



Економіка

УДК [338.2+338.45]:656-043.96

DOI <https://doi.org/10.5281/zenodo.19478483>

**Формування організаційно-економічного механізму публічно-приватного партнерства у відновленні транспортної інфраструктури**

**Уманців Владислав Юрійович,**

аспірант кафедри економіки,

Національний транспортний університет

м. Київ, Україна, <https://orcid.org/0000-0002-3071-7622>

**Прийнято: 16.03.2026 | Опубліковано: 31.03.2026**

***Анотація.** Метою статті є системний аналіз формування організаційно-економічного механізму публічно-приватного партнерства для відновлення транспортної інфраструктури. Відповідно до визначеної мети встановлена низка завдань дослідження, серед яких аналіз особливостей формування публічно-приватного партнерства в Україні, розкриття структурних особливостей фінансування проєктів публічно-приватного партнерства в умовах воєнного стану та визначення напрямів формування адаптивного організаційно-економічного механізму публічно-приватного партнерства в Україні. Виділені основні напрями впливу публічно-приватного партнерства на розвиток транспортної інфраструктури. Окреслена роль держави у забезпеченні надійного функціонування об'єктів транспортної інфраструктури на засадах публічно-приватного партнерства. Обґрунтоване положення про те, що в*



*умовах воєнного стану саме державі належить визначальна роль у відновленні національної транспортної інфраструктури.*

*На основі проведеного аналізу запропонований адаптивний організаційно-економічний механізм публічно-приватного партнерства, що включає систему процедур, інструментів і правил, які забезпечують гнучку, прозору та ефективну взаємодію публічного та приватного секторів для реалізації проєктів відновлення транспортної інфраструктури з мінімальними витратами з бюджету, прискореним запуском і вбудованою здатністю коригувати дії під впливом змін зовнішніх чинників. Встановлено, що зазначений механізм містить передумови, що активуються при настанні визначених умов, моніторингові показники, які дають змогу оцінити потреби та ефективність, організаційні, фінансові, правові механізми, а також нормативно-правове забезпечення визначення правил інтеграції публічно-приватного партнерства у національне законодавство.*

***Ключові слова:** публічно-приватне партнерство, транспортна інфраструктура, організаційно-економічний механізм, держава, воєнні ризики, гарантії, страхування.*

### **Development of an Organizational and Economic Framework for Public-Private Partnerships in the Restoration of Transportation Infrastructure**

**Vladyslav Umantsiv,**

Ph.D. student in the Department of Economics

National Transport University,

Kyiv, Ukraine, <https://orcid.org/0000-0002-3071-7622>



**Abstract.** *The purpose of this article is to conduct a systematic analysis of the development of the organizational and economic framework for public-private partnerships aimed at the restoration of transportation infrastructure. In accordance with the stated objective, a number of research tasks have been identified, including an analysis of the characteristics of public-private partnership formation in Ukraine, an examination of the structural features of financing public-private partnership projects under martial law, and the identification of directions for developing an adaptive organizational and economic mechanism for public-private partnerships in Ukraine. The main areas of influence of public-private partnerships on the development of transport infrastructure are identified. The role of the state in ensuring the reliable operation of transport infrastructure facilities on the basis of public-private partnerships is substantiated. The argument that, under martial law, the state plays a decisive role in the restoration of the national transport infrastructure is substantiated.*

*Based on the analysis conducted, an adaptive organizational and economic mechanism for public-private partnerships is proposed, comprising a system of procedures, tools, and rules that ensure flexible, transparent, and effective interaction between the public and private sectors for the implementation of transportation infrastructure restoration projects with minimal budgetary expenditure, rapid launch, and built-in capacity to adjust actions in response to changes in external factors. It has been established that this mechanism includes preconditions that are activated upon the occurrence of specific conditions, monitoring indicators that allow for the assessment of needs and effectiveness, organizational, financial, and legal mechanisms, as well as regulatory and legal provisions for defining the rules for integrating public-private partnerships into national legislation.*



**Keywords:** *public-private partnership, transport infrastructure, organizational and economic mechanism, state, military risks, guarantees, insurance.*

**Постановка проблеми.** Розвиток публічно-приватного партнерства відбувається в умовах постійної трансформації економічного середовища, що загострюється під впливом кризових чинників – фінансових, політичних, безпекових і соціальних. В умовах економічної стабільності публічно-приватне партнерство виступає потужним та дієвим стимулятором інвестиційної активності, а також каналом упровадження сучасних технологій в економіку. Водночас у періоди кризових явищ публічно-приватне партнерство набуває функцій антикризового інструменту, що забезпечує залучення приватного капіталу й управлінських компетенцій для відновлення пріоритетних галузей економіки, серед яких чільне місце належить транспортній інфраструктурі. Саме за умов підвищеної невизначеності найбільш повною мірою розкривається системна природа публічно-приватного партнерства на основі його спроможності оперативно та гнучко адаптуватися до ресурсних обмежень, підтримувати безперервність надання суспільно важливих послуг та формувати довгострокові інституційні механізми стійкості.

**Аналіз останніх досліджень і публікацій.** Обґрунтовують практичний інструментарій використання механізмів повоєнного відновлення критичної інфраструктури територіальних громад М. Кизим М., І. Губарева та Н. Трушкіна Н. Автори пропонують інтегрований підхід до розвитку системи управлінсько-фінансових, безпеково-цифрових і партнерських інструментів, спроможних забезпечити узгодженість рішень на різних рівнях їх ухвалення [1]. Б. Гречаник узагальнює підходи до оцінки ефективності інструментів та обмежень, які перебувають в основі моделі ухвалення рішення з вибору



форми реалізації проєктів публічно-приватного партнерства. Науковець визначає основні чинники впливу на процес ухвалення рішень з урахуванням потенційних ризиків [2]. Аналізує вплив основних ризиків систематичного та специфічного виміру, що притаманні наданню портових послуг, на реалізацію проєктів з модернізації інфраструктури морських портів, В. Будник. Вчений окреслює методичний підхід до управління ризиками на основі застосування імітаційного моделювання [3].

Деталізують особливості впливу транспортної інфраструктури слід на обороноздатність країни, соціальну стабільність суспільства, економічну активність і забезпечення ланцюгів постачання для підприємств різних галузей економіки А. Безуглий та В. Комар. Дослідники звертають увагу на зміну основних акцентів з розвитку та розширення транспортної інфраструктури на відновлення та відбудову [4]. Г. Кізін розкриває концептуальний вимір оцінювання ефективності механізмів публічно-приватного партнерства за умов воєнного стану. Автор визначає, що на сьогодні публічно-приватне партнерство виходить за межі ustalених інвестиційних норм і правил, трансформуючись у систему стратегічного управління, на основі поєднання економічної раціональності, інституційної спроможності та соціальної відповідальності [5]. Колектив авторів аналізує проблематику публічно-приватного партнерства у контексті узагальнення досвіду Хорватії [6]. Прикметно, що досвід цієї балканської країни може бути застосований при відновленні транспортної інфраструктури України. Водночас слід звернути увагу на те, що обґрунтування напрямів формування адаптивного організаційно-економічного механізму публічно-приватного партнерства для відновлення транспортної інфраструктури, потребує глибоко наукового аналізу.

**Виділення невирішених раніше частин загальної проблеми.**  
Незважаючи на активний науковий пошук напрямів активізації розвитку



публічно-приватного партнерства, потребує системного аналізу та обґрунтування проблематика визначення напрямів формування організаційно-економічного механізму публічно-приватного партнерства на засадах адаптивності, гнучкості та стійкості. Саме тому існує необхідність розроблення теоретико-методичних підходів та формулювання практичних рекомендацій, спрямованих на визначення саме адаптивного організаційно-економічного механізму публічно-приватного партнерства, що здатен забезпечити відновлення транспортної інфраструктури.

**Формулювання цілей статті (постановка завдання).** Метою статті є системний аналіз формування організаційно-економічного механізму публічно-приватного партнерства для відновлення транспортної інфраструктури. Відповідно до сформульованої мети визначені такі завдання дослідження:

- проаналізувати особливості формування публічно-приватного партнерства в Україні;
- дослідити структурні особливості фінансування проектів публічно-приватного партнерства в умовах воєнного стану;
- визначити напрями формування адаптивного організаційно-економічного механізму публічно-приватного партнерства в Україні.

**Виклад основного матеріалу дослідження.** Публічно-приватне партнерство (ППП) стає особливо актуальним в умовах високого рівня ризиків, пов'язаного з масштабними руйнуваннями транспортної інфраструктури. За цих умов відбувається зміщення фокусу з інфраструктурного фінансування до партнерства, орієнтованого на національну стійкість, інновації, суспільну стійкість і згуртованість (табл. 1).

**Таблиця 1**

Формування публічно-приватного партнерства в Україні

Чинник	Зміст
--------	-------



## ЗДОБУТКИ ЕКОНОМІКИ: ПЕРСПЕКТИВИ ТА ІННОВАЦІЇ

Стратегічна інтеграція	Узгодження партнерських проєктів із державними програмами відновлення, енергетичної безпеки та просторової реконструкції
Інституційна стійкість	Стабільність правового поля, ефективність координації та спроможність держави забезпечувати передбачуваність процедур реалізації ППП
Фінансова збалансованість	Здатність системи ППП акумулювати різноманітні фінансові ресурси без надмірного навантаження на державний бюджет.
Ризикостійкість і адаптивність	Готовність механізмів ППП реагувати на воєнні, фінансові та логістичні шоки
Цифровізація управління	Оцифрування всіх стадій життєвого циклу ППП – від підготовки проєкту до моніторингу результатів
Соціальна результативність	Вимір суспільної корисності та рівня довіри громадян до партнерських моделей

Джерело: Систематизовано автором за [5; 7]

Для України вкрай актуальним є питання необхідності адаптації інструментів публічно-приватного партнерства до потреб відбудови інфраструктури, у тому числі транспортної. У контексті економічної нестабільності та прямої фізичної шкоди інфраструктурі України, завданої воєнними діями, ризикостійкість і адаптивність механізмів ППП набуває важливого значення. Впровадження гнучких та адаптивних стратегій управління проєктами є вагомим елементом інноваційного підходу до реалізації інфраструктурних ініціатив. Здатність швидко реагувати на зміни в суспільних потребах, технологічному розвитку та макроекономічному середовищі створює передумови для підвищення стійкості проєктів і забезпечення їх довгострокової ефективності. У проєктах відновлення транспортної інфраструктури на засадах ППП адаптивність управління проявляється, зокрема, у можливості перегляду контрактних умов, коригуванні фінансових моделей, впровадженні цифрових рішень і застосування механізмів розподілу ризиків між партнерами відповідно до поточних умов [8; 9].

Адаптивний організаційно-економічний механізм ППП передбачає систему процедур, інструментів і правил, що забезпечують гнучку, прозору



та ефективну взаємодію держави та приватного сектору для реалізації проєктів відновлення транспортної інфраструктури (доріг, мостів, портів, залізниці) із мінімальними ризиками для бюджету, прискореним запуском і вбудованою здатністю коригувати дії під впливом змін зовнішніх умов. Такий механізм містить тригери, що активізуються при настанні визначених умов, моніторингові показники, що дозволяють оцінити потребу у ППП, організаційні, фінансові, юридичні та страхові механізми, нормативно-правову основу, що визначає правила інтеграції ППП у національне нормативно-правове поле.

Показово, що розмір концесійного платежу за перший період розрахунку (місяць, квартал, півроку, рік) визначається шляхом його коригування за базовий період розрахунку на індекс споживчих цін за період з першого числа, що настає за базовим періодом розрахунку, до останнього числа першого періоду розрахунку концесійного платежу. Розмір концесійного платежу за кожний наступний період визначається шляхом коригування розміру концесійного платежу за попередній період на індекс споживчих цін за відповідний звітний період. Такий перерахунок забезпечить збереження реальної купівельної спроможності платежів приватному партнеру та не допускає нівелювання доходів інфляцією. Такий же механізм використовується, якщо частина витрат проєкту номінована в іноземній валюті (обладнання, кредити, паливо) [10; 11].

У договорі ППП закріплюються механізми індексації (перерахунку) та порогові значення. Скориговані платежі застосовуються автоматично без внесення змін до договору. Якщо макроекономічний шок перевищує встановлені межі, активується додатковий інструмент – компенсація або пролонгація строку договору. Несподівані зміни у технічному стані об'єкта (наприклад, форс-мажорні пошкодження транспортної інфраструктури внаслідок воєнних дій чи стихійних лих) активують механізми перегляду



розподілу ризиків, зміни графіків робіт чи компенсацій. Наприклад, для проектів PPP у сфері автомобільних доріг доцільно застосовувати механізм адаптивного коригування тарифів та фінансових потоків залежно від рівня воєнних ризиків і фактичного транспортного навантаження. Це дозволяє підтримувати фінансову життєздатність проекту та забезпечувати своєчасне фінансування ремонтних робіт.

З метою підвищення стійкості проектів публічно-приватного партнерства в умовах високої невизначеності доцільно застосовувати комбіновану модель платежів, що поєднує гарантовану та змінну складові. Універсальними фінансовими інструментами, які застосовуються для адаптації контрактних умов у PPP, є компенсаційні механізми та створення резервних фондів. Для великих інфраструктурних проектів доцільно передбачати створення спеціального стабілізаційного фонду, що може створюватися урядами або міжнародними партнерами. Такі фонди використовують грантові або пільгові ресурси, щоб заповнити розрив у фінансуванні та зробити проекти привабливими для приватних інвесторів. Цільове призначення фонду полягає у фінансуванні аварійного відновлення об'єкта, покритті втрат доходів у разі воєнних пошкоджень або тривалого простою, забезпечення безперервності надання інфраструктурних послуг [11; 12].

Для інфраструктурних проектів PPP базовою моделлю є проектне фінансування. Однак в умовах України чисте проектне фінансування не працює через те, що банки не готові брати на себе воєнні ризики. Крім того, тарифний дохід є нестабільний, а страхування часто недоступне. Тому Закон України «Про публічно-приватне партнерство» передбачає гібридну форму фінансування, яка є поширеною у світі. Згідно такої форми, проект може фінансуватися за рахунок поєднання приватних інвестицій, ресурсів державного та місцевих бюджетів, а також грантів, наданих донорами або



## ЗДОБУТКИ ЕКОНОМІКИ: ПЕРСПЕКТИВИ ТА ІННОВАЦІЇ

міжнародними інституціями. Крім того, дозволеними є безкоштовні або безвідсоткові донорські гранти, а також допомога державних партнерів у залученні інвестицій та збір коштів від приватних осіб [13]. Поєднання різних джерел фінансування дозволяє розподілити ризики за фінансовими потоками і забезпечити можливість пристосування до шоків, а також зменшити навантаження на приватного партнера при значних змінах зовнішніх умов (табл. 2).

**Таблиця 2**

**Фінансування у проєктах публічно-приватного партнерства**

<b>Зміст</b>	<b>Ресурси</b>	<b>Переваги</b>
Змішане фінансування – це фінансовий інструмент, який поєднує комерційне та пільгове (безповоротне) фінансування для реалізації проєктів, які мають як економічну, так і соціальну або екологічну значущість	Гранти (від держави або міжнародних організацій), які покривають частину витрат проєкту. Приватний капітал, що залучений для досягнення інвестиційних цілей. Пільгові кредити або інші форми кредитування з державних або міжнародних джерел, які допомагають знизити вартість проєкту.	Зниження вартості фінансування, оскільки підприємства отримують доступ до дешевших кредитних ресурсів, а пільгові компоненти (гранти, гарантії) зменшують загальні витрати на фінансування та розширюють коло суб'єктів, які можуть отримати фінансування. Такі особливості є важливими для проєктів, які за інших обставин не змогли б залучити достатні обсяги інвестицій. Залучення приватного капіталу, оскільки змішане фінансування дає змогу залучати приватних інвесторів до проєктів, які за інших умов можуть бути занадто ризикованими чи не вигідними. Зменшення ризиків для інвесторів, тому що використання державних ресурсів або грантових коштів для покриття певних витрат чи ризиків підвищує привабливість проєкту для приватних інвесторів. Стимулювання розвитку публічно-приватного партнерства, оскільки вказаний інструмент сприяє реалізації масштабних проєктів у сфері транспортної інфраструктури.

Джерело: систематизовано автором за: [14; 15; 16; 17]

Європейський Союз у 2024 р. затвердив Ukraine Facility – безпрецедентний механізм підтримки України обсягом 50 млрд євро, який сприятиме макроекономічному розвитку України в умовах повномасштабної



війни. Одна із провідних програм цього механізму – друга компонента Ukraine Investment Framework (UIF) обсягом 9,3 млрд євро. UIF включає гарантії, які забезпечують зниження ризиків міжнародних фінансових організацій, двосторонніх агенцій розвитку та українських банків на фінансування проєктів публічного та приватного сектору в Україні, а також гранти для надання «змішаного фінансування» з метою зменшення вартості позик та забезпечення технічної підтримки [18; 19].

Реалізація проєктів публічно-приватного партнерства, особливо у сфері транспортної та критичної інфраструктури, характеризується високим рівнем довгострокових фінансових, регуляторних і політичних ризиків. В умовах воєнного стану, післявоєнного відновлення та макроекономічної нестабільності ці ризики набувають системного характеру. Під час підготовки проєктів публічно-приватного партнерства усі ризики підлягають визначенню, оцінці та розподілу між державним і приватним партнерами. оцінювання ризиків формується саме на стадії підготовки та аналізу ефективності проєкту ППП (техніко-економічного обґрунтування).

За таких умов важливим є попереднє закладення в організаційно-економічний механізм ППП спеціальних механізмів підтримки, гарантування та страхування ризиків. У проєктах ППП доцільно застосовувати трирівневу систему покриття ризиків, що поєднує державні гарантії; міжнародні механізми гарантування та страхування воєнно-політичних ризиків. комерційне страхування. Такі механізми вже інтегруються у правове та інституційне середовище України, що підтверджується залученням міжнародних ресурсів для підготовки та супроводу проєктів (наприклад, програма PREPARE Ukraine, що фінансується Світовим банком та координується Агентством з підтримки ППП) [18; 19; 20].

Практика свідчить, що поєднання міжнародного страхування воєнних і політичних ризиків, гарантій для кредиторів та державних контргарантій



## ЗДОБУТКИ ЕКОНОМІКИ: ПЕРСПЕКТИВИ ТА ІННОВАЦІЇ

дозволяє забезпечити фінансову стійкість проєктів ППП без їх дострокового припинення. Такий підхід забезпечує збереження інвестицій, захист кредиторів і безперервність надання інфраструктурних послуг навіть в умовах активної фази війни. У межах адаптивного організаційно-економічного механізму ППП такі інструменти мають виконувати динамічну функцію, тобто активуватися залежно від зміни зовнішніх та внутрішніх умов реалізації проєкту. Саме тому адаптивний організаційно-економічний механізм ППП повинен включати:

- напрями розподілу та перерозподілу ризиків між учасниками проєкту;
- інструменти фінансової підтримки, гарантування та страхування;
- чітко визначені тригери активації адаптаційних заходів;
- інституційну взаємодію між державою, приватним партнером, фінансовими установами та міжнародними організаціями.

В адаптивному механізмі передбачається багаторівневий розподіл ризиків між учасниками ППП. Так, зокрема, комерційні та операційні ризики концентруються на рівні проєктної компанії, фінансові ризики розподіляються між SPV та кредиторами, тоді як політичні, регуляторні та воєнні ризики переносяться на рівень держави та міжнародних фінансових інституцій. Це дозволяє зберегти фінансову стійкість проєктів ППП, мінімізувати потребу в достроковому перегляді або розірванні договорів та забезпечити безперервність реалізації інфраструктурних проєктів у кризових умовах.

Важливою складовою адаптивного організаційно-економічного механізму є державна контргарантія, яка надається Урядом України на забезпечення зобов'язань, взятих міжнародними фінансовими інституціями перед комерційними банками або інвесторами. Ця контргарантія сигналізує про підтримку на найвищому рівні і створює додаткову впевненість в умовах



## ЗДОБУТКИ ЕКОНОМІКИ: ПЕРСПЕКТИВИ ТА ІННОВАЦІЇ

значних системних ризиків, зокрема, шляхом подолання дефіциту довіри на фінансових ринках. Гарантії є інструментом розподілу ризиків, що надається міжнародним фінансовим організаціям, які підтримують проекти в Україні. Гарантія дає змогу забезпечити покриття фінансових ризиків за різноманітними операціями у державному та приватному секторах [19; 20].



**Рис. 1. Механізми страхування воєнних ризиків в Україні**

Джерело: систематизовано автором за: [20]

Паралельно з гарантійними механізмами, адаптивний механізм ПППІ включає страхування ризиків, що виконують роль фінансового буфера при настанні визначених тригерів (наприклад, воєнних дій, зміни регуляторного середовища, невиконання тарифних зобов'язань). Практика показує, що саме через страхові інструменти можна комплексно охоплювати ризики, які не



завжди обмежуються суто комерційними аспектами. Ефективний механізм адаптації ППП контрактів передбачає комплексне страхування, що включає страхування воєнно-політичних ризиків, страхування форс-мажорних ризиків, страхування доходів.

Страхування воєнних ризиків в Україні полягає у страхуванні компаній від наслідків подій, які можуть бути спричинені війною в Україні. Розвинена інфраструктура страхування від воєнних ризиків стає додатковим стимулом для інвесторів заходити на український ринок, створюючи нові робочі місця та розширюючи виробничі потужності, зокрема для експорту. Наразі в Україні вже доступні кілька механізмів страхування від воєнних і політичних ризиків (рис. 1). Юридичні процедури перегляду передбачають оновлення контрактів або додаткові угоди, що узгоджуються сторонами на основі визначених тригерів, – без розірвання основного договору, але з переглядом обов'язків та ризиків. за умови збереження економічного балансу договору та принципів прозорості та чесної конкуренції. На етапі ідентифікації пріоритетних фінансових ініціатив у сфері інфраструктури поряд з економічними показниками враховуються екологічні та соціальні аспекти, які дозволяють оцінити внесок ініціативи у досягнення Цілей сталого розвитку. Попередній аналіз включає перевірку відповідності національним і міжнародним «зеленим» вимогам, оцінку можливостей залучення інструментів сталого фінансування, а також визначення здатності проекту забезпечити довгострокові екологічні та соціальні вигоди поряд із фінансовою результативністю. Сталий транспорт передбачає розвиток інфраструктури та послуг, що забезпечують мобільність і логістику на засадах безпеки, доступності, ефективності та екологічної стійкості, а його розвиток є відповіддю на засадничі виклики сучасності – високі обсяги викидів парникових газів, транспортні затори та руйнівні наслідки війн, що призводять до деградації транспортних мереж [19; 20].



## ЗДОБУТКИ ЕКОНОМІКИ: ПЕРСПЕКТИВИ ТА ІННОВАЦІЇ

Економічний рівень відображає раціональність у розподілі ресурсів і результативність управління фінансовими потоками. Інституційний рівень характеризується стабільністю правових, організаційних та управлінських процесів. Соціальний рівень оцінює суспільну значущість партнерських ініціатив, їхній внесок у стабілізацію ринку праці, модернізацію місцевої інфраструктури та покращення якості життя населення [20].

Запропонований підхід до адаптивного механізму ППП для відновлення транспортної інфраструктури – це не лише набір окремих процедур, а інтегрована система, яка реагує на зміни потреб, забезпечує гнучкість у фінансуванні, зменшує ризики для бюджету, мобілізує приватні інвестиції та відповідає міжнародним стандартам. Правильне поєднання тригерів, показників, організаційних, фінансових та юридичних дій забезпечує ефективну реалізацію складних проєктів у кризових умовах, у тому числі й воєнного стану.

**Висновки.** Важливість проблематики ППП для України посилюється у зв'язку з необхідністю обґрунтування напрямів адаптації інструментів публічно-приватного партнерства до потреб відбудови транспортної інфраструктури. В умовах економічної нестабільності та прямих фізичних руйнувань інфраструктури України, завданої воєнними діями, ризикостійкість і адаптивність механізмів ППП набуває вкрай важливого значення. Впровадження гнучких та адаптивних стратегій управління проєктами є вагомим чинником інноваційного підходу до впровадження інфраструктурних ініціатив у межах публічно-приватного партнерства. Спроможність до швидкого реагування на зміни в суспільних потребах, технологічному розвитку та макроекономічному вимірі формує передумови для зростання рівня стійкості проєктів, зниження ризиків і забезпечення їх довгострокової ефективності. У транспортних інфраструктурних проєктах ППП адаптивність управління виявляється перш



за все у можливості перегляду контрактних умов, коригування фінансових моделей, упровадження нових цифрових рішень і застосування механізмів розподілу ризиків між партнерами.

Адаптивний організаційно-економічний механізм ППП передбачає систему процедур, інструментів і правил, котрі забезпечують гнучку, прозору та ефективну взаємодію публічного та приватного секторів для реалізації проектів відновлення транспортної інфраструктури із мінімальними витратами з бюджету, прискореним запуском і вбудованою здатністю коригувати дії під впливом змін зовнішніх умов. Такий механізм містить передумови, що активуються при настанні визначених умов, моніторингові показники, які дозволяють оцінити потребу чи ефективність ППП, організаційні, фінансові, правові механізми, нормативно-правове забезпечення, що визначають правила інтеграції ППП у національне законодавство.

### Список використаних джерел

1. Кизим М., Губарева І., Трушкіна Н. Практичний інструментарій імплементації механізмів повоєнного відновлення і розвитку критичної інфраструктури територіальних громад у східних регіонах України. *Інвестиції: практика та досвід*. 2026. № 3. С. 88–99 DOI: 10.32702/2306-6814.2026.3.88
2. Гречаник Б. Проблеми вибору та обґрунтування доцільності реалізації інфраструктурних проектів у транспортній системі України на засадах публічно-приватного партнерства. *Інвестиції: практика та досвід*. 2026. № 2. С. 304–312 DOI: <https://doi.org/10.32702/2306-6814.2026.2.304>
3. Будник В. Управління ризиками проектів післявоєнної розбудови інфраструктури морських портів України. *Інвестиції, практика та досвід*. 2026. № 3. С. 197–203 DOI: 10.32702/2306-6814.2026.3.197



4. Безуглий А., Комар В. Інноваційні форми контрактів на відновлення транспортної інфраструктури України. *Дороги і мости*. 2025. Вип. 32. С. 24–34. <https://doi.org/10.36100/dorogimosti2025.32.024>
5. Кізін Г. Критерії ефективності механізмів ДПП в кризових умовах. *Академічні візії*. 2025. Вип. 44. <https://academy-vision.org/index.php/av/article/view/2259>. <https://doi.org/10.5281/zenodo.17353607>
6. Masovic J., Draganic L., Bubas Z. Public-private Partnerships in Croatia: A Systematic Literature Review. *IJCBE*. 2024. Vol. V. № 1. P. 19–35
7. Lawal C., Friday S., Ayodeji D., Sobowale A. Advances in public-private partnerships for strengthening national financial governance and crisis response systems. *International Journal of Advanced Multidisciplinary Research and Studies*. 2024. № 6. P. 1700–1719  
DOI: <https://doi.org/10.62225/2583049X.2024.4.6.4101>
8. Кизим М., Хаустова В., Решетняк О., Трушкіна Н. Вплив структурних інфраструктурних змін на забезпечення резильєнтності якості життя населення: теоретичні аспекти. *Ефективна економіка*. 2025. № 12. <https://www.nayka.com.ua/index.php/ee/article/view/8462/8600> DOI: <http://doi.org/10.32702/2307-2105.2025.12.12>
9. Петрова І. Досвід реалізації інвестиційних проектів на засадах партнерства влади, бізнесу та суспільства в Україні. *Вісник економічної науки України*. 2024. № 1. С. 61–67. [https://doi.org/10.37405/1729-7206.2024.1\(46\).61-67](https://doi.org/10.37405/1729-7206.2024.1(46).61-67)



10. Шаповалова О., Терещенко С. Адаптування інструментів державно-приватного партнерства до потреб відбудови наукової інфраструктури. *Право та інновації*. 2024. № 1. С. 102–108. DOI: [https://doi.org/10.37772/2518-1718-2024-1\(45\)-14](https://doi.org/10.37772/2518-1718-2024-1(45)-14)
11. Приймак І., Тимків Н. Страхування інвестицій від воєнних ризиків: сутність, необхідність та перспективи розвитку в Україні. *Економіка та суспільство*. 2024. Вип. 59. <https://economyandsociety.in.ua/index.php/journal/article/view/3377/3304>. DOI: <https://doi.org/10.32782/2524-0072/2024-59-18>
12. Краснова І. В., Ходакевич О. Г., Щеглюк М. С., Козиний О. В. Страхування воєнно-політичних ризиків: виклики, можливості та перспективи для України. *Інтернаука. Серія «Економічні науки»*. 2024. № 12. <https://www.inter-nauka.com/uploads/public/17342141988766.pdf>. <https://doi.org/10.25313/2520-2294-2024-12>
13. Закон України «Про публічно-приватне партнерство» від 19.06.2025 р. <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/4510-20#Text>
14. Інфраструктурні проекти розвитку територій: стратегічні пріоритети та інноваційні рішення: колективна монографія / за ред. В. Омеляненка, О. Омеляненко. Київ: Ін-т екон. пром. 2025. 230 с.
15. Національна транспортна стратегія України на період до 2030 року, схвалена постановою Кабінету Міністрів України від 27 грудня 2024 р. № 1550. Url. <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1550-2024-%D0%BF#Text>
16. Кобилкін Д., Павук І. Моделювання процесів тактичного управління ризиками в інфраструктурних проєктах, програмах та портфелях проєктів. *Вісник Львівського державного університету безпеки життєдіяльності*. 2023. № 28. С. 14–23 DOI: 10.32447/20784643.28.2023.02



17. Українська інфраструктура має широкий потенціал для інвестицій іноземних партнерів. <https://restoration.gov.ua/blog/ukrayinska-infrastruktura-maye-shyrokyj-potenczial-dlya-investycij-inozemnyh-partneriv/>

18. Кроки Плану для Ukraine Facility 2024-2027 <https://me.gov.ua/download/8a9c2b35-556d-419c-87eb-a10cfa479f6e/file.pdf>

19. Ukraine Investment Framework: як залучити міжнародне фінансування у свій бізнес. <https://me.gov.ua/News/Detail/94dadb57-1563-4986-ajdd-09a018c3535c?lang=uk-UA&tit>

20. Фінансові інструменти для бізнесу в Україні: практичний посібник для підприємців. 2024. [https://www.aau.org.ua/media/publications/1896/files/KSEposibnik\\_2024\\_09\\_17\\_06\\_59\\_12\\_942820.pdf](https://www.aau.org.ua/media/publications/1896/files/KSEposibnik_2024_09_17_06_59_12_942820.pdf)