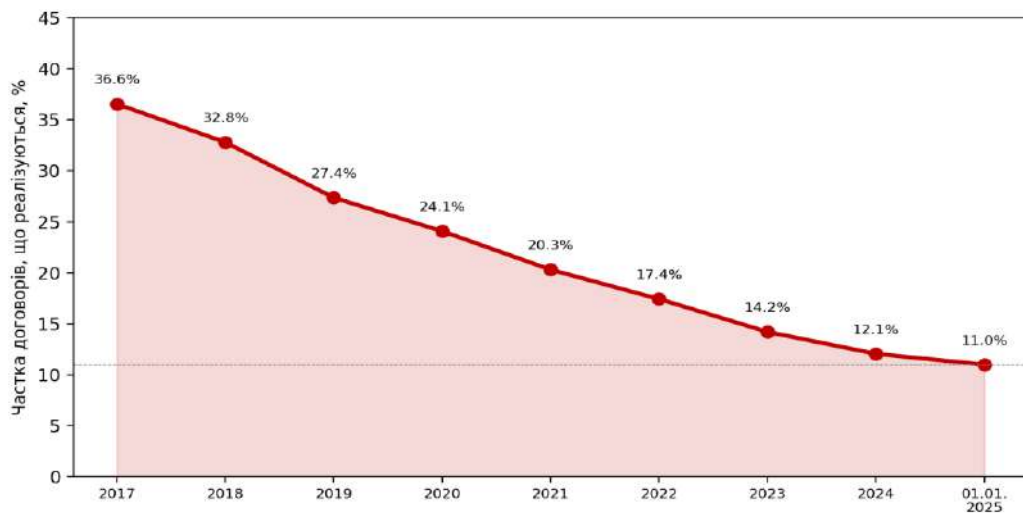


Рис. 2.9 Динаміка частки договорів ДПП, що реалізуються, у загальній кількості укладених,%, 2017– 2025 рр.

Розроблено автором за даними [40; 41]

Рис. 2.9 візуалізує тривалий тренд зниження ефективності механізму ДПП: частка активних договорів послідовно скоротилася з 36,6% у 2017 році до 11,0% на початок 2025 року. Ця негативна динаміка зумовлена комплексом чинників, які за результатами аналізу можна систематизувати у п'ять груп (рис. 2.10):

1) інституційна слабкість – більшість державних партнерів (особливо на місцевому рівні) не мають кваліфікації та досвіду для підготовки й управління проєктами ДПП, що підтверджує проблему, ідентифіковану у підрозділі 1.3 [25];

2) недосконалість правового середовища – паралельне існування Закону про ДПП та Закону про концесію, обмеженість стабілізаційного застереження щодо податкового та валютного законодавства [22];

3) відсутність до 2023 р. дієвих фінансових інструментів де-ризикування, що робило проєкти неприйнятними для приватного капіталу за співвідношенням «ризик– дохідність»;

4) корупція, непрозорість та політичне втручання у процес відбору приватних партнерів, що підривало довіру інвесторів;

5) з 2022 року – безпекові ризики, що заморозили як діючі, так і перспективні проєкти (включаючи обидві портові концесії).

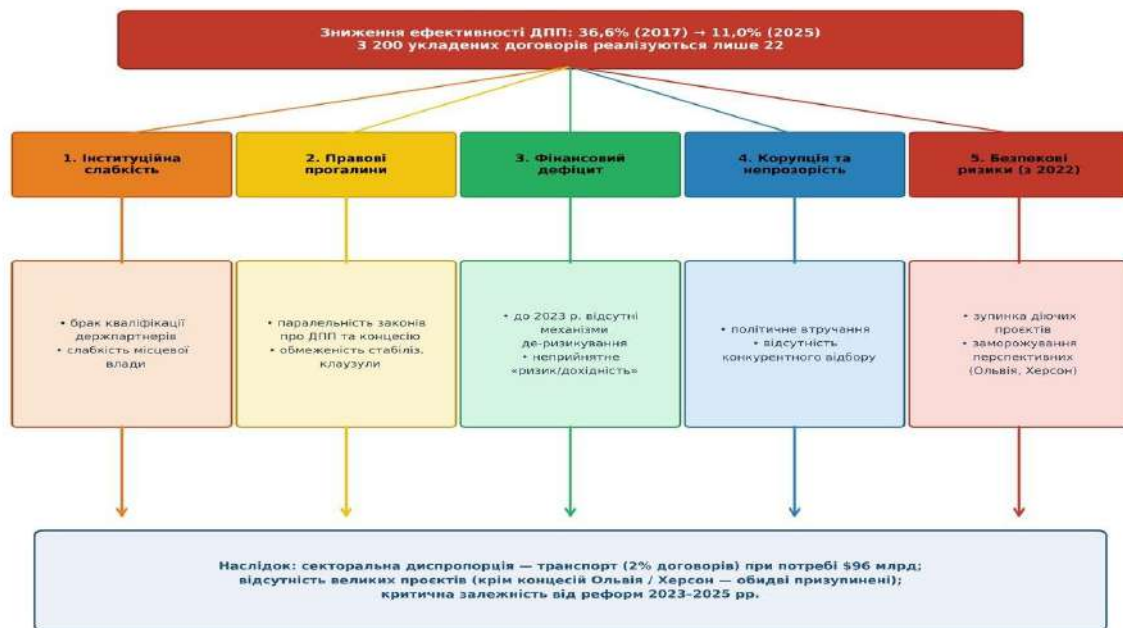


Рис. 2.10. Систематизація чинників зниження ефективності ДПП в Україні

Розроблено автором

На ці системні проблеми держава реагувала. У 2019-2025 рр. пройшла серія інституційних реформ – їхня мета була кардинально підняти ефективність ДПП. Етапи цих змін узагальнено на рис. 2.11 і розглянуто далі.

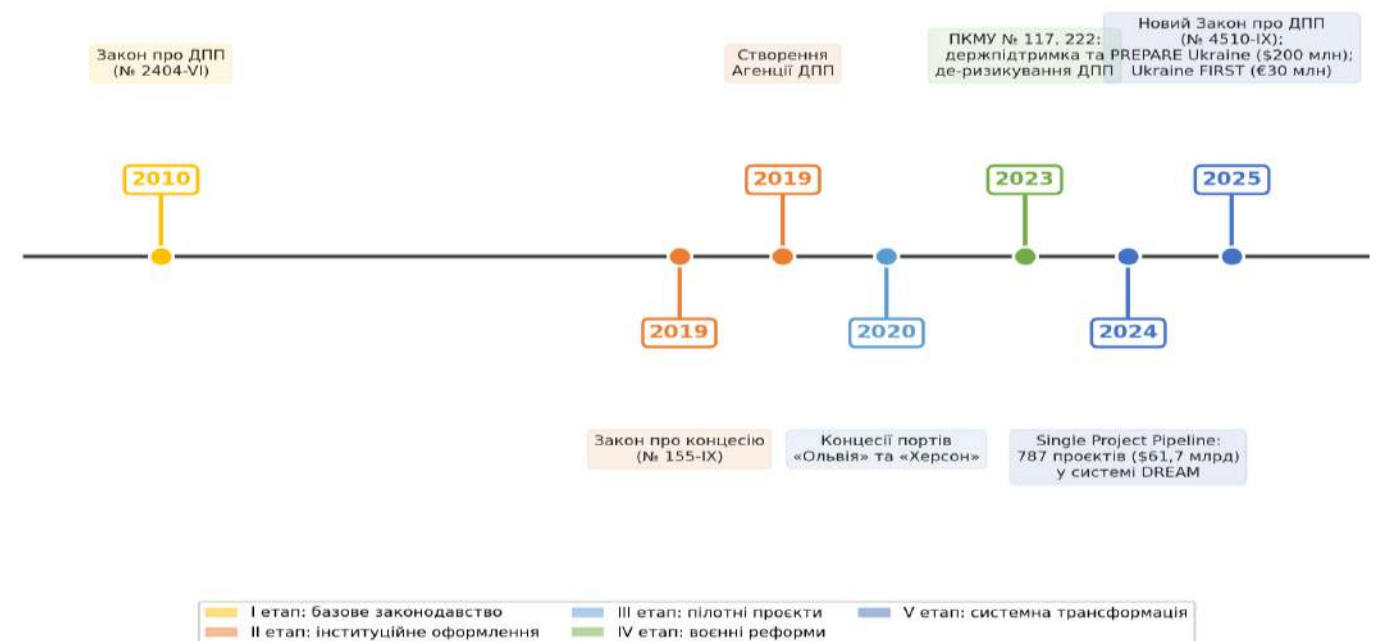


Рис. 2.11. Ключові інституційні етапи розвитку ДПП в Україні

Розроблено автором

Основний крок – новий Закон «Про державно-приватне партнерство» №4510-IX, що замінив попередній закон 2010 року. Чинності він набрав 31 жовтня 2025 року [46]. Новий закон запровадив спеціальний режим для проєктів відновлення, що діятиме протягом воєнного стану та семи років після його скасування. Серед ключових новацій: спрощення процедур для відновлювальних проєктів, розширення переліку об'єктів ДПП (з потенційного охоплення близько 17 тис. державних та комунальних підприємств), можливість збереження об'єкта у приватній власності після завершення строку договору (раніше він обов'язково переходив до держави) [46].

Паралельно відбулося суттєве посилення інституційної інфраструктури підготовки проєктів. У липні 2025 року Уряд України за підтримки Світового банку запустив програму PREPARE Ukraine обсягом 200 млн дол. на п'ять років, управління якою здійснює Агенція ДПП [47]. Мета програми полягає у підготовці державних та муніципальних проєктів відбудови за стандартами міжнародних інвесторів. Як зазначив директор Агенції ДПП Ніко Гачечіладзе, Агенція виконує функцію «єдиного конвеєра проєктів» (single project pipeline): збирає та ранжує заявки, готує оцінки за стандартами Світового банку, залучає міжнародних консультантів та доводить кожен проєкт до стадії, на якій приватний капітал може увійти без надмірних ризиків [47].

Одночасно ЄБРР, ЄІБ та Європейська Комісія запустили програму Ukraine FIRST (Facility for Infrastructure Reconstruction) з початковим фінансуванням у 30 млн євро, спрямовану на прискорення підготовки великих інфраструктурних проєктів [48]. Пілотним проєктом став кредит ЄБРР на 160 млн євро державній компанії «Укрнафта» для будівництва 250 МВт розподілених газових генераційних потужностей [48].

Важливим кроком стало формування Єдиного портфеля проєктів (Single Project Pipeline, SPP) у рамках цифрової платформи DREAM. За даними ОЕСР, станом на кінець 2024 року у системі зареєстровано 787 публічних інвестиційних проєктів загальною вартістю понад 61,7 млрд дол. [49], а загальна кількість запланованих або запропонованих проєктів перевищила 8 700 [49]. Цей портфель

покликаний забезпечити прозору пріоритизацію та координацію між міністерствами, МФО та донорами – функцію, відсутність якої раніше ідентифікувалася як одне з ключових обмежень ДПП [25].

На рівні ЄС масштабним інструментом мобілізації приватних інвестицій стала Рамка інвестицій в Україну (Ukraine Investment Framework, UIF). На Конференції з відновлення України (URC 2025) у Римі підписано інвестиційні угоди обсягом 2,3 млрд євро гарантій та грантів ЄС, що мають мобілізувати понад 10 млрд євро інвестицій [50]. З моменту запуску UIF у 2024-му програма мобілізувала понад 16 млрд євро інвестицій. Окремо варто згадати угоду французького холдингу NJJ – 1,5 млрд євро у телеком (придбання Lifecell і Datagroup-Volia), забезпечене гарантіями ЄС, IFC та ЄБРР [50].

Таблиця 2.4

Порівняння інституційної системи ДПП в Україні: до та після реформ 2023–2025 рр.

Параметр	До реформ (2010– 2022)	Після реформ (2023– 2025)
Правова база	Закон 2010 р. + Закон про концесію 2019 р. (паралельно)	Новий Закон про ДПП 2025 р. (єдиний, спеціальний режим для відбудови)
Фінансова підтримка	Відсутня до 2023 р.	ПКМУ № 117, 222 (де-ризикунання); PREPARE Ukraine (\$200 млн)
Підготовка проєктів	Обмежена спроможність; ad hoc залучення МФО	Агенція ДПП як «єдиний конвеєр»; Ukraine FIRST (€30 млн); DREAM/SPP
Портфель проєктів	Відсутній пріоритизований перелік	787 проєктів (\$61,7 млрд) у Single Project Pipeline
Міжнародна координація	Фрагментарна	Ukraine Donor Platform; UIF (>€16 млрд мобілізовано)
Результат (активні проєкти)	39 (2021 р.) → 22 (2025 р.)	Очікується зростання після набрання чинності реформами

Розроблено автором на основі [22; 25; 40; 46; 47; 48; 49; 50].

Попри масштабні інституційні реформи, залишаються суттєві ризики. Дослідження Kinstellar (2025) виявило, що з 199 відновлювальних проєктів, на які у 2024 році було виділено 7,7 млрд грн бюджетного фінансування, станом на липень 2024 року завершено лише 10. Основними причинами затримок названо неякісний проєктний відбір, низьку якість проєктно-кошторисної документації та слабе

проектне управління [51]. Це означає, що навіть за наявності коштів і реформованого правового поля, «вузьким місцем» залишається операційна спроможність державних партнерів – проблема, яка потребує цільового розв'язання через технічну допомогу, навчання та залучення міжнародних консультантів.

Крім того, відновлення інвестиційної активності ДПП неможливе без вирішення проблеми страхування воєнних ризиків. Як було зазначено у підрозділі 2.1, глобальні перестраховальники залишили український ринок [39], а місцева страхова ємність (50– 60 млн євро) є недостатньою навіть для середнього інфраструктурного проєкту. Без створення державного або міжнародного механізму гарантування воєнних ризиків масштабне залучення приватного капіталу залишатиметься обмеженим.

Узагальнюючи результати проведеного аналізу можна сформулювати наступні висновки.

1. Механізм ДПП в Україні протягом 2010-2024 рр. функціонував з критично низькою ефективністю: з 200 укладених договорів реалізуються лише 22 (11%). Секторальна структура проєктів не відповідає пріоритетам відбудови: транспорт та енергетика, що потребують найбільших інвестицій, охоплені лише 2% договорів.

2. Єдиний досвід великих концесійних проєктів (порти «Ольвія» та «Херсон») засвідчив як потенціал інструменту (залучення 200 млн дол. іноземних інвестицій за міжнародними стандартами підготовки), так і його фундаментальну уразливість до безпекових шоків – обидва проєкти призупинені внаслідок вторгнення.

3. Виявлено п'ять систематизованих груп чинників неефективності ДПП (рис. 2.10): інституційна слабкість, правові прогалини, фінансовий дефіцит інструментів де-ризикування, корупція та безпекові ризики. Їхня кумулятивна дія формує «замкнене коло» низької інвестиційної привабливості.

4. Реформи 2023-2025 рр. створили якісно нову інституційну основу для ДПП: новий закон зі спеціальним режимом для відбудови, механізми де-ризикування (ПКМУ № 117, 222), PREPARE Ukraine (\$200 млн), Ukraine FIRST (€30 млн) та Єдиний портфель з 787 проєктами на \$61,7 млрд. Однак трансформація

інституційної бази у реальні проєкти потребуватиме подолання операційних дефіцитів, що обґрунтовує необхідність вивчення міжнародного досвіду у наступному підрозділі.

2.3. Міжнародний досвід використання ДПП у відбудові: уроки для України

У підрозділі 2.2 ми побачили картину: з 200 договорів ДПП реалізуються лише 22, а секторальний фокус не збігається з пріоритетами відбудови. Реформи 2023-2025 рр. дещо змінили ситуацію – інституційна основа є, але вона ще не запрацювала на повну. Перш ніж формувати стратегічні рекомендації, корисно подивитися, як з аналогічними викликами справлялися інші. Розглянемо два типи країн: з розвиненими програмами ДПП (Велика Британія, Корея, Колумбія, Туреччина) і з постконфліктним або постдисастерним досвідом (Хорватія, Боснія, Афганістан, Японія). Такий аналіз дозволить виокремити ключові чинники успіху та типові помилки, релевантні для українського контексту.

У підрозділі застосовано метод порівняльного аналізу (зіставлення інституційних моделей ДПП у семи країнах за єдиною системою критеріїв), кейс-аналізу (детальне дослідження окремих програм та проєктів) та синтезу (формулювання уроків для України). Країни обрано за двома критеріями: масштаб та зрілість програми ДПП (Велика Британія, Корея, Колумбія, Туреччина) та релевантність постконфліктного/посткатастрофного контексту (Хорватія, Боснія, Афганістан, Японія). Оцінка ключових чинників успіху (рис. 2.14) побудована за п'ятибальною шкалою на основі аналізу джерел [52-58].

Великобританія є піонером масштабного застосування ДПП: з початку 1990-х рр. у рамках Private Finance Initiative (PFI) та її наступника PF2 було реалізовано близько 700 проєктів загальною вартістю понад 56 млрд фунтів стерлінгів приватних інвестицій [52]. Ці проєкти охоплювали лікарні, школи, дороги, тюрми та об'єкти оборони. Ключовими чинниками успіху стали інституційна

послідовність (створення спеціалізованого центру компетенцій – PFI Centre of Excellence), стандартизація контрактів та прозорий, конкурентний процес відбору. Як зазначають дослідники White & Case, ранній успіх PFI був підкріплений чіткістю контрактних умов та послідовністю державної політики [52].

Водночас британський досвід виявив і суттєві ризики. Після фінансової кризи 2008 р. потік нових проєктів різко скоротився через політику бюджетної економії. Підрядники, які звикли до постійних замовлень і несли високі фіксовані витрати, залишилися без роботи. Низка з них збанкрутувала, а сам ланцюг постачальників ДПП почав «висихати» [52]. Для України це важливий сигнал. Добре правове поле – це ще пів справи. Якщо за ним не стоїть стабільний довгостроковий портфель проєктів, ринок просто не виживає. У цьому сенсі запуск Single Project Pipeline у 2024 році [49] – крок у правильному напрямку.

Іншим важливим уроком є політична чутливість ДПП у соціально значущих секторах. У Великобританії PFI зазнала значної критики щодо ціни обслуговування контрактів у сфері охорони здоров'я та освіти, що зрештою призвело до політичного рішення про відмову від моделі [52]. Для України це означає необхідність ретельного підходу до вибору секторів: у соціально чутливих галузях (охорона здоров'я, освіта) ДПП потребує додаткових механізмів контролю якості та публічної підзвітності.

Республіка Корея демонструє найбільш релевантний для України приклад антикризового використання ДПП. Після фінансової кризи 1997-1998 рр. корейський уряд здійснив системну реформу ДПП, прийнявши у грудні 1998 р. Закон про участь приватного сектору в інфраструктурі [53]. Ключовою інновацією став механізм мінімальної гарантованої дохідності (Minimum Revenue Guarantee, MRG): держава гарантувала приватному інвестору мінімальний рівень доходу у разі, якщо фактичний попит виявлявся нижчим за прогнозований. Це радикально знизило сприйманий ризик для інвесторів і забезпечило потік проєктів саме в період, коли економіка потребувала стимулювання [53].

Результати були вражаючими: протягом 1999-2009 рр. у Кореї було реалізовано 744 проєкти ДПП із загальним обсягом інвестицій понад 65 млрд дол.

[53]. Сектори охоплювали дороги, залізниці, порти, школи, об'єкти житлового будівництва для військовослужбовців та культурні заклади. Інституційно модель спиралася на потужний аналітичний центр – PIMAC (Public and Private Infrastructure Management Center) при Korea Development Institute, який здійснював оцінку, моніторинг та методичну підтримку проєктів [53].

Водночас досвід МВФ свідчить, що MRG створює значні фінансові ризики: у випадках, коли фактичний попит суттєво відрізнявся від прогнозного (наприклад, на окремих автодорогах Кореї попит становив лише 20-30% від очікуваного), гарантії перетворювалися на масштабні бюджетні зобов'язання [54]. Це підтверджує висновок підрозділу 1.2 про те, що механізми де-ризиків (blended finance) є необхідними, але потребують ретельного фінансового аналізу та обмеження сукупного обсягу гарантій.

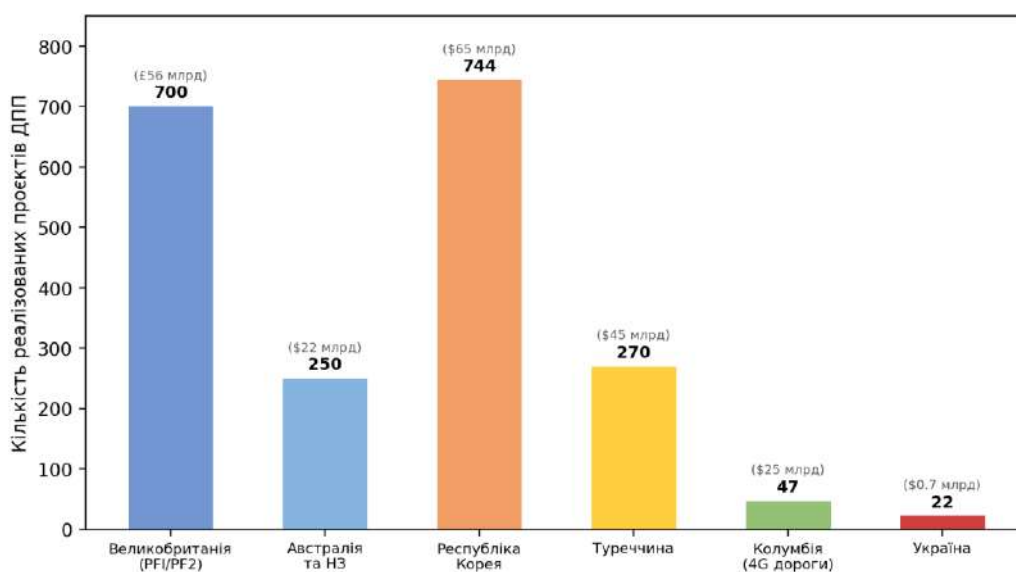


Рис. 2.12. Порівняльний масштаб реалізованих проєктів ДПП за країнами

Розроблено автором за даними [52; 53; 55; 56]

Колумбія є прикладом успішного застосування ДПП у транспортному секторі – саме тому секторі, який має найбільші потреби відновлення в Україні (96 млрд дол. за RDNA5). Програма «четвертого покоління» автодоріг (4G), розпочата у 2014 р., передбачала будівництво та модернізацію 8 000 км доріг через 47 концесійних проєктів загальною вартістю близько 25 млрд дол. [55]. Колумбія була однією з

перших країн, що розвинула масштабну програму ДПП саме в транспорті, підкріпивши її спеціалізованим правовим режимом та створенням незалежного агентства з інфраструктури (ANI) [55]. Для України цей досвід є особливо цінним з огляду на те, що транспортний сектор практично не охоплений діючими договорами ДПП (лише 2% від загальної кількості, як показано у підрозділі 2.2).

Туреччина продемонструвала можливість підтримання високого темпу ДПП-проектів навіть в умовах макроекономічної нестабільності та політичної турбулентності. Стабільність правового поля та послідовна підтримка з боку центрального уряду забезпечили реалізацію понад 270 проектів, включаючи аеропорт Стамбула – один із найбільших ДПП-проектів у світі [52]. Ключовий урок полягає у тому, що правова та інституційна стабільність є безумовною передумовою успіху ДПП, що кореспондує з виявленою у підрозділі 1.3 проблемою обмеженості стабілізаційного застереження в українському законодавстві.

Окремого аналізу заслуговує досвід країн, що застосовували ДПП в умовах збройних конфліктів або одразу після їхнього завершення. Цей досвід є найбільш релевантним для України, оскільки відображає специфічні ризики, відсутні у «мирних» програмах ДПП.

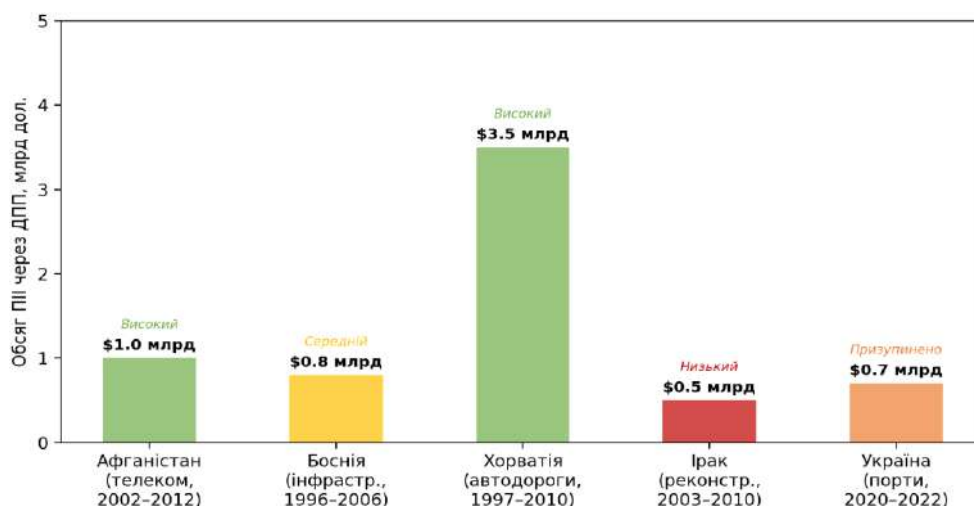


Рис. 2.13. Обсяг приватних інвестицій через ДПП у постконфліктних країнах

Розроблено автором за даними [56; 57; 58]

Афганістан після 2001 р. продемонстрував одну з найуспішніших постконфліктних моделей ДПП – у секторі телекомунікацій. До 2012 р. п'ять операторів мобільного зв'язку (один державний) та 23 інтернет-провайдери отримали ліцензії, а приватні інвестиції склали близько 1 млрд дол. [56]. Успіх пояснюється трьома чинниками: обмеженою потребою у фізичній інфраструктурі (мобільний зв'язок не вимагає великих капітальних будівель), чітким регуляторним режимом ліцензування та високим попитом з боку населення. Для України цей приклад свідчить про те, що навіть в умовах тривалого конфлікту ДПП може ефективно функціонувати у секторах із швидким грошовим потоком та обмеженою фізичною вразливістю до бойових дій.

Хорватія, навпаки, продемонструвала приклад успішного масштабного інфраструктурного ДПП після завершення конфлікту. Програма будівництва автодоріг через концесії (1997-2010 рр.) дозволила залучити понад 3,5 млрд дол. приватних інвестицій та стала каталізатором економічного відновлення прибережних регіонів [57]. Критичним чинником стала перспектива євроінтеграції: відповідність стандартам ЄС у сфері закупівель та регулювання підвищувала довіру інвесторів. Цей аспект є безпосередньо релевантним для України, яка у 2024 р. розпочала переговори про вступ до ЄС.

Боснія і Герцеговина після Дейтонських угод (1995 р.) зіткнулася з проблемою, аналогічною до ідентифікованої в Україні у підрозділі 2.2: інституційна фрагментація та слабка адміністративна спроможність унеможлилювали складні ДПП-проекти [56]. У результаті відбудова здійснювалася переважно через грантові механізми та традиційні державні закупівлі, а ДПП відігравало маргінальну роль. Це негативний урок для України: без цілеспрямованого нарощування адміністративної спроможності (чому покликані сприяти PREPARE Ukraine та Ukraine FIRST) ДПП ризикує залишитися декларативним інструментом.

Японський досвід цікавий тим, що управління ризиками стихійних лих вбудовано прямо у структуру ДПП-контрактів. Цікавий приклад дає Сендай. Місцева влада ще на етапі підготовки контракту порівнювала ВОТ-модель з традиційними держзакупівлями за сценарієм катастрофи – і ВОТ виходив

дешевшим: приватний оператор реагує на наслідки лиха швидше за державу [58]. Друга знахідка стосувалася самого визначення форс-мажору. Замість загальних формулювань – конкретний поріг: землетрус від 6,5 балів за шкалою. Жодних спорів про те, чи спрацював страховий випадок [58]. Для України, де форс-мажор стосується вже не природних катастроф, а бойових дій, цей підхід методологічно цінний. Потрібні аналогічні кількісні критерії – наприклад, відстань об'єкта від лінії фронту чи частота обстрілів – як основа для диференціації ризиків у контрактах ДПП.

Таблиця 2.5

Порівняльний аналіз міжнародного досвіду ДПП: ключові уроки для України

Країна	Контекст	Ключовий механізм ДПП	Результат	Урок для України
Велика Британія	Стабільна економіка; потреба в соц. інфраструктурі	PFI/PF2; стандартні контракти; центр компетенцій	700 проєктів; £56 млрд. Але криза знищила ринок через відсутність портфеля	Стабільний портфель проєктів (SPP) є критичним; політична чутливість у соц. секторах
Республіка Корея	Фінансова криза 1997–98; потреба стимулу	MRG; PIMAC; розширення на соц. інфраструктуру	744 проєкти; \$65 млрд. Але фіскальні ризики MRG	Де-ризикування ефективне, але потребує фіскальних обмежень; аналітичний центр (PIMAC) обов'язковий
Колумбія	Постконфліктне відновлення; дефіцит транспорту	4G програма доріг; ANI; секторальний фокус	47 проєктів; \$25 млрд. 8000 км доріг	Секторальна концентрація (транспорт) дає масштаб; спеціалізоване агентство критичне
Туреччина	Макронестабільність; амбітні інфра-проєкти	Стабільне правове поле; підтримка уряду	270+ проєктів; аеропорт Стамбула	Правова стабільність – безумовна передумова; стабілізаційне застереження має бути повним
Афганістан	Активний конфлікт; зруйнована інфраструктура	Ліцензування телекому; політичне страхування ризиків (MIGA)	\$1 млрд у телеком; 5 операторів	ДПП можливе під час конфлікту у секторах із швидким грошовим потоком та низькою фізичною вразливістю
Хорватія	Постконфліктне відновлення; євроінтеграція	Дорожні концесії; стандарти ЄС	\$3,5 млрд; каталізатор відновлення регіонів	Перспектива ЄС підвищує довіру інвесторів; концесії доріг – пріоритет
Японія (Сендай)	Зона стихійних лих; потреба резилієнтності	ВОТ із кількісними критеріями форс-мажору; DRM інтеграція	Підвищена швидкість відновлення після катастроф	Кількісні критерії форс-мажору для бойових дій; DRM у контрактах ДПП

Розроблено автором на основі [52; 53; 54; 55; 56; 57; 58].

Окремий вимір міжнародного досвіду складає ДПП у сфері науки, технологій та інновацій (НТІ), який набуває особливого значення для України з огляду на принцип «build back better», закріплений у RDNA4/RDNA5 [32; 33]. Відбудова економіки не може зводитися до простого відновлення зруйнованого – вона має одночасно формувати основу для технологічної модернізації та довгострокової конкурентоспроможності. Автором у попередньому дослідженні [59] систематизовано еволюцію та форми ДПП у НТІ, а їхню порівняльну характеристику подано у таблиці 2.6.

Таблиця 2.6

Форми ДПП у сфері НТІ та географія їхнього поширення

Формат ДПП у НТІ	Коротка характеристика	Типові інструменти фінансування	Географія поширення
Співпрограмовані партнерства	Спільне планування/координація дослідницько-інноваційної діяльності під узгоджені цілі	Спільні бюджети, гранти, угоди про наміри	ЄС, країни ЄС
Співфінансовані партнерства	Спільне фінансування програм учасниками/спонсорами	Змішані джерела (ЄК/нац. бюджети/приватні внески)	ЄС, Японія, Китай, Канада
Інституціоналізовані партнерства	Довгострокові структури (СП, окремі організації, спільноти знань та інновацій)	Бюджетні кошти + внески партнерів, пільгові позики/гарантії	ЄС, Японія, Китай, Австралія
Дослідницько-інноваційні місії	Портфелі скоординованих дій для досягнення суспільно значущих цілей	Переважно публічне фінансування із залученням приватних інвестицій	ЄС, Норвегія
Урядові технологічні програми	Пріоритетні інструменти уряду для розвитку критичних технологій	Гранти, податкові стимули, державні фонди	Японія, Канада, Ізраїль, Корея, Сінгапур
Парки, кластери, центри трансферу	Інноваційна інфраструктура та кооперація науки і бізнесу	Змішані моделі (державні/приватні), місцеві бюджети	ЄС, Норвегія, Японія, Ізраїль, Корея, Сінгапур, Туреччина, Канада
Інкубатори, акселератори, лабораторії	Зниження бар'єрів входу для стартапів і НДДКР	Гранти, корпоративні програми, венчурні інструменти	Ізраїль, Китай, Сінгапур
Фонди з державною участю (у т.ч. VC)	Спільні інвестиції в МСП і глибокі технології	Державні/квазідерж. фонди, со-investment, гарантії	Японія, Ізраїль, Австралія, Канада
Інноваційні райони/«розумні» міста	Пілотування технологій у реальному середовищі	Публічно-приватне фінансування, концесії сервісів	Сінгапур

Розроблено автором [59].

Як видно з таблиці 2.6, світова практика демонструє перехід від точкових інфраструктурних ініціатив до багаторівневих програм і місій, які поєднують інфраструктуру знань з механізмами комерціалізації [59]. Найбільш розвинена таксономія форм ДПП у НТІ сформована в ЄС (чотири базові формати співпрограмованих, співфінансованих, інституціоналізованих партнерств та дослідницько-інноваційних місій), інтегровані в рамкові програми від Шостої рамкової програми (2002-2006) до «Горизонт Європа» (2020-2027) [59].

Хоч підходи в різних країнах помітно відрізняються, спільне в них одне – держава відіграє стратегічну роль у запуску та де-ризикунні інноваційних проєктів. Японія та Південна Корея пішли шляхом структурованих національних програм з акцентом на кластери та зв'язки «університет-корпорація». В Ізраїлі спрацювала інша модель: державна участь у венчурному капіталі та технологічні інкубатори. Це сформувало для стартапів робочу «драбину зростання». Китай зробив ставку на масштаб – наукові парки у пріоритетних сферах: ІІІ, зелена енергетика, транспорт. Турецький варіант – інфраструктура інновацій (технопарки, R&D-центри при університетах) у поєднанні з грантовими програмами TÜBİTAK [59].

Особливого значення для українського контексту набуває висновок, що успішність ДПП у НТІ визначається не стільки обсягом залучених коштів, скільки якістю інституційного дизайну: чітким розподілом ролей і ризиків, прозорими процедурами відбору, наявністю стандартів управління та нагляду, а також соціальною релевантністю цілей [59]. Це безпосередньо кореспондує з виявленими у попередніх підрозділах проблемами українського ДПП: інституційна слабкість (підрозділ 2.2), недосконалість правового середовища (підрозділ 1.3) та низька проєктна спроможність.

Релевантність цього досвіду для України полягає у необхідності поєднати стандартизовані форми партнерств із чітким фінансовим контуром (гранти, співфінансування, гарантії, пільгові інструменти), розбудувати інфраструктуру знань та наукові центри спільного користування, а також забезпечити інституційні умови для швидкої комерціалізації (акселератори, технопарки, фонди з державною

участю) [59]. Таким чином, міжнародний досвід ДПП у сфері НТІ формує комплементарний вимір до інфраструктурних уроків (таблиця 2.5), розширюючи порядок денний відбудови від фізичного відновлення до технологічної модернізації.

Зведена систематизація шести ключових уроків міжнародного досвіду, що охоплюють як інфраструктурний, так і інноваційний виміри ДПП, та їхнє операціоналізоване значення для України представлені на рис. 2.14.

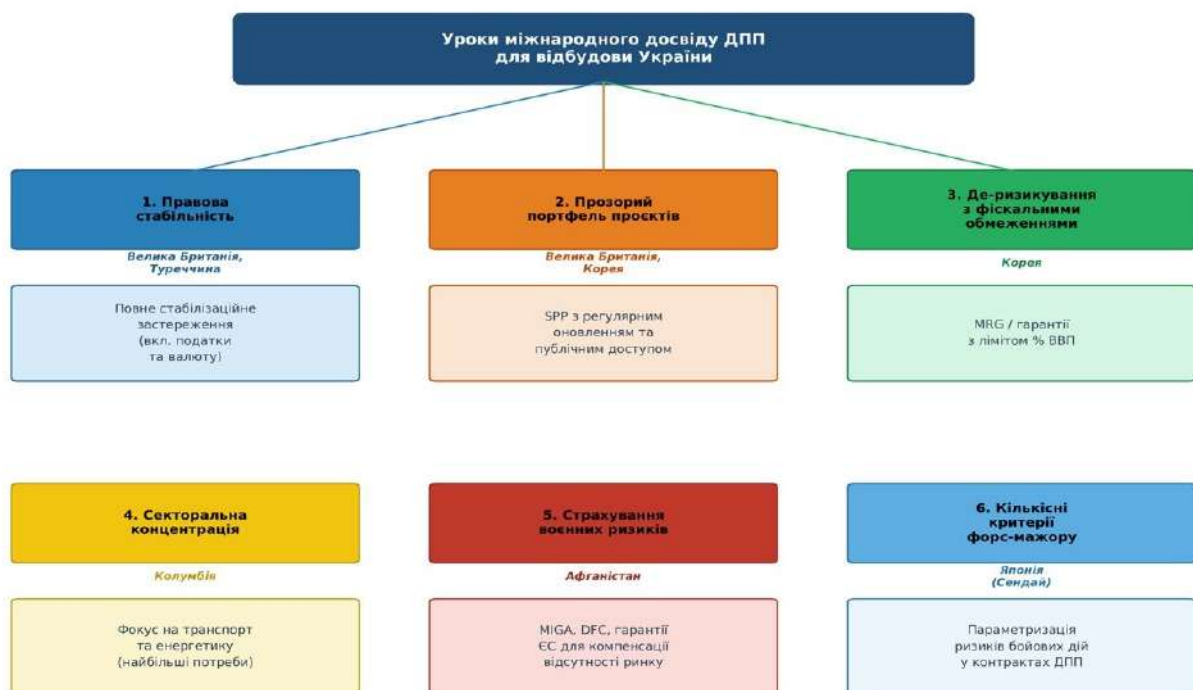


Рис. 2.14. Систематизація уроків міжнародного досвіду ДПП для відбудови України

Розроблено автором

Узагальнюючи результати порівняльного аналізу, можна сформулювати такі висновки.

1. Успішні програми ДПП за кордоном – Велика Британія (700 проєктів), Корея (744), Колумбія (47 у транспорті) – спираються на однакову основу. Стабільне право, прозорий портфель проєктів, інструменти де-ризування і спеціалізовані інституції. Кожен елемент окремо не працює – потрібен повний набір.

2. Для постконфліктних країн (Афганістан, Хорватія, Боснія) особливо додатковим критичним чинником є страхування воєнних/політичних ризиків та адаптація контрактних умов. Позитивний досвід Афганістану (телеком) та Хорватії (дороги) свідчить, що ДПП можливе навіть в умовах нестабільності, а негативний досвід Боснії підтверджує, що без адміністративної спроможності воно залишається декларативним.

3. Окрім інфраструктурного виміру, критично важливим є досвід ДПП у сфері НТІ (ЄС, Японія, Корея, Ізраїль, Сінгапур), який відкриває шлях до технологічної модернізації України у процесі відбудови. Запровадження стандартизованих європейських форматів партнерств (співпрограмовані, співфінансовані, інституціоналізовані, місійні) та національної PPP-одиниці у сфері НТІ формує окремий стратегічний напрям.

4. Найбільш релевантними для України є корейська модель антикризового стимулювання ДПП (MRG з фіскальними обмеженнями), колумбійський досвід секторальної концентрації на транспорті, хорватський приклад євроінтеграційного «якоря довіри», японські інновації щодо параметризації форс-мажору та європейська таксономія форм ДПП у НТІ.

5. Виявлені шість уроків (рис. 2.14) формують цілісну систему рекомендацій, що потребує перетворення у конкретні інструменти та пропозиції щодо державної політики.

РОЗДІЛ 3. УДОСКОНАЛЕННЯ МЕХАНІЗМІВ ДЕРЖАВНО-ПРИВАТНОГО ПАРТНЕРСТВА У ФІНАНСУВАННІ ВІДБУДОВИ ЕКОНОМІКИ УКРАЇНИ

3.1. Пріоритетні напрями розвитку ДПП у процесі післявоєнного відновлення

У попередньому розділі встановлено, що Україна стоїть перед необхідністю мобілізації приватного капіталу обсягом близько 196 млрд дол. (третина потреб RDNA5) у довгостроковому горизонті 2026-2035 рр. Водночас фактична структура ДПП-договорів (лише 2% у транспорті при 96 млрд дол. потреб) свідчить про відсутність стратегічної пріоритизації секторів. Метою цього підрозділу є формулювання авторської системи пріоритезації напрямів ДПП та обґрунтування конкретних проєктів для включення у Єдиний портфель (SPP), виходячи з двох стратегічних секторів-лідерів – транспорту та енергетики.

У підрозділі застосовано методи стратегічного аналізу (матричний підхід), секторального моделювання (операціоналізація параметрів проєктів) та сценарного планування (концепція трьох хвиль ДПП у горизонті 2026-2035 рр.). Авторський внесок полягає у розробці матриці пріоритизації секторів, KPI-фреймворку оцінки проєктів та концепції фазового розгортання портфеля ДПП.

Відправною точкою для пріоритизації є поєднання двох ключових параметрів: обсягу секторальних потреб за RDNA5 (підрозділ 2.1) та рівня готовності ДПП-моделі, що визначається наявністю міжнародних прецедентів (підрозділ 2.3), правової бази (підрозділ 1.3) та секторального досвіду в Україні (підрозділ 2.2). Побудована матриця пріоритизації секторів представлена на рис.3.1.

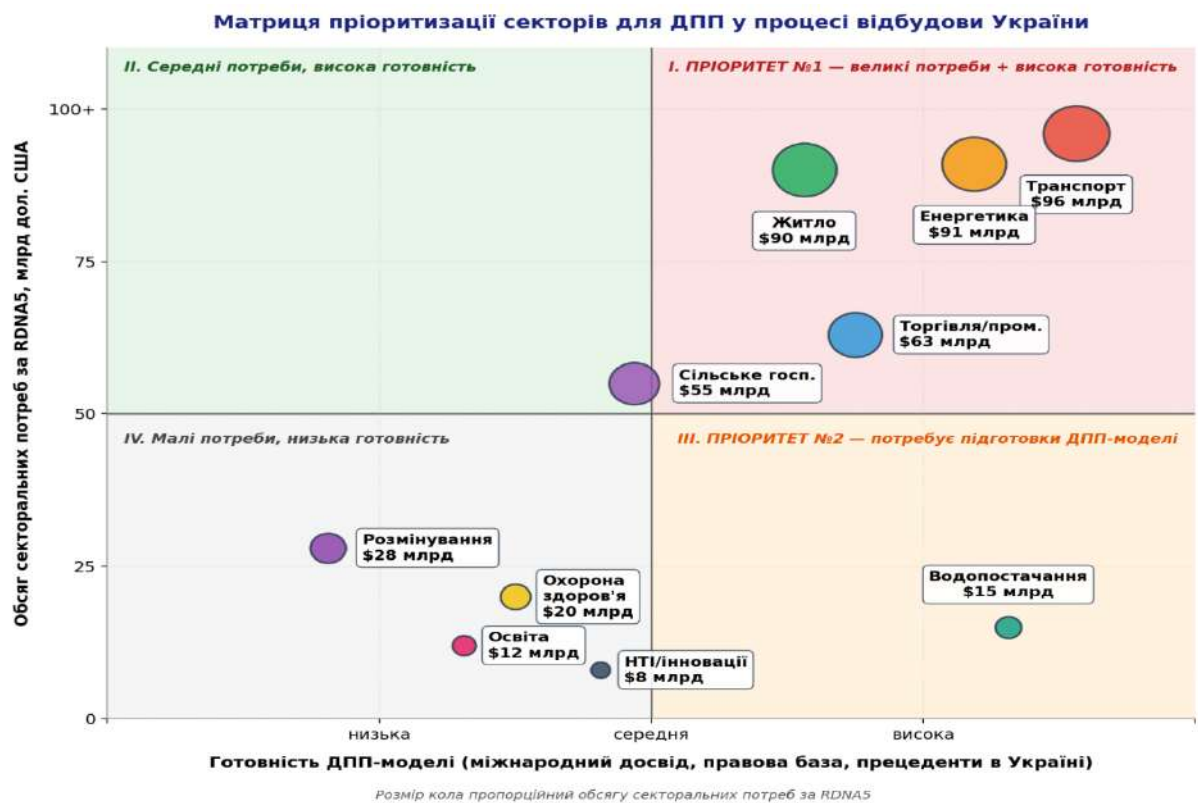


Рис. 3.1. Матриця пріоритизації секторів ДПП за критеріями потреб та готовності.

Розроблено автором на основі [33], [52– 58].

Матриця виокремлює чотири квадранти. Квадрант I (пріоритет №1) об'єднує сектори з великими потребами та високою готовністю ДПП-моделі: транспорт та енергетика. Квадрант II (висока готовність, середні потреби) включає житло, водопостачання, охорону здоров'я ці напрями можуть розвиватися через середні за масштабом проекти ДПП. Квадрант III (великі потреби, низька готовність) – розмінування; для цього сектору потрібна попередня розробка специфічної ДПП-моделі, оскільки міжнародних прецедентів обмежено. Квадрант IV (низька готовність, менші потреби) – освіта, НТІ; доцільним є поступове формування пілотних проєктів.

Транспортний сектор посідає перше місце в авторській матриці: потреби 96 млрд дол. за RDNA5 [33], високий рівень міжнародного досвіду ДПП (Колумбія – 47 концесій 4G, Великобританія – дороги PFI, Корея – BOT у 744 проєктах), існуючий український прецедент (концесії «Ольвія» та «Херсон»). Пропонується концентрація зусиль на трьох підсекторах:

1) дорожня інфраструктура – модернізація автомагістралі М-15 (Одеса-Рені, 300+ км, логістичний коридор до Румунії, вже на стадії підготовки через Ukraine FIRST) [60], розширення мережі автодоріг категорії 4G (за моделлю Колумбії) з фокусом на західні та центральні регіони України; оптимальна модель ДПП – це BOT-концесія строком 25-30 років з оплатою доступності (availability payments) та обмеженням MRG;

2) портова інфраструктура – реактивація концесії «Ольвія» після стабілізації безпекової ситуації, підготовка нової концесії порту «Чорноморськ» (ключовий ДПП-проект, представлений Україною у Брюсселі у 2026 р. для європейських та українських інвесторів) [61], концесії річкових портів Ізмаїл, Рені, Усть-Дунайськ для нарощування експортного потенціалу Придунав'я;

3) залізнична інфраструктура – пілотний проект європейської колії (1435 мм) Львів–Київ як перший етап майбутнього високошвидкісного сполучення Варшава–Київ (оцінка проекту: 8,5 млрд дол., горизонт 2030+), модернізація вантажної інфраструктури Укрзалізниці через BOO-моделі (Build-Own-Operate) для окремих логістичних терміналів.

Енергетичний сектор займає другу позицію в матриці з потребами 91 млрд дол. [33] та критичним рівнем зношеності внаслідок систематичних атак (дефіцит електроенергії 6,3 ГВт на початку 2026 р.) [62]. Запропоновані пріоритетні напрями:

1) розподілена генерація – масштабування досвіду пілотного проекту Ukraine FIRST (кредит ЄБРР 160 млн євро на 250 МВт газових генераційних потужностей для «Укрнафти») [48] до 1000+ МВт нових потужностей протягом 2026–2028 рр.; оптимальна модель – DBFO (Design-Build-Finance-Operate) із залученням приватних операторів з Польщі, Туреччини та ЄС;

2) відновлювана енергетика – створення портфеля проектів сонячних та вітрових електростанцій сукупною потужністю 20+ ГВт у західних та центральних областях (за моделлю корпоративних PPA, Power Purchase Agreements, з участю міжнародних агрегаторів попиту); використання моделі ДПП для модернізації розподільчих мереж (smart grids) з інтеграцією у систему ENTSO-E;

3) газотранспортна та теплова інфраструктура – концесії окремих сегментів газорозподільчих мереж та ТЕЦ у містах прифронтової зони після стабілізації ситуації; модернізація системи централізованого теплопостачання за моделлю ESCO (Energy Service Company) у містах-мільйонниках.

З огляду на довгий часовий горизонт відбудови (2026-2035 рр.) та різний рівень готовності окремих проєктів, доцільно не запускати всі ініціативи одночасно, а застосувати фазовий підхід. Можна запропонувати наступну концепцію трьох хвиль ДПП, яка представлена на рис. 3.2.

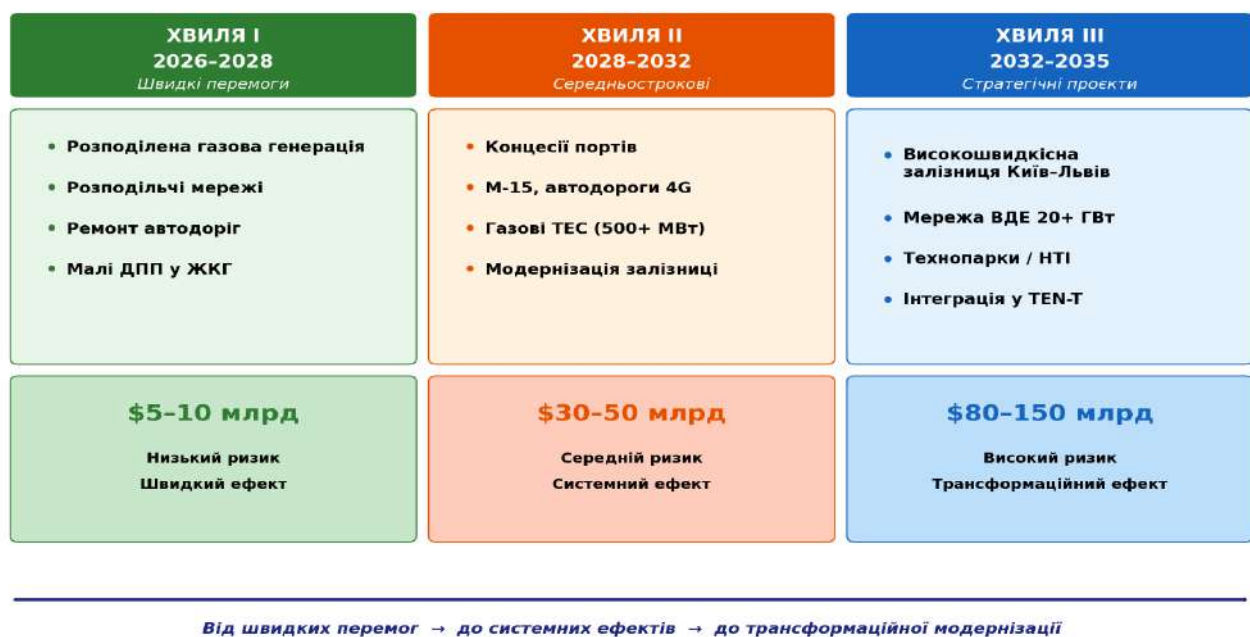


Рис. 3.2. Концепція трьох хвиль ДПП для відбудови України (2026– 2035 рр.)
Розроблено автором

Перша хвиля (2026-2028 рр.) – «швидкі перемоги». Орієнтовний обсяг – 5–10 млрд дол. приватних інвестицій. Включає проєкти з низьким ризиком та коротким терміном реалізації: розподілена газова генерація (перехід від пілоту «Укрнафти» до масштабування [48]), ремонт та модернізація критичних ділянок автодоріг за моделлю управлінських контрактів, малі ДПП у ЖКГ (водо-, теплопостачання, поводження з відходами) на муніципальному рівні. Стратегічна мета – формування позитивних прецедентів та відновлення довіри інвесторів до українського ДПП-ринку після невдалого досвіду Ольвія/Херсон.

Друга хвиля (2028-2032 рр.) – середньострокові проекти системного ефекту. Обсяг – 30-50 млрд дол. Концесії портів Чорноморськ, Ольвія (реактивація), Ізмаїл; автомагістраль М-15 та інші дороги категорії 4G за моделлю, апробованою в Колумбії; газові ТЕС сумарною потужністю 500+ МВт; модернізація залізничної інфраструктури для інтеграції з TEN-T. Ця хвиля передбачає використання повного інструментарію ДПП – концесій, BOT, DBFO – та вимагає зрілої правової бази, що вже значною мірою створена новим Законом 2025 р. [46].

Третя хвиля (2032-2035 рр.) – стратегічні трансформаційні проекти. Обсяг – 80-150 млрд дол. Високошвидкісна залізниця Київ-Львів (перший етап Варшава-Київ), мережа відновлюваної енергетики 20+ ГВт, технопарки та інноваційні кластери у сфері НТІ (за моделями, проаналізованими у підрозділі 2.3 [59]), повна інтеграція у європейську інфраструктурну мережу TEN-T. Ця хвиля реалізується вже в умовах стабілізації безпекового середовища та активної фази євроінтеграції.

Для формалізованої оцінки пріоритетності окремих проектів та їх включення до Єдиного портфеля (SPP) пропонується багатокритеріальний KPI-фреймворк, представлений на рис. 3.3.



Рис. 3.3. KPI-фреймворк оцінки пріоритетності проектів ДПП

Розроблено автором

Фреймворк включає шість критеріїв з ваговими коефіцієнтами, що в сумі складають 100 балів. Найбільшу вагу (25%) має відповідність потребам RDNA5 – проєкт повинен безпосередньо покривати ідентифіковані секторальні дефіцити. Другий за значущістю критерій (20%) – готовність ДПП-моделі: наявність міжнародних прецедентів, завершеного ТЕО, стандартних контрактних шаблонів. Третій (20%) – бюджетна нейтральність: частка приватного капіталу має становити не менше 50%, щоб проєкт дійсно знижував навантаження на державний бюджет, дефіцит якого сягає 19% ВВП [30].

Критерій безпекової резилієнтності (15%) враховує віддаленість об'єкта від лінії фронту (мінімум 100 км) та наявність достатніх механізмів страхування воєнних ризиків. Євроінтеграційна релевантність (10%) оцінює відповідність проєкту транспортним коридорам TEN-T, енергетичній системі ENTSO-E та acquis ЄС. Соціальний ефект (10%) вимірюється кількістю створюваних робочих місць, внеском у повернення ВПО та скороченням регіональних диспропорцій.

Пропонується встановити порогові значення: сукупний бал має становити не менше 60 зі 100, обов'язкова вага за критеріями 1 та 2 (RDNA5-відповідність та готовність моделі) – не менше 50% максимуму для кожного. Це забезпечить, що у пріоритетний пайплайн потраплятимуть лише проєкти, одночасно релевантні потребам та технічно готові до реалізації.

На основі поєднання авторської матриці (рис. 3.1), концепції трьох хвиль (рис. 3.2) та KPI-фреймворку (рис. 3.3) сформовано зведений перелік пріоритетних напрямів ДПП у транспорті та енергетиці (табл. 3.1).

Сукупний обсяг пропонованого пріоритетного портфеля становить 40-60 млрд дол. приватних інвестицій, що відповідає 20-30% від оцінки IFC щодо потенціалу приватного сектору (196 млрд дол.) [32]. Реалізація цього портфеля у трьох хвилях дозволить у горизонті до 2035 року сформувати якісно нову інфраструктурну основу української економіки, одночасно забезпечивши зниження навантаження на державний бюджет та прискорену євроінтеграцію.

Система пріоритетних напрямів ДПП у транспорті та енергетиці (2026– 2035 рр.)

Напрямок / проєкт	Модель ДПП	Хвиля	Обсяг інвестицій	Пріоритет за матрицею	Джерело фінансування
Розподілена газова генерація (500+ МВт)	DBFO	I	1,5– 2,0 млрд дол.	Квадрант I	ЄБРР, UIF, приватний капітал
Модернізація М-15 Одеса– Рені	ВОТ-концесія, availability payments	II	1,0– 1,5 млрд дол.	Квадрант I	ЄІБ, СБ, концесіонер
Концесія порту Чорноморськ	Концесія (35 років)	II	0,7– 1,0 млрд дол.	Квадрант I	Іноземний оператор, IFC
Автодороги 4G (центр/захід)	ВОТ-концесія	II	8– 12 млрд дол.	Квадрант I	Blended finance
ВДЕ (сонячна + вітрова) 20+ ГВт	ВОО + корпоративні РРА	II– III	15– 25 млрд дол.	Квадрант I	Приватний капітал, UIF
ВШЗ Київ– Львів (1435 мм)	Концесія 30– 40 років	III	8– 10 млрд дол.	Квадрант I	ЄІБ, міждержавна угода з Польщею
Smart grids (мережі розподілу)	DBFO	II– III	5– 8 млрд дол.	Квадрант I	ЄБРР, USAID, DFC

Розроблено автором

Проведений аналіз дозволяє сформулювати цілісний стратегічний підхід до розвитку ДПП у процесі повоєнної відбудови України. Розроблена авторська матриця пріоритизації секторів однозначно ідентифікує транспорт та енергетику як пріоритет найвищого рівня з огляду на поєднання двох критичних параметрів: масштабних секторальних потреб (96 та 91 млрд дол. відповідно за оцінкою RDNA5) та наявного міжнародного досвіду разом із зрілою правовою базою в Україні після реформи 2025 року. Саме ці два сектори становлять оптимальну стартову точку для системного розгортання ДПП-програми.

У межах пріоритетних секторів обґрунтовано сім ключових напрямів з окремо розподіленими параметрами – від розподіленої газової генерації та модернізації автомагістралі М-15 до високошвидкісної залізниці Київ-Львів та мережі відновлюваної енергетики потужністю понад 20 ГВт. Сукупний обсяг пропонованого портфеля становить 40-60 млрд дол. приватних інвестицій, що

охоплює близько чверті потенціалу приватного капіталу, оціненого IFC у 196 млрд дол. Такий масштаб не є одноразово реалізовуваним, що обумовлює необхідність фазового підходу.

Запропонована концепція трьох хвиль ДПП адаптує цей портфель до довгострокового горизонту 2026-2035 рр. із поступовим нарощуванням складності та обсягу: перша хвиля зосереджується на швидких перемогах для відновлення довіри інвесторів після невдалого досвіду портів «Ольвія» і «Херсон», друга – на середньострокових проєктах системного ефекту за зрілою правовою базою, третя – на трансформаційних стратегічних проєктах, що формують якісно нову інфраструктурну основу вже в умовах активної фази євроінтеграції. Такий підхід відповідає як британському уроку щодо необхідності стабільного портфеля проєктів, так і корейському досвіду антикризового застосування ДПП.

Для забезпечення якісної пріоритизації запропоновано авторський KPI-фреймворк з шести критеріїв, що дозволяє формалізовано оцінювати кожен проєкт-кандидат на включення до Єдиного портфеля (SPP). Встановлений пороговий бал 60 зі 100 при обов'язковій вазі щонайменше 50% за критеріями відповідності потребам RDNA5 та готовності ДПП-моделі захищає портфель від включення слабо підготовлених або нерелевантних проєктів – проблеми, яка була виявлена при аналізі відновлювальних проєктів 2024 року, де з 199 ініціатив завершеними станом на липень виявилися лише 10.

Водночас само по собі визначення пріоритетних напрямів є недостатнім без формування конкретних інструментів, що дозволять перетворити ці напрями на реальні інвестиційні проєкти. Навіть найбільш пріоритетний проєкт залишиться на папері без адекватних механізмів де-ризикуювання для приватного капіталу, страхування воєнних ризиків та забезпечення фіскальної спроможності держави надавати необхідні гарантії. Саме цим питанням – інструментам стимулювання участі приватного сектору у проєктах відбудови – присвячено наступний підрозділ.

3.2. Інструменти стимулювання участі приватного сектору у проєктах відбудови

У попередньому підрозділі було сформульовано систему пріоритетних напрямів ДПП на горизонті 2026-2035 рр. з портфелем 40-60 млрд дол. приватних інвестицій. Водночас визначення пріоритетів не забезпечує автоматичного залучення приватного капіталу: як було показано у підрозділі 2.1, сукупна дія п'яти груп бар'єрів (безпекові ризики, фінансові, фіскальні, інституційні та ринкові чинники) робить співвідношення «ризик/дохідність» неприйнятним для більшості приватних інвесторів. Метою цього підрозділу є розроблення системи конкретних інструментів стимулювання, що знімають або істотно знижують ідентифіковані бар'єри та доводять проєкти до рівня інвестиційної привабливості.

У підрозділі застосовано методи інституційного аналізу (систематизація існуючих та перспективних інструментів), параметричного моделювання (розрахунків обсягів, лімітів та структури механізмів) та функціональної декомпозиції (співвіднесення інструментів із конкретними групами ризиків). Основний внесок полягає у розробленні трирівневої архітектури інструментів, концепції Українського механізму гарантування воєнних ризиків (UWRG), адаптованої формули мінімальної гарантованої дохідності з фіскальним обмеженням та матриці оптимального розподілу ризиків.

Відправною точкою системи стимулювання є концептуальне розуміння того, що інструменти мають охоплювати три якісно різних рівні захисту та підтримки приватного капіталу. Запропонована автором трирівнева архітектура представлена на рис. 3.4.

Трирівнева архітектура інструментів стимулювання участі приватного сектору



Рис. 3.4. Трирівнева архітектура інструментів стимулювання участі приватного сектору у проєктах ДПП

Розроблено автором

Перший рівень – захист від воєнних і політичних ризиків адресує найфундаментальніший бар'єр, без подолання якого інші інструменти залишаються нефункціональними. Другий рівень – забезпечення фінансової стійкості проєкту охоплює механізми, що гарантують прийнятну дохідність капіталу за нормальних умов експлуатації. Третій рівень – податкові, регуляторні та інституційні стимули формує сприятливе середовище, що підвищує загальну інвестиційну привабливість. Ключовим принципом архітектури є кумулятивність: жоден рівень окремо не є достатнім, а ефект досягається через їх комплексне застосування. Цільовим результатом є доведення внутрішньої норми дохідності (IRR) проєктів ДПП до рівня 12-15% після де-ризування, що, за експертними оцінками, становить поріг прийнятності для міжнародних інституційних інвесторів.

Ключовим елементом першого рівня, як було показано у підрозділі 2.3 на прикладі Афганістану та сучасної української практики, є страхування воєнних і політичних ризиків. Наявні інструменти – MIGA (понад 215 млн дол. гарантій з

лютого 2022 р.) [63], DFC-Aon (350 млн дол.) [64], EBRD-Aon (110 млн євро) [65] – охоплюють лише близько 700 млн дол. потужності. Враховуючи, що пріоритетний портфель (підрозділ 3.1) оцінюється у 40-60 млрд дол., наявної страхової ємності вистачить на покриття не більше ніж 1,5-2% від необхідного обсягу. Це формує критичний розрив, подолання якого потребує створення спеціалізованого національного механізму.

Виходячи із цього пропонується Український механізм гарантування воєнних ризиків (UWRG), концепція якого представлена на рис. 3.5.

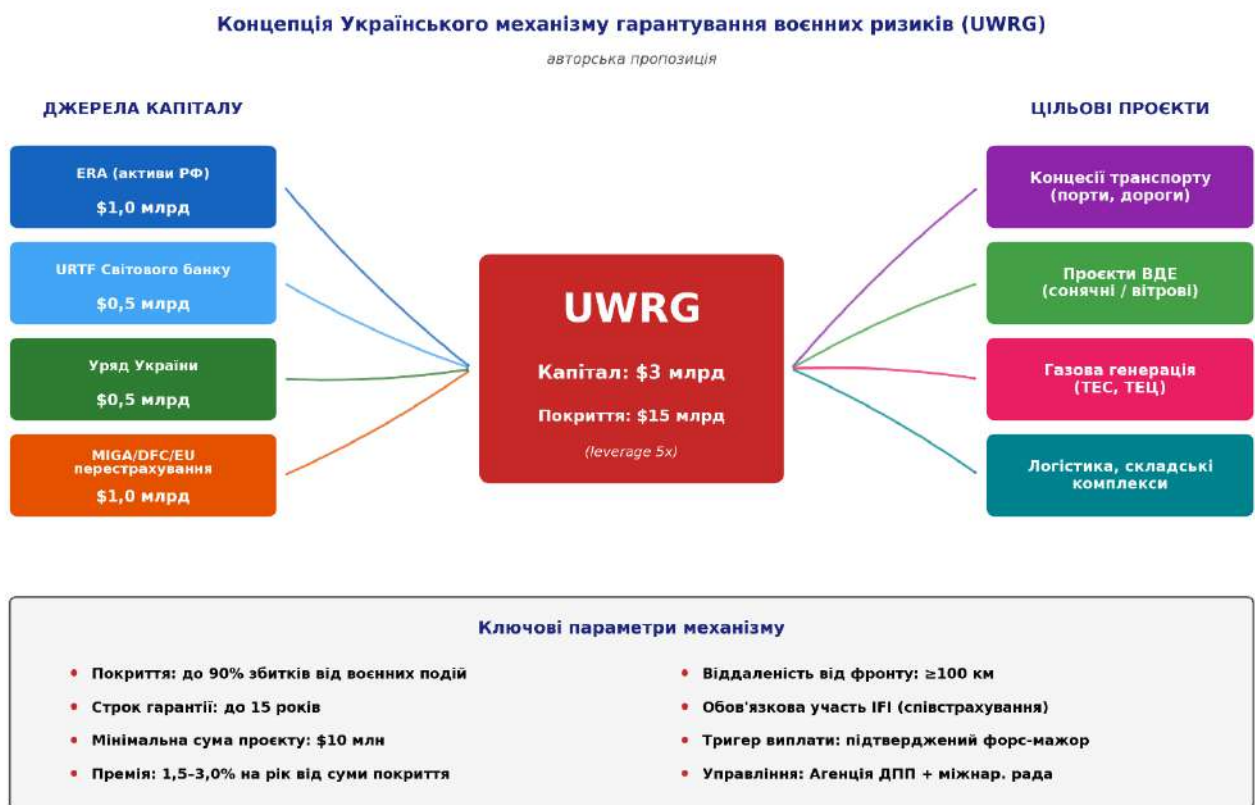


Рис. 3.5. Концепція Українського механізму гарантування воєнних ризиків (UWRG)

Розроблено автором

Ключові параметри запропонованого механізму: капіталізація – 3 млрд дол. з чотирьох джерел (доходи від заморожених активів рф у рамках ERA – 1,0 млрд дол.; URTF Світового банку – 0,5 млрд дол.; державний внесок України – 0,5 млрд дол.;

перестраховування через MIGA, DFC та ЄС – 1,0 млрд дол.); потенційне покриття – 15 млрд дол. за рахунок ефекту фінансового левериджу 5×; обмеження покриття до 90% збитків від підтверджених воєнних подій; строк гарантії до 15 років, що відповідає довгостроковому характеру концесійних проєктів; мінімальна сума застрахованого проєкту – 10 млн дол., що спрямовує механізм на стратегічні інфраструктурні проєкти, а не на МСП; страхова премія – 1,5-3,0% на рік від суми покриття (диференційована залежно від зони ризику та сектору).

Принциповими відмінностями UWRG від існуючих механізмів є: національна локалізація управління (через Агенцію ДПП під наглядом міжнародної ради донорів), що знижує транзакційні витрати; прив'язка до пріоритетного портфеля SPP (покриття надається лише проєктам, що пройшли KPI-оцінку з підрозділу 3.1); обов'язкова співучасть IFI у співстрахуванні, що забезпечує дисципліну та міжнародну довіру. Цільовими проєктами є концесії транспорту, ВДЕ, газова генерація та великі логістичні комплекси – тобто ядро пріоритетного портфеля.

Другий рівень архітектури – забезпечення фінансової стійкості – потребує адаптації корейського досвіду мінімальної гарантованої дохідності (MRG), проаналізованого у підрозділі 2.3, з урахуванням українських фіскальних реалій. Пряме запозичення корейської моделі є неможливим: держборг України перевищив 100% ВВП [30], і надання необмежених гарантій створить неприйнятний тягар прихованих фіскальних зобов'язань, що переросли у фактичні бюджетні виплати у самій Кореї [54].

Можна рекомендувати адаптована формула обмеженого MRG зі структурою: сукупний обсяг гарантій – не більше 2% ВВП (або близько 4 млрд дол. за поточного рівня); індивідуальний ліміт на один проєкт – не більше 20% капітальних витрат; строк гарантії – перші 7 років експлуатації (замість безстрокового покриття у корейській моделі); тригер гарантії – фактичний попит нижче 50% прогнозованого (замість 80%, як у Кореї), що залишає приватному партнеру ринковий ризик у діапазоні 50-100% попиту; джерело фінансування виплат – спеціальний Фонд гарантування ДПП, поповнюваний за рахунок коштів ERA та донорських грантів.

Така структура зберігає стимулюючий ефект MRG, водночас мінімізуючи фінансові ризики.

Доповнює адаптований MRG механізм платежів за доступність (availability payments), за яким держава виплачує концесіонеру фіксовану суму за підтримання об'єкта в робочому стані, незалежно від фактичного обсягу користування. Ця модель є особливо релевантною для проєктів, де ринковий попит важко прогнозувати (наприклад, перші дороги 4G у прифронтових регіонах). Для фінансування цих платежів доцільно використати механізми blended finance: комбінацію донорських грантів (URTF, UIF) з кредитами МФО, що дозволяє знизити вартість капіталу для концесіонера на 200-300 базисних пунктів [66].

Третій рівень – податкові та регуляторні стимули частково вже створений в Україні. Закон «Про державну підтримку інвестиційних проєктів із значними інвестиціями» № 1116 (закон про «інвест-нянчок»), разом з Постановами Кабінету Міністрів № 117, 222, 292, 312 та 468, передбачає: державну підтримку обсягом до 30% від значних інвестицій; звільнення від податку на прибуток та податку на землю на 5 років; компенсацію витрат на підключення до інженерно-транспортних мереж; стабілізаційне застереження на 15 років; звільнення від мита на імпорту обладнання [67; 68]. Мінімальний поріг для проєктів – 12 млн євро інвестицій та створення 10 нових робочих місць [68].

Водночас аналіз засвідчує, що існуючі стимули не охоплюють критично важливих для ДПП аспектів. Автор пропонує три додаткові заходи: розширення стабілізаційного застереження до 25-30 років для стратегічних концесій з тривалим строком окупності (порти, залізниці, ВДЕ); запровадження спеціального режиму амортизації для концесіонерів (подвоєна норма амортизації для перших 5 років експлуатації), що знизить ефективну податкову ставку на 30-40% у ранніх роках проєкту; створення режиму «прискореного доступу» до 100+ зареєстрованих індустріальних парків [69] для резидентів великих проєктів ДПП, що включає спрощений дозвільний цикл.

Систематизацію запропонованих інструментів з конкретизованими параметрами наведено у таблиці 3.2.

**Авторська система інструментів стимулювання участі приватного сектору у
проєктах ДПП відбудови**

Рівень	Інструмент	Обсяг / параметри	Джерело / статус	Цільовий ризик
I. Захист від війни	UWRG – новий механізм	Капітал \$3 млрд / покриття \$15 млрд	ERA + URTF + Уряд + MIGA/DFC (нова пропозиція)	Воєнний, політичний
I. Захист від війни	MIGA SURE Trust Fund	>\$215 млн PRI	Діючий [63]	Воєнний
I. Захист від війни	DFC-Aon facility	\$350 млн	Діючий [64]	Воєнний, політ.
II. Фінансова стійкість	Адаптований MRG (ліміт 2% ВВП)	До \$4 млрд сукупно / до 20% CAPEX на проєкт	Нова пропозиція, коригування ПКМУ № 222	Ринковий (попит)
II. Фінансова стійкість	Blended finance (IFC, UIF)	IFC \$970 млн; UIF €16+ млрд	Діючий [66]	Фінансовий
II. Фінансова стійкість	Availability payments	Індивідуально за проєктом	Нова пропозиція	Ринковий (попит)
III. Податки та регулювання	«Інвест-няньки» (Закон № 1116)	До 30% підтримки / 5 років звільнення	Діючий [67; 68]	Фіскальний, регулят.
III. Податки та регулювання	Розширене стабілізаційне застереження	25– 30 років для стратегічних концесій	Нова пропозиція	Регуляторний
III. Податки та регулювання	Прискорена амортизація для концесіонерів	Подвоєна норма × 5 років	Нова пропозиція	Фіскальний

Розроблено автором на основі [30, 54, 63– 69].

Ефективність наведених інструментів значною мірою залежить від того, наскільки раціонально розподілено ризики між державою та приватним партнером у контрактній структурі проєкту. Базовий принцип управління ризиками в ДПП, напрацьований у міжнародній практиці, полягає в тому, що кожен ризик має нести та сторона, яка здатна управляти ним з найменшими витратами [54]. З урахуванням специфіки української відбудови автором розроблено матрицю оптимального розподілу ризиків, представлену на рис. 3.6.

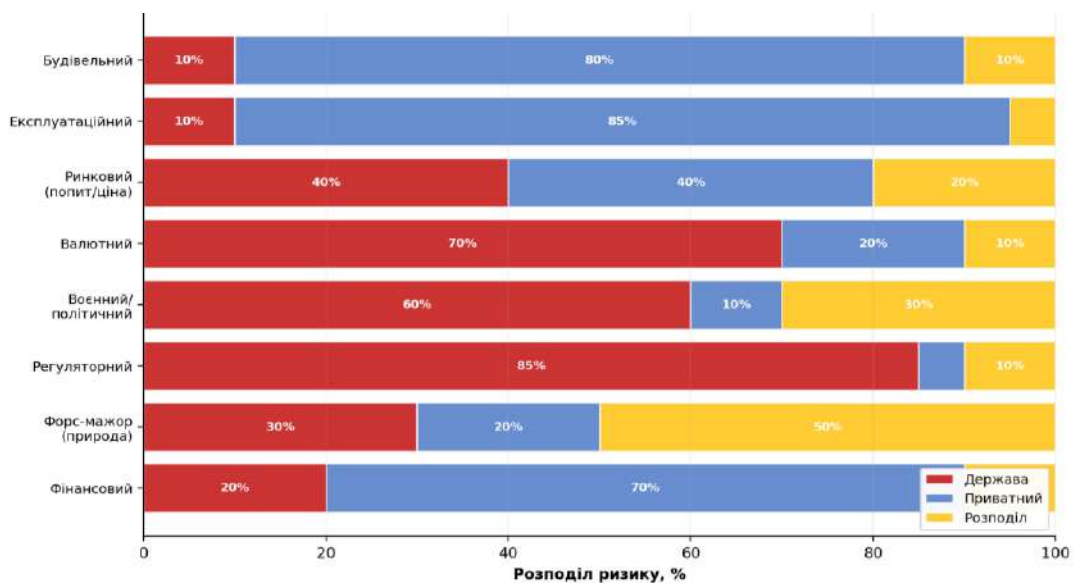


Рис. 3.6. Матриця оптимального розподілу ризиків у проєктах ДПП відбудови.
Розроблено автором

Матриця демонструє, що будівельні та експлуатаційні ризики (80– 85%) мають бути покладені на приватного партнера, оскільки саме він володіє технологічною експертизою та здатен ефективно управляти цими аспектами. Навпаки, регуляторні ризики (85%) та валютні ризики (70%) мають лежати переважно на державі через хеджувальні клаузули та стабілізаційне застереження – інвестор не може впливати на зміни законодавства чи коливання курсу, тому їх покладання на нього суттєво підвищує вартість капіталу. Ринкові ризики (попит, ціна) пропонується розподіляти приблизно рівномірно (40/40) з додатковим буфером 20% через адаптований MRG, що відповідає принципу обмеженого гарантування. Воєнні ризики на 60% покриваються державою (через UWRG), з 30% розподіляється через співстрахування MIGA/DFC, і лише 10% залишається на приватному партнері – принципова відмінність від мирного ДПП. Природні форс-мажори розподіляються порівну (50% розподіл) з врахуванням японського підходу кількісних критеріїв (підрозділ 2.3).

Проведений аналіз засвідчує, що ефективне стимулювання участі приватного сектору у проєктах відбудови потребує не окремих інструментів, а системної трирівневої архітектури, де захист від воєнних ризиків є необхідною умовою для всіх інших механізмів, забезпечення фінансової стійкості створює базову

інвестиційну привабливість, а податкові та регуляторні стимули оптимізують загальне середовище. Наявні в Україні інструменти охоплюють переважно другий та третій рівні, тоді як найкритичніший перший рівень страждає від фундаментального дефіциту страхової ємності – існуючі механізми покривають менше 2% потреб пріоритетного портфеля.

Саме тому ключовою пропозицією є створення Українського механізму гарантування воєнних ризиків (UWRG) з капіталізацією 3 млрд дол. та потенційним покриттям 15 млрд дол., що дозволить закрити приблизно чверть необхідного обсягу страхового захисту. Механізм спроектовано як ДПП у сфері самого страхування: національне управління через Агенцію ДПП поєднується з обов'язковим співстрахуванням через MIGA та DFC, а джерела капіталу диверсифіковано між коштами ERA, URTE, державним внеском та міжнародним перестрахуванням.

Адаптація корейського досвіду MRG до українських фінансових реалій вимагала встановлення сукупного ліміту 2% ВВП та індивідуального ліміту 20% капітальних витрат на проєкт – параметрів, що зберігають стимулюючий ефект, не створюючи неприйнятної бюджетної навантаження. Доповнення цього інструменту платежами за доступність та blended finance дозволяє адресувати весь спектр фінансових ризиків проєкту. Розширення стабілізаційного застереження до 25-30 років та запровадження прискореної амортизації для концесіонерів доповнюють існуючі податкові стимули критичними саме для довгострокових інфраструктурних проєктів елементами.

Запропонована матриця оптимального розподілу ризиків створює контрактну основу для застосування цих інструментів: вона визначає, хто саме несе кожен конкретний ризик та в якій пропорції, що є ключовим для якісного структурування проєктних контрактів. Водночас навіть найкраще спроектована система інструментів стимулювання залишатиметься недостатньо ефективною без системних реформ державної політики – правового середовища, інституційної спроможності та механізмів управління ДПП-портфелем. Саме цим питанням присвячено наступний підрозділ.

3.3. Пропозиції щодо вдосконалення державної політики та регулювання у сфері ДПП

Попередні підрозділи сформулювали систему пріоритетних напрямів ДПП (підрозділ 3.1) та архітектуру інструментів стимулювання приватного капіталу (підрозділ 3.2). Водночас без системної державної політики, адекватного регулювання та інституційної інфраструктури навіть найякісніші інструменти не забезпечать прориву у залученні інвестицій. Цей підрозділ – фінальний у третьому розділі. Тут пропонуються рішення на рівні державної політики: інституційна архітектура, регуляторне середовище, антикорупційний контур і дорожня карта впровадження.

У підрозділі застосовано методи гар-аналізу (ідентифікація залишкових прогалин після реформ 2023-2025 рр.), інституційного моделювання (проектування посиленої архітектури державного управління ДПП), нормативного аналізу (обґрунтування конкретних змін законодавства) та фазового планування (розроблення дорожньої карти імплементації 2026-2030 рр.). Загалом було систематизовано шість залишкових прогалин, розроблено чотирирівневу посилену інституційну архітектуру з конкретними новими елементами, формулюванні пакету регуляторних уточнень та побудові дорожньої карти впровадження.

Перш ніж щось пропонувати, варто чесно оцінити, що вже зроблено в Україні у 2023-2025 рр. А зроблено справді багато. Набув чинності новий Закон «Про ДПП» №4510-IX зі спеціальним режимом для проєктів відбудови [46]. Створено Агенцію ДПП із функцією «єдиного конвеєра проєктів», підкріплену програмою PREPARE Ukraine на 200 млн дол. [47]. Постановою КМУ №527 від 28.02.2025 р. запущено Стратегічну інвестиційну раду на чолі з Прем'єр-міністром [70]; розгорнуто цифрову платформу DREAM із понад 8 400 зареєстрованими регіональними проєктами та Єдиним портфелем (SPP), що охоплює 195 проєктів вартістю 12,6 трлн грн на 2026-2028 рр. [71]; запущено Ukraine FIRST (€30 млн) [48] та UIF з мобілізацією понад €16 млрд інвестицій [50].

Водночас проведений аналіз дозволяє ідентифікувати шість залишкових прогалин, які, попри масштабність реформ, залишаються невирішеними та створюють критичні обмеження для ефективного функціонування системи ДПП. Їх систематизацію наведено на рис. 3.7.

✓ РЕАЛІЗОВАНО (2023–2025)	✗ ЗАЛИШКОВІ ПРОГАЛИНИ
✓ Новий Закон ДПП № 4510-IX спеціальний режим для відбудови	✗ Відсутність антикорупційного контуру для ДПП немає окремого integrity-механізму
✓ Агенція ДПП функція «єдиного конвеєра» (PREPARE Ukraine \$200 млн)	✗ Слабка локальна спроможність Висока-ризик неспроможності місцевої влади
✓ Стратегічна інвест-рада під головуванням Прем'єр-міністра (ПКМУ № 527)	✗ Фрагментарна координація з донорами дублювання між UIF, Ukraine FIRST, PREPARE, URIF
✓ DREAM / SPP 8 400+ регіональних проєктів, 195 — на 2026–2028	✗ Вузький SPP-горизонт лише до 2028 р., без довгострокового плану
✓ Ukraine FIRST €30 млн підготовка проєктів через ЄБПР/ЄІБ	✗ Неповна EU-alignment відсутність повної гармонізації з Директивою 2014/23/EU
✓ UIF €16+ млрд мобілізовано інвестицій ЄС	✗ Відсутність публічного KPI-моніторингу немає публічних дашбордів ДПП-результатів

Рис. 3.7. Систематизація результатів реформ 2023–2025 рр. та залишкових прогалин державної політики ДПП

Розроблено автором

Перша прогалина – відсутність окремого антикорупційного контуру для ДПП. Новий Закон №4510-IX містить загальні норми про прозорість конкурсних процедур, але не передбачає спеціалізованого механізму забезпечення доброчесності саме для ДПП-проєктів – а вони за визначенням довгострокові, високобюджетні і поєднують публічні й приватні інтереси. Корупційні ризики тут історично високі, що фіксує і міжнародна практика (див. 2.3). Друга прогалина – слабкість громад на місцях. Хоча програма РІМ охопила 680 муніципалітетів [71], готовність органів місцевого самоврядування вести складні ДПП-проєкти як рівноправний партнер залишається низькою. Україна тут наступає на ті самі граблі, що й Боснія після Дейтону (див. 2.3).

Третьою прогалиною є фрагментарна координація з донорами: паралельно функціонують UIF, Ukraine FIRST, PREPARE Ukraine, Ukraine Reconstruction Investment Fund (URIF, \$150 млн від DFC) [72], що створює ризик дублювання зусиль та неоптимальної алокації ресурсів. Четверта прогалина – вузький горизонт Єдиного портфеля (SPP): на цей момент він охоплює період лише до 2028 року, тоді як для ухвалення інвестиційних рішень щодо концесій з 25-40-річним строком потрібен горизонт принаймні до 2035 року. П'ята прогалина – неповна гармонізація з *acquis communautaire*: українське законодавство потребує повного узгодження з Директивою ЄС 2014/23/EU про концесії. Шоста прогалина – відсутність публічного моніторингу результатів: DREAM-платформа забезпечує прозорість на етапі підготовки проєктів, однак немає публічних KPI-дашбордів, що відслідковують фактичне виконання, фінансовий вплив та якість реалізованих ДПП.

Для подолання виявлених прогалин пропонується посилена чотирирівнева інституційна архітектура державного управління ДПП, представлена на рис. 3.8. Архітектура не замінює існуючу систему, а цілеспрямовано її доповнює, заповнюючи ідентифіковані прогалини конкретними новими елементами.



Рис. 3.8. Посилена чотирирівнева інституційна архітектура державного управління ДПП.

Розроблено автором

На стратегічному рівні до діючої Стратегічної інвестиційної ради пропонується додати Парламентський комітет з нагляду за ДПП. Його функцією буде контроль за сукупним обсягом державних гарантій та MRG-зобов'язань (з урахуванням обмеження 2% ВВП, запропонованого у підрозділі 3.2), ухваленням стратегічних рішень щодо ключових концесій понад \$500 млн та регулярний звіт перед Верховною Радою про фінансові ризики ДПП. Цей елемент відповідає британському уроку щодо політичної підзвітності ДПП (підрозділ 2.3) та забезпечує парламентський контур у системі, де виконавча влада зараз має майже повну адміністративну свободу.

На операційному рівні Агенція ДПП має бути посилена створенням у її структурі підрозділу з інтеграції – своєрідного спеціалізованого антикорупційного підрозділу, що здійснюватиме перевірку концесіонерів, моніторинг конфліктів інтересів, співпрацю з НАБУ та АРМА. Додатково пропонується створити Український центр управління публічними інвестиціями (Ukrainian PIMAC) за корейським зразком (підрозділ 2.3) – незалежний аналітичний центр, що виконуватиме методологічну підтримку проєктів, розрахунок value for money, оцінку фінансових ризиків та моніторинг реалізації. Саме PIMAC став ключовим чинником успіху корейської моделі ДПП з 744 реалізованими проєктами [53], і його відсутність в Україні створює методологічний вакуум.

На секторальному рівні існуючу ініціативу створення Project Preparation Units (PPU) у пріоритетних міністерствах необхідно інституціоналізувати у п'яти секторах: Міністерство інфраструктури (транспорт), Міністерство енергетики (енергетика), Міністерство розвитку громад (житло та муніципальна інфраструктура), Міністерство охорони здоров'я та Міністерство освіти. Додатково пропонується створити спеціалізовані ДПП-суди у складі Верховного Суду або Господарських судів – механізм, що забезпечить швидке та кваліфіковане вирішення концесійних спорів. Середній строк розгляду господарських спорів в Україні становить близько 18 місяців, що є критично несумісним з довгостроковими інвестиційними проєктами.

На локальному рівні пропонується створити регіональні центри компетенцій ДПП при 24 обласних військових адміністраціях (після переходу на цивільний формат – при обласних державних адміністраціях). Їхньою функцією буде методична допомога громадам у підготовці проєктів ДПП, навчальні програми та twinning з аналогічними структурами країн ЄС. Діючі муніципальні RPF-одиниці у великих містах потребують розширення та стандартизації: пропонується зобов'язати всі міста з населенням понад 100 тис. осіб створити відповідні підрозділи з мінімальним штатом 3-5 фахівців.

Паралельно з інституційними реформами потребує оновлення нормативно-правова база. Систематизацію запропонованих регуляторних уточнень наведено в табл. 3.3.

Таблиця 3.3

Пакет регуляторних уточнень у сфері ДПП

Сфера	Запропонована зміна	Правовий акт	Пріоритет
Стабілізаційне застереження	Розширення дії на 25–30 років для стратегічних концесій (порти, залізниці, ВДЕ); поширення на податкове та валютне законодавство	Закон № 4510-IX (доповнення); Податковий кодекс	Високий (I етап)
Механізм MRG	Запровадження адаптованого MRG з лімітом 2% ВВП та 20% CAPEX на проєкт; формула тригера 50% прогнозного попиту	Закон № 4510-IX; новий ПКМУ	Високий (I етап)
Антикорупційний контур	Обов'язкова інтегрі-перевірка концесіонерів; ротація членів конкурсних комісій; публікація всіх ДПП-договорів у відкритому доступі	Закон № 4510-IX (доповнення); Закон про НАБУ	Високий (I етап)
Амортизація для концесіонерів	Подвоєна норма амортизації протягом перших 5 років експлуатації для великих концесій	Податковий кодекс (ст. 138)	Середній (II етап)
ДПП-суди	Створення спеціалізованих палат у Верховному Суді з терміном розгляду концесійних спорів до 6 місяців	Закон про судоустрій; Закон № 4510-IX	Середній (II етап)
EU-alignment	Повна гармонізація з Директивою 2014/23/EU про концесії та Директивою 2014/24/EU про публічні закупівлі	Закон № 4510-IX (масштабне оновлення)	Високий (III етап)
Публічний моніторинг	Обов'язкова публікація квартальних КРІ-дашбордів на DREAM; щорічний публічний звіт Агенції ДПП	Новий ПКМУ; доповнення Закону № 4510-IX	Середній (II етап)
Розширення SPP	Продовження горизонту Єдиного портфеля до 2035 р.; секторальні суб-портфелі для транспорту та енергетики	ПКМУ № 903 (оновлення)	Високий (I етап)

Розроблено автором з на основі [46, 47; 53, 70-75].

Імплементація запропонованих інституційних та регуляторних змін потребує чіткого плану у часі, оскільки одномоментне запровадження всіх елементів є нереалістичним з огляду на обмеженість адміністративного ресурсу та необхідність впровадження реформ за логікою «спочатку основне, потім детальне». Авторська дорожня карта на період 2026– 2030 рр. представлена на рис. 3.9.



Рис. 3.9. Дорожня карта впровадження пропозицій щодо державної політики ДПП (2026– 2030 рр.).

Розроблено автором

Перший етап (2026 рік) – інституційне оформлення базових механізмів. Протягом цього року пропонується запустити Український механізм гарантування воєнних ризиків (UWRG) з капіталізацією \$3 млрд (підрозділ 3.2), створити integrity-unit у структурі Агенції ДПП, прийняти першочерговий регуляторний пакет (розширене стабілізаційне застереження, адаптований MRG, антикорупційний контур) та продовжити горизонт SPP до 2030 року. Цей етап створює критичну інфраструктуру для старту пріоритетних проєктів першої хвилі (підрозділ 3.1).

Другий етап (2027 рік) – масштабування системи. Протягом цього періоду створюються регіональні центри компетенцій ДПП у 24 областях, запускається

пілотне застосування адаптованого MRG у трьох концесіях (орієнтовно – портова концесія «Чорноморськ», ділянка автомагістралі М-15 та пілотний проєкт ВДЕ у західному регіоні), формуються спеціалізовані ДПП-суди та завершується реалізація проєктів Першої хвилі. Ключовим маркером цього етапу є перехід від інституційного проєктування до практичного функціонування системи.

Третій етап (2028-2029 роки) – EU-alignment та розгортання стратегічних механізмів. Проводиться повна гармонізація українського законодавства з Директивою 2014/23/EU, запускаються twinning-програми з PPP-одинацями країн ЄС (передусім Польщі, Румунії, Литви), створюється публічний KPI-дашборд ДПП на DREAM-платформі та розгортається Друга хвиля проєктів (порти, автодороги 4G, газові TEC). Цей етап узгоджений з очікуванням завершенням переговорів про вступ України до ЄС.

Четвертий етап (2030 рік) – зрілість системи. Ключовими індикаторами успіху є: ДПП становить щонайменше 25% обсягу нових інвестицій в інфраструктуру; активно реалізуються не менше 50 великих проєктів; досягнута повна сумісність з регуляторним середовищем ЄС; розпочинається реалізація Третьої хвилі стратегічних трансформаційних проєктів (високошвидкісна залізниця, мережа ВДЕ 20+ ГВт, технопарки НТІ). Цільовим результатом усієї дорожньої карти є перетворення ДПП з епізодичного інструменту на сталий архітектурний компонент відбудови та євроінтеграції України.

Проведений аналіз засвідчує, що держава здійснила за 2023– 2025 рр. безпрецедентний обсяг інституційних та регуляторних реформ у сфері ДПП, створивши якісно нову інфраструктуру для залучення приватного капіталу. Новий Закон № 4510-IX, Агенція ДПП, DREAM-платформа, Стратегічна інвестиційна рада та координація з донорами у рамках UIF сукупно формують систему, що відповідає більшості європейських стандартів. Водночас шість ідентифікованих залишкових прогалин – відсутність антикорупційного контуру, слабка локальна спроможність, фрагментарна координація, вузький горизонт SPP, неповна EU-alignment та відсутність публічного моніторингу – створюють критичні обмеження, без подолання яких система залишається неповною.

Запропонована чотирирівнева інституційна архітектура доповнює існуючу систему цільовими елементами: парламентським контуром на стратегічному рівні, integrity-unit та Ukrainian PIMAC на операційному, спеціалізованими ДПП-судами на секторальному та регіональними центрами компетенцій на локальному. Жоден із цих елементів не замінює діючих інституцій вони заповнюють конкретні прогалини, ідентифіковані на основі gap-аналізу. Така архітектура є логічним продовженням реформ 2023-2025 рр., а не альтернативою їм.

Пакет регуляторних уточнень із восьми позицій адресує як фінансові (адаптований MRG, прискорена амортизація), так і інституційні (антикорупційний контур, ДПП-суди, EU-alignment) виміри регулювання. Пріоритизація змін за трьома категоріями забезпечує реалістичність імплементації: першочергові заходи (стабілізаційне застереження, MRG, антикорупція, розширення SPP) реалізуються у 2026 році, другорядні – у 2027-2028 рр., стратегічні (повна гармонізація з ЄС) – у третьому етапі.

Дорожня карта 2026– 2030 рр. структурує імплементацію у чотири фази з чіткими маркерами завершення кожної. Першочергово запускаються механізми, необхідні для старту Першої хвилі пріоритетних проєктів, далі відбувається масштабування на всі регіони, потім – інтеграція в європейське регуляторне середовище, і, нарешті, досягнення зрілості системи з цільовими показниками: ДПП складає 25% нових інфраструктурних інвестицій та включає щонайменше 50 активних проєктів.

Разом із пропозиціями, сформульованими у підрозділах 3.1 та 3.2 (пріоритетні напрями та інструменти стимулювання), викладені у цьому підрозділі пропозиції щодо державної політики формують цілісну систему удосконалення механізмів ДПП у фінансуванні відбудови економіки України. Стратегічні пріоритети (що фінансувати), інструменти (як фінансувати) та державна політика (за яких інституційних та регуляторних умов фінансувати) утворюють триєдину архітектуру, яка, за умов послідовної імплементації, здатна перетворити ДПП з формального інструменту з 11% ефективності реалізації договорів (підрозділ 2.2) на сталий архітектурний компонент повоєнної відбудови України.

ВИСНОВКИ

У магістерській роботі здійснено теоретичне узагальнення та запропоновано нове вирішення науково-практичного завдання щодо вдосконалення механізмів державно-приватного партнерства як інструменту фінансування післявоєнної відбудови економіки України. Основні результати дослідження зводяться до такого:

1. ДПП у контексті відбудови – це не лише контрактна форма співпраці, а й макроекономічний інститут, що поєднує ресурси держави й бізнесу та дозволяє справедливо розподіляти ризики між ними. Для стратегічних об'єктів (порти, магістралі) працюють концесії та BOT-моделі з гарантіями міжнародних інституцій. Для соціального сектору на старті ефективніші управлінські контракти та оренда.

2. Жоден класичний підхід до фінансування відбудови – ні кейнсіанський, ні неоліберальний, ні «план-Маршальський» – самотійно не покриває потреб України через безпрецедентний фіскальний дефіцит та воєнні ризики. ДПП тут працює як наскрізний інтегратор: воно дає змогу зібрати в одному проєкті публічний каталітичний капітал міжнародних організацій та приватні інвестиції, тобто фактично операціоналізує концепцію *blended finance*.

3. Закон №4510-IX, що ввів спеціальний режим для проєктів відбудови, дав ДПП якісно нову інституційну базу. Та критичні системні прогалини нікуди не зникли: стабілізаційне застереження не захищає інвестора від податкових і валютних змін, а більшість громад на місцях не мають спроможності готувати якісні ТЕО.

4. Фіскально держава не витягне відбудову самотійно: дефіцит – 19% ВВП, на оборону йде 26,3% ВВП, борг перевищив 100%. За оцінкою RDNA5, прямі збитки України – понад 195 млрд дол., загальні потреби на відновлення – 588 млрд дол. Зовнішня допомога та бюджет разом покривають лише ~6,5% потреб. Тобто без приватного капіталу через ДПП відбудова просто математично не сходиться.

5. Поточна ефективність ДПП в Україні – кризова: з понад 200 укладених договорів реально виконуються лише 11%. Зафіксовано різку секторальну

диспропорцію: транспорт, що потребує 96 млрд дол. інвестицій, охоплено всього 2% договорів. Зупинка концесій «Ольвія» та «Херсон» показала ключову вразливість традиційних моделей ДПП до безпекових шоків – без спеціальних механізмів страхування воєнних ризиків інструмент не працює.

6. Міжнародний досвід дав чотири головні уроки: Корея – ефективність антикризового застосування механізму мінімальної гарантованої дохідності (MRG); Велика Британія – критична важливість стабільного Єдиного портфеля проєктів (модель PFI); Колумбія – користь секторального фокусування (програма 4G у транспорті); Хорватія та Афганістан – що навіть у постконфліктних умовах приватний капітал заходить, якщо є інструменти страхування політичних ризиків (зокрема MIGA) та євроінтеграційна перспектива.

7. Авторська матриця пріоритизації однозначно вказує на транспорт та енергетику як головні напрями для розгортання ДПП. Сценарна концепція трьох хвиль на 2026-2035 рр. передбачає послідовність: «швидкі перемоги» (розподілена генерація, ремонт автодоріг) для відновлення довіри інвесторів; масштабні проєкти системного ефекту (концесії портів, автошляхи 4G); стратегічні трансформації (високошвидкісні залізниці, інтеграція у TEN-T). Відбір об'єктів – на основі авторського 6-факторного KPI-фреймворку.

8. Запропоновано трирівневу архітектуру інструментів стимулювання. На першому рівні – створення Українського механізму гарантування воєнних ризиків (UWRG) з капіталізацією 3 млрд дол., оскільки наявні міжнародні страхові ємності об'єктивно недостатні. На другому – адаптований MRG із законодавчим лімітом виплат 2% ВВП. На третьому – продовження стабілізаційного застереження до 25-30 років та прискорена амортизація для концесіонерів.

9. Запропонована чотирирівнева архітектура управління ДПП (стратегічний, операційний, секторальний, локальний рівні) передбачає створення незалежного аналітичного центру Ukrainian PIMAC, антикорупційного підрозділу у структурі Агенції ДПП та спеціалізованих судів для швидкого розгляду концесійних спорів – з реалізацією у межах дорожньої карти до 2030 року. Запуск PREPARE Ukraine (200 млн дол.) та Ukraine FIRST (30 млн євро) створив базу для

масштабування інституційної спроможності, але потребує системного посилення відповідно до запропонованих пропозицій.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Залознова Ю. С., Петрова І. П., Трушкіна Н. В. Визначення змісту поняття «державно-приватне партнерство»: теоретичні основи. *Економіка та суспільство*. 2016. Вип. 5. URL: https://economyandsociety.in.ua/journals/5_ukr/16.pdf
2. Власов А. Державно-приватне партнерство як система відносин. *Форум економічних наук*. 2011. URL: <https://econforum.duan.edu.ua/images/PDF/2011/58.pdf>
3. PPP Contract Types and Terminology / World Bank. *PPP Knowledge Lab*. URL: <https://ppp.worldbank.org/public-private-partnership/ppp-contracttypes-and-terminology>
4. What are PPPs? / UNCTAD. *Investment Policy Hub*. URL: <https://investmentpolicy.unctad.org/pages/27/what-are-ppps>
5. Про державно-приватне партнерство : Закон України від 01.07.2010 р. № 2404-VI. URL: <https://www.president.gov.ua/documents/2404vi11736>
6. Сокольська Т., Панасюк В., Поліщук С., Осипенко Б. Державно-приватне партнерство як інструмент публічної політики в умовах децентралізації влади в Україні. *Аспекти публічного управління*. 2020. Т. 8, № 6. С. 192– 203. DOI: 10.15421/1520117.
7. Круглов В. В. Механізми державного регулювання розвитку державно-приватного партнерства в Україні : дис.... д-ра наук з держ. упр. : 25.00.02. Харків, 2020. URL: https://ipa.karazin.ua/wp-content/themes/kbuapa/filesforpages/science/kvv_dis_20202606.pdf
8. A Guidebook on Public-Private Partnership in Infrastructure / UNESCAP. Bangkok, 2011. URL: https://www.unescap.org/sites/default/files/ppp_guidebook.pdf
9. What are the different types of PPP arrangements? / Regulation Body of Knowledge. URL: <https://regulationbodyofknowledge.org/faq/private-publicpartnerships-contracts-and-risks/what-are-the-different-types-of-ppp-arrangements/>

10. Гапонюк О. Стратегічні засади трансформації економіки України в умовах повоєнної відбудови та євроінтеграційного курсу. *Економічний дискурс*. 2025. Вип. 3. С. 17– 27.
11. Роль держави у післявоєнній відбудові України. *Репозитарій НаУКМА*. URL: <https://ekmair.ukma.edu.ua/server/api/core/bitstreams/bd6f4dfe-deb6-4e3a-88d8-8c265de868d4/content>
12. Завербний А., Паращич М. Перспективи післявоєнного відновлення економіки України. *Academy Vision*. 2023. URL: <https://academy-vision.org/index.php/av/article/download/1060/940/952>
13. Концептуальні засади післявоєнного відновлення України, економічні аспекти. *Вісник Східноукраїнського національного університету імені Володимира Даля*. 2022. URL: <https://journals.snu.edu.ua/index.php/VisnikSNU/article/view/570>
14. Бюджетна система України: вплив війни та виклики повоєнної відбудови. *Наукові записки НаУКМА. Економічні науки*. 2023. URL: <http://spne.ukma.edu.ua/article/view/289545>
15. Відбудова економіки: напрямки, важелі, інститути. *Економічна правда*. 2022. 25 квіт. URL: <https://epravda.com.ua/columns/2022/04/25/686208/>
16. De Long J. B., Eichengreen B. The Marshall Plan: History's Most Successful Structural Adjustment Program. *NBER Working Paper*. 1991. No. 3899. URL: <https://www.nber.org/papers/w3899>
17. Blended Finance / World Bank Group. *PPP Resource Center*. URL: <https://ppp.worldbank.org/blended-finance>
18. The Role of Blended Finance in an Evolving Global Context / IFC. Washington, 2025. URL: <https://www.ifc.org/content/dam/ifc/doc/2025/role-of-blended-finance-in-an-evolving-global-context.pdf>
19. Financing Mechanisms for Infrastructure PPPs / World Bank Group. *PPP Resource Center*. URL: <https://ppp.worldbank.org/financing-mechanisms>
20. Нормативно-правові акти у сфері ДПП / Міністерство економіки України. URL: <https://me.gov.ua/Documents/Detail?lang=uk-UA&id=1dea6858-d3ce-4b5e-8b19-71866909721d&title=NormativnopravovaBaza>

21. Про державно-приватне партнерство : Закон України від 01.07.2010 р. № 2404-VI. URL: <https://www.president.gov.ua/documents/2404vi-11736>
22. Про внесення змін до деяких законів України щодо усунення регуляторних бар'єрів для розвитку державно-приватного партнерства та стимулювання інвестицій в Україні : Закон України від 24.11.2015 р. № 817-VIII. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/817-19>
23. Нормативно-правові акти ДПП (підзаконна база) / Міністерство економіки України. URL: <https://me.gov.ua/Documents/Detail?id=c5fe4de5-3213-413e-ac82-71fef98f6933&title=OznakiDerzhavnoprivatnogoPartnerstva>
24. Сутність, ознаки та переваги механізму ДПП / Міністерство економіки України. URL: <https://me.gov.ua/Documents/Detail?lang=uk-UA&id=196d3373-eb07-4834-a61eb3608f28eb22&title=SutnistDerzhavnoprivatnogoPartnerstva>
25. Ефективне впровадження ДПП забезпечить мультиплікаційний ефект для економіки. *Урядовий портал.* 2020. URL: <https://www.kmu.gov.ua/news/efektivne-vprovadzhennya-derzhavno-privatnogopartnerstva-zabezpechit-multiplikacijnij-efekt-dlya-ekonomiki-igor-petrashko>
26. Ukraine War Economy Tracker / Centre for Economic Strategy. 2025. URL: <https://ces.org.ua/en/tracker-economy-during-the-war/>
27. Інфляційний звіт. Січень 2025 року / Національний банк України. 2025. URL: <https://bank.gov.ua/ua/news/all/inflyatsiyniy-zvit-sichen-2025-roku>
28. Regional Economic Prospects: Weaker Momentum amid Fragmenting Trade and Investment / EBRD. 2025. Feb. URL: <https://www.ebrd.com/news/2025/ebd-revises-down-ukraines-2025-growth-forecast.html>
29. Уряд схвалив звіт про виконання Державного бюджету на 2024 рік: видатки на оборону та безпеку становили 2,97 трлн грн. *Міністерство фінансів України.* 2025. 08 квіт. URL: https://www.mof.gov.ua/uk/news/uriad_skhvaliv_zvit_pro_vikonannia_derzhavnogo_bi_udzhetu_na_2024_rik_vidatki_na_oboronu_ta_bezpeku_stanovili_297_trln_griven-5097

30. Paliichuk T. Overview of the Budget 2025 / Centre for Economic Strategy. Kyiv, 2024. 28 p. URL: <https://ces.org.ua/wp-content/uploads/2024/12/eng-budget-2025.pdf>
31. Ukraine: another difficult wartime budget. *OSW Centre for Eastern Studies*. 2024. URL: <https://www.osw.waw.pl/en/publikacje/analyses/2024-11-25/ukraine-another-difficult-wartime-budget>
32. Ukraine: Fourth Rapid Damage and Needs Assessment (RDNA4), February 2022 – December 2024 / World Bank, Government of Ukraine, European Commission, United Nations. Washington, DC : World Bank Group, 2025. URL: <https://www.worldbank.org/en/news/press-release/2025/02/25/updated-ukraine-recovery-and-reconstruction-needs-assessment-released>
33. Ukraine: Fifth Rapid Damage and Needs Assessment (RDNA5), February 2022 – December 2025 / World Bank, Government of Ukraine, European Commission, United Nations. Washington, DC : World Bank Group, 2026. URL: <https://www.eureporter.co/world/ukraine/2026/02/25/updated-ukraine-recovery-and-reconstruction-needs-assessment-released/>
34. 2025 Investment Climate Statements: Ukraine / U.S. Department of State. 2025. URL: https://www.state.gov/wp-content/uploads/2025/08/638719_2025-Ukraine-Investment-Climate-Statement.pdf
35. Investment climate in Ukraine will not improve in 2025 – experts. *GMK Center*. 2025. URL: <https://gmk.center/en/posts/investment-climate-in-ukraine-expected-to-deteriorate-in-2025/>
36. World Investment Report 2024 / UNCTAD. Geneva : United Nations, 2024. URL: <https://unctad.org/publication/world-investment-report-2024>
37. OECD Economic Surveys: Ukraine 2025 / OECD. Paris : OECD Publishing, 2025. URL: https://www.oecd.org/en/publications/oecd-economic-surveys-ukraine-2025_940cee85-en.html
38. Kirchner R. Investing in Ukraine's Recovery. *Internationale Politik Quarterly*. 2024. URL: <https://ip-quarterly.com/en/investing-ukraines-recovery>

39. Krasny J. The Untapped Market for Impact Investing in Ukraine. *Center for Strategic and International Studies (CSIS)*. 2024. URL: <https://www.csis.org/analysis/untapped-market-impact-investing-ukraine>
40. Набрав чинності новий закон про державно-приватне партнерство. Що він змінює? *Економічна правда*. 2025. URL: <https://epravda.com.ua/biznes/nabrav-chinnosti-noviy-zakon-pro-derzhavno-privatne-partnerstvo-shcho-vin-zminyuye-813962/>
41. Державно-приватне партнерство для відбудови України. *Економічна правда*. 2022. URL: <https://epravda.com.ua/columns/2022/07/19/689341/>
42. Проекти державно-приватного партнерства / Міністерство економіки України. URL: <https://me.gov.ua/Documents/List?lang=uk-UA&id=d8dfdda6-434c-435e-8de3-44f23d101f7a&tag=ZagalniiOgliadDerzhavno-privatnogoPartnerstva>
43. Ukraine seeks private-sector engagement for modernisation of its port infrastructure. *Kinstellar*. 2025. URL: <https://www.kinstellar.com/news-and-insights/detail/1506/ukraine-seeks-private-sector-engagement-for-modernisation-of-its-port-infrastructure>
44. IFC Supports Successful Implementation of Ukraine's First Port Concession Projects to Boost Infrastructure Growth. *IFC*. 2021. URL: <https://www.ifc.org/en/pressroom/2021/ifc-supports-successful-implementation-of-ukraines-first-port-co>
45. Ukraine: Olvia and Kherson Ports Concessions Contract Management Support / PPIAF. URL: <https://www.ppiaf.org/activity/ukraine-olvia-and-kherson-ports-concessions-contract-management-support>
46. Про державно-приватне партнерство : Закон України від 19.06.2025 р. № 4510-IX. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/4510-20>
47. Ukraine and the World Bank agree to launch PREPARE Ukraine program to develop reconstruction projects. *Cabinet of Ministers of Ukraine*. 2025. URL: <https://www.kmu.gov.ua/en/news/ukraina-ta-svitovyi-bank-uzghodyly-start-prohramy-prepare-ukraine-dlia-pidhotovky-proektiv-vidbudovy>

48. Ukraine to rebuild infrastructure with support from Ukraine FIRST initiative. *EBRD*. 2025. URL: <https://www.ebrd.com/home/news-and-events/news/2025/ukraine-to-rebuild-infrastructure-with-support-from-ukraine-first-initiative.html>
49. Raising Investment and Exports. *OECD Economic Surveys: Ukraine 2025* / OECD. Paris : OECD Publishing, 2025. URL: https://www.oecd.org/en/publications/oecd-economic-surveys-ukraine-2025_940cee85-en/full-report/raising-investment-and-exports_8614bf29.html
50. Ukraine Investment Framework / European Commission. URL: https://enlargement.ec.europa.eu/countries/ukraine/ukraine-investment-framework_en
51. Challenges and opportunities: rebuilding Ukraine's post-war infrastructure. *Kinstellar*. 2025. URL: <https://www.kinstellar.com/news-and-insights/detail/3588/challenges-and-opportunities-rebuilding-ukraines-post-war-infrastructure>
52. PPP trends: Lessons learned from the UK, Australia and Türkiye. *White & Case LLP*. 2025. URL: <https://www.whitecase.com/insight-our-thinking/ppp-trends-lessons-learned-uk-australia-and-turkiye>
53. Public-Private Partnership Infrastructure Projects: Case Studies from the Republic of Korea / Asian Development Bank. Manila : ADB, 2011. Vol. 1– 2. URL: <https://www.adb.org/publications/public-private-partnership-infrastructure-projects-case-studies-republic-korea>
54. Mastering the Risky Business of Public-Private Partnerships in Infrastructure. *IMF Departmental Papers*. 2021. Vol. 2021, No. 010. URL: <https://www.elibrary.imf.org/view/journals/087/2021/010/article-A001-en.xml>
55. The secret to infrastructure success? Strong PPP frameworks. *World Bank Blogs*. 2024. URL: <https://blogs.worldbank.org/en/voices/the-secret-to-infrastructure-success-strong-ppp-frameworks>
56. Partnerships in post-conflict environments. *World Bank Blogs*. 2014. URL: <https://blogs.worldbank.org/en/ppps/partnerships-post-conflict-environments>

57. Earnest J., Dickie C. Post-conflict reconstruction – a case study in Kosovo: the complexity of planning and implementing infrastructure projects. *PMI Research and Education Conference*. 2012. URL: <https://www.pmi.org/learning/library/post-conflict-reconstruction-planning-implementing-6416>
58. Learning from Japan: PPPs for infrastructure resilience. *World Bank Blogs*. 2019. URL: <https://blogs.worldbank.org/en/ppps/learning-japan-ppps-infrastructure-resilience>
59. Следовський А. О. Міжнародний досвід державно-приватного партнерства. [Національний університет "Києво-Могилянська академія", Київ, 2025]. С. 119– 124. URL: <https://ekmair.ukma.edu.ua/collections/0f617986-f12b-4a99-a0f8-d9727d04cbc9>
60. Ukraine and the World Bank launch preparation of projects under the PPF mechanism. *Ministry for Development of Communities and Territories of Ukraine*. 2026. URL: <https://mindev.gov.ua/en/news/ukraina-ta-svitovyi-bank-rozpochynaiut-pidhotovku-proiektiv-u-mezhakh-mekhanizmu-ppf>
61. Public-private partnership project in the port of Chornomorsk presented in Brussels for European and Ukrainian investors. *Ministry for Development of Communities and Territories of Ukraine*. 2026. URL: <https://mindev.gov.ua/en/news/u-briusseli-prezentuvaly-proiekt-publichno-pryvatnoho-partnerstva-u-portu-chornomorsk-dlia-ievropeiskykh-ta-ukrainskykh-investoriv>
62. EU assistance to Ukraine: energy security and transport. *Council of the European Union*. URL: <https://www.consilium.europa.eu/en/policies/ukraine-solidarity-energy-transport/>
63. MIGA's Ukraine Response. *Multilateral Investment Guarantee Agency*. 2026. URL: <https://www.miga.org/migas-ukraine-response>
64. DFC-Aon \$350 million insurance program for Ukraine. *U.S. International Development Finance Corporation*. 2024. URL: <https://www.dfc.gov>
65. EBRD launches €110 million guarantee scheme with Aon for Ukraine. *EBRD*. 2024. URL: <https://www.ebrd.com>

66. World Bank Group Donor Financing Mechanisms for Supporting Ukraine. *World Bank*. 2026. URL: <https://www.worldbank.org/en/country/ukraine/brief/world-bank-group-donor-financing-mechanisms-for-supporting-ukraine>
67. Investment projects with significant investments / UkraineInvest. URL: <https://ukraineinvest.gov.ua/en/incentives/investment-projects-with-significant-investments/>
68. Нормативно-правова база у сфері державної підтримки для інвестиційних проєктів із значними інвестиціями / Міністерство економіки України. URL: <https://me.gov.ua/Documents/Detail?lang=uk-UA&id=6830e96a-ea33-419d-9c21-af44c9434a05&title=NormativnopravovaBazaUSferiDerzhavnoiPidtrimkiDliaInvestitsiiniKhProektivIzZnachnimiInvestitsiiami>
69. Державні програми з підтримки бізнесу на 2025 рік / Kyivstar Business Hub. 2025. URL: <https://hub.kyivstar.ua/articles/derzhavni-programi-z-pidtrimki-biznesu-na-2025-rik>
70. Деякі питання управління публічними інвестиціями : Постанова Кабінету Міністрів України від 28.02.2025 р. № 527. URL: <https://www.kmu.gov.ua/npas/deiaki-pytannia-upravlinnia-publichnyimi-investytsiiami-yi-527>
71. Ukrainian PIM Reform: A Systemic Shift Toward Investment-Ready Projects. *Raiffeisen Bank International*. 2026. URL: <https://www.rbinternational.com/en/raiffeisen/blog/market-trends/ukrainian-pim-reform.html>
72. U.S.-Ukraine Reconstruction Investment Fund poised for first investments in 2026. *Cabinet of Ministers of Ukraine*. 2025. URL: <https://www.kmu.gov.ua/en/news/amerykansko-ukrainskyi-investytsiinyi-fond-vidbudovy-hotovyi-do-pershykh-investytsiinykh-proiektiv-u-2026-rotsi>
73. PPP in Ukraine: a game changer or just a name change. *Legal500*. 2025. URL: <https://www.legal500.com/developments/thought-leadership/ppp-in-ukraine-a-game-changer-or-just-a-name-change/>

74. Ukraine's new PPP law enables investment. *CMS Law-Now*. 2025. URL: <https://cms-lawnow.com/en/ealerts/2025/07/ukraine-overhauls-its-ppp-regime-facilitating-reconstruction-and-investment>

75. Public-private partnership reform in Ukraine. *Kinstellar*. 2025. URL: <https://www.kinstellar.com/news-and-insights/detail/3677/public-private-partnership-reform-in-ukraine>