

УДК 336.581

DOI: 10.33868/0365-8392-2026-1-286-13-19

© А. О. Безуглий, канд. екон. наук, доцент,
директор, ORCID: 0000-0003-3883-7968,
e-mail: ab@nidi.org.ua;

© В. Ю. Комар, начальник центру
забезпечення діяльності підприємства,
ORCID: 0000-0002-2634-9257,
e-mail: v.komar@niri.org.ua
(ДП «Національний інститут розвитку
інфраструктури»)

© Artem Bezuglyi, PhD in Economics,
Associate Professor, Director,
ORCID: 0000-0003-3883-7968,
e-mail: ab@nidi.org.ua;

© Viktor Komar, Head of the Center for
Enterprise Activity Support,
ORCID: 0000-0002-2634-9257,
e-mail: v.komar@niri.org.ua
(SE "National Institute for Infrastructure
Development")

ПУБЛІЧНІ ІНВЕСТИЦІЙНІ ПРОЄКТИ ЯК МОДЕРНИЙ ІНСТРУМЕНТ ВІДНОВЛЕННЯ ТРАНСПОРТНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ УКРАЇНИ

PUBLIC INVESTMENT PROJECTS AS A MODERN TOOL FOR RESTORING UKRAINE'S TRANSPORT INFRASTRUCTURE

Анотація. Визначено відновлення транспортної інфраструктури України як пріоритет повоєнної відбудови з урахуванням синергетичного ефекту на соціально-економічний розвиток України. Узагальнено іноземний досвід повоєнного відновлення транспортної інфраструктури та джерела фінансування. Визначено актуальність розробки механізму альтернативного фінансування відновлення транспортної інфраструктури через обмеженість бюджетного фінансування, неієвність інфраструктурних облігацій та інші інституційні обмеження. Підтверджено потенціал публічних інвестиційних проєктів як модерного інструменту відновлення транспортної інфраструктури України, що має перевагу з акцентом на оцінку ефективності та результативності для суспільства, високий рівень публічності та прозорості, суспільного контролю на всіх етапах інвестиційного проєкту. За результатами аналітичного модуля DREAM визначено проєкти за сектором «Транспорт» як пріоритетні, що поступають за вартісними показниками лише проєктам за сектором «Енергетика». Обґрунтована гіпотеза, про успішну реалізацію наявних ПІП на платформі DREAM як предтечу відновлення транспортної інфраструктури України із залученням міжнародних організацій, урядів іноземних країн, приватних інвесторів.

Ключові слова: транспортна інфраструктура, відновлення транспортної інфраструктури, публічні інвестиційні проєкти, принцип «Build Back Better», DREAM.

Abstract. The restoration of Ukraine's transport infrastructure is defined as a priority direction of post-war reconstruction and a relevant direction for ensuring the social and economic state of society. The undeniable relevance and priority of the restoration and reconstruction of transport infrastructure requires the search for effective tools and modernization of the organizational and economic mechanism of restoration.

The purpose of the work is to determine the potential of public investment projects as a modern tool for restoring Ukraine's transport infrastructure.

The foreign experience of post-war restoration of transport infrastructure and sources of financing is summarized. The relevance of developing a mechanism for alternative financing of the restoration of transport infrastructure is determined due to limited budget funding, ineffectiveness of infrastructure bonds and other institutional restrictions. The potential of public investment projects as a modern tool for the restoration of the transport infrastructure of Ukraine is confirmed, which has the advantage of focusing on assessing the effectiveness and efficiency for society, a high level of publicity and transparency, and public control at all stages of the investment project. According to the results of the DREAM analytical module, projects in the "Transport" sector are identified as priority, inferior in cost indicators only to projects in the "Energy" sector. The hypothesis of the successful implementation of existing public investment projects on the DREAM as a precursor to the restoration of the transport infrastructure of Ukraine with the involvement of international organizations, governments of foreign countries, and private investors is substantiated.

Keywords: transport infrastructure, transport infrastructure restoration, public investment projects, "Build Back Better" principle, DREAM.

Вступ

Постановка проблеми. Відновлення транспортної інфраструктури України визначається як пріоритетний напрям повоєнного відновлення та актуальний напрям забезпечення соціально-економічного життя суспільства в умовах воєнного стану. Беззаперечність актуальності та пріоритетності відновлення та відбудови транспортної інфраструктури вимагає пошуку дієвих інструментів та модернізації організаційно-економічного механізму відновлення в умовах невизначеності та сукупності економічних, політичних, соціальних та інших ризиків.

Національна транспортна стратегія України на період до 2030 року визначає три черги заходів та інвестиційних проєктів, при чому відбудова інфраструктури, пошкодженої через воєнні дії перебуватиметься у першу чергу, далі – ремонт існуючої транспортної інфраструктури, покращення існуючої або розвиток нової транспортної інфраструктури [1].

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Проблематика відновлення транспортної інфраструктури України зайшла відображення у працях українських та іноземних учених (В. Задоя [2], В. Каськів [3], І. Линник [4], А. Пасічник [3], А. Полюх [5], Б. Стасюк [3], Т. Чаркіна [2], О. Юрчик [2] та інших), зокрема вчені обґрунтовують численні інструменти фінансування відновлення транспортної інфраструктури. дослідив досвід Німеччини, Польщі, Великої Британії, Хорватії з повоєнного відновлення транспортної інфраструктури та визначив для України відбудову за принципом «Build Back Better», що буде базуватися на адаптації до кліматичних викликів, цифровізації, енергоефективності та мульти-модальних логістичних рішень [5]. В. Задоя, Т. Чаркіна, О. Юрчик визначають умови відновлення транспортної інфраструктури України, які характеризуються обмеженістю ресурсів та високими ризиками, тому відновлення можливе за синергетичного поєднання державних та приватних ресурсів [2, с. 61], синергетичність також досягається від залучення міжнародних організацій та приватного бізнесу [6, с. 590].

Наукова спільнота посилює інтерес до пошуку альтернативних джерел фінансування відновлення транспортної інфраструктури, якими визначають фінансування публічних інвестиційних проєктів. Впровадження останніх відбулося з 2025 року, що хронологічно обмежує бібліографічний аналіз публікаціями останніх років. О. Нагорна, Ю. Васишишен, О. Мякишевська, Д. Горовий, Р. Рябий визначають публічні інвестиції як ефективний інструмент стимулювання економічного зростання та фінансування інфраструктури в кризових умовах, коли приватний бізнес та бюджетні фонди мають обмеження фінансових ресурсів [7]. Інші вчені (О. Ігнатенко [8], К. Єфіменко [9], Т. Солоджук [10]) обґрунтовують переваги публічних інвестицій як прогресивного інструменту модернізації економіки та інфраструктури, проте вказують на обмеженість бюджетних ресурсів, недосконалість методики оцінки ефективності реалізації інвестиційних програм, неякісне управління державними активами, недостатня кваліфікація кадрів з питань управління публічними інвестиціями [9, с. 96].

Враховуючи наукові розробки та наукові пошуки фінансування відновлення транспортної інфраструктури України, актуальними є впровадження модерних інструментів в умовах фіскального дефіциту, якими на сучасному етапі розвитку співпраці України та ЄС виступають публічні інвестиційні проєкти.

Метою роботи є визначення потенціалу публічних інвестиційних проєктів як модерного інструменту фінансування відновлення транспортної інфраструктури України.

Основна частина

Виклад основного матеріалу. В умовах завданих збитків транспортній інфраструктурі України відбудова передбачає синергію ресурсного потенціалу, проте одним з найважливіших є пошук фінансового ресурсу. На нашу думку, від наявності достатнього фінансування залежить можливість залучення матеріального ресурсу, інтелектуального та трудового ресурси, впровадження кращих технологій дорожнього будівництва тощо.

А. Полюх визначає можливі інструменти фінансування на основі іноземного досвіду повоєнного відновлення транспортної інфраструктури, а саме проектне фінансування на основі оцінки доцільності та співфінансування (муніципалітет-штат-федерація) на прикладі Німеччини, державні гранти, державні боргові облігації та спеціальні фонди на прикладі Великої Британії, переважно зовнішнє фінансування у формі позик Світового банку та програми технічної допомоги ЄС (Phare, CARDS) на прикладі Хорватії, Боснії і Герцеговини [5]. Адаптація іноземного досвіду до українських реалій неможлива, оскільки мають місце національні особливості та ретроспективний досвід реалізації різних економічних відносин у попередніх періодах щодо розбудови транспортної інфраструктури та потреби забезпечення соціально-економічного розвитку і відновлення за іншими напрямками (відновлення економічної активності, підтримка бізнес-активності, відновлення житлового фонду тощо).

Наукова спільнота обґрунтовує альтернативні джерела фінансування відновлення транспортної інфраструктури на засадах оптимальності за критерієм рівня мінімізації ризиків формування та достатності, диференціювання, мінімальної вартості тощо. Класичними джерелами фінансування дорожніх робіт є кошти державного бюджету, альтернативними можуть бути кошти від розміщення інфраструктурних облігацій згідно Закон України «Про ринки капіталу та організовані товарні ринки» від 23.02.2006 № 3480-IV, міжнародна допомога (наприклад, технічну допомогу від ПРООН, Світового банку, ЄІБ, Німецького фонду Маршала [5]); змішане фінансування, включаючи комерційні кредити та інвестиційні фонди [5]; механізм державно-приватного партнерства. У **табл. 1** наведена порівняльна характеристика джерел фінансування відновлення транспортної інфраструктури з формуванням переваг та недоліків кожного з джерел із фокусом уваги на ПІП.

Таблиця 1

Порівняльна характеристика джерел фінансування відновлення транспортної інфраструктури України

Джерело фінансування	Переваги	Недоліки
Бюджетне фінансування	Безоплатність, цільова спрямованість, публічність та прозорість	Обмеженість розмірів фінансування через хронічний фіскальний дефіцит та необхідність фінансування обороноздатності, соціальної сфери, погашення державного боргу
Інфраструктурні облігації	Можливість залучення тимчасово вільних коштів фінансового ринку, цільова спрямованість	Недостатня розвиненість фінансового ринку та його фондового сегменту, недостатня активність приватних інвесторів на фінансовому ринку, високий рівень відсоткових ставок, потенційна конкуренція з ОВДП, що мають інституційну підтримку (податкові пільги тощо)
Публічні інвестиційні проекти	Безоплатність, цільова спрямованість, публічність та прозорість, залучення міжнародних експертів та міжнародного досвіду	Обмеженість розмірів фінансування, високий рівень конкуренції за фінансування
Міжнародна допомога, пільгові кредити від урядів іноземних держав, міжнародних фінансових організацій	Безоплатність або низький рівень відсоткових ставок, цільова спрямованість, публічність та прозорість, залучення міжнародних експертів та міжнародного досвіду	Обмеженість розмірів фінансування, додаткові нефінансові умови
Комерційні кредити	Можливість залучення тимчасово вільних коштів комерційних банків	Високий рівень відсоткових ставок, низький суверенний кредитний рейтинг та похідні від нього кредитні рейтинги органів місцевого самоврядування та суб'єктів господарювання

Джерело: авторська розробка

Національна транспортна стратегія України на період до 2030 року базується на диверсифікації джерел фінансування з фокусом на фінансову допомогу від ЄС у розмірі 350 млн євро та інші джерела (кошти приватних інвесторів у рамках реалізації інвестиційних проєктів, бюджетні кошти)[1].

На основі співпраці Уряду України, інших державних інституцій та Європейської Комісії визначено, що модерним інструментом відновлення транспортної інфраструктури України є інвестиційні проєкти, які визначають як окремий їхній вид – ПІП (публічні інвестиційні проєкти). Для реалізації ПІП, зокрема інфраструктурних проєктів, сформовано на національному рівні інституційне середовище:

- Стратегічну інвестиційну раду та Міжвідомчу комісію з питань розподілу публічних інвестицій на чолі з Міністром фінансів України,
- цифрову екосистему «*DREAM*» з функціоналом прозорості та підзвітності, зменшення ризиків та підвищення ефективності використання бюджетних та донорських коштів,
- нормативне забезпечення (Закон України від 16.01.2025 № 4225-IX, Постанова КМУ від 15.11.2022 №1286, Розпорядження КМУ від 14.03.2023 №221-р, Постанова КМУ від 09.08.2024 №903, Постанова КМУ від 28.02.2025 №294, Постанова КМУ від 28.02.2025 №527, Постанова КМУ від 28.11.2025 р. № 1548 тощо).

Критерії пріоритезації публічних інвестиційних проєктів, визначені у додатку 2 Порядку підготовки, подання, оцінки та визначення критеріїв пріоритезації концепцій публічних інвестиційних проєктів на 2025 рік [13] встановлює для інфраструктурних проєктів одну з найвищих чисельностей балів, поступаючись лише проєктам з генерації електричної енергії, захисту інфраструктури:

6 балів – проєкт спрямований на будівництво нових/модернізацію та розширення пропускної спроможності наявних пунктів пропуску на кордоні з країнами ЄС, проєкт спрямований на розвиток транспортної інфраструктури з метою якнайшвидшого переміщення людей, товарів та послуг у західному напрямку або на експорт;

4 бали – проєкт спрямований на будівництво або розширення спроможності інженерно-транспортної інфраструктури;

3 бали – проєкт спрямований на збереження операційної здатності аеропортів та управління повітряним рухом.

Єдиний проєктний портфель держави станом на початок 2026 року демонструє впровадження ПІП у механізм відбудови та розбудови транспортної інфраструктури й загальною орієнтованою вартістю за проєктами у розмірі 732,82 млрд грн і програмами у розмірі 906,99 млрд грн, що поступається вартісним показникам за проєктами та програмами в енергетиці (**рис. 1**).

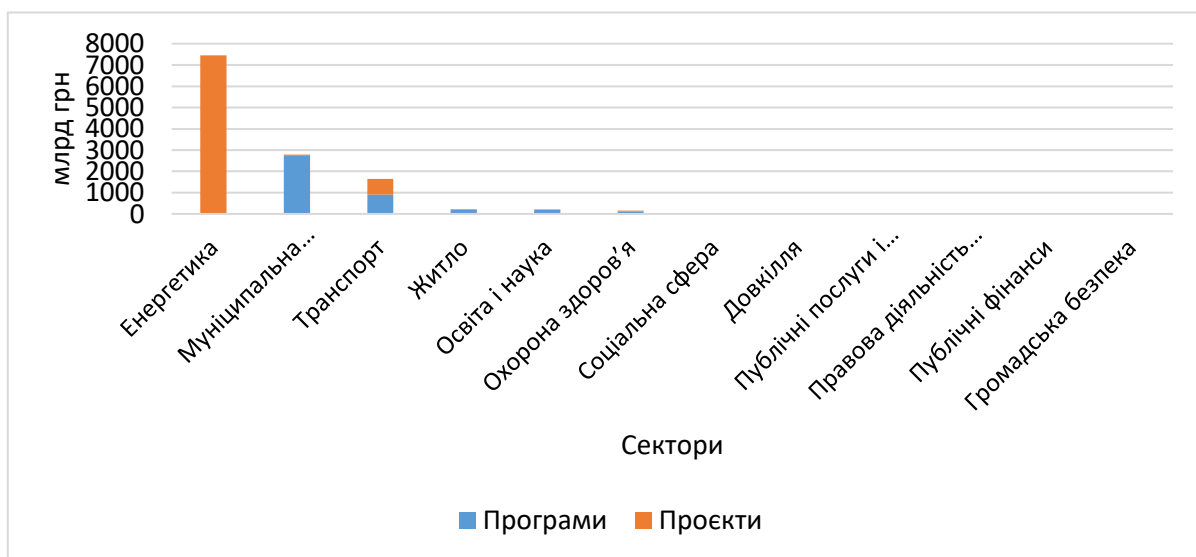


Рис. 1. Орієнтована вартість за програмами та проєктами станом на лютий 2026 року
Джерело: дані *DREAM* Аналітика [14]

Аналітичний модуль *DREAM* дає можливість констатувати реалізацію 131 проєкту та 64 програм, із них 44 проєкти реалізується за сектором «Транспорт» за ініціативи різних суб'єктів:

Міністерство розвитку громад та територій України (DREAM-UA-120825-9538C18E, DREAM-UA-070825-862D4887, DREAM-UA-050825-46E1CE35, DREAM-UA-060825-B659673C, DREAM-UA-040825-49ACBF24, DREAM-UA-100825-45ACD12D);

Державне агентство відновлення та розвитку інфраструктури України (DREAM-UA-060825-9735B7BD, DREAM-UA-150825-EA3DD38E, DREAM-UA-050825-0109BD1D);

Служби відновлення та розвитку інфраструктури у Волинській (DREAM-UA-140825-3F956099, DREAM-UA-140825-4E2C9AC6), Закарпатській (DREAM-UA-140825-6F7C86B2), Львівській (DREAM-UA-150825-8759EE8A), Одеській (DREAM-UA-080825-3B5D53F5, DREAM-UA-060825-76EFA795, DREAM-UA-080825-56D4AC5D),

Чернівецькій (DREAM-UA-150825-34E6DF6D) областях;

ПрАТ «Українське Дунайське судноплавство» (DREAM-UA-110825-8E87BD89);

ДП «Укрводшлях» (DREAM-UA-080825-67560229, DREAM-UA-080825-89F8C96A, DREAM-UA-080825-F6012025, DREAM-UA-110825-27784ED9);

АТ «Укрзалізниця» (DREAM-UA-080825-E1A44D46, DREAM-UA-110825-7DEF6D82, DREAM-UA-070825-F29FF288, DREAM-UA-100825-42515C54, DREAM-UA-060825-6E2A58AC, DREAM-UA-080825-786A428A та інші);

ДП «Група управління проєктами відновлення» (DREAM-UA-120825-FCD667D0, DREAM-UA-070825-6B904C92, DREAM-UA-090825-9D7D569B, DREAM-UA-070825-07BFF93A).

На **рис. 2** зображено переважну ініціативність за вартісними показниками Державного агентства відновлення та розвитку інфраструктури України та АТ «Укрзалізниця».

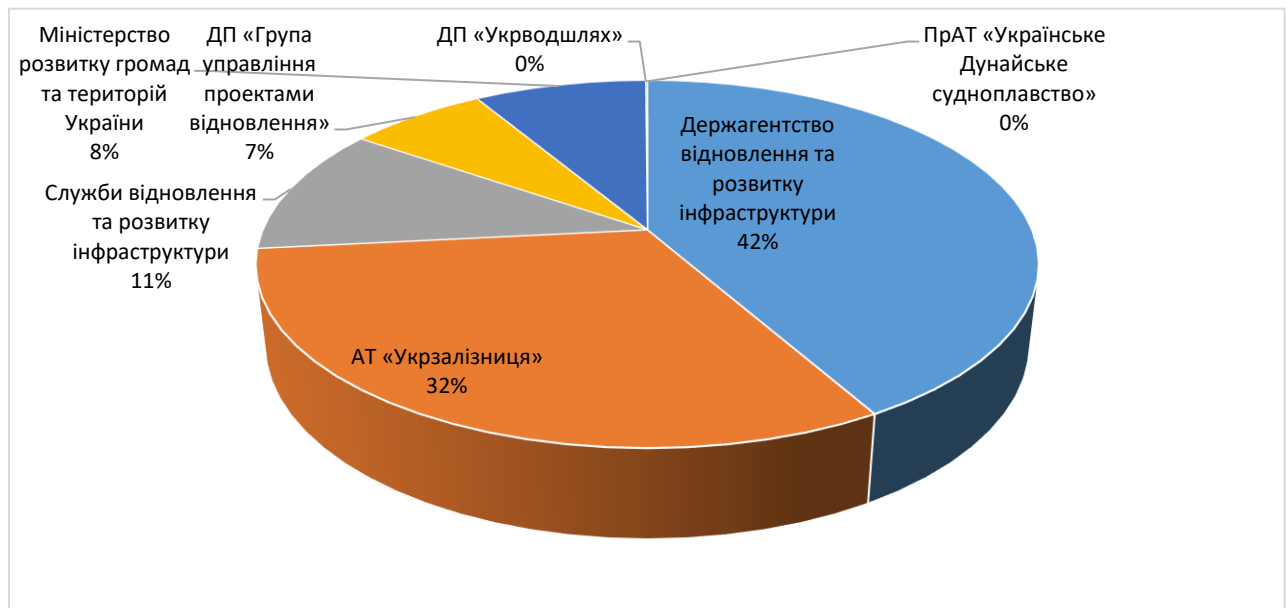


Рис. 2. Орієнтована вартість проєктів та програм за сектором «Транспорт» станом на лютий 2026 року

Джерело: дані *DREAM Аналітика* [14]

Викликами ПП варто вважати обмеженість фінансування від іноземних партнерів, корупційні ризики та ризики недофінансування під впливом геополітичних та інших ризиків, недостатня поінформованість потенційних ініціаторів з відновлення інфраструктури, зміна пріоритетів

відновлення за наслідками воєнного стану та руйнувань, а також: бюрократична неефективність [11], недостатня ефективність використання ресурсів [8], часті зміни в законодавстві [8], операційні проблеми, включаючи застаріле обладнання, недостатню цифрову інфраструктуру [11].

Основними перевагами PPP для стейкхолдерів транспортної інфраструктури слід вважати:

- ефективності [9] та результативності [8], ефективне адміністрування [7, с. 136] та конкурента оцінка ефективності всіх інвестиційних проєктів, відбір до реалізації проєктів з вищим рівнем соціально-економічної ефективності. Концептуальні засади пріоритезації проєктів та фінансового забезпечення заходів з дорожніх робіт визначені у наукових розвідках Б. Стасюка, С. Ілляша, Т. Печончика та інших вчених-дослідників відновлення транспортної інфраструктури [12],
- прозорість [9; 10] та публічність всіх етапів інвестиційного процесу,
- стратегічного планування публічних інвестицій [9],
- синергетичний ефект розвитку [7, с. 136],
- залучення міжнародних експертів та міжнародного досвіду [10], що зменшує національні корупційні ризики.

Потенціал PPP як модерного інструменту відновлення транспортної інфраструктури України формується за умови дотримання високого рівня публічності та прозорості витрат, залучення міжнародних експертів та зовнішнього фінансування. Успішна реалізація наявних PPP на платформі DREAM, забезпечення їх соціально-економічної ефективності та досягнення довгострокових стратегічних цілей має стати початком довгострокового та перспективного досвіду відновлення України, що сформує покращення урядового іміджу серед міжнародних організацій та урядів

References

1. Cabinet of Ministers of Ukraine. (2023). *Natsionalna transportna stratehiia Ukrainy na period do 2030 roku* [National Transport Strategy of Ukraine for the period until 2030]. Retrieved from: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1550-2024-%D0%BF#n22>
2. Charkina, T., Zadoia, V., & Yurchyk, O. (2024). Restoration of the transport infrastructure of Ukraine in the conditions of war: A comparative analysis of economic models and stabilisation mechanisms. *Philosophy*,

іноземних країн, підвищить рівень інвестиційної привабливості України.

Висновки

Відбудова транспортної інфраструктури України має найвищий рівень інституційного забезпечення та супроводу, проте в умовах фіскальних дисбалансів досягнення швидкої відбудови транспортної інфраструктури обмежується фінансуванням, що вимагає пошуку нових механізмів та інструментів. Модерним інструментом для відбудови транспортної інфраструктури України мають стати PPP на основі високого рівня ефективності та результативності, публічності та прозорості, суспільного контролю на всіх етапах інвестиційного процесу,

Науковий результат дослідження полягає у переосмисленні підходів до фінансування відновлення України та активізації наукових пошуків нових чи вдосконаленні чинних інструментів фінансування відбудови транспортної інфраструктури. Потенціал PPP для транспортної інфраструктури розпочав формування у 2025 році одночасно з реформуванням публічних інвестицій та проведено аналіз актуальних проєктів, однак авторські рекомендації полягають у підвищенні популяризації інфраструктурних PPP серед ініціаторів (органів держаної влади та місцевого самоврядування), активізації участі широкого кола ініціаторів, залучення більшої чисельності сторін фінансування, зменшення національних бюрократичних ризиків та посилення інституційного супроводу на засадах публічності та прозорості.

Economics and Law Review, 4(2), 50–61.
<https://doi.org/10.63341/2786-491X-2024-2>

3. Pasichnyk, A., Lebid, I., Kaskiv, V., Stasiuk, B. & Lebid, Y. (2023). Analysis and assessment of the volume of financing restore of transport and civil infrastructure of Ukraine. *Roads and bridges*, 27, 42–51.
<https://doi.org/10.36100/dorogimosti2023.27.042>

4. Lynnyk, I. (2025). Post-war reconstruction of transport infrastructure facilities with the assistance of international partners. *Urban Development and Spatial Planning*, (88),

283–294. <https://doi.org/10.32347/2076-815x.2025.88.283-294>

5. Poliukh, A. (2025). Transport Infrastructure Amid Protracted War: Challenges for Ukraine and Insights from International Post-War Reconstruction Practices.

Retrieved from: https://kse.ua/wp-content/uploads/2025/08/Transport-Infrastructure-Amid-Protracted-War_Poliukh-Artem.pdf

6. Cherviakov, V. (2024). Organizational and methodological approaches to the post-war restoration of Ukraine's transport and logistics infrastructure. *Journal of European Economy*, vol. 22, 4, 590–613.

<https://doi.org/10.35774/jee2023.04.590>.

7. Nahorna, O., Vasylyshen, Y., Miakyshevska, O., Horovyi, D. & Riabyi, R. (2025). The essence and specifics of public investment: requirements and functions. *Investments: practice and experience*, 4, 133–138.

<https://doi.org/10.32702/2306-6814.2025.4.133>.

8. Ignatenko, O. & Merkulov, M. (2024). Management and financing of investment projects in the public sphere of Ukraine. *Public administration: improvement and development* 12. Retrieved

from: http://nbuv.gov.ua/UJRN/Duur_2024_12_6. <http://doi.org/10.32702/2307-2156.2024.12.4>

9. Yefimenko, K. O. (2025). The mechanism of public-private partnership in the context of reforming the public investment management

system in Ukraine. *Analytical and Comparative Jurisprudence*, 2, 3, 94–99.

<https://doi.org/10.24144/2788-6018.2025.03.2.14>

10. Solodzhuk, T. & Khudyk, M. (2025). Mechanism for implementing public investment projects in Ukraine. *Efficient economy*, 3. Retrieved from:

http://nbuv.gov.ua/UJRN/efek_2025_3_75. <http://doi.org/10.32702/2307-2105.2025.3.73>

11. Bezuglyi, A., Stasiuk, B., Illiash, S., Pechonchyk, T., Mudrychenko, N. & Komar, V. (2024). Conceptual framework for prioritizing financial support for road works and services. *Roads and bridges*, 29, 13–24. <https://doi.org/10.36100/dorogimosti2024.29.013>

12. Cabinet of Ministers of Ukraine. (2024). Deiaki pytannia pidhotovky, podannia, otsinky ta kryteriiv priorityzatsii kontseptsii publichnykh investytsiinykh proektiv na 2025 rik [Some issues of preparation, submission, evaluation and prioritization criteria of public investment project concepts for 2025]. Retrieved from: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/903-2024-%D0%BF#Text>

13. DREAM Analytics. Retrieved from: <https://bi.dream.gov.ua/#/spp>

ISSN 0365-8392

DOI: 10.33868/0365-8392-2026-1-286-13-19

Дата першого надходження статті: 15.02.2026

Дата прийняття до друку: 15.03.2026

Дата публікації: 31.03.2026

