



Економіка воєнного часу

УДК 339.92-044.922"20":338.47(477).330.322

DOI <https://doi.org/10.5281/zenodo.17294624>

**Державно-приватне партнерство як інструмент післявоєнної відбудови  
України в умовах сучасних трансформацій**

**Галинська Ю. В.,**

д.е.н., професор, Ужгородський національний університет, Ужгород,  
Україна, <https://orcid.org/0000-0002-8413-8968>

**Щербаченко В. О.,**

к.е.н., доцент, Сумський державний університет  
м. Суми, Україна, <https://orcid.org/0000-0002-4570-3389>

**Ярова І. Є.,**

к.е.н, доцент, Сумський державний університет  
м. Суми, Україна, <https://orcid.org/0000-0001-9840-131X>

**Пархоменко Д.В.,**

студент, Сумський державний університет  
м. Суми, Україна, <https://orcid.org/0009-0003-5279-1879>

**Прийнято: 22.09.2025 | Опубліковано: 30.09.2025**

**Анотація.** У статті досліджено роль державно-приватного партнерства (ДПП) як інструменту для післявоєнної відбудови України, зокрема на основі європейського досвіду. Актуальність теми обумовлена необхідністю відновлення інфраструктури, економіки та соціальних інститутів після



руйнівних наслідків повномасштабної війни. Метою дослідження є аналіз можливостей та викликів впровадження ДПП в Україні, а також адаптація європейських моделей до вітчизняних умов.

Автори розглядають теоретичні засади ДПП, історія його розвитку у світі та в Україні, а також аналізується поточний стан впровадження ДПП в країні. Особлива увага приділена потенціалу залучення іноземних інвесторів через механізми ДПП та перспективним напрямом інвестування, таким як транспортна інфраструктура, енергетика, житлово-комунальне господарство, охорона здоров'я, освіта та цифрова інфраструктура.

Методологічну основу дослідження становить комплексний підхід застосування положень інституціональної та системної економічної теорії, статистичного та графічного аналізу, порівняльно-аналітичного та структурно-функціонального методів, що забезпечує об'єктивність висновків та ефективність практичних рекомендацій.

Дослідження підкреслює, що ДПП може стати ключовим інструментом для мобілізації фінансових ресурсів, технологій та управлінського досвіду, необхідних для відбудови України.

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

Для успішної реалізації ДПП в Україні необхідно вдосконалювати нормативно-правову базу, розвивати інституційне середовище та забезпечувати політичну підтримку



Результати дослідження можуть бути корисними для уряду України, міжнародних організацій та приватного сектору при розробці стратегій післявоєнної відбудови.

**Ключові слова:** державно-приватне партнерство, післявоєнна відбудова, європейський досвід, інфраструктурні проекти, транспортна система, енергетичний сектор, трансформація, міжнародна співпраця, інвестиційна привабливість.

**Public-Private Partnership as a Tool for Ukraine's Post-War Reconstruction  
under Contemporary Transformations**

**Halynska Yu. V.,**

Doctor of Economics, Professor, Uzhhorod National University, Uzhhorod,  
Ukraine, <https://orcid.org/0000-0002-8413-8968>

**Shcherbachenko V. O.,**

PhD in Economics, Associate Professor, Sumy State University, Sumy,  
Ukraine, <https://orcid.org/0000-0002-4570-3389>

**Yarova I. Ye.,**

PhD in Economics, Associate Professor, Sumy State University, Sumy,  
Ukraine, <https://orcid.org/0000-0001-9840-131X>

**Parkhomenko D. V.,**

Student, Sumy State University, Sumy, Ukraine,  
<https://orcid.org/0009-0003-5279-1879>



**Abstract.** *This article examines the role of public-private partnership (PPP) as a tool for the post-war reconstruction of Ukraine, particularly based on European experience. The relevance of the topic is driven by the urgent need to restore infrastructure, the economy, and social institutions following the devastating consequences of the full-scale war. The purpose of the study is to analyze the opportunities and challenges of implementing PPP in Ukraine, as well as to adapt European models to domestic conditions.*

*The authors explore the theoretical foundations of PPP, its development history worldwide and in Ukraine, and analyze the current state of PPP implementation in the country. Special attention is given to the potential for attracting foreign investors through PPP mechanisms and promising investment areas such as transport infrastructure, energy, housing and communal services, healthcare, education, and digital infrastructure.*

*The methodological basis of the study is a comprehensive approach applying institutional and systems economic theory, statistical and graphical analysis, comparative-analytical and structural-functional methods, ensuring objectivity of conclusions and effectiveness of practical recommendations.*

*The study emphasizes that PPP can become a key instrument for mobilizing financial resources, technologies, and management expertise necessary for Ukraine's reconstruction.*

*Successful PPP implementation in Ukraine will require a clear regulatory framework, adequate risk management, and active involvement of all stakeholders. Defining a balance between public and private interests is critically important to ensure sustainable development and recovery after the war. The experience of other European countries can serve as an important resource for optimizing PPP mechanisms in Ukraine, particularly through the adaptation of best practices and the introduction of innovative approaches in partnership processes.*



*To successfully implement PPP in Ukraine, it is necessary to improve the legal framework, develop the institutional environment, and ensure political support.*

*The research results may be useful for the Ukrainian government, international organizations, and the private sector when developing post-war reconstruction strategies.*

**Keywords:** *public-private partnership, post-war reconstruction, European experience, infrastructure projects, transport system, energy sector, transformation, international cooperation, investment attractiveness.*

**Постановка проблеми.** Попри активне поширення концепції державно-приватного партнерства як інструменту економічної трансформації, підвищення конкурентоспроможності та стійкості держави до зовнішніх і внутрішніх викликів, на практиці її реалізація в Україні стикається з рядом системних проблем. Зокрема, йдеться про недостатню правову визначеність, низький рівень довіри між державою та бізнесом, інституційну слабкість та брак прозорих механізмів взаємодії. У цьому контексті всеохоплюючий аналіз не лише потенціалу, а й наявних перешкод у процесі формування ефективної моделі державно-приватного партнерства є надзвичайно важливим для виокремлення реалістичних та доцільних практик, здатних забезпечити результативну післявоєнну відбудову України.

### **Аналіз останніх досліджень.**

У науковому дискурсі питання післявоєнного відновлення України розглядається з різних ракурсів. Так, державно-приватне партнерство (ДПП) визнано у світовій практиці одним із ключових механізмів стимулювання економічного зростання та післякризової відбудови. У численних зарубіжних дослідженнях наголошується, що ефективне ДПП дозволяє не лише залучити додаткові інвестиції у стратегічні сфери, але й підвищити якість управління



публічними ресурсами та знизити навантаження на державний бюджет (World Bank, 2020; OECD, 2021).

Хмарська І. та співавтори окреслили напрями необхідних реформ, акцентуючи на стимулюванні інновацій та створенні сприятливого бізнес-середовища [1]. Водночас у їхніх працях недостатньо уваги приділено механізмам залучення приватного капіталу, що робить висновки радше загальними рекомендаціями, ніж інструментальними орієнтирами.

Дослідження Підоричевої І. [2], присвячене європейському досвіду відновлення, є цінним для зіставлення з українськими реаліями, проте воно зосереджене переважно на історичних прикладах, що ускладнює адаптацію цих висновків до сучасних умов воєнної та післявоєнної трансформації. Подібну обмеженість має і підхід Онищенка В. [3], який слушно наголошує на важливості врахування національних особливостей, але майже не пропонує інституційних рішень щодо узгодження державних та приватних інтересів.

Кирчата І. та колеги [4] розглядають грантову підтримку як основу партнерства між бізнесом та громадським сектором, однак у їхніх висновках бракує аналізу довгострокової стійкості грантових механізмів у системі ДПП. Гайдю С. [5] відзначає переваги європейського досвіду реформування економіки та потребу у цифровізації, проте не приділяє достатньої уваги ризикам, що можуть виникнути при масштабуванні таких практик на українське підґрунтя. Круглов В. [9] розглядає ДПП у прикладному аспекті, підкреслюючи його значення для інфраструктурного відновлення України. Однак аналіз обмежується радше декларативним рівнем без детальної оцінки правових і фінансових ризиків. Дослідження Матвієнка В. та Петрушкової Г. [10] робить важливий внесок, інтегруючи тему ДПП у сферу кібербезпеки, проте залишає відкритим питання практичної реалізації моделей співпраці у цій чутливій галузі.



Серед оглядових досліджень варто виокремити бібліометричні праці Пу В. [6], Ма Л. [7] та Бадасян Н., Ріман А. [8], які забезпечують широке бачення тенденцій розвитку ДПП у світі. Водночас вони виявляють істотну прогалину – відсутність узагальненої методології для оцінки ефективності партнерств у різних секторах та країнах. Зокрема, досвід післявоєнної відбудови в Балканських країнах, Іраку та Афганістані засвідчив, що за умов політичної волі та належного регулювання, приватний сектор може стати активним учасником відновлення інфраструктури, охорони здоров'я, енергетики та освіти. Європейські дослідження (Special Report: Public Private Partnerships in the EU) підкреслюють, що успішні моделі ДПП ґрунтуються на прозорості, справедливому розподілі ризиків та довгостроковому стратегічному плануванні [28].

Таким чином, хоча наукові праці формують цінне підґрунтя для розуміння ролі ДПП у післявоєнному відновленні, вони часто мають описовий характер і не дають цілісної відповіді на питання про механізми адаптації європейського досвіду до українських умов. Це створює дослідницьку прогалину, яку й покликано заповнити дане дослідження. При цьому, зарубіжний досвід свідчить, що успішне використання ДПП у післякризовій відбудові можливе лише за умов належного інституційного середовища, політичної стабільності та прозорості взаємодії між державою і бізнесом.

Однією з найчастіше згадуваних проблем у реалізації державно-приватного партнерства (ДПП) у закордонних дослідженнях є слабка інституційна спроможність державного сектору. Це поняття охоплює не лише відсутність компетентних спеціалістів, а й нестачу належної інфраструктури управління, відсутність чітких процедур, стандартів і механізмів контролю за реалізацією проектів. За даними звіту ЕІВ/ЄРЕС “Establishing and Reforming PPP Units” (2022), багато країн з перехідною економікою, зокрема на Балканах, у Східній Європі та Азії, стикаються з проблемами при реалізації ДПП саме



через відсутність або неефективність так званих PPP Units – спеціалізованих структур при урядових установах, що відповідають за підготовку, аналіз, моніторинг і супровід партнерських проектів [27]. Урядові відомства часто не мають достатньо експертизи для якісного оцінювання ризиків, підготовки конкурсної документації, ведення переговорів з приватним сектором або контролю за виконанням контрактів.

Наслідком такої ситуації стає низка негативних явищ: нерівномірний розподіл ризиків між сторонами, зловживання з боку приватних партнерів, неефективне витрачання бюджетних коштів, а також зриви або затримки в реалізації проектів. Окрім того, відсутність ефективних наглядових механізмів з боку держави може призвести до погіршення якості послуг, що надаються у межах ДПП. Таким чином, міжнародний досвід чітко свідчить: без розбудови сильної інституційної спроможності з боку держави — у формі професійних команд, сталих процедур та законодавчо закріплених повноважень — навіть найбільш перспективні проекти ДПП ризикують зазнати невдачі.

**Виділення невирішених раніше частин загальної проблеми.** Попри наявність законодавчої бази, міжнародного досвіду та реалізації окремих проектів ДПП, в Україні досі не сформовано дієвого інституційного механізму управління партнерськими проектами, що поєднував би стратегічне планування, ефективний розподіл ризиків і прозорі процедури контролю за виконанням угод. Недостатність практики реалізації масштабних інфраструктурних та соціальних проектів у рамках ДПП ускладнює адаптацію європейських моделей до українських умов. Це створює наукову проблему — як забезпечити баланс між публічними та приватними інтересами, зберігаючи водночас економічну ефективність і соціальну справедливість у проектах післявоєнної відбудови.

**Формулювання цілей статті.** Метою дослідження є аналіз державно-приватного партнерства як одного з ключових інструментів відновлення



України в післявоєнний період, з особливим акцентом на виявлення проблемних аспектів та викликів його впровадження. У контексті вивчення європейського досвіду увага зосереджується на оцінці можливостей адаптації ефективних моделей ДПП до українських реалій, враховуючи наявні інституційні, правові та економічні бар'єри, що можуть ускладнити або сповільнити їх впровадження.

**Методи дослідження.** Методологічну основу дослідження становлять положення інституціональної та системної економічної теорії, що дозволили комплексно розглянути ДПП як багатокomпонентний механізм взаємодії держави та бізнесу в умовах післявоєнної відбудови. При аналізі ДПП в Україні та країнах Європейського Союзу застосовано порівняльно-аналітичний метод, який забезпечив можливість виявити спільні та відмінні риси у правових, економічних і організаційних підходах.

Для дослідження динаміки розвитку ДПП використано статистичний та графічний аналіз, що дозволило наочно відобразити кількісні параметри реалізованих проектів у різних секторах економіки. З метою оцінки практичного потенціалу залучення інвестицій через механізми ДПП було застосовано структурно-функціональний метод, завдяки якому визначено ключові напрями, що мають найбільший вплив на післявоєнне відновлення України.

У процесі опрацювання наукових джерел, нормативно-правових актів та міжнародних звітів використано методи контент-аналізу та бібліометричного огляду, які надали змогу систематизувати наявні підходи до вивчення проблематики ДПП та виокремити перспективні напрями подальших досліджень.

Комплексне поєднання зазначених методів дало змогу забезпечити об'єктивність висновків, підвищити наукову новизну результатів і сформулювати



практичні рекомендації для ефективного застосування європейського досвіду у відбудові України.

**Виклад основного матеріалу дослідження.** ДПП є потужним інструментом для реалізації проектів у різних сферах, таких як інфраструктура, енергетика та соціальні послуги. Проте, разом із перевагами, використання цієї моделі супроводжується також певними ризиками (табл 1).

Огляд законодавчої бази України щодо ДПП починається з ключового документу – Закону України "Про державно-приватне партнерство", прийнятого в 2010 році, який регулює відносини між державними та приватними партнерами у рамках реалізації проектів. Закон визначає основні принципи партнерства, серед яких: взаємодія сторін на основі рівноправності, баланс інтересів і спільна відповідальність за реалізацію проектів. Цей документ закріплює правову основу для реалізації проектів у різних сферах, таких як транспорт, енергетика, житлово-комунальні послуги, освіта, охорона здоров'я та інші.

Крім цього, існує низка нормативних актів, які уточнюють і доповнюють положення закону. Наприклад, Постанова Кабінету Міністрів України №279 від 2011 року затверджує порядок проведення конкурсів для визначення приватного партнера, а також порядок оцінки ефективності проектів ДПП. Важливим нормативним документом також є Закон України "Про концесії", який дозволяє передачу об'єктів державної власності у довгострокове користування приватним партнерам, що є однією з форм ДПП.

Таблиця 1

### ДПП у різних галузях господарювання

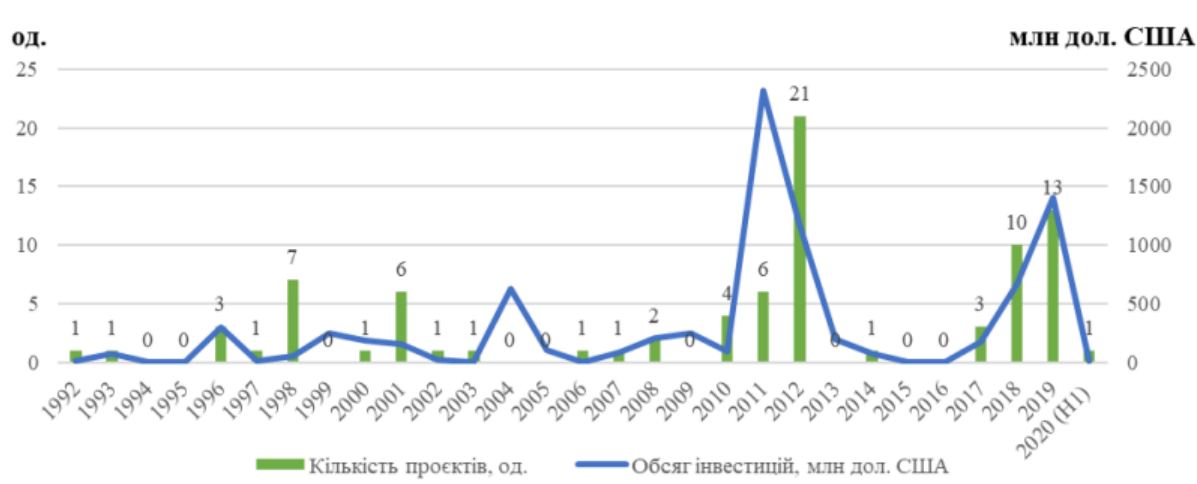
| Галузь         | Можливості                                                                          | Ризики                                                                                    |
|----------------|-------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------|
| Інфраструктура | ДПП дозволяє залучати приватний капітал для фінансування інфраструктурних проектів, | ДПП може створювати ризики для держави через непередбачувані витрати, втрату контролю над |



## ЗДОБУТКИ ЕКОНОМІКИ: ПЕРСПЕКТИВИ ТА ІННОВАЦІЇ

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

На графіку представлена динаміка проєктів державного-приватного партнерства (ДПП) в Україні за період 1992–2020 років, а також їх обсяг інвестицій. Основні тренди та темпи розвитку ДПП в Україні можуть бути узагальнені наступним чином.



\* 2020 р. – дані наведено за перший квартал 2020 р.

Рисунок 1 – Динаміка проєктів ДПП в Україні, 1992-2020 рр. [11, 12, 13]



По-перше, кількість проєктів була мінімальною до 2000-х років, що зумовлено відсутністю належного законодавства, регуляторних механізмів і спроможного бізнес-середовища. Перші успішні кроки були зроблені лише у другій половині 2000-х років.

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

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

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

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

За даними центральних та місцевих органів виконавчої влади, станом на 01.01.2024 на умовах ДПП укладено 198 договорів, з яких лише 22 продовжують реалізуватися. Із них 10 — концесійні угоди, 6 — договори про спільну діяльність, і ще 6 — інші форми договорів. Зазначається, що 166



договорів або не виконуються (115), або розірвані чи втратили чинність (51). Ще 10 проєктів призупинено через збройну агресію Російської Федерації.



Рисунок 2 – Договори, укладені на умовах ДПП, які реалізуються станом на 01.01.2024 [12]

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



розвиненими в межах ДПП, що потребує подальшої уваги та підтримки з боку держави.

У останні роки Україна активно розвиває механізми державно-приватного партнерства з метою модернізації інфраструктури та стимулювання економічного зростання. Значні проєкти включають концесії спеціалізованих морських портів "Херсон" і "Ольвія", а також залізнично-паромної переправи в Чорноморську.

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

Таблиця 2

## Основні параметри концесій морських портів

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

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

Окрім портової інфраструктури, Україна також розглядає ДПП у сфері авіації, зокрема концесії аеропортів "Рівне", "Херсон" та "Чернівці".



Наприклад, модернізація аеропорту "Херсон" передбачає інвестиції до 68,6 млн євро, включаючи розширення злітно-посадкової смуги та збільшення пропускної спроможності терміналу.

Таблиця 3

Потенційні інвестиції в аеропорти [14, 15, 16]

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

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

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

Впровадження ДПП в контексті відбудови України вимагає комплексного підходу, який охоплює кілька ключових напрямків. Одним з головних аспектів є законодавчі та регуляторні реформи. Прийняття законопроєкту № 7508 стає важливим кроком для вдосконалення правової бази, що регулюватиме співпрацю між державними та приватними структурами [17,18]. Гармонізація українського законодавства з європейськими стандартами забезпечить не тільки відповідність вимогам ЄС,



а й сприятиме залученню іноземних інвесторів. Це, в свою чергу, підвищить рівень інвестиційної привабливості країни та сприятиме економічному зростанню.

У 2024 році сукупна вартість угод державно-приватного партнерства (ДПП), які були фінансово закриті на європейському ринку, склала 11,47 млрд євро, що на 17 % менше, ніж у 2023 році (13,9 млрд євро) (див. ис. 3).

Аналіз динаміки розвитку державно-приватного партнерства європейських країн [19] показав, що 39 транзакцій були фінансово закриті, порівняно з 38 у 2023 році; середній розмір транзакції зменшився до 294 млн євро (367,7 млн євро у 2023 році). У 2024 році було закрито шість великих транзакцій (вісім у 2023 році). Їхня сукупна вартість склала 7,3 млрд євро, що становить 64% від загальної ринкової вартості (69% у 2023 році). Великими угодами, укладеними у 2024 році, були: Західна та східна частини автомагістралі R4 у Генті (Бельгія) – 1,023 млрд євро; надзвичайний план розвитку доріг Арагону (Іспанія) – 630 млн євро; повторний тендер на будівництво кільцевої дороги в Афінах (Греція) – 3,3 млрд євро; рухомий склад Nouvelle Aquitaine Occitanie (Франція) – 950 млн євро; проект передачі електроенергії з морського вітропарку Moray East (Велика Британія) – 784 млн євро; тепла мережа Уортінга (Велика Британія) – 605 млн євро; 20 із 39 угод у 2024 році мають вартість менше 100 млн євро; 61,5% укладених угод були державно-приватними партнерствами з оплатою з боку уряду (переважно на основі платежів за доступність), порівняно з 53% у 2023 році.

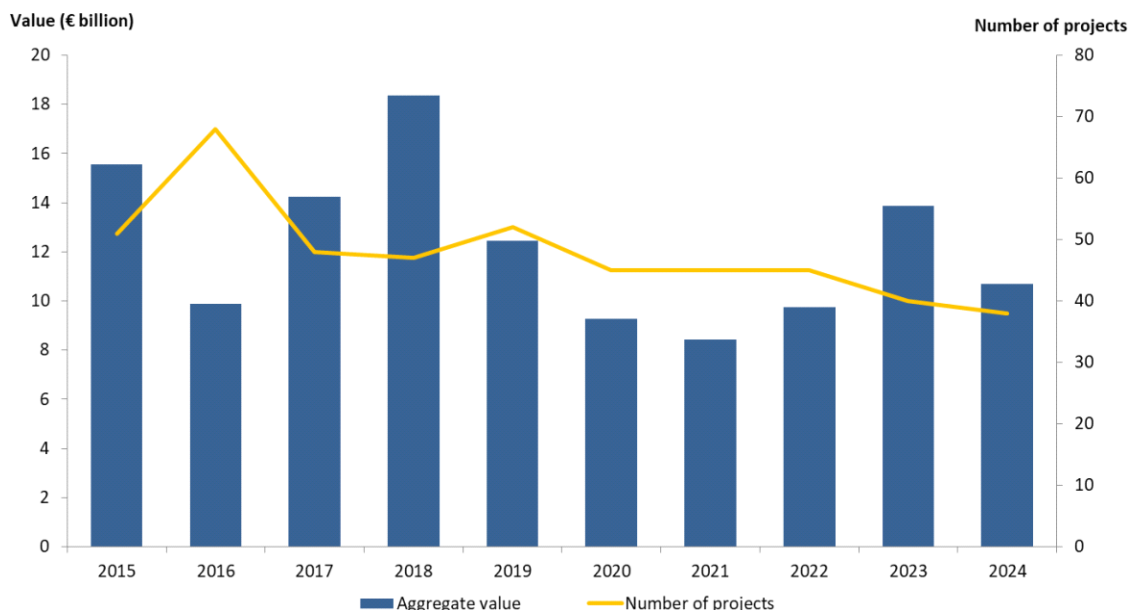


Рисунок 3 – Десятирічний огляд європейського ринку державно-приватного партнерства за вартістю та кількістю проектів (2015–2024) [19, 20, 21].

Так, принаймні сім із 39 угод, які були укладені у 2024 році (дев'ять із 38 у 2023 році), передбачали надання боргових зобов'язань інституційними інвесторами (такими як страхові компанії та пенсійні фонди) за допомогою різних моделей фінансування. У 2023 році шість країн уклали угоди, пов'язані з борговими зобов'язаннями інституційних інвесторів, а в 2024 році п'ять країн (Бельгія, Греція, Франція, Іспанія та Велика Британія) отримали вигоду від участі інституційних інвесторів. П'ять проектів державно-приватного партнерства, які були фінансово завершені протягом року, були профінансовані ЄІБ на загальну суму 975 млн євро. Це були такі проекти: Італійський національний стратегічний хаб, Лісабонська східна лікарня, PPP-проект кампусу Міланського державного університету, Рухомий склад Нова Аквітанія – Окситанія (Nouvelle Aquitaine Occitanie) та залізнична концесія Нансі – Контрексвіль.

Застосування моделі державно-приватного партнерства в європейському просторі поширюється за межі традиційно домінуючих ринків, які зазвичай включають великомасштабні інфраструктурні проекти в таких країнах, як Франція та Німеччина, особливо в секторах транспорту та охорони



навколишнього середовища. Зокрема, рисунки 4 та 5 демонструють те, що, хоча сектор транспорту продовжує домінувати за вартістю, з 2021 року кількість проектів у ньому зменшується. На екологію та транспорт припадало лише 23 % від загальної кількості проектів, що були фінансово завершені у 2024 році, тоді як у 2023 році цей показник становив 50 %, а у 2022 році – 58 %. Водночас у таких секторах, як освіта та відпочинок і культура, з 2021 року спостерігається значне збільшення кількості проектів: у 2024 році їхня кількість майже подвоїлася порівняно з 2023 роком.

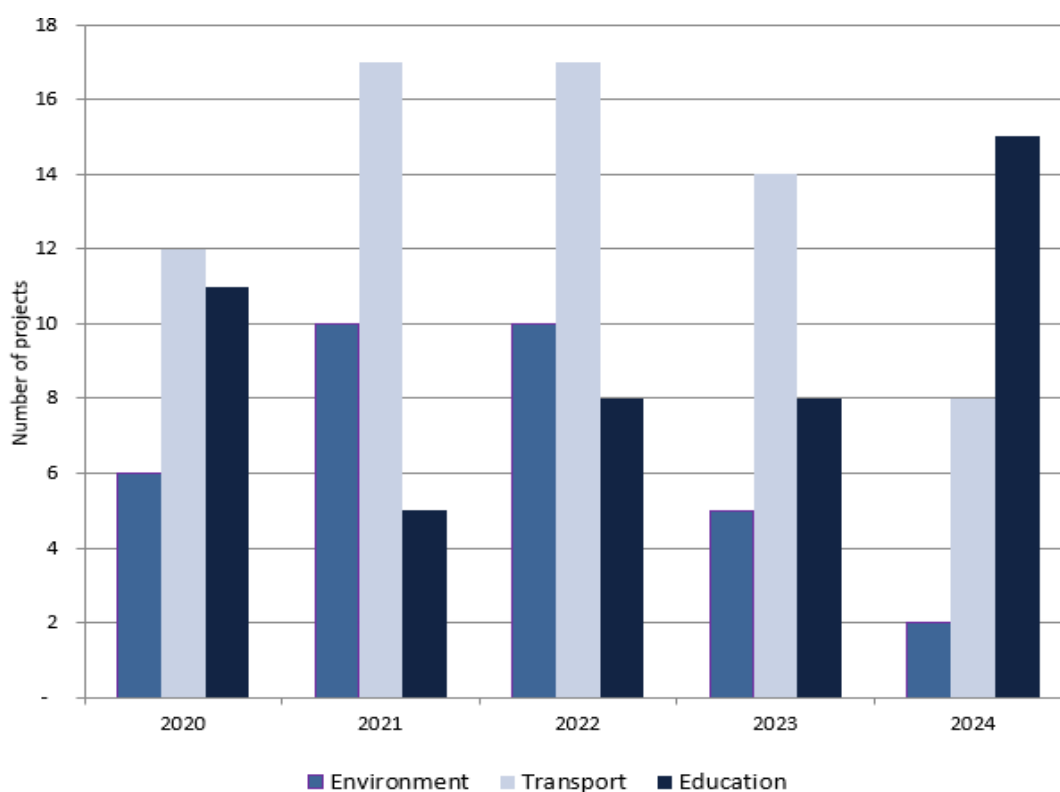


Рисунок 4 – Еволюція основних секторів державно-приватного партнерства за кількістю проектів (2020–2024 роки) [22–24].

У 2024 році також зросла частка невеликих проектів, що, ймовірно, свідчить про те, що розмір проекту не був таким вже й важливим фактором для впровадження моделі державно-приватного партнерства. 20 із 39 проектів державно-приватного партнерства, які були фінансово завершені у 2024 році, мали вартість менше 100 мільйонів євро. Більшість цих невеликих проектів були зосереджені в секторах відпочинку та культури, житлового будівництва



та комунальних послуг, а також освіти (86 % проектів у цих трьох секторах мали вартість менше 100 млн євро).

Як показано на рисунку 5, транспортний сектор мав найвищу вартість транзакцій у 2024 році, перевищивши 6,8 млрд євро (9,1 млрд євро у 2022 році). Серед найвизначніших транзакцій були: 1,02 млрд євро на будівництво автомагістралі R4 West і East у Генті в рамках державно-приватного партнерства, 3,33 млрд євро на реконструкцію кільцевої дороги в Афінах у Греції та 630 млн євро на реалізацію надзвичайного плану розвитку доріг в Арагоні. Також було реалізовано два залізничні проекти у Франції та один проект міського легкого метро у Флоренції, Італія. Найбільшим сектором за кількістю проектів (15 угод у 2024 році проти восьми у 2023 році) та другим за обсягом транзакцій (1,3 млрд євро у 2024 році проти 552 млн євро у 2023 році) був сектор освіти. Він включав будівництво університетських містечок (два в Італії), студентських гуртожитків (два у Франції та один у Великій Британії) та шкільних приміщень (сім у Бельгії).

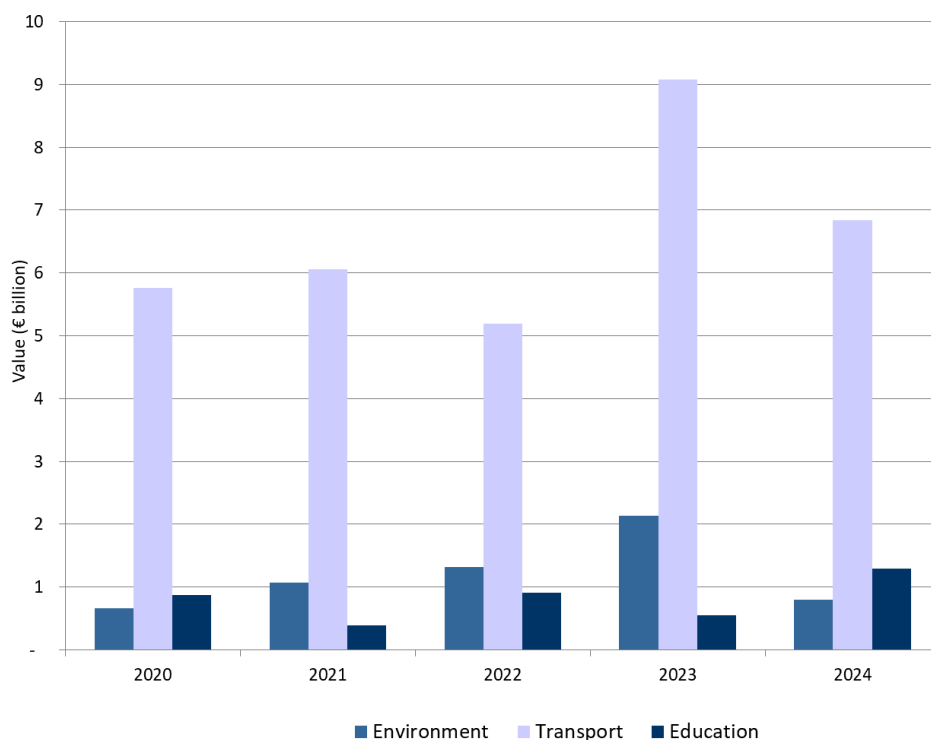


Рисунок 5 – Еволюція основних секторів державно-приватного партнерства за вартістю проектів (2020–2024 роки) [24].



Варто зазначити, що у секторах освіти, житлового будівництва та комунальних послуг, а також відпочинку та культури, які характеризуються невеликими проектами, спостерігається збільшення участі нових та історично менш активних країн. Наприклад, у 2024 році Польща та Литва завершили проекти вартістю менше 100 млн євро в секторах відпочинку та культури, а також житла та комунальних послуг. Аналогічно, Бельгія, яка мала лише два проекти державно-приватного партнерства у 2022 та 2023 роках, зазнала сплеску активності: сім із дев'яти її транзакцій стосувалися навчальних закладів вартістю менше 100 млн євро. Німеччина, яка протягом останніх п'яти років була одним із провідних ринків державно-приватного партнерства за обсягом транзакцій, у 2024 році зазнала значного спаду. Після закриття 11 проектів на суму 4 млрд євро у 2023 році, у 2024 році ринок скоротився до лише 460 млн євро за п'ятьма проектами. Греція за останні роки розробила потужну лінійку проектів, деякі з яких вже завершені, а багато інших ще знаходяться на стадії розробки. Хоча в 2024 році було укладено лише одну угоду, Греція лідирувала на ринку за вартістю угод завдяки повторному тендеру на будівництво Афінської кільцевої дороги вартістю 3,3 млрд євро. Бельгія продовжує активно використовувати модель державно-приватного партнерства для розвитку шкільних закладів, на які припадає сім з дев'яти угод, укладених у 2024 році. Однак діяльність у рамках державно-приватного партнерства залишається обмеженою фламандським регіоном, а у валлонському та брюссельському регіонах жодних проектів не реалізується. Італія подає приклад, реалізуючи перше в своєму роді державно-приватне партнерство з будівництва урядового центру обробки даних - Італійський національний стратегічний хаб ДПП (Italian National Strategic Hub PPP) – вартістю 331 млн євро [22- 25].

Так, досвід ДПП в європейських країнах активно та цілеспрямовано об'єднує зусилля державного та приватного секторів для виробництва товарів



і надання послуг, які традиційно постачаються державним сектором, одночасно полегшуючи жорсткі бюджетні обмеження на державні видатки. Незважаючи на те, що ДПП має потенціал для швидкої реалізації політики та забезпечення належних стандартів утримання, перевірені проекти не завжди управляються ефективно і не забезпечують належного співвідношення ціни та якості. Потенційні вигоди від ДПП часто не досягаються, оскільки зазнають затримок, збільшення витрат і недостатньо ефективно використовуються, що призводить до неефективних витрат. Це також може бути пов'язано з відсутністю належного аналізу, стратегічних підходів до використання інституційних і правових рамок ДПП. Оскільки лише кілька держав-членів мають консолідований досвід і експертизу в реалізації успішних проектів ДПП, існує високий ризик, що ДПП не сприятимуть у очікуваній мірі досягненню мети щодо реалізації більшої частини коштів ЄС через змішані проекти, включаючи ДПП.

Дійсно європейський досвід ДПП для українського бізнесу має велике значення, так як розвиток механізму державно-приватного партнерства дозволяє державним органам закуповувати великомасштабні інфраструктурні об'єкти за допомогою єдиної процедури, але, в той же час, це збільшує ризик недостатньої конкуренції і, таким чином, замовник, безпосередньо, виявляється у слабшій позиції під час переговорів. Тому, закупівля ДПП зазвичай вимагає переговорів щодо аспектів, які зазвичай не є частиною традиційних закупівель, і тому займає більше часу, ніж традиційні проекти, що важливо брати до уваги українському бізнесу з урахуванням національного законодавства та відсутністю дієвих інституційних механізмів реалізації ДПП в Україні у післявоєнний період.

Враховуючи європейський ДПП – досвід, можна зробити певні висновки щодо його трансформації на український досвід, зокрема, необхідне своєчасне виявлення та вирішення проблем у системі відносин «бізнес-



держава»; пом'якшення фінансового впливу затримок та перегляду умов на вартість ДПП, що несе державний партнер; базування вибору варіанту ДПП на ґрунтовному порівняльному аналізі найкращого варіанту закупівлі; встановлення чіткої політики та стратегії щодо ДПП; вдосконалення політики ЄС для підвищення ефективності проєктів ДПП, зокрема і в Україні в період післявоєнної відбудови на основі європейського досвіду.

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

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

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

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



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

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

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

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

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

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



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

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

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

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

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

Одним із ключових напрямів є транспортна інфраструктура. Розвиток автомобільних доріг, залізничних сполучень, морських та річкових портів, аеропортів є критично важливим для підвищення логістичного потенціалу України. Інвестиції в цю сферу сприятимуть не лише покращенню внутрішніх перевезень, але й інтеграції України в міжнародні транспортні коридори. Прикладом успішного застосування ДПП у цій сфері є концесія морських



портів "Ольвія" та "Херсон", що демонструють можливості залучення значних інвестицій та підвищення ефективності управління інфраструктурними об'єктами.

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

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

Охорона здоров'я є ще одним критично важливим напрямом для інвестування. Пандемія COVID-19 висвітлила необхідність модернізації медичної інфраструктури та впровадження інноваційних рішень у сфері охорони здоров'я. Державно-приватне партнерство може бути використане для будівництва сучасних лікарень, діагностичних центрів, закупівлі високотехнологічного обладнання та розвитку телемедицини. Це сприятиме підвищенню доступності та якості медичних послуг для населення.

Розвиток освітньої та наукової інфраструктури через механізми ДПП також має велике значення. Інвестиції в будівництво та модернізацію навчальних закладів, науково-дослідних інститутів, впровадження сучасних



освітніх технологій сприятимуть підготовці висококваліфікованих кадрів, які є основою інноваційної економіки.

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

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

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

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

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



**Висновки.** ДПП передбачає співпрацю між державними і приватними секторами з метою реалізації спільних проєктів. Ця форма партнерства включає спільне використання ресурсів, розподіл ризиків, фінансування та впровадження інновацій. Згідно з даними Міжнародної фінансової корпорації (IFC), в 2020 році обсяг інвестицій у проєкти ДПП у світі перевищив 100 млрд доларів, що підтверджує ефективність цього механізму у залученні приватного капіталу та підвищенні якості державних послуг.

У сфері інфраструктури ДПП сприяє залученню інвестицій, покращенню ефективності та прискоренню реалізації проєктів. Приватний капітал дозволяє зменшити фінансовий тягар на державу, а інноваційні рішення приватного сектору можуть суттєво підвищити якість виконання проєктів. Швидкість реалізації інфраструктурних ініціатив також збільшується завдяки зменшенню бюрократичних перешкод. ДПП сприяє прискоренню реалізації проєктів на 25–35% та зниженню державних витрат завдяки залученню приватних інвестицій і впровадженню інноваційних технологій (OECD, 2021). Туреччина є прикладом успішного застосування ДПП: з 2003 по 2020 рік понад 300 проєктів вартістю понад 70 млрд доларів реалізовано за участю приватного сектора, що дозволило підвищити ВВП на 3,8% щорічно (World Bank, 2022).

У енергетичному секторі ДПП стимулює інновації, розширює доступ до енергії та зменшує фінансовий тягар на державний бюджет. Приватні інвестори можуть впроваджувати нові технології, що підвищує енергоефективність і допомагає розвивати інфраструктуру в регіонах, які цього потребують.

У соціальних послугах ДПП забезпечує більш високий рівень послуг, таких як охорона здоров'я та освіта, завдяки залученню приватних інвестицій та управлінських навичок. Приватний сектор може забезпечити більш ефективне управління ресурсами, що призводить до зменшення витрат на надання соціальних послуг і впровадження нових технологій.



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

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

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

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



управління державними та комунальними активами, а також підвищити якість публічних послуг.

Проте міжнародні дослідження також вказують на ряд ризиків і проблем. Європейський Рахунковий Суд у 2018 році зафіксував, що 75% проєктів ДПП мали перевищення бюджету і затримки у реалізації, що пов'язано з неадекватним плануванням, слабким контролем з боку держави та нерівномірним розподілом ризиків між партнерами. Крім того, у соціальній сфері (охорона здоров'я, освіта) залучення приватного капіталу може призводити до зростання вартості послуг та обмеження доступу для вразливих груп населення. Одночасно з цим, досвід інших країн, зокрема Туреччини, показує, що завдяки ДПП вдалося збільшити ВВП на 4% щорічно, свідчить про потенціал цього механізму для стимулювання економічного зростання. Для України це особливо актуально в контексті майбутньої інтеграції до Європейського Союзу та необхідності підвищення інвестиційної привабливості.

Таким чином, для реалізації повного потенціалу ДПП в Україні необхідно продовжувати вдосконалювати нормативно-правову базу, зокрема шляхом прийняття законопроєкту № 7508, розвивати інституційне середовище та забезпечувати політичну підтримку цих процесів. Це створить сприятливі умови для залучення як вітчизняних, так і міжнародних інвесторів, що є критично важливим для успішної відбудови та довгострокового розвитку країни.

### Список використаних джерел

1. Хмарська, І., Кучерява, К., & Клімова, І. (2022). Особливості післявоєнного відновлення економіки України. *Економіка та суспільство*, (42).



2. Підоричева, І. (2022). Післявоєнне відновлення Європи: досвід та уроки для України. *Журнал європейської економіки*, 21(2), 190-207.
3. Онищенко, В. П. (2023). Людський і соціальний капітал України в період її післявоєнного відновлення. *Економіка України*, (1), 3-19.
4. Кирчата, І., Шершенюк, О., & Деділова, Т. (2023). Грантові ресурси як стратегічний інструмент партнерства бізнеса та громадських організацій. *Проблеми і перспективи розвитку підприємництва*, (31), 79-89.
5. Гайду, С. В. (2023). Післявоєнне відновлення України: реформи та ініціативи формування державної політики. *Правова держава*, (52).
6. Pu, W., Xu, F., & Marques, R. C. (2021). A bibliometric and meta-analysis of studies on public-private partnership in China. *Construction Management and Economics*, 39(9), 773-789.
7. Ma, L., Li, J., Jin, R., & Ke, Y. (2019). A holistic review of public-private partnership literature published between 2008 and 2018. *Advances in Civil Engineering*, 2019.
8. Badasyan, N., & Riemann, A. (2020). Current status of public-private partnership research: academia fails to provide added value for industry. *Journal of infrastructure systems*, 26(1), 04019029.
9. V. V. Kruhlov. (2022). Public-private partnership as a tool for infrastructural recovery of Ukrainian cities. *Pressing Problems of Public Administration*, 1(60), 62-76. <https://doi.org/10.26565/1684-8489-2022-1-04>
10. Matviyenko V.M., Petushkova H.E. (2022). The European Experience of Public-Private Partnership In The Sphere Of Cybersecurity: Opportunities For Ukraine. *Actual Problems of International Relations* Vol. 1 No. 152. <https://doi.org/10.17721/apmv.2022.152.1.10-18>
11. Ukraine Invest. Інвестиційний потенціал державно-приватного партнерства. URL: <https://ukraineinvest.gov.ua/analytics-research/guide->



investycyjnyj-potenczial-derzhavno-pryvatnogo-partnerstva/ (дата звернення: 10.10.2024).

12. Економічна правда.  
URL: <https://www.epravda.com.ua/columns/2022/07/19/689341/> (дата звернення: 10.10.2024).

13. Малін О.Л. Аналіз розвитку державно-приватного партнерства в Україні та світі: якісні зміни та головні тренди 2020 року : Аналітичний звіт. Одеса, 2020. 31 с.  
URL: [https://economics.net.ua/files/analytics/2020\\_MOL.pdf](https://economics.net.ua/files/analytics/2020_MOL.pdf) (дата звернення: 10.10.2024).

14. Агенція з питань підтримки державно-приватного партнерства. Концесія міжнародного аеропорту «Рівне».  
URL: <https://pppagency.gov.ua/uk/project/vidnovlennya-ta-rozshirennya-infrastrukturi-mizhnarodnij-aeroport-rivne-rwn-na-zasadah-derzhavno-privatnogo-partnerstva/> (дата звернення: 10.10.2024).

15. Агенція з питань підтримки державно-приватного партнерства. Концесія міжнародного аеропорту «Херсон».  
URL: <https://pppagency.gov.ua/uk/project/aeroport-herson/> (дата звернення: 10.10.2024).

16. Агенція з питань підтримки державно-приватного партнерства. Концесія міжнародного аеропорту «Чернівці».  
URL: <https://pppagency.gov.ua/uk/project/vidnovlennya-ta-rozshirennya-infrastrukturi-mizhnarodnogo-aeroportu-chernivczi-imeni-leonida-kadenyuka-cwc-na-zasadah-derzhavno-privatnogo-partnerstva/> (дата звернення: 10.10.2024).

17. European Academic Research. Concession Contracts and Public-Private Partnership Contracts – Ordinary Contracts or a Legal Body that Lays the Premises of a New Discipline of Law?!



URL: <https://euacademic.org/UploadArticle/5762.pdf> (дата звернення: 10.10.2024).

18. Міністерство економіки України. Стан здійснення державно-приватного партнерства в Україні.  
URL: <https://me.gov.ua/Documents/Detail?lang=uk-UA&id=9fc90c5e-2f7b-44b2-8bf1-1ffb7ee1be26&title=StanZdiisnenniaDppVUkraini&isSpecial=true> (дата звернення: 24.10.2024).

19. European PPP Expertise Centre (2021). *European Investment Bank*. Luxembourg.

20. Market update. Review of the European public-private partnership market in 2024. *European Investment Bank*, 2025.

21. Cepparulo, A., G. Eusepi, and L. Giuriato. 2019. Public-private partnership and fiscal illusion a systematic review. *Journal of Infrastructure, Policy and Development* 3(2). 288–309.

22. EIB. 2022. Review of the European public-private partnership market in in 2022. European PPP Expertise Centre. European Investment Bank. Luxembourg.

23. Engel, E., R.D. Fischer, and A. Galetovic. 2020. When and how to use public-private partnerships in infrastructure: Lessons from the International Experience. NBER Working paper 26766.

24. Keita, K., and C. Turcu. 2022. Promoting counter-cyclical fiscal policy: fiscal rules versus institutions. *Comparative Economic Studies*. <https://doi.org/10.1057/s41294-022-00197-0>.

25. McQuaid, R.W. 2019. Factors and illusions influencing the choice of PFI-type public private partnerships. *World Journal of Entrepreneurship, Management and Sustainable Development* 15(3). 222–238. <https://doi.org/10.1108/WJEMSD-07-2018-0066>.



26. The World Bank Annual Report 2020 <https://www.wita.org/atp-research/world-bank-annual-report-2020/> ( дата звернення 27.09.2025)
27. EIB/EPEC “Establishing and Reforming PPP Units” (2022) <https://www.eib.org/en/products/advisory-services/epec/index> (дата звернення 26.07.2025)
28. Special Report 9/2018: Public Private Partnerships in the EU" <https://op.europa.eu/webpub/eca/special-reports/ppp-9-2018/en> (дата звернення 26.07.2025)