Підприємництво, торгівля та біржова діяльність

УДК 336.7

Гончаренко Ярослав Ігорович
аспірант кафедри фінансів
Київського національного університету імені Тараса Шевченка
Honcharenko Yaroslav
PhD Candidate of the Department of Finance
Taras Shevchenko National University of Kyiv
ORCID: 0009-0006-7083-5582

МОДЕЛІ ФІНАНСУВАННЯ КОНЦЕСІЙ В ІНФРАСТРУКТУРНИХ ПРОЄКТАХ
CONCESSION FINANCING MODELS FOR INFRASTRUCTURE PROJECTS

Анотація. *Вступ. Відбудова інфраструктури України в умовах повномасштабної війни потребує масштабної мобілізації довгострокового капіталу, а концесійні угоди як інструмент державно-приватного партнерства можуть забезпечити поєднання бюджетних ресурсів, приватних інвестицій і підтримки міжнародних фінансових організацій.*

Мета. Узагальнити та систематизувати ключові моделі фінансування концесій і визначити умови їх застосування для інфраструктурних проєктів в Україні з урахуванням високих ризиків, невизначеності попиту та потреби в підвищенні інституційної спроможності.

Матеріали і методи. Використано порівняльний аналіз зарубіжних практик та нормативно-правових підходів, контент-аналіз публікацій і звітів міжнародних організацій, а також узагальнення кейсів реалізації концесій у транспортній та енергетичній інфраструктурі.

Результати. Визначено базові моделі (user-pay, availability payments, гібридні структури, проєктне фінансування із залученням кредитів, гарантій та механізмів VGF/блендед-фінансування), їхні джерела капіталу (власний капітал концесіонера, банківський борг, пільгові ресурси МФО, грантові компоненти) та логіку розподілу ризиків між сторонами. Обґрунтовано, що для України на коротко- та середньостроковому горизонті найбільш придатними є моделі з availability payments і/або гібридним тарифно-бюджетним підходом, доповнені інструментами кредитного підсилення (державні гарантії, страхування політичних ризиків, механізми компенсації капітальних витрат).

Перспективи. Подальші дослідження доцільно спрямувати на розроблення методики вибору моделі фінансування залежно від сектору та профілю ризиків, формування портфеля пілотних проєктів і стандартизацію концесійної документації відповідно до практик ЄС. Окремо акцентовано на необхідності прозорих процедур відбору приватного партнера, KPI для якості сервісу та системи моніторингу виконання договору.

Ключові слова: *концесія, державно-приватне партнерство, проєктне фінансування, платежі за доступність, міжнародні фінансові організації, відбудова інфраструктури.*

Summary. *Introduction. Rebuilding Ukraine's infrastructure amid full-scale war requires mobilising long-term capital at scale, and concession agreements as a public-private partnership tool can combine budget resources, private investment and support from international financial institutions.*

Objective. To systematise key concession financing models and outline practical conditions for their deployment in Ukrainian infrastructure projects under elevated risk, demand uncertainty and the need to strengthen institutional capacity.

Materials and methods. The study applies comparative analysis of international practices and legal approaches, content analysis of academic publications and reports of international organisations, and case synthesis from transport and energy infrastructure concessions.

Results. The paper identifies core models (user-pay, availability payments, hybrid revenue structures, and project finance supported by loans, guarantees and VGF/blended-finance instruments), maps typical capital sources (sponsor equity, commercial bank debt, concessional IFI funding and grant components) and clarifies the risk allocation logic between parties. For Ukraine, the findings support prioritising availability-payment and/or hybrid tariff-budget structures in the short to medium term, complemented by credit enhancement tools (sovereign guarantees, political risk insurance and targeted CAPEX compensation mechanisms) to improve bankability and reduce the weighted cost of capital.

Prospects. Further research should develop a sector-specific model selection methodology, build a pipeline of bankable pilot projects, and standardise concession documentation in line with EU practice, including transparent procurement, service-quality KPIs and contract performance monitoring. and dispute-resolution mechanisms.

Key words: *concession, public-private partnership, project finance, availability payments, international financial institutions, infrastructure reconstruction.*

Постановка проблеми. В умовах сучасних реформ та складного геополітичного контексту, зокрема у світлі війни, розпочатої Російською Федерацією проти України, адаптація законодавства країни до європейських стандартів та норм Європейського Союзу стає вкрай важливою. Одним із ключових аспектів цього процесу є розвиток концесійного партнерства, яке є важливим інструментом для залучення приватних інвестицій у реалізацію масштабних комерційних та соціальних

інфраструктурних проєктів, необхідних для відновлення та розвитку України.

Міжнародний досвід демонструє, що використання різних моделей фінансування концесій забезпечує баланс між інтересами публічної влади та приватних партнерів. Україні, прагнучи до європейської інтеграції, необхідно адаптувати своє законодавство до норм ЄС, щоб забезпечити правову відповідність та створити сприятливе середовище для розвитку концесійного партнерства.

В умовах війни важливість розбудови концесійного партнерства стає ще більш актуальною. Залучення приватних інвестицій та активізація концесійного партнерства можуть сприяти відновленню зруйнованого майна, а також забезпечити стабільність і економічне зростання країни, навіть в умовах конфлікту.

Таким чином, в умовах постійних викликів і потреб у відновленні та розвитку країни, адаптація законодавства України до європейських стандартів та активізація концесійного партнерства стають ключовими завданнями. Це дозволить ефективно залучати приватні інвестиції, забезпечуючи стабільність і стійкий розвиток України під час війни з Російською Федерацією.

Окрім того, важливо вивчити міжнародний досвід у сфері концесійного фінансування, який може допомогти Україні у формуванні законодавчої бази, що сприятиме розвитку концесійного партнерства в умовах війни.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Багато науковців досліджують процес концесії у своїх роботах, акцентуючи увагу на її особливостях та перевагах як форми державно-приватного партнерства. Зокрема, О.Л. Гура [2] фокусує увагу на економічній ефективності концесій, а Н.М. Соколова [3] досліджує вплив концесій на регіональний розвиток. Ф.В. Узунов [4] у своїх працях зосереджується на фінансових механізмах

концесій. С.В. Науменкова, С.В. Міщенко, Є.О. Тіщенко розкривають особливості взаємодії держави і бізнесу при реалізації довгострокових інвестиційних проєктів в Україні [16, 36].

Закордонні дослідники також активно вивчають тему концесій. Ф. Бланк-Бруд та Г. Голдсміт [5] аналізують міжнародний досвід впровадження концесій, підкреслюючи важливість правової бази для їх успішної реалізації. Н. Доні [6] досліджує економічні вигоди від концесій для державних і приватних партнерів, а Е. Садка [7] фокусується на питаннях фінансової стабільності концесійних проєктів. Д. Мартіморт і Дж. Поует [8] розглядають проблеми контрактного управління у концесійних угодах, тоді як Р. Гангва [9] досліджує вплив концесій на розвиток інфраструктури в країнах, що розвиваються.

Невирішені складові загальної проблеми. Аналіз наукових публікацій з цієї тематики [10-11; 13; 15] дозволяє зробити висновок про те, що акцент у більшості випадків робиться на методичних і практичних аспектах. Це може створити потенційні проблеми в процесі розвитку механізму концесії в Україні.

Формування мети статті. Метою статті є дослідженні моделей фінансування концесій, зокрема в розкритті глобальних практик та механізмів їх застосування в інфраструктурних проєктах. В Україні, в умовах війни та необхідності відновлення інфраструктури, важливо вибрати оптимальні моделі фінансування концесій, які максимально відповідають потребам країни. Основною метою статті є виявлення значення та ролі ефективних моделей фінансування концесій для стабілізації, відновлення інфраструктури країни, що постраждала внаслідок конфлікту, та побудови нових об'єктів, які відповідатимуть європейським стандартам.

Методи дослідження. У даному дослідженні використано комплексний підхід, що включає кількісні та якісні методи аналізу. Для оцінки ефективності концесійних угод проведено аналіз вторинних даних,

зібраних з офіційних джерел, а також статистичних звітів про реалізацію проєктів в Україні та за кордоном**.**

Результати дослідження.

З огляду на сучасні виклики, Україна стикається з потребою в значних інвестиціях та модернізації у різних галузях національної економіки. Концесійні механізми можуть стати ключовим інструментом для досягнення цих завдань, беручи до уваги як приватні, так і публічні інтереси. Особливо важливим виявляється роль концесії у контексті поточної війни, де вона набуває ще більшої значущості для відновлення та стабілізації економіки України після конфлікту.

Ситуація в Україні характеризується надзвичайно складними умовами та масштабними руйнуваннями. За оцінкою Київської Школи Економіки, сума прямих збитків, нанесених інфраструктурі України в ході війни, станом на січень 2024 року сягнула майже $155 млрд. Ця оцінка враховує також збитки, завдані Україні через підрив країною-агресором Каховської ГЕС 6 червня 2023 року (таблиця 1).

Таблиця 1

Загальна оцінка збитків інфраструктури за галузями у грошовому вимірі, станом на січень 2024 року

Тип майна	Оцінка прямих втрат, $млрд
Житлові будинки	58.9
Інфраструктура	36.8
Активи підприємств, промисловість	13.1
Енергетика	9.0
АПК та земельні ресурси	8.7
Освіта	6.8
ЖКГ	4.5
Лісовий фонд	4.5
Транспортні засоби	3.1
Охорона здоров'я	3.1
Торгівля	2.6
Культура та туризм	2.4
Адміністративні будівлі	0.5
Цифрова інфраструктура	0.5
Соціальна сфера	0.2

Фінансова сфера	0.04
Разом	154.9

Джерело: складено на основі [19]

Зростання загальної суми збитків пов'язане зі збільшенням кількості пошкоджених та зруйнованих об'єктів інфраструктури, житлового фонду, промисловості, енергетики, а також сфер освіти та охорони здоров'я. Найбільше збитків завдано житловому фонду: станом на січень 2024 року пошкоджено понад 250 тисяч будівель, з яких 222 тисячі — приватні будинки, понад 27 тисяч — багатоквартирні та 526 гуртожитків. Прямі збитки від руйнування цих об'єктів оцінюються у $58,9 млрд, що на $4,8 млрд більше порівняно зі звітом на кінець 2023 року.

Зважаючи на масштабні руйнування інфраструктури в Україні, термінові потреби у фінансуванні заходів з відновлення та реконструкції оцінюються у $15,3 млрд на 2024 рік. Ці потреби розраховані на основі пріоритетів, визначених галузевими міністерствами, та включають інвестиції в реконструкцію житлового фонду, відновлення критичних енергетичних об'єктів, промислових підприємств, а також ключових галузей економіки [17].

Світовий банк оцінює загальні потреби України у відновленні на рівні $486 млрд, що більш ніж у два з половиною рази перевищує номінальний ВВП країни за 2023 рік. Це вказує на масштабні виклики, з якими зіткнулася Україна, а також на критичну необхідність залучення міжнародних та внутрішніх ресурсів для фінансування реконструкції [17].

Особливо важливими є багаторічні проєкти для забезпечення безпеки та економічного зростання, зокрема $2 млрд необхідно для підтримки функціонування атомних електростанцій, а також додаткові $700 млн — для підвищення захисту підстанцій. Крім того, близько $280 млн планується виділити на реконструкцію ключових нафтопереробних заводів.

Україна має виняткові передумови для економічного зростання, враховуючи її природні ресурси та географічне розташування. Підписання 17 угод про зону вільної торгівлі з 46 країнами зміцнює її роль як важливого транзитного коридору між Європою, Азією та Близьким Сходом. Особливе значення має включення українських логістичних маршрутів до Транс'європейської транспортної мережі (TEN-T) у 2022 році, що дозволяє Україні інтегруватися в основні європейські транспортні магістралі. Це відображає потенціал країни стати важливою ланкою глобальних транспортних мереж і посилює її привабливість для міжнародних інвесторів [18].

Однак країна стикається з серйозними викликами, що можуть гальмувати її економічний розвиток. Незважаючи на її багаті природні ресурси, зокрема у видобутку корисних копалин (Україна посідає 25-те місце серед 165 країн світу), обмеженість інвестицій та доступ до сучасних технологій створюють загрозу деіндустріалізації та «сировинного майбутнього». Такі умови роблять необхідність залучення масштабних інвестицій ще більш актуальною, щоб уникнути падіння економіки до сировинного сектора, без розвитку доданої вартості.

Україна отримує значну підтримку з боку міжнародних фінансових організацій (МФО), донорів і організацій розвитку. У 2023 році найбільшими фінансовими донорами для відбудови української економіки стали Європейський банк реконструкції і розвитку (1,7 млрд євро), Європейський інвестиційний банк (1,2 млрд євро), Міжнародна фінансова корпорація (близько 398 млн євро), Кредитна установа для відбудови (214,6 млн євро) та Агентство США з міжнародного розвитку (USAID) (182 млн євро). Основні види підтримки, що надходили до країни, включали пряме фінансування (56,81% від загальної суми), гарантії (30,92%), гранти (6,57%) та страхування воєнних ризиків (2,65%). Така різноманітність фінансових

інструментів дає можливість покрити різні потреби українського бізнесу та уряду у процесі відновлення.

Для забезпечення ефективного використання міжнародної підтримки необхідне стратегічне планування державних інвестицій, яке має бути інтегрованим з бюджетним процесом на середньостроковий період. Зокрема, для досягнення успіху у відновленні економіки велике значення має узгодження між державним плануванням та залученими інвесторами. У контексті плану Ukraine Facility, який передбачає комплексну програму відновлення, особливо важливою є створення організаційно-правового механізму взаємодії з інвесторами.

Відповідно до Закону України «Про державну підтримку проєктів із значними інвестиціями», проєкти повинні відповідати низці вимог: розмір інвестицій має перевищувати 12 млн євро, термін реалізації не повинен перевищувати п'ять років, а також проєкти мають бути реалізовані в чітко визначених секторах економіки. Ці умови створюють сприятливе середовище для залучення великих іноземних інвесторів, які відіграватимуть ключову роль у післявоєнній відбудові [17].

В умовах реалізації комплексного плану економічного розвитку України — "Ukraine Facility Plan" — проєктне фінансування є ключовим елементом для досягнення середньострокових пріоритетів відновлення країни. Стратегічне планування державних інвестицій, узгоджене із середньостроковим бюджетним плануванням, відіграє вирішальну роль у впровадженні масштабних інфраструктурних проєктів. Для забезпечення ефективності таких проєктів необхідна координація діяльності на загальнонаціональному та регіональному рівнях, що вимагає чіткого організаційно-правового механізму взаємодії між державними органами, установами та проєктними компаніями.

Особливої уваги заслуговує залучення іноземних інвесторів. Під час реалізації довгострокових проєктів ризики мають бути справедливо

розподілені між учасниками спеціальних інвестиційних договорів. Використання інструментів таких міжнародних організацій, як Група Світового банку, може забезпечити надійний захист інтересів іноземних інвесторів від неочікуваних втрат [16].

У цьому контексті моделі фінансування концесій відіграють критично важливу роль. Вони забезпечують державі можливість залучати приватні інвестиції для відновлення критичної інфраструктури, не збільшуючи навантаження на бюджет. Концесії створюють ефективні механізми розподілу ризиків між державою та приватним сектором, що є особливо важливим у післявоєнний період, коли Україні необхідні значні ресурси для відновлення.

Залучення приватного капіталу через концесійні угоди не лише полегшує фінансовий тягар на державний бюджет, а й надає доступ до новітніх технологій, ефективних управлінських практик та експертизи, які несуть із собою приватні інвестори. Співпраця з приватним сектором через концесії є особливо актуальною в енергетичному, транспортному, водопостачальному секторах та в інших інфраструктурних проєктах, які мають довгострокове стратегічне значення для економіки України.

Однією з основних переваг концесій є можливість ефективного розподілу ризиків. Приватні інвестори, зацікавлені в отриманні прибутку, беруть на себе частину ризиків, пов'язаних з операціями, фінансами та будівництвом. У той же час, держава зосереджується на регулюванні та створенні сприятливих умов для розвитку інфраструктури. Це дозволяє кожній стороні максимально реалізувати свої сильні сторони і досягти кращих результатів у реалізації проєктів.

У зв'язку з цим, важливо розглянути різні джерела фінансування, які можуть бути використані для реалізації концесійних угод. У таблиці 2 наведені основні типи пільгового та непільгового фінансування, що можуть застосовуватися в рамках концесійних проєктів.

Таблиця 2

Джерела фінансування концесій

Тип	Опис
Державне фінансування	Державні кошти або гранти для підтримки розвитку інфраструктури з національних бюджетів.(?)
Міжнародні фінансові установи	Установи, такі як Світовий банк і Азійський банк розвитку, що пропонують пільгові кредити та гранти для сталих проєктів.
Інвестиції приватного сектора	Прямі інвестиції від корпорацій та венчурного капіталу в концесійні проєкти, зазвичай через державно-приватне партнерство (ДПП).
Агентства розвитку	Агенції, такі як USAID (?) та DFID, що надають фінансування для сталих проєктів розвитку, включаючи концесії.
Кліматичні фонди	Фонди, які зосереджені на кліматичній стійкості та проєктах відновлювальної енергії, що пропонують пільгове фінансування.
Філантропічні організації	Некомерційні організації, що надають гранти для проєктів із соціальним або екологічним впливом.
Акціонерне фінансування	Фінансування через акціонерні інвестиції, де інвестори купують частки в проєкті в обмін на майбутні прибутки.

Джерело: створено автором на основі [20; 21; 22; 23; 24; 25; 26]

З метою ефективної реалізації концесійних проєктів важливо розглянути не лише різні джерела фінансування, але й структуру та взаємодію основних учасників процесу концесії. Таблиця 2 надає огляд основних джерел фінансування, які можуть бути використані для підтримки концесійних угод, включаючи як пільгові, так і непільгові варіанти.

Залучення фінансових ресурсів з різних джерел дозволяє забезпечити необхідні інвестиції для реалізації проєктів, зокрема, для модернізації інфраструктури та підвищення ефективності управління. Однак, успішна реалізація концесійних угод залежить також від чіткого розуміння ролей та обов'язків всіх учасників процесу, включаючи державні органи, концесіонерів, регуляторні органи та споживачів.

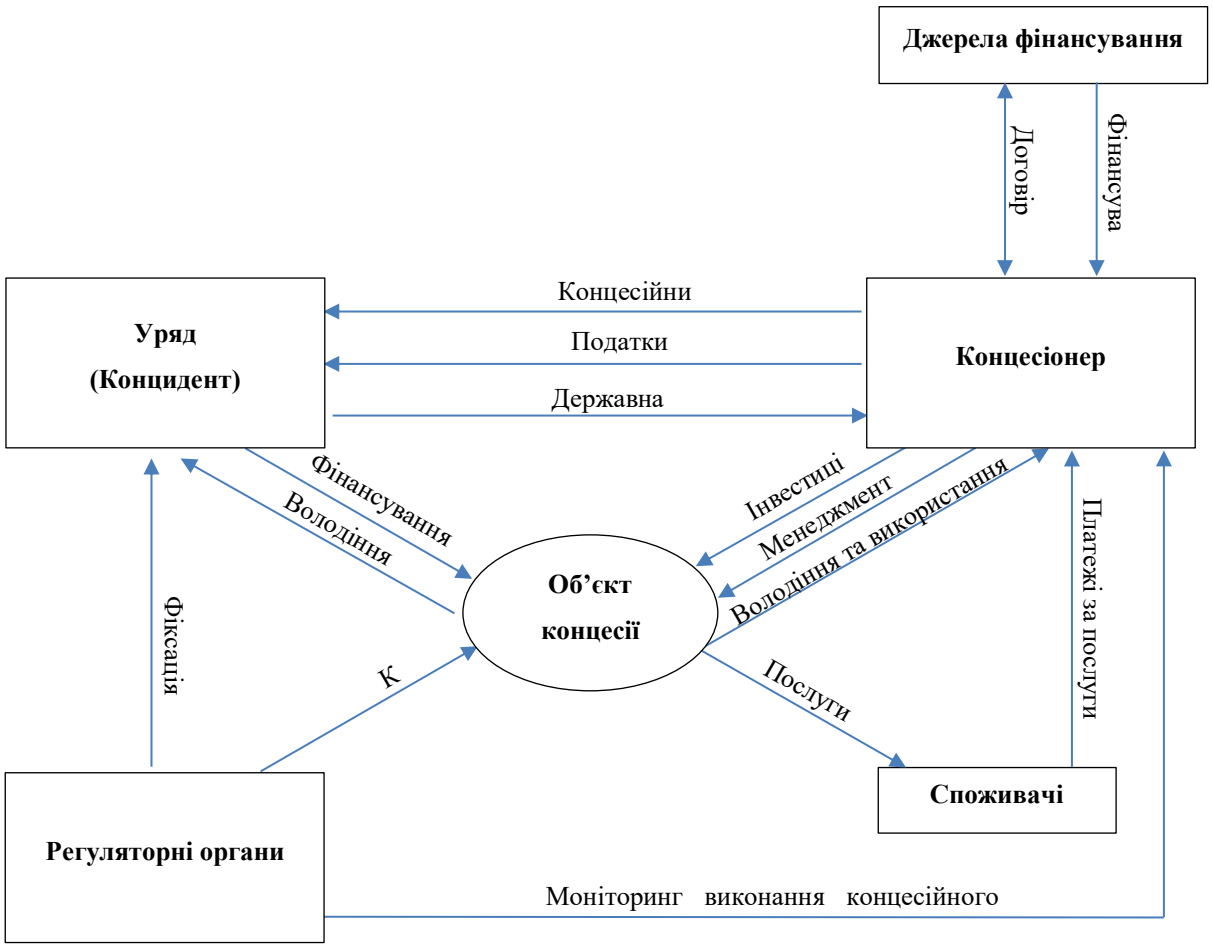

Рис. 1. Механізм концесії як форми фінансування інфраструктурних проєктів

Джерело: розроблено автором

Схема на Рис. 1. ілюструє основні елементи та взаємодію учасників процесу концесії. У центрі знаходиться об'єкт концесії, який представляє собою актив, переданий державою (концедентом) приватній компанії (концесіонером) для управління та розвитку на певний термін. Уряд як концедент відповідає за надання об'єкта концесії та встановлення умов договору, тоді як концесіонер реалізує проєкт, вкладаючи інвестиції та впроваджуючи ефективні рішення. Регуляторні органи здійснюють контроль за дотриманням умов концесії, захищаючи інтереси споживачів, які є кінцевими користувачами послуг. Джерела фінансування концесій представлені як ключовий елемент, що забезпечує фінансову підтримку для реалізації проєктів, включаючи пільгові та непільгові варіанти.

Продовжуючи цю тему, слід розглянути моделі концесійного фінансування, які впливають на структуру та динаміку співпраці між державою та приватним сектором. Таблиця 3 містить основні типи моделей концесійного фінансування, що можуть бути використані в рамках концесійних проєктів. Кожна модель має свої особливості, переваги та недоліки, які необхідно враховувати для успішної реалізації інфраструктурних ініціатив. Розуміння цих моделей допоможе державі та приватним інвесторам оптимізувати свої стратегії та досягти максимальних результатів у рамках концесійних угод.

Таблиця 3

Моделі концесійного фінансування

Тип моделі	Опис	Використання	Використання	Переваги	Недоліки
Будівництво-експлуатація-передача (BOT)	Приватна компанія проєктує, фінансує, будує та експлуатує об'єкт, після чого передає його державі після відшкодування інвестицій	Електростанції, автомагістралі, аеропорти	Залучення приватних інвестицій, забезпечення оперативного досвіду	Залучення приватних інвестицій, забезпечення оперативного досвіду	Високий ризик для приватного сектора через невизначеність прибутковості в довгостроковій перспективі
Оренда-розвиток-експлуатація (LDO)	Держава надає актив в оренду приватному сектору, який розвиває та експлуатує його	Аеропорти, порти, комунальні послуги	Модернізація та покращення недостатньо використаних активів	Модернізація та покращення недостатньо використаних активів	Складнощі з управлінням активами в довгостроковій перспективі, можливі конфлікти з державою
Реконструкція-експлуатація-передача (ROT)	Приватна компанія реабілітує застарілу інфраструкт	Мости, тунелі, старі комунальні об'єкти	Відновлення застарілої інфраструктури без додаткових	Відновлення застарілої інфраструктури без додаткових	Може бути невигідним для приватного сектора

	уру, експлуатує її певний час, потім передає державі		витрат для держави	витрат для держави	через обмежену можливість отримання прибутку

Джерело: створено автором на основі [27-34]

Після аналізу різних моделей концесійного фінансування у таблиці 3, стає очевидним, що кожен проєкт не лише демонструє успіхи в реалізації інфраструктурних ініціатив, але й відображає широкий спектр викликів, з якими стикаються країни в умовах сучасного розвитку. Розглянемо детальніше кожен проєкт у Таблиці 4, його важливість і внесок у розвиток регіонів.

Таблиця 4

Приклади проєктів державно-приватного партнерства та їхній вплив на економічний розвиток

Тип партнерства	Проєкт	Опис
Будівництво-експлуатація-передача (BOT)	A2 Toll Motorway (Польща)	Проєкт будівництва та експлуатації автомагістралі в Польщі. Проєкт був розділений на дві фази через високі ризики і був завершений у 2010 році, перша фаза охоплювала 90 км. Це призвело до зменшення часу подорожі та покращення безпеки на дорогах.
Будівництво-експлуатація-передача (BOT)	A4 Zagreb-Gorican Motorway (Хорватія)	Проєкт автомагістралі з Загреба до Горічана, реалізований через концесію BROT (будівництво, реабілітація, експлуатація та передача). Завершення проєкту підвищило ефективність транспорту, зменшило затори та покращило доступ до регіонів.

Реконструкція-експлуатація-передача (ROT)	Система водопостачання Sebokeng-Evaton (ПАР)	Проєкт модернізації водопостачальної системи, спрямований на зменшення втрат води та енергозатрат у ПАР. Приватний сектор встановив нові системи тиску, що дозволило заощадити 50 млн м³ води за 5 років, значно покращивши якість води для населення.
Реконструкція-експлуатація-передача (ROT)	Лікарні Pelonomi-Universitas (ПАР)	Приватні компанії модернізували лікарні та експлуатували їх протягом 20 років у ПАР. Після закінчення терміну експлуатації лікарні були передані державі. Це призвело до покращення медичного обслуговування та доступу до якісної медицини для населення.
Оренда-розвиток-експлуатація (LDO)	Водопостачання (Зімбабве)	Приватні компанії орендували, модернізували та експлуатували водоочисні споруди. Проєкт включав фінансування з боку приватного сектору в обмін на плату за послуги водопостачання для промислових користувачів. Це призвело до покращення доступу до чистої води для населення та промисловості.

Джерело: створено автором на основі [35]

Таким чином, аналіз цих проєктів показує, що хоча моделі концесійного фінансування можуть бути успішно застосовані для розвитку інфраструктури, важливо враховувати соціальні, економічні та екологічні аспекти для досягнення сталого розвитку. Ці проєкти не лише позитивно впливають на економіку, але й підкреслюють необхідність продуманого підходу до управління ризиками та залучення всіх зацікавлених сторін.

Продовжуючи розгляд моделей концесійного фінансування, важливо усвідомити, що кожен проєкт, хоча й має свої переваги, супроводжується певними викликами. Для України, яка перебуває в стадії відновлення після конфлікту, ці моделі можуть стати важливим інструментом для реалізації інфраструктурних ініціатив. Зокрема, адаптація моделі будівництва-експлуатації-передачі (BOT) та Реконструкція-експлуатація-передача (ROT) може створити сприятливе середовище для залучення приватних інвестицій, що є критично важливим для відновлення країни.

Важливо, щоб Україна враховувала досвід інших країн при реалізації концесійних проєктів. Країни з розвиненою інфраструктурою, як країни Європейський Союзу, демонструють, як ефективне управління ризиками та залучення міжнародних інвесторів можуть прискорити розвиток. У той же час Україні слід фокусуватися на екологічній сталості проєктів, щоб мінімізувати їхній негативний вплив на навколишнє середовище.

Окрім цього, підготовка кадрів є важливим аспектом успішної реалізації концесійних проєктів. Необхідно забезпечити підготовку спеціалістів, здатних управляти такими ініціативами, оскільки їхня експертиза може суттєво вплинути на результативність реалізації проєктів.

Отже, концесійні моделі фінансування можуть стати ключовими елементами у розвитку інфраструктури України. Вони не лише забезпечують фінансові ресурси для реалізації проєктів, але й допомагають залучити нові технології та управлінські практики. Проте для досягнення успіху необхідно глибше вивчити їхній вплив на соціально-економічний розвиток, оцінити ризики та вивчити досвід успішних країн. Це дозволить сформувати ефективну стратегію концесійного фінансування в Україні, що буде сприяти сталому розвитку інфраструктури та економіки загалом.

Висновки.

У підсумку, дослідження показало, що для ефективного розвитку концесійних механізмів та моделей фінансування в Україні необхідно

зосередитися на декількох ключових напрямах. По-перше, варто продовжувати процес адаптації національного законодавства до стандартів ЄС, особливо у сфері концесій та державно-приватного партнерства. Важливо забезпечити прозорість процедур та справедливий відбір концесіонерів, а також вивчати досвід країн ЄС у цій галузі, зокрема щодо управління ризиками.

Крім того, розвиток концесійних проєктів потребує активнішого залучення міжнародних фінансових інструментів, таких як інвестиційні фонди та гранти. Це дозволить залучити більше інвестицій для відновлення інфраструктури. Подальші дослідження повинні включати аналіз існуючих міжнародних механізмів фінансування та їх адаптацію до українських реалій.

Наступний важливий напрямок – визначення найбільш ефективних моделей фінансування концесійних проєктів в Україні, особливо у контексті економічного відновлення. Дослідження успішних практик змішаного фінансування, залучення державних та приватних коштів буде важливим для розробки оптимальних механізмів.

Не менш важливим є залучення приватного капіталу до великих інфраструктурних проєктів. Необхідно створити привабливі умови для інвесторів через надання додаткових гарантій та доступу до кредитних ресурсів. Цьому має передувати детальний аналіз бар'єрів, які перешкоджають залученню приватних інвесторів, та розробка рекомендацій щодо їх подолання.

Окрему увагу варто приділити концесійним проєктам у відновленні критичної інфраструктури України, особливо у сферах транспорту, енергетики та комунальних послуг. Використання концесійних механізмів у цих секторах може стати вирішальним інструментом для відбудови країни.

Література

1. Directive 2014/23/EU of the European Parliament and of the Council of 26 February 2014 on the award of concession contracts. URL: https://www.legislation.gov.uk/eudr/2014/23/contents (дата звернення: 31.12.2025).

2. Гура О.Л. Концесія як форма залучення приватних інвестицій. *Зовнішня торгівля: економіка, фінанси, право*. 2013. № 1. С. 112–117.

3. Соколова Н.М., Маковська Ю.А., Харченко К.Г. Використання концесійних угод на основі державно-приватного партнерства в дорожньому будівництві. *Автомобільні дороги і дорожнє будівництво*. 2013. Вип. 89. С. 137–145.

4. Узунов Ф.В. Моделі концесійних стосунків як перспективна форма партнерства державного і приватного секторів. *Інвестиції: практика та досвідю.* 2013. № 20. С. 110–113.

5. Blanc-Brude F., Goldsmith H., Valila T. Ex Ante Construction Costs in the European Road Sector: A Comparison of Public-Private Partnerships and Traditional Public Procurement. *EIB Economic and Finance Report*. 2006. No. 2006. https://papers.ssrn.com/sol3/papers.cfm?abstract_id=1104070 (дата звернення: 31.12.2025).

6. Doni N. A Comparison of Alternative Procedures for Selection of the Private Partner in PPP Projects. *SSRN Electronic Journal*. 2007. 26 p. DOI: 10.2139/ssrn.1129780

7. Sadka E. Public-Private Partnership – A Public Economics Perspective. CESifo Economic Studies. 2007. Volume 53, Issue 3. P. 466–490. DOI: https://doi.org/10.1093/cesifo/ifm013

8. Martimort D., Pouyet J. Build It or Not: Normative and Positive Theories of Public-Private Partnerships. *International Journal of Industrial Organization, Special Issue on PPPs*. 2008. Vol. 26(2). P. 393–411. DOI: 10.1016/j.ijindorg.2006.10.004

9. Raghuram G., Gangwar R. (2010). Lessons from PPPs of Indian Railways and Way Forward. *Indian Institute of Management.* Ahmedabad, 56 p.

10. Дубок І. П. Історичний досвід державно-приватного партнерства. *Державне управління: теорія та практика*. 2014. № 2. С. 4–11.

11. Кірдіна О. Г. Методологічні аспекти інвестиційно-інноваційного розвитку залізничного комплексу України як складової національного господарства: автореф. дис. на здобуття наук. ступеня д-ра. екон. наук: 08.00.03. Харків, 2011. 36 с URL: http://lib.kart.edu.ua/bitstream/123456789/6297/1/aref_Kirdina.pdf (дата звернення: 18.05.2023).

12. Про концесію: Закон України від 3 жовтня 2019 р. № 157-IX. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/155-IX#Text (дата звернення: 13.05.2023).

13. Канур В. Г. Сучасний стан та особливості будівництва доріг в Україні на умовах концесії. *Ефективна економіка*. 2017. № 3. URL: http://www.economy.nayka.com.ua/?op=1&z=5488 (дата звернення: 31.12.2025).

14. Шість доріг у концесію. *Укрінформ*. 15.03.2021. URL: https://www.ukrinform. ua/rubric-economy/3208478-sist-dorig-u-koncesiu-do-proektu-planuut-zaluciti-ponad-17-milarda-investicij.html (дата звернення: 10.06.2023).

15. Петрик С. Перспективи концесійних доріг в Україні. *Фінанси.* 04 жовтня 2021. URL: https://finance.ua/ua/saving/perspektivy-koncessionnyh-dorog-v-ukraine (дата звернення: 31.12.2025).

16. Науменкова С., Міщенко С., Тіщенко Є. Проєктне фінансування в умовах реалізації "UKRAINE FACILITY PLAN". *Економічний простір*. 2024. №191. С. 142-153. URL: https://doi.org/10.32782/2224-6282/191-24 (дата звернення: 25.06.2023).

17. Ukraine – Third Rapid Damage and Needs Assessment (RDNA3): February 2022 – December 2023. *World Bank Group*. 2023. URL: http://documents.worldbank.org/curated/en/099021324115085807/P1801741bea12c012189ca16d95d8c2556a (дата звернення: 31.12.2025).

18. Діюча міжнародна підтримка українського приватного сектору складає понад 4 млрд євро. *Міністерство економіки України*. 17.10.2023. URL: https://www.me.gov.ua/News/Detail?lang=uk-UA&id=0ebc19a1-133d-48f2-bcf8-1aec1eaa70b6&title=DiiuchaMizhnarodna (дата звернення: 31.12.2025).

19. Загальна сума збитків, завдана інфраструктурі України, зросла до майже $155 млрд — оцінка KSE Institute станом на січень 2024 року. КШЕ, 12.02.2024 URL: https://kse.ua/ua/about-the-school/news/zagalna-suma-zbitkiv-zavdana-infrastrukturi-ukrayini-zrosla-do-mayzhe-155-mlrd-otsinka-kse-institute-stanom-na-sichen-2024-roku/ (дата звернення: 31.12.2025).

20. Державне фінансування: Закон України про концесію. Верховна Рада України, 2019. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/155-IX (дата звернення: 31.12.2025).

21. Міжнародні фінансові установи: Світовий банк. (2020). "Пільгові кредити та гранти для сталих проєктів". Світовий банк. URL: https://www.worldbank.org/en/topic/sustainabledevelopment (дата звернення: 31.12.2025).

22. Інвестиції приватного сектора: Закон України про концесію. Верховна Рада України, 2019. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/155-IX (дата звернення: 31.12.2025).

23. Агентства розвитку: USAID. (2021). "Фінансування сталих проєктів розвитку". USAID. URL: https://www.usaid.gov/ukraine (дата звернення: 31.12.2025).

24. Кліматичні фонди: Азійський банк розвитку. (2020). "Фінансування проєктів відновлювальної енергії". *Азійський банк розвитку.*

URL: https://www.adb.org/what-we-do/themes/climate-change/main (дата звернення: 31.12.2025).

25. Філантропічні організації: Фонд Білла і Мелінди Гейтс. (2021). "Гранти для проєктів із соціальним або екологічним впливом". *Фонд Білла і Мелінди Гейтс.* URL: https://www.gatesfoundation.org/ (дата звернення: 31.12.2025).

26. Акціонерне фінансування: Інвестиційний фонд "Green Energy". (2022). "Акціонерні інвестиції в проєкти відновлювальної енергії". *Green Energy.* URL: https://www.greenenergyfund.com/ (дата звернення: 31.12.2025).

27. Європейський інвестиційний банк (EIB) про державно-приватне партнерство. URL: https://www.eib.org/en/publications/epec-public-private-partnerships-guide (дата звернення: 31.12.2025).

28. Світовий банк про PPP. URL: https://ppp.worldbank.org/public-private-partnership/library (дата звернення: 31.12.2025).

29. Міжнародна фінансова корпорація (IFC) про BOT. URL: https://www.ifc.org/wps/wcm/connect/topics_ext_content/ifc_external_corporate_site/infrastructure/priorities/public-private-partnerships (дата звернення: 31.12.2025).

30. Азійський банк розвитку (ADB) про BOT. URL: https://www.adb.org/publications/series/ppp-handbooks (дата звернення: 31.12.2025).

31. OECD про концесійні моделі. URL: https://www.oecd.org/gov/budgeting/public-private-partnerships.htm (дата звернення: 31.12.2025).

32. Європейська комісія про концесії. URL: https://ec.europa.eu/info/policies/public-procurement/support-tools-public-buyers/public-private-partnerships_en (дата звернення: 31.12.2025).

33. Світовий банк про реконструкцію та експлуатацію. URL: https://ppp.worldbank.org/public-private-partnership/sector/transportation/roads (дата звернення: 31.12.2025).

34. Європейський банк реконструкції та розвитку (EBRD) про концесії. URL: https://www.ebrd.com/what-we-do/sectors-and-topics/infrastructure.html (дата звернення: 31.12.2025).

35. Dube, C., & Chigumira, G. (2010). The scope for public-private partnerships for infrastructure development in Zimbabwe. ZEPARU Working Paper Series, ZWPS 03/10. URL: https://zepari.co.zw/sites/default/files/2018-09/2010Working%20paper_The%20scope%20for%20PPPs%20in%20Zimbabwe_Revised%20Draft.pdf (дата звернення: 31.12.2025).

36. Науменкова С., Міщенко С., Тіщенко Є. Фінансові інструменти убезпечення від політичних ризиків у проектному фінансуванні. *Вісник Київського національного університету імені Тараса Шевченка. Економіка.* 2016. №10 (187). С. 6 – 17. DOI: https://doi.org/10.17721/1728-2667.2016/187-10/1

References

1. Directive 2014/23/EU of the European Parliament and of the Council of 26 February 2014 on the award of concession contracts. (2014). https://www.legislation.gov.uk/eudr/2014/23/contents

2. Hura, O. L. (2013). Kontsesiia yak forma zaluchennia pryvatnykh investytsii. *Zovnishnia torhivlia: ekonomika, finansy, pravo*, (1), 112–117.

3. Sokolina, N. M., Makovska, Yu. A., & Kharchenko, K. H. (2013). Vykorystannia kontsesiinykh uhod na osnovi derzhavno-pryvatnoho partnerstva v dorozhnomu budivnytstvi. *Avtomobilni dorohy i dorozhne budivnytstvo*, (89), 137–145.

4. Uzunov, F. V. (2013). Modeli kontsesiinykh stosunkiv yak perspektyvna forma partnerstva derzhavnoho i pryvatnoho sektoriv. *Investytsii: praktyka ta dosvid*, (20), 110–113.

5. Blanc-Brude, F., Goldsmith, H., & Valila, T. (2006). Ex ante construction costs in the European road sector: A comparison of public-private partnerships and traditional public procurement. *EIB Economic and Finance Report*, (2006). https://papers.ssrn.com/sol3/papers.cfm?abstract_id=1104070

6. Doni, N. (2007). A comparison of alternative procedures for selection of the private partner in PPP projects. *SSRN Electronic Journal*. https://doi.org/10.2139/ssrn.1129780

7. Sadka, E. (2007). Public-private partnership – A public economics perspective. *CESifo Economic Studies*, 53(3), 466–490. https://doi.org/10.1093/cesifo/ifm013

8. Martimort, D., & Pouyet, J. (2008). Build it or not: Normative and positive theories of public-private partnerships. *International Journal of Industrial Organization*, 26(2), 393–411. https://doi.org/10.1016/j.ijindorg.2006.10.004

9. Raghuram, G., & Gangwar, R. (2010). *Lessons from PPPs of Indian Railways and way forward*. Indian Institute of Management Ahmedabad.

10. Dubok, I. P. (2014). Istorychnyi dosvid derzhavno-pryvatnoho partnerstva. *Derzhavne upravlinnia: teoriia ta praktyka*, (2), 4–11.

11. Kirdina, O. H. (2011). *Metodolohichni aspekty investytsiino-innovatsiinoho rozvytku zaliznychnoho kompleksu Ukrainy yak skladovoi natsionalnoho hospodarstva* (Doctoral dissertation abstract). Kharkiv. http://lib.kart.edu.ua/bitstream/123456789/6297/1/aref_Kirdina.pdf

12. Pro kontsesiiu: Zakon Ukrainy vid 3 zhovtnia 2019 r. No. 157-IX. (2019). https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/155-IX#Text

13. Kanur, V. H. (2017). Suchasnyi stan ta osoblyvosti budivnytstva dorih v Ukraini na umovakh kontsesii. *Efektyvna ekonomika*, (3). http://www.economy.nayka.com.ua/?op=1&z=5488

14. Shist dorih u kontsesiiu. (2021, March 15). *Ukrinform*. https://www.ukrinform.ua/rubric-economy/3208478-sist-dorig-u-koncesiu-do-proektu-planuut-zaluciti-ponad-17-milarda-investicij.html

15. Petryk, S. (2021, October 4). Perspektyvy kontsesiinykh dorih v Ukraini. *Finansy*. https://finance.ua/ua/saving/perspektivy-koncessionnyh-dorog-v-ukraine

16. Naumenkova, S., Mishchenko, S., & Tishchenko, Ye. (2024). Proiektne finansuvannia v umovakh realizatsii "Ukraine Facility Plan". *Ekonomichnyi prostir*, (191), 142–153. https://doi.org/10.32782/2224-6282/191-24

17. World Bank Group. (2023). *Ukraine – Third Rapid Damage and Needs Assessment (RDNA3): February 2022 – December 2023*. http://documents.worldbank.org/curated/en/099021324115085807/P1801741bea12c012189ca16d95d8c2556a

18. Ministerstvo ekonomiky Ukrainy. (2023, October 17). Diucha mizhnarodna pidtrymka ukrainskoho pryvatnoho sektoru skladaye ponad 4 mlrd yevro. https://www.me.gov.ua/News/Detail?id=0ebc19a1-133d-48f2-bcf8-1aec1eaa70b6

19. KSE Institute. (2024, February 12). Zahalna suma zbytkiv, zavdana infrastrukturi Ukrainy, zrosla do maizhe $155 mlrd. https://kse.ua/ua/about-the-school/news/zagalna-suma-zbitkiv-zavdana-infrastrukturi-ukrayini-zrosla-do-mayzhe-155-mlrd-otsinka-kse-institute-stanom-na-sichen-2024-roku/

20. World Bank. (n.d.). Public-private partnerships. https://ppp.worldbank.org/public-private-partnership

21. European Investment Bank. (n.d.). *Public-private partnerships*. https://www.eib.org/en/publications/epec-public-private-partnerships-guide

22. OECD. (n.d.). Public-private partnerships. https://www.oecd.org/gov/budgeting/public-private-partnerships.htm

23. European Commission. (n.d.). Public-private partnerships. https://ec.europa.eu/info/policies/public-procurement/support-tools-public-buyers/public-private-partnerships_en

24. European Bank for Reconstruction and Development. (n.d.). Infrastructure and concessions. https://www.ebrd.com/what-we-do/sectors-and-topics/infrastructure.html

25. Dube, C., & Chigumira, G. (2010). *The scope for public-private partnerships for infrastructure development in Zimbabwe*. ZEPARU Working Paper Series (ZWPS 03/10). https://zepari.co.zw/sites/default/files/2018-09/2010Working%20paper_The%20scope%20for%20PPPs%20in%20Zimbabwe_Revised%20Draft.pdf

26. Naumenkova, S., Mishchenko, S., & Tishchenko, E. (2016). The financial tools for cover political risks in project finance. *Bulletin of the Taras Shevchenko National University of Kyiv. Economics*, 10(187), 6–17. https://doi.org/10.17721/1728-2667.2016/187-10/1