

ORCID ID: <https://orcid.org/0000-0003-3922-7619>*Чальцева О. М., Донецький національний університет імені Василя Стуса*ORCID ID: <https://orcid.org/0009-0000-2762-1753>*Лобода Д. О., Донецький національний університет імені Василя Стуса*

## ДЕРЖАВНО-ПРИВАТНЕ ПАРТНЕРСТВО ЯК ПЕРСПЕКТИВНИЙ МЕХАНІЗМ ПОВОЄННОГО ВІДНОВЛЕННЯ УКРАЇНИ

*Державно-приватне партнерство (далі – ДПП) є сучасним інструментом ефективного залучення ресурсів приватного сектору для вирішення суспільно значущих завдань. У контексті повоєнного відновлення України ДПП набуває особливої актуальності як механізм швидкої та якісної реконструкції інфраструктури, залучення інвестицій і стимулювання економічного зростання. Стаття присвячена аналізу можливостей застосування адаптованих моделей державно-приватного партнерства для післявоєнного відновлення країни, зокрема у сферах транспорту, енергетики, інфраструктури та оборони. Увагу приділено світовому досвіду впровадження ДПП, зокрема у Сполучених Штатах, Великобританії, Німеччині та Франції, де такі моделі довели свою ефективність у відновленні, підтримці та модернізації інфраструктури та загальному забезпеченні сталого розвитку. У роботі зроблено огляд поточного стану справ розвитку та впровадження державно-приватного партнерства в Україні, висвітлено основні переваги ДПП для України, включаючи оптимізацію витрат державного бюджету, залучення інновацій та розподіл управлінських функцій між державним та приватним сектором. Крім того, окреслено ключові виклики, серед яких визначення чіткої законодавчої бази, мінімізація корупційних ризиків та необхідність формування довіри між сторонами партнерства. Окремий акцент зроблено на розробці рекомендацій для адаптації міжнародних практик до українських реалій. Зокрема, розглянуто механізми довгострокових концесій, створення інноваційних фінансових інструментів для проєктів ДПП, а також роль національних фінансових організацій у координації зусиль держави та бізнесу. Показано, що ефективна співпраця приватного і державного секторів може стати фундаментом відновлення критичної інфраструктури та забезпечення економічної стабільності в умовах обмежених ресурсів.*

**Ключові слова** держава, державно-приватне партнерство, публічне управління, модель адаптації, повоєнне відновлення, Україна

**Актуальність дослідження.** Такі кардинальні події як масштабна військова агресія Російської Федерації проти України по своєму закінченню, рано чи пізно, потребуватимуть нових підходів і механізмів від державної політики відновлення України. Звідси, необхідний пошук нових або адаптація вже наявних підходів, моделей та інструментів управління, які забезпечать ефективне використання доступних на даний момент обмежених ресурсів, а також зможуть сприяти залученню нових. У цьому контексті серед доступних державі механізмів існує один, роками перевірений світовим досвідом – державно-приватне партнерство. Перспектива даного інструменту обумовлена широким охопленням сфери його дії та можливістю застосовувати його як ключовий механізм для вирішення завдань реконструкції, забезпечення соціальної стійкості та економічного розвитку. Руйнування інфраструктури, економічні втрати та соціальні наслідки військового конфлікту вимагають швидких, ефективних і довгострокових рішень для стабілізації та розвитку країни. Саме у цьому контексті ДПП постає як один із ключових інструментів, що дозволить інтегрувати ресурси та досвід приватного сектора в реалізацію державних пріоритетів.

У країнах із розвинутою економікою, таких як США, Велика Британія, Франція чи Німеччина, ДПП вже тривалий час відіграє важливу роль у розвитку інфраструктури, залученні інвестицій та реалізації соціально значущих проєктів [1]. Подібні практики демонструють ефективність механізмів співпраці між державою та приватним сектором у досягненні суспільних цілей. В Україні концепція ДПП ще перебуває на етапі становлення, однак її значення для повоєнного відновлення не викликає сумнівів. Законодавчі основи для ДПП закладені в таких актах, як Закон України «Про державно-

приватне партнерство» та Закон України «Про концесію», але практичне впровадження цього механізму стикається з численними викликами, включаючи недостатній рівень інституційної підтримки, брак довіри між сторонами партнерства та відсутність системного підходу до оцінки ризиків і вигод, в чому ми переконуємося далі.

**Мета статті:** дослідити світові практики реалізації державно-приватного партнерства на основі досвіду таких країн, як Сполучені Штати, Велика Британія, Німеччина та Франція, з акцентом на виявлення найбільш ефективних механізмів співпраці між державним і приватним секторами. Обґрунтувати можливість інтеграції й адаптації зазначених механізмів до українського контексту з метою створення стійкої, гнучкої та ефективної національної моделі ДПП, що сприятиме відновленню інфраструктури та забезпеченню економічного розвитку.

**Аналіз публікацій за темою дослідження.** свідчить, що питання державно-приватного партнерства в Україні досі в процесі наукового осмислення і концептуалізації. Попри відносно обмежену кількість теоретичних розробок у цій сфері, у практичному аспекті спостерігається зростання кількості досліджень, які акцентують увагу на специфіці застосування державно-приватного партнерства в контексті національного законодавства та нормативних особливостей. Такі роботи спрямовані на адаптацію вже існуючих концептуальних підходів до українських реалій та розробку рекомендацій для вдосконалення нормативно-правового регулювання у сфері співпраці між державою та приватним сектором. Серед провідних українських науковців, які вивчали цю тему, слід відзначити В. Круглова, В. Сичову, В. Самофалову та Є. Цюман [2; 16; 17]. Автори робіт акцентують увагу на оптимізації існуючої нормативно-правової бази ДПП в Україні, зокрема у контексті розробки прозорих механізмів взаємодії держави і бізнесу та підвищення ефективності проєктів. Однак, у більшості випадків аналіз у дослідженнях фокусується на внутрішніх аспектах, не враховуючи значний міжнародний досвід, який може стати джерелом цінних ідей для вдосконалення національної моделі ДПП. В роботі надана спроба запропонувати інший підхід, який ґрунтується на кореляційній стратегії дослідження, а саме включення в аналіз таких змінних, як проблеми адаптації міжнародних практик взаємодії держави і бізнесу в публічних системах і модернізація законодавства для створення ефективної та гнучкої національної моделі ДПП. Це дозволить інтегрувати перевірені ефективні практики у процес відновлення інфраструктури України, забезпечуючи стійкий розвиток в середині системи і конкурентоспроможність на глобальному рівні.

**Результати дослідження.** Україна, яка вже понад десять років перебуває в процесі економічної трансформації та інтеграції в європейське середовище, стикається з численними проблемами у налагодженні ефективної співпраці між державним і приватним секторами. Практика розвинених країн свідчить, що партнерство між державою та бізнесом може стати потужним рушієм інфраструктурного розвитку, підвищення якості суспільних послуг та економічного зростання. У наукових колах України тривалий час проводяться дискусії та постійно аналізується стан справ для виявлення оптимальних форм і методів співпраці між владою та бізнесом у рамках публічного управління. Ми пропонуємо аналізувати систему такої взаємодії з урахуванням її форм і механізмів, що дозволить чітко розмежувати стратегічні цілі управління і конкретні способи їх досягнення.

Історично склалося так, що від часу здобуття незалежності та переходу до ринкової економіки в Україні найбільш поширеними формами взаємодії держави і бізнесу, які активно досліджуються протягом останніх десяти років, стали державно-приватне партнерство, соціальне партнерство та консультативно-дорадчі механізми (інколи зустрічається – інституційна форма співпраці). Серед цих форм взаємодії держави і бізнесу найбільш розвинутою та перспективною для України визнається модель державно-приватного партнерства. Вона не лише відповідає потребам модернізації інфраструктури, але й дозволяє залучати приватні інвестиції у сфери, які традиційно фінансуються державою, зокрема й у важливі і актуальні сфери: транспорт, енергетику, охорону здоров'я та оборону. Успішна реалізація таких проєктів створює умови для довгострокової стабільності, зменшення фінансового навантаження на державний бюджет і підвищення ефективності використання ресурсів. Крім того, модель ДПП є гнучкою до впровадження інновацій, оскільки приватний сектор часто привносить сучасні технології та менеджмент, що особливо важливо для прискорення економічного розвитку країни. Тому для виконання поставленої мети необхідно розглянути ключові фактори успішності моделей ДПП у представлених країнах.

Вивчення ДПП у США демонструє ефективність децентралізованої законодавчої бази, яка дозволяє штатам і місцевим органам впроваджувати власні проєкти ДПП відповідно до потреб окремого штату. Основна увага зосереджена на інфраструктурних проєктах у сферах транспорту,

водопостачання та енергетики. Федеральна підтримка реалізується через спеціальні державні програми, такі як TIFIA, WIFIA та FAST, які надають кредити на вигідних умовах, гранти та технічну допомогу та залучають матеріальні ресурси, робочу силу та проєктувальний потенціал приватних компаній. Зокрема, TIFIA забезпечила кредитування на \$20,7 млрд, знизивши ризики для бюджету, а WIFIA сприяла інвестиціям у водну інфраструктуру на \$43 млрд, заощадивши \$6 млрд платникам податків [7, с. 4; 10, с. 5]. Такі ініціативи стимулюють інновації та скорочують витрати у середньо та довгострокових перспективах.

Успіхи програм, зокрема модернізація та розширення інфраструктурних систем, підтверджують потенціал ДПП як інструменту сталого розвитку. Результати, досягнуті у 2023 році, засвідчують значні досягнення у інфраструктурі: від підвищення кредитних рейтингів проєктів до інноваційних технологій управління трафіком, які скоротили затори на 75% (до прикладу) [12, с. 15]. Все це свідчить про здатність США інтегрувати приватний сектор у розвиток публічної інфраструктури, забезпечуючи високу економічну та соціальну ефективність.

На відміну від України у **Великій Британії** немає окремого закону, що регулює ДПП. Натомість, регулювання здійснюється через сукупність нормативно-правових актів, таких як Положення про державні контракти 2015 року та Зелена книга Королівської Скарбниці, що містить стандарти для оцінки державних інвестицій. А також на відміну від США та наступних країн особливістю британської моделі є Ініціатива приватного фінансування (PFI), започаткована у 1990-х, яка забезпечує фінансування інфраструктурних проєктів, з боку приватного сектору через довгострокові угоди. Таке партнерство забезпечує високий рівень залучення інновацій та інвестицій від приватного сектору:

- Портфель проєктів включає 244 проєкти вартістю 805 млрд фунтів стерлінгів [5, с. 3].
- Проєкти в сфері інфраструктури та будівництва складають 50% від загальної вартості [5, с. 6].
- Приватний сектор відповідає за початкові витрати та довгострокові операційні ризики [5, с. 8-12].
- Програма охоплює також військову сферу на суму 231 млрд фунтів стерлінгів, що значно перевищує прямі витрати на оборону країни у розмірі  $\approx 50$  млрд фунтів стерлінгів [18, с. 4].

Виходить, що приватний сектор є основним інвестором, а державне управління відіграє ключову роль у зниженні ризиків та забезпеченні відповідності проєктів соціальним цілям. Застосування схожого механізму зможе значно розвантажити фінансову систему України у перспективі.

Особливістю **Німеччини** є те, що на відміну від Великої Британії чи США, Німеччина не має спеціального органу чи національної програми для контролю за ДПП. Натомість, функцію консалтингової та координуючої підтримки виконують Partnerschaften Deutschland AG (PD AG), створена у 2008 році. PD AG є напівдержавною компанією, яка допомагає органам влади на всіх рівнях (федеральному, земельному та муніципальному) в управлінні проєктами ДПП, зокрема в питаннях правового та економічного аналізу, оцінки ризиків та підготовки тендерної документації. Вона не має формальних регуляторних повноважень, але сприяє економічній ефективності та юридичній сумісності проєктів [8]. Згідно з внутрішнім звітом PD AG, ринок ДПП у Німеччині демонструє стабільний ріст. У 2023 році компанія досягла виручки 139,2 млн євро, що на 19,3% більше порівняно з попереднім роком. Завдяки підвищеному попиту на консультаційні послуги в галузі ДПП, компанія зросла в обсягах проєктів, зокрема в інфраструктурі та будівництві. Також було залучено нових клієнтів у комунальному секторі, що сприяло розширенню портфеля проєктів [11, с. 11]. Такий приклад може стати відправною точкою якісного механізму консалтингу у сфері ДПП в українських реаліях.

Правові рамки для державно-приватного партнерства у **Франції** регулюються Кодексом державних закупівель (Code de la commande publique), який був оновлений у 2019 році для створення єдиного, консолідованого правового документа, що об'єднує нормативи щодо закупівель і ДПП [6; 13]. Основними механізмами є концесійні договори та договори про партнерство. Система ДПП у Франції базується на принципах конкуренції, прозорості та недискримінації, що відповідає вимогам ЄС у сфері державних закупівель. Спеціальні правила регулюють проведення тендерів та присудження контрактів, забезпечуючи ефективність та справедливість процесу, а також дотримання критеріїв співвідношення ціни і якості та розподілу ризиків у проєктах [14, с. 19].

На національному рівні регулюванням ДПП займається Міністерство фінансів, зокрема його Генеральний директорат державних фінансів (DGFIP). Це відомство оцінює проєкти на предмет їх відповідності суспільним цілям і бюджетним обмеженням, а також проводить перевірку

співвідношення ціни та якості, щоб підтвердити економічні переваги ДПП у порівнянні з традиційними методами закупівель. Міністерство також гарантує відповідність проектів правовим та фінансовим стандартам, однак кінцеву відповідальність за виконання проекту несе його виконавець [14, с. 18].

Франція активно реалізує значні проекти в рамках ДПП: у 2023 році було завершено шість великих проектів загальною вартістю 2,1 млрд євро. Незважаючи на зменшення кількості угод порівняно з 2022 роком, середній розмір транзакцій зріс, що свідчить про фокус на великих інфраструктурних ініціативах [15, с. 4]. Крім того, високий рівень управління ризиками у французьких проектах ДПП забезпечує передачу будівельних, експлуатаційних та фінансових ризиків приватним партнерам, що знижує навантаження на державний бюджет та стабілізує економічну ситуацію. Близько 75% з 250 контрактів, укладених у країні за останні п'ять років, реалізуються на рівні місцевих органів влади, що сприяє ефективності управління на місцевому рівні [14, с. 12].

Україна, яка вже понад десять років перебуває в процесі економічної трансформації та інтеграції в європейське середовище, стикається з численними проблемами у налагодженні ефективної співпраці між державним і приватним секторами. Практика розвинених країн свідчить, що партнерство між державою та бізнесом може стати потужним рушієм інфраструктурного розвитку, підвищення якості суспільних послуг та економічного зростання. У наукових колах України тривалий час проводяться дискусії та постійно аналізується стан справ для виявлення оптимальних форм і методів співпраці між владою та бізнесом у рамках публічного управління. Ми пропонуємо аналізувати систему такої взаємодії з урахуванням її форм і механізмів, що дозволить чітко розмежувати стратегічні цілі управління і конкретні способи їх досягнення.

Історично склалося так, що від часу здобуття незалежності та переходу до ринкової економіки в Україні найбільш поширеними формами взаємодії держави і бізнесу, які активно досліджуються протягом останніх десяти років, стали державно-приватне партнерство, соціальне партнерство та консультативно-дорадчі механізми (інколи зустрічається – інституційна форма співпраці). Серед цих форм взаємодії держави і бізнесу найбільш розвинутою та перспективною для України визнається модель державно-приватного партнерства. Вона не лише відповідає потребам модернізації інфраструктури, але й дозволяє залучати приватні інвестиції у сфери, які традиційно фінансуються державою, зокрема й у важливі і актуальні сфери: транспорт, енергетику, охорону здоров'я та оборону. Успішна реалізація таких проектів створює умови для довгострокової стабільності, зменшення фінансового навантаження на державний бюджет і підвищення ефективності використання ресурсів. Крім того, модель ДПП є гнучкою до впровадження інновацій, оскільки приватний сектор часто привносить сучасні технології та менеджмент, що особливо важливо для прискорення економічного розвитку країни. Тому для виконання поставленої мети необхідно розглянути ключові фактори успішності моделей ДПП у представлених країнах.

Вивчення ДПП у США демонструє ефективність децентралізованої законодавчої бази, яка дозволяє штатам і місцевим органам впроваджувати власні проекти ДПП відповідно до потреб окремого штату. Основна увага зосереджена на інфраструктурних проектах у сферах транспорту, водопостачання та енергетики. Федеральна підтримка реалізується через спеціальні державні програми, такі як TIFIA, WIFIA та FAST, які надають кредити на вигідних умовах, гранти та технічну допомогу та залучають матеріальні ресурси, робочу силу та проєктувальний потенціал приватних компаній. Зокрема, TIFIA забезпечила кредитування на \$20,7 млрд, знизивши ризики для бюджету, а WIFIA сприяла інвестиціям у водну інфраструктуру на \$43 млрд, заощадивши \$6 млрд платникам податків [7, с. 4; 10, с. 5]. Такі ініціативи стимулюють інновації та скорочують витрати у середньо та довгострокових перспективах.

Успіхи програм, зокрема модернізація та розширення інфраструктурних систем, підтверджують потенціал ДПП як інструменту сталого розвитку. Результати, досягнуті у 2023 році, засвідчують значні досягнення у інфраструктурі: від підвищення кредитних рейтингів проектів до інноваційних технологій управління трафіком, які скоротили затори на 75% (до прикладу) [12, с. 15]. Все це свідчить про здатність США інтегрувати приватний сектор у розвиток публічної інфраструктури, забезпечуючи високу економічну та соціальну ефективність.

На відміну від України у **Великій Британії** немає окремого закону, що регулює ДПП. Натомість, регулювання здійснюється через сукупність нормативно-правових актів, таких як Положення про державні контракти 2015 року та Зелена книга Королівської Скарбниці, що містить стандарти для оцінки державних інвестицій. А також на відміну від США та наступних країн

особливістю британської моделі є Ініціатива приватного фінансування (PFI), започаткована у 1990-х, яка забезпечує фінансування інфраструктурних проєктів, з боку приватного сектору через довгострокові угоди. Таке партнерство забезпечує високий рівень залучення інновацій та інвестицій від приватного сектору:

- Портфель проєктів включає 244 проєкти вартістю 805 млрд фунтів стерлінгів [5, с. 3].
- Проєкти в сфері інфраструктури та будівництва складають 50% від загальної вартості [5, с. 6].
- Приватний сектор відповідає за початкові витрати та довгострокові операційні ризики [5, с. 8-12].
- Програма охоплює також військову сферу на суму 231 млрд фунтів стерлінгів, що значно перевищує прямі витрати на оборону країни у розмірі  $\approx 50$  млрд фунтів стерлінгів [18, с. 4].

Виходить, що приватний сектор є основним інвестором, а державне управління відіграє ключову роль у зниженні ризиків та забезпеченні відповідності проєктів соціальним цілям. Застосування схожого механізму зможе значно розвантажити фінансову систему України у перспективі.

Особливістю **Німеччини** є те, що на відміну від Великої Британії чи США, Німеччина не має спеціального органу чи національної програми для контролю за ДПП. Натомість, функцію консалтингової та координуючої підтримки виконують Partnerschaften Deutschland AG (PD AG), створена у 2008 році. PD AG є напівдержавною компанією, яка допомагає органам влади на всіх рівнях (федеральному, земельному та муніципальному) в управлінні проєктами ДПП, зокрема в питаннях правового та економічного аналізу, оцінки ризиків та підготовки тендерної документації. Вона не має формальних регуляторних повноважень, але сприяє економічній ефективності та юридичній сумісності проєктів [8]. Згідно з внутрішнім звітом PD AG, ринок ДПП у Німеччині демонструє стабільний ріст. У 2023 році компанія досягла виручки 139,2 млн євро, що на 19,3% більше порівняно з попереднім роком. Завдяки підвищеному попиту на консультаційні послуги в галузі ДПП, компанія зросла в обсягах проєктів, зокрема в інфраструктурі та будівництві. Також було залучено нових клієнтів у комунальному секторі, що сприяло розширенню портфеля проєктів [11, с. 11]. Такий приклад може стати відправною точкою якісного механізму консалтингу у сфері ДПП в українських реаліях.

Правові рамки для державно-приватного партнерства у **Франції** регулюються Кодексом державних закупівель (Code de la commande publique), який був оновлений у 2019 році для створення єдиного, консолідованого правового документа, що об'єднує нормативи щодо закупівель і ДПП [6; 13]. Основними механізмами є концесійні договори та договори про партнерство. Система ДПП у Франції базується на принципах конкуренції, прозорості та недискримінації, що відповідає вимогам ЄС у сфері державних закупівель. Спеціальні правила регулюють проведення тендерів та присудження контрактів, забезпечуючи ефективність та справедливість процесу, а також дотримання критеріїв співвідношення ціни і якості та розподілу ризиків у проєктах [14, с. 19].

На національному рівні регулюванням ДПП займається Міністерство фінансів, зокрема його Генеральний директорат державних фінансів (DGFIP). Це відомство оцінює проєкти на предмет їх відповідності суспільним цілям і бюджетним обмеженням, а також проводить перевірку співвідношення ціни та якості, щоб підтвердити економічні переваги ДПП у порівнянні з традиційними методами закупівель. Міністерство також гарантує відповідність проєктів правовим та фінансовим стандартам, однак кінцеву відповідальність за виконання проєкту несе його виконавець [14, с. 18].

Франція активно реалізує значні проєкти в рамках ДПП: у 2023 році було завершено шість великих проєктів загальною вартістю 2,1 млрд євро. Незважаючи на зменшення кількості угод порівняно з 2022 роком, середній розмір транзакцій зріс, що свідчить про фокус на великих інфраструктурних ініціативах [15, с. 4]. Крім того, високий рівень управління ризиками у французьких проєктах ДПП забезпечує передачу будівельних, експлуатаційних та фінансових ризиків приватним партнерам, що знижує навантаження на державний бюджет та стабілізує економічну ситуацію. Близько 75% з 250 контрактів, укладених у країні за останні п'ять років, реалізуються на рівні місцевих органів влади, що сприяє ефективності управління на місцевому рівні [14, с. 12].

**Висновки дослідження й перспективи подальших розвідок.** Україна має значний потенціал для розвитку ДПП завдяки існуючій правовій базі, яка дозволяє регулювати взаємовідносини між державою та приватним сектором. Законодавство передбачає різні сфери співпраці, що створює можливості для реалізації проєктів у залежності від їх специфіки та регіональних потреб. Однак ефективність механізмів ДПП в Україні залишається недостатньою, особливо в умовах воєнного

стану, коли необхідно швидко реагувати на нагальні потреби держави і забезпечувати ефективне відновлення країни у подальшому після війни. Одним із напрямків стало запозичення кращих міжнародних практик, ДПП, реалізованих в США, Великій Британії, Німеччині та Франції. Адаптація цих практик до українських реалій може забезпечити стале фінансування, прозорість і високий рівень виконання інфраструктурних, соціальних та економічних проєктів.

Американський досвід ДПП вирізняється інноваційним підходом до фінансування та децентралізованим управлінням. Зокрема, механізм муніципальних облігацій дозволяє залучати приватні інвестиції для локальних проєктів через інструменти ринку капіталу. Для України це може стати ефективним рішенням, оскільки подібний механізм вже частково реалізований через військові облігації. Крім того, децентралізація управління дозволить регіонам самостійно ініціювати та реалізовувати проєкти, зберігаючи державний контроль над стратегічними напрямками. Це сприятиме розвантаженню центральних органів влади та прискоренню виконання проєктів.

Британський досвід пропонує унікальний механізм PFI, де приватний сектор фінансує будівництво, а держава виплачує кошти лише після введення об'єкта в експлуатацію. Такий підхід може бути адаптований в Україні через впровадження поетапних платежів за готовність об'єктів, що дозволить знизити одномоментне бюджетне навантаження. Для цього доцільно розробити типові контракти, які регламентуватимуть обов'язки сторін, критерії якості та механізми розподілу ризиків.

Німеччина та Франція демонструють системний підхід до ДПП. Франція інтегрує ДПП у систему державних закупівель, що забезпечує прозорість і відповідність угод стандартам, тоді як Німеччина підтримує місцеві проєкти через спеціалізовані установи, як-от Partnerschaften Deutschland AG. Для України важливим є впровадження механізму багаторівневих тендерів, які оцінюють як фінансові, так і технічні аспекти проєктів. Також доцільно інтегрувати механізми ДПП у галузеві закони та посилити регіональний рівень співпраці через консультативні установи, подібні до німецьких.

Для додаткового полегшення реалізації вищепредставлених практик потрібне спрощення адміністративних процедур, зокрема скорочення часу затвердження проєктів і посилення ролі місцевих органів влади. Також необхідно переорієнтувати ДПП на швидке реагування на нагальні потреби держави в умовах війни через залучення недержавних інвесторів і розробку тимчасових, але ефективних механізмів, таких як мобільні виробничі потужності та гнучкі логістичні рішення. Розвиток ДПП в Україні потребує не лише вдосконалення існуючих механізмів, а й їхнього переосмислення з урахуванням сучасних викликів. Комплексна реформа має включати створення сприятливих умов для інвесторів, спрощення процедур, адаптацію іноземного досвіду та систематичну підтримку державних службовців у використанні цих механізмів. Це дозволить не лише підвищити ефективність партнерства між владою та бізнесом, але й зробити його ключовим інструментом відновлення та розвитку країни.

#### **Бібліографічний список:**

1. Брайловський І. А. Аналіз підходів до класифікації моделей державно-приватного партнерства. *Вісник Одеського національного університету*. 2013. Т. 18, Вип. 3(1). С. 60-63. URL: [http://nbuv.gov.ua/UJRN/Vonu\\_econ\\_2013\\_18\\_3\(1\)\\_17](http://nbuv.gov.ua/UJRN/Vonu_econ_2013_18_3(1)_17)

2. Круглов В. В. Державно-приватне партнерство як інструмент інфраструктурного відновлення українських міст. *Актуальні проблеми державного управління*. 2022. № 1 (60). С. 63–77.

3. Про державно-приватне партнерство : Закон України від 01.07.2010 № 2404-VI : станом на 3 верес. 2023 р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2404-17#Text>

4. Про концесію : Закон України від 03.10.2019 № 155-IX : станом на 31 берез. 2023 р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/155-20#Text>

5. Annual Report on Major Projects 2022-23. London : IPA, 2023. 82 p. URL: <https://assets.publishing.service.gov.uk/media/64c91eaed8b1a71e86b05df3/IPA-Annual-report-2022-2023.pdf.pdf>

6. Code de la commande publique : of 01.04.2019. URL: [https://www.legifrance.gouv.fr/codes/texte\\_lc/LEGITEXT000037701019/](https://www.legifrance.gouv.fr/codes/texte_lc/LEGITEXT000037701019/)

7. Farajian M. Transportation Infrastructure Finance and Innovation Act Financial Performance. Washington : Build America Bureau, 2024. 14 p. URL: [https://www.transportation.gov/sites/buildamerica.dot.gov/files/2024-06/FINAL\\_2024\\_TIFIA\\_Biennial\\_Report.pdf](https://www.transportation.gov/sites/buildamerica.dot.gov/files/2024-06/FINAL_2024_TIFIA_Biennial_Report.pdf)

8. Gesetz zur Beschleunigung der Umsetzung von Öffentlich Privaten Partnerschaften und zur Verbesserung gesetzlicher Rahmenbedingungen für Öffentlich Private Partnerschaften : of 01.09.2005. *BGBI. I.* 2005. 7 September. URL: [https://media.offenegesetze.de/bgb11/2005/bgb11\\_2005\\_56.pdf#page=4](https://media.offenegesetze.de/bgb11/2005/bgb11_2005_56.pdf#page=4)

9. Infrastructure and Projects Authority. PFI Centre of Excellence. *GOV.UK*. URL: <https://www.gov.uk/government/collections/public-private-partnerships>

10. Jernberg J. 2023 Annual Report. Washington : U.S. Environmental Protection Agency, 2024. 5 p. URL: [https://www.epa.gov/system/files/documents/2024-03/final\\_wifia\\_2023\\_annual\\_report.pdf](https://www.epa.gov/system/files/documents/2024-03/final_wifia_2023_annual_report.pdf)
11. Lagebericht 2023. Berlin : PD AG, 2024. 15 p. URL: [https://www.pdg.de/assets/Corporate\\_Governance/2023\\_PD\\_Lagebericht.pdf](https://www.pdg.de/assets/Corporate_Governance/2023_PD_Lagebericht.pdf)
12. Petrella, M., Solow-Collins, A., Garcia-Israel, K., Aaron, E. Advanced Transportation and Congestion Management Technologies Deployment Program Report 2023. Washington : U.S. Department of Transportation, 2024. 63 p. URL: <https://ops.fhwa.dot.gov/publications/fhwahop24010/fhwahop24010.pdf>
13. Portant Partie Législative du Code de la Commande Publique : Ordonnance n° 2018-1074 of 26.11.2018. URL: <https://www.legifrance.gouv.fr/loda/id/JORFTEXT000037695219/>
14. PPP & Concessions: the French experience. Paris : Ministère De L'économie Des Finances Et De La Relance, 2022. 32 p. URL: <https://www.tresor.economie.gouv.fr/Articles/ea5eec09-d399-4df2-86c5-8ac5a02685c2/files/5c5ef520-7857-4cba-8d37-b6310e0441aa>
15. Review of the European public-private partnership market in 2023. European Investment Bank, 2024. 11 p. URL: [https://www.eib.org/attachments/lucalli/20240030\\_epec\\_market\\_update\\_2023\\_en.pdf](https://www.eib.org/attachments/lucalli/20240030_epec_market_update_2023_en.pdf)
16. Sychova V., Samofalova T. Private-Public Partnership in the Post-War Reconstruction of Ukraine. *State Formation*. 2023. No. 2. P. 125–141. URL: <https://doi.org/10.26565/1992-2337-2023-2-10>
17. Tsiuman Y. S. Public-Private Partnership as a Mechanism Providing Sustainable Development for the Recovery of the Country. *Collection of scientific publications NUS*. 2023. Vol. 490, no. 1. P. 227–234. URL: [https://doi.org/10.15589/znp2023.1\(490\).27](https://doi.org/10.15589/znp2023.1(490).27)
18. UK defence spending. London : House of Commons Library, 2024. 24 p. URL: <https://researchbriefings.files.parliament.uk/documents/CBP-8175/CBP-8175.pdf>

### **References:**

1. Brailovskyi I. A. Analiz pidkhodiv do klasyfikatsii modelei derzhavno-pryvatnoho partnerstva. *Visnyk Odeskoho natsionalnoho universytetu*. 2013. T. 18, Vyp. 3(1). S. 60-63. URL: [http://nbuv.gov.ua/UJRN/Vonu\\_econ\\_2013\\_18\\_3\(1\)\\_17](http://nbuv.gov.ua/UJRN/Vonu_econ_2013_18_3(1)_17)
2. Kruhlov V. V. Derzhavno-pryvatne partnerstvo yak instrument infrastruktornoho vidnovlennia ukrainskykh mist. *Aktualni problemy derzhavnoho upravlinnia*. 2022. № 1 (60). S. 63–77.
3. Pro derzhavno-pryvatne partnerstvo : Zakon Ukrainy of 01.07.2010 no. 2404-VI : as of 3 September 2023. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2404-17#Text>
4. Pro kontsesiui : Zakon Ukrainy of 03.10.2019 no. 155-IX : as of 31 March 2023. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/155-20#Text>
5. Annual Report on Major Projects 2022-23. London : IPA, 2023. 82 p. URL: <https://assets.publishing.service.gov.uk/media/64c91eaed8b1a71e86b05df3/IPA-Annual-report-2022-2023.pdf.pdf>
6. Code de la commande publique : of 01.04.2019. URL: [https://www.legifrance.gouv.fr/codes/texte\\_lc/LEGITEXT000037701019/](https://www.legifrance.gouv.fr/codes/texte_lc/LEGITEXT000037701019/)
7. Farajian M. Transportation Infrastructure Finance and Innovation Act Financial Performance. Washington : Build America Bureau, 2024. 14 p. URL: [https://www.transportation.gov/sites/buildamerica.dot.gov/files/2024-06/FINAL\\_2024\\_TIFIA\\_Biennial\\_Report.pdf](https://www.transportation.gov/sites/buildamerica.dot.gov/files/2024-06/FINAL_2024_TIFIA_Biennial_Report.pdf)
8. Gesetz zur Beschleunigung der Umsetzung von Öffentlich Privaten Partnerschaften und zur Verbesserung gesetzlicher Rahmenbedingungen für Öffentlich Private Partnerschaften : of 01.09.2005. BGBl. I. 2005. 7 September. URL: [https://media.offenegesetze.de/bgb11/2005/bgb11\\_2005\\_56.pdf#page=4](https://media.offenegesetze.de/bgb11/2005/bgb11_2005_56.pdf#page=4)
9. Infrastructure and Projects Authority. PFI Centre of Excellence. GOV.UK. URL: <https://www.gov.uk/government/collections/public-private-partnerships>
10. Jernberg J. 2023 Annual Report. Washington : U.S. Environmental Protection Agency, 2024. 5 p. URL: [https://www.epa.gov/system/files/documents/2024-03/final\\_wifia\\_2023\\_annual\\_report.pdf](https://www.epa.gov/system/files/documents/2024-03/final_wifia_2023_annual_report.pdf)
11. Lagebericht 2023. Berlin : PD AG, 2024. 15 p. URL: [https://www.pdg.de/assets/Corporate\\_Governance/2023\\_PD\\_Lagebericht.pdf](https://www.pdg.de/assets/Corporate_Governance/2023_PD_Lagebericht.pdf)
12. Petrella, M., Solow-Collins, A., Garcia-Israel, K., Aaron, E. Advanced Transportation and Congestion Management Technologies Deployment Program Report 2023. Washington : U.S. Department of Transportation, 2024. 63 p. URL: <https://ops.fhwa.dot.gov/publications/fhwahop24010/fhwahop24010.pdf>
13. Portant Partie Législative du Code de la Commande Publique : Ordonnance n° 2018-1074 of 26.11.2018. URL: <https://www.legifrance.gouv.fr/loda/id/JORFTEXT000037695219/>
14. PPP & Concessions: the French experience. Paris : Ministère De L'économie Des Finances Et De La Relance, 2022. 32 p. URL: <https://www.tresor.economie.gouv.fr/Articles/ea5eec09-d399-4df2-86c5-8ac5a02685c2/files/5c5ef520-7857-4cba-8d37-b6310e0441aa>
15. Review of the European public-private partnership market in 2023. European Investment Bank, 2024. 11 p. URL: [https://www.eib.org/attachments/lucalli/20240030\\_epec\\_market\\_update\\_2023\\_en.pdf](https://www.eib.org/attachments/lucalli/20240030_epec_market_update_2023_en.pdf)
16. Sychova V., Samofalova T. Private-Public Partnership in the Post-War Reconstruction of Ukraine. *State Formation*. 2023. No. 2. P. 125–141. URL: <https://doi.org/10.26565/1992-2337-2023-2-10>
17. Tsiuman Y. S. Public-Private Partnership as a Mechanism Providing Sustainable Development for the Recovery of the Country. *Collection of scientific publications NUS*. 2023. Vol. 490, no. 1. P. 227–234. URL: [https://doi.org/10.15589/znp2023.1\(490\).27](https://doi.org/10.15589/znp2023.1(490).27)

[https://doi.org/10.15589/znp2023.1\(490\).27](https://doi.org/10.15589/znp2023.1(490).27)

18. UK defence spending. London : House of Commons Library, 2024. 24 p. URL: <https://researchbriefings.files.parliament.uk/documents/CBP-8175/CBP-8175.pdf>

***Chaltseva O., Loboda D. Public private-partnership as a prospective post-war recovery mechanism of Ukraine.***

*Public-private partnerships (PPPs) are a modern tool for efficiently attracting private sector resources to solve socially important problems. In the context of Ukraine's post-war recovery, PPPs are gaining particular relevance as a mechanism for rapid and high-quality infrastructure reconstruction, investment attraction and economic growth. The article analyses the possibilities of using adapted public-private partnership models for the post-war reconstruction of the country, in particular in the areas of transport, energy, infrastructure and defence. Attention is paid to the global experience of PPP implementation, in particular in the United States, the United Kingdom, Germany and France, where such models have proven to be effective in restoring, maintaining and modernising infrastructure and ensuring sustainable development in general. The paper provides an overview of the current state of affairs in the development and implementation of public-private partnerships in Ukraine, highlighting the main advantages of PPPs for Ukraine, including optimisation of state budget expenditures, attraction of innovations and division of management functions between the public and private sectors. In addition, the key challenges are outlined, including the definition of a clear legislative framework, minimisation of corruption risks and the need to build trust between the parties to the partnership. Special emphasis is placed on developing recommendations for adapting international practices to Ukrainian realities. In particular, the mechanisms of long-term concessions, the creation of innovative financial instruments for PPP projects, and the role of national financial institutions in coordinating the efforts of the state and business are considered. It is shown that effective cooperation between the private and public sectors can become the foundation for restoring critical infrastructure and ensuring economic stability in a resource-limited environment.*

**Keywords:** *state, public-private partnership, public administration, adaptation model, post-war recovery, Ukraine, PPPs*