

DOI: [https://doi.org/10.25140/2411-5215-2025-3\(43\)-9-17](https://doi.org/10.25140/2411-5215-2025-3(43)-9-17)

УДК 330.342.146:334.722(477):656/658

JEL Classification: H54; H44; H57; L32; O18

Максим Миколайович Забаштанський

доктор економічних наук, професор,
директор ННІ природокористування та гуманітарних наук
Національний університет «Чернігівська політехніка» (Чернігів, Україна)
E-mail: mazani@ukr.net. ORCID: <http://orcid.org/0000-0001-9417-0163>
ResearcherID: G-6145-2014

Роман Ігорович Ломонос

аспірант кафедри фінансів, банківської справи та страхування
Національний університет «Чернігівська політехніка» (Чернігів, Україна)
E-mail: lomonosroman.igor@gmail.com. ORCID: <http://orcid.org/0009-0007-5620-575X>
ResearcherID: IAO-5054-2023

Ігор Сергійович Чередниченко

аспірант кафедри фінансів, банківської справи та страхування
Національний університет «Чернігівська політехніка» (Чернігів, Україна)
E-mail: cherednychenko.ua@gmail.com. ORCID: <https://orcid.org/0000-0003-0083-1720>

**РОЛЬ ДЕРЖАВНО-ПРИВАТНОГО ПАРТНЕРСТВА
В ПРОЦЕСІ ІНФРАСТРУКТУРНОГО ВІДНОВЛЕННЯ УКРАЇНИ**

У статті досліджено роль державно-приватного партнерства як вагомого інструменту інфраструктурного відновлення економіки країни. Розглянуто актуальні питання застосування державно-приватного партнерства з метою залучення інвестицій, зміцнення економічної безпеки та забезпечення сталого розвитку національної економіки в умовах повномасштабної військової агресії проти нашої країни. Здійснено деталізацію можливих форм та інструментарію застосування державно-приватного партнерства, спрямованого на відновлення та модернізацію інфраструктури, активізацію реального сектору економіки та розвитку соціальної сфери. Виокремлено концесійну форму реалізації державно-приватного партнерства, а також зосереджено увагу на її перевагах та можливих ризиках застосування в контексті забезпечення інфраструктурного відновлення країни. Окреслено провідну роль держави у практичній реалізації проєктів державно-приватного партнерства.

Акцентовано увагу на необхідності адаптації чинної нормативно-правової бази в частині посилення державних гарантій концесіонерам, як вагомому інструменту стимулювання укладання угод державно-приватного партнерства.

Ключові слова: фінансові відносини; державно-приватне партнерство; економічна безпека; інвестиції; концесії; економічний розвиток; інфраструктура; інфраструктурне відновлення.

Рис.: 2. Бібл.: 12.

Постановка проблеми. В умовах повномасштабної військової агресії проти нашої держави сучасна Україна вперше стоїть перед необхідністю комплексного вирішення питання збереження державного суверенітету та посилення власної національної безпеки, забезпечення макрофінансової стабільності та швидкого інноваційного відновлення інфраструктури. Саме у площині вирішення цієї сукупності питань і перебуває майбутній вектор розвитку нашої держави. З цих позицій, дослідження питання національної безпеки слід розглядати через призму відповідних фінансових відносин, дія яких спрямована на формування належних обсягів фінансового забезпечення необхідних для виконання покладених на державу функцій, гарантування необхідного рівня соціально-економічного розвитку. На нашу думку, саме своєчасне інфраструктурне відновлення забезпечує посилення фінансового потенціалу, виступає своєрідною основою гарантування суверенітету держави, а також формує передумови для свідомого розвитку нації в міжнародному середовищі.

Наявні фінансові можливості держави мають безпосередній вплив на спроможність протистояти військовій агресії, впливати на забезпечення позитивної кон'юнктури макроекономічних тенденцій, сприяти розвитку реального сектору економіки та гарантувати відповідні соціальні стандарти. Водночас обмеженість фінансових можливостей

держави, наявність значних інфраструктурних руйнувань, втрата частини людського капіталу, формує суттєву потребу у фінансовій та технічній допомозі країн партнерів. У цьому контексті саме механізм державно-приватного партнерства здійснює вагомий вплив в процесі організації відповідних фінансових відносин.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. На цей час у науковій та практичній літературі значна увага дослідників приділена питанням відновлення та модернізації інфраструктури національної економіки, значне місце у яких приділено саме фінансовим аспектам даної проблеми. Серед них слід виділити фундаментальні праці О. Барановського, І. Бланка, М. Дубини, М. Єрмошенка, О. Кириленко, Л. Коваленко, С. Онишко, А. Пересади, О. Рожка, Л. Тарангул, В. Опаріна, С. Шкарлета. Дослідженню особливостей застосування механізму державно-приватного партнерства в процесі інфраструктурного відновлення національної економіки присвячено наукові праці В. Жука, І. Запатріної, І. Косач, Т. Майорової, О. Попело, Н. Ткаченко, А. Рогового, Б. Шулюк, Р. Щура. Однак визначення особливостей застосування державно-приватного партнерства в умовах протидії повномасштабній агресії, необхідності системного інфраструктурного відновлення національної економіки, набувають нового, особливого значення, що потребує більш детального дослідження та обґрунтування.

Виділення недосліджених частин загальної проблеми. Забезпечення економічного та соціального розвитку національної економіки перебуває в площині підвищеної уваги держави, як ключового провідника інноваційних трансформацій суспільного розвитку. Системні виклики сформовані повномасштабним військовим вторгненням на територію нашої країни, посилили необхідність узгодження зусиль держави та приватних партнерів, пошуку можливостей їх участі в забезпеченні інфраструктурного відновлення, посилення фінансової безпеки держави та збереженні її суверенітету. Зокрема, недостатньо вивченими залишаються методологічні аспекти адаптації механізмів державно-приватного партнерства до специфічних потреб інфраструктурного відновлення, враховуючи значні руйнування, обмеженість державних фінансових ресурсів та необхідність швидкого відновлення економічної активності.

Мета статті. Метою цієї статті є дослідження результативності застосування механізму державно-приватного партнерства через призму взаємозв'язку спроможності концесіонера акумулювання достатніх обсягів фінансових ресурсів та забезпечити інфраструктурне відновлення національної економіки, з одного боку, а також необхідності спрямування ключових зусиль держави на протидію повномасштабній військовій агресії та гарантуванні забезпечення соціальної складової – з іншого.

Виклад основного матеріалу. Рівень інфраструктурного розвитку виступає одним із ключових показників стану національної економіки, її спроможності забезпечити надійні конкурентні позиції держави на міжнародному ринку, посилює спроможності стійкого розвитку економіки держави та забезпечує її макрофінансову стабільність. Водночас сукупність вище згаданих факторів визначають як майбутню траєкторію розвитку економіки держави, так і рівень життя суспільства, формують спроможності гарантування безпеки та суверенітету країни.

Водночас значні глобалізаційні процеси, а також швидкість світового технологічного розвитку, обумовили необхідність пошуку адекватних механізмів інфраструктурного розвитку, спрямованих на поєднання оперативності реалізації інфраструктурних проєктів та застосування інноваційних рішень. Ключовим питанням вирішення цієї проблеми є пошук достатнього обсягу фінансових ресурсів, достатніх для забезпечення відновлення, будівництва відповідних інфраструктурних об'єктів, а також забезпечення їх належного функціонування. Констатуючи різноманітність підходів до вирішення зазначених суперечностей, найбільш вдалою формою їх розв'язання виступає саме державно-приватне партнерство.

Більшість провідних країн світу досить активно використовують дану форму співпраці з метою реалізації масштабних інфраструктурних проєктів у сфері будівництва та експлуатації автодоріг, залізниць, метрополітену, модернізації та управління аеропортами та портовою інфраструктурою, реконструкції та модернізації об'єктів житлово-комунального господарства.

Проведений аналіз змістовного наповнення категорії та ключових характеристик державно-приватного партнерства дозволив розкрити як наявні дотичності, так і протилежності, пов'язані з вирішенням соціальних, економічних та правових особливостей застосування цієї форми взаємодії держави та приватних партнерів [6; 7].

Абсолютна більшість авторів при визначенні сутності цієї категорії як складовий елемент виділяють її цільову орієнтацію, що полягає в спрямованості на вирішення державних та суспільно значущих завдань, досягнення соціально-економічного ефекту, стратегічних цілей економічного розвитку [2; 12]. Спроможність держави відносно швидко залучити інвестиційні ресурси, необхідні для будівництва або модернізації об'єкта державно-приватного партнерства, а також визначитись з подальшим управлінням ним, дозволяє забезпечити функціонування відповідного об'єкта, сприяє процесу надання населенню відповідних товарів, робіт, послуг в умовах обмеженості ресурсних можливостей держави.

За даними Київської школи економіки, станом на кінець 2024 року, сума прямих збитків, завданих інфраструктурі України внаслідок повномасштабного вторгнення Росії, сягнула майже \$ 170 млрд. При цьому найбільших втрат зазнав житловий фонд, критична інфраструктура, а також сфера транспорту [9; 10]. Найбільших збитків завдано державі та населенню через руйнування житлового фонду – \$ 60,0 млрд, що обумовлено пошкодженням або повним руйнуванням 236 тис. житлових будівель, серед яких 209 тис. – приватні, 27 тис. – багатоквартирні, 600 будівель є гуртожитками. Значних збитків зазнала також і транспортна інфраструктура, обсяг збитків якої оцінюється в 38,5 млрд. \$. З початку військової агресії пошкоджено та зруйновано понад 26 тис. км автомобільних доріг, що оцінюється у 28,3 млрд. \$. Втрати залізничного транспорту становлять 4,3 млрд \$, інфраструктури портів — \$0,85 млрд, авіаційної галузі – 2 млрд. \$. Прямі втрати приватного легкового транспорту оцінюються у 2,2 \$ млрд (знищено або пошкоджено 260 тис. автомобілів). Внаслідок руйнування об'єктів критичної інфраструктури прямі збитки енергетичного сектору оцінюються у 14,6 млрд. \$. У житлово-комунальному секторі зафіксовано руйнування понад 925 котелень, 214 центральних теплових пунктів, понад 354 км тепломереж, а сумарна оцінка збитків перевищує 3,5 млрд \$. Також підтверджено руйнування або наявність серйозних пошкоджень у майже 500 підприємств різних форм власності та напрямів діяльності, а загальна оцінка збитків секторів промисловості, будівництва та сфери послуг оцінюється в 14,4 млрд \$ [10].

Значні інфраструктурні руйнування призвели до втрати потенціалу національної економіки, скорочення потенційних надходжень до бюджетів відповідних рівнів. Водночас необхідність збереження державного суверенітету та гарантування виконання державою функції соціального забезпечення населення в частині дотримання соціальних стандартів життєзабезпечення, спричинили певні трансформації пріоритетності обмеженого державного фінансування. За цих умов пошук додаткових джерел фінансових ресурсів, інфраструктурне відновлення національної економіки, забезпечення макрофінансової стабільності набули ще більш важливого значення.

Державно-приватне партнерство може сформувати основу для формування фінансового потенціалу розвитку національної економіки в процесі інфраструктурного відновлення, яке, у свою чергу, виступить каталізатором економічного розвитку. Практична реалізація договорів державно-приватного партнерства може здійснюватися в різних формах: договору концесії, договору управління майном, договору про спільну

діяльність. Вибір виду договору державно-приватного партнерства погоджується між його учасниками, визначає особливості його майбутньої реалізації, що включатиме багато аспектів, ключовими серед яких є такі: терміни реалізації, обсяги інвестицій, розподіл ризиків та результатів тощо.

Важливим питанням реалізації проєктів державно-приватного партнерства є врахування інтересів усіх його учасників у процесі реалізації, а також закріплення права власності на новостворений або модернізований об'єкт після завершення терміну дії угоди. Алгоритм реалізації угоди державно-приватного партнерства може мати численні особливості (рис. 1).

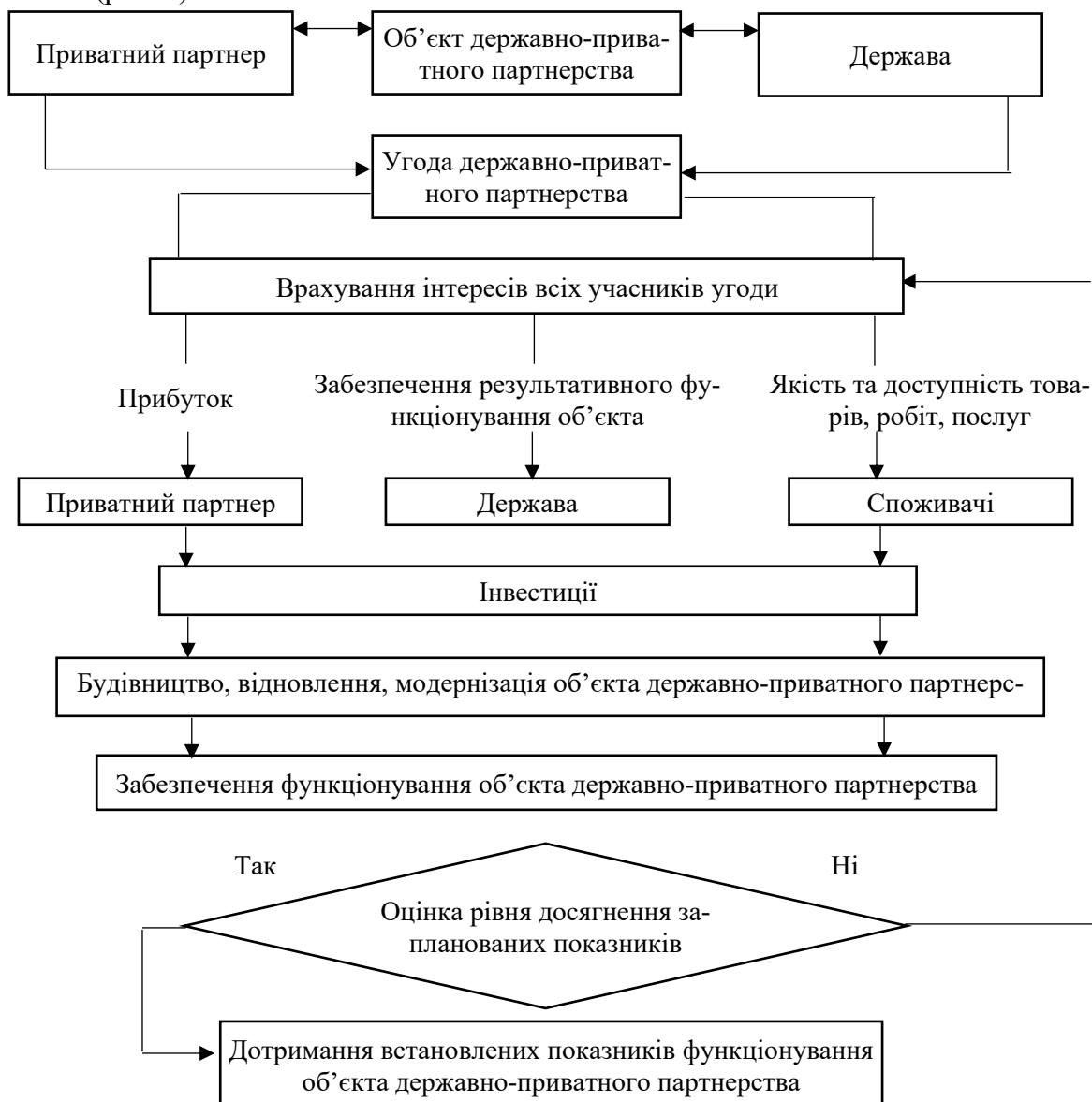


Рис. 1. Алгоритм реалізації угоди державно-приватного партнерства
Джерело: складено авторами на основі [3; 4; 8; 11].

Розвиток державно-приватного партнерства в багатьох країнах світу спричинив виникнення багатьох форм його реалізації, проте найбільш поширеною формою стала саме концесія [4; 11]. Це зумовлено тим, що саме концесійна форма дозволяє здійснювати передачу права на подальшу експлуатацію об'єкта концесії відповідно до умов концесійної угоди. Тобто йдеться про комплексний підхід до інфраструктурного відновлення

ТЕОРЕТИЧНІ ПРОБЛЕМИ РОЗВИТКУ НАЦІОНАЛЬНОЇ ЕКОНОМІКИ

концесійного об'єкта, оскільки дані угоди мають переважно довгостроковий характер. Спроможність приватного партнера (концесіонера) набути право власності після закінчення терміну дії угоди виступає своєрідним механізмом стимулювання майбутнього власника до збільшення обсягів інвестування з метою підвищення якості будівництва, модернізації а також експлуатації.

Практичне застосування та розвиток концесійного механізму може сприяти ефективній реалізації державної політики в напрямку інфраструктурного розвитку та модернізації, прискореному відновленню територій, постраждалих унаслідок військових дій. Водночас концесійна форма державно-приватного партнерства, як і будь яка інша, має власні переваги та ризики реалізації (рис. 2).

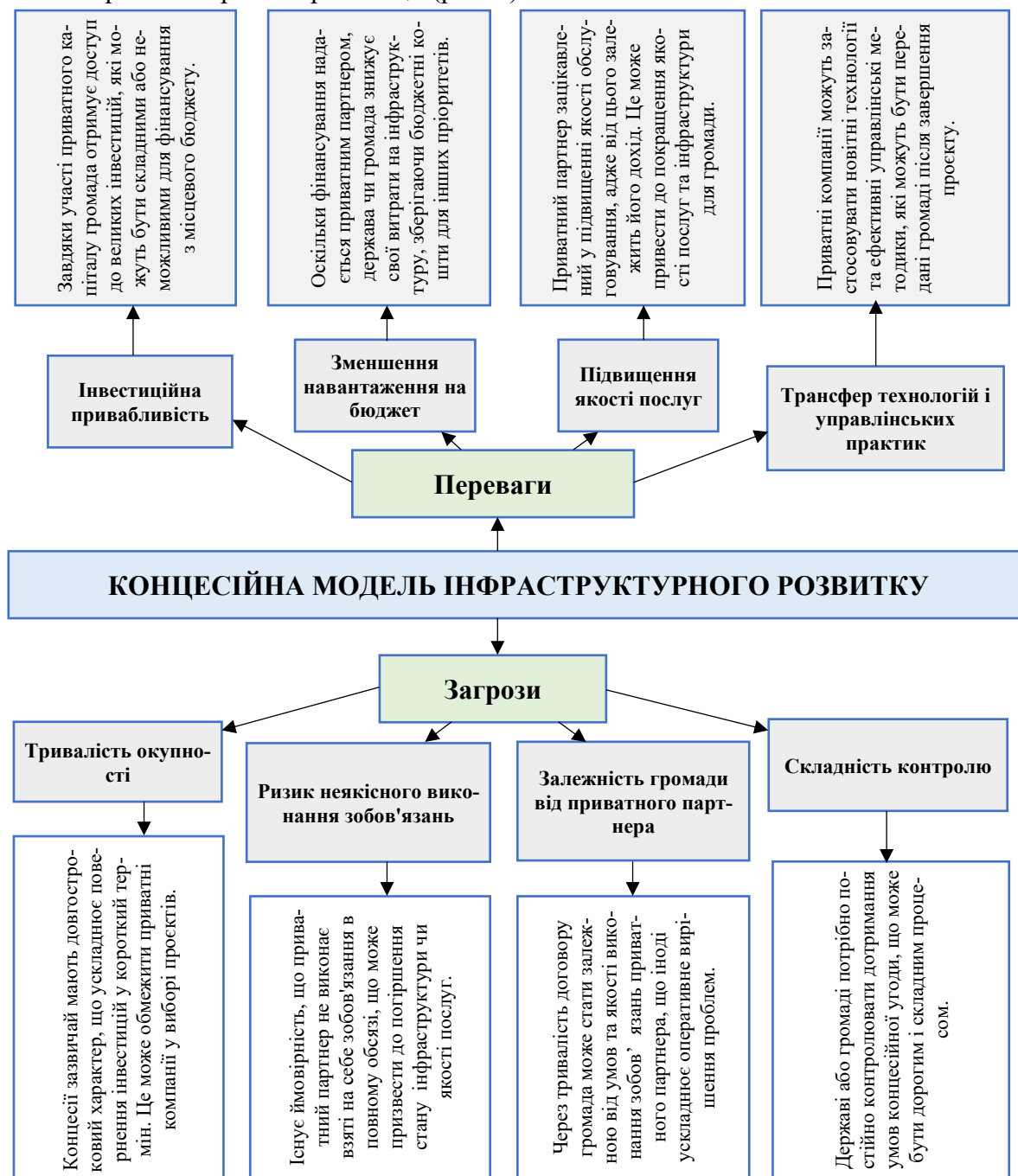


Рис. 2. Переваги та загрози концесійної моделі інфраструктурного розвитку
Джерело: узагальнено авторами на основі [1; 4; 6; 7].

Важливим аспектом застосування концесійної форми державно-приватного партнерства є можливість передачі об'єкта концесії в оперативне управління концесіонеру на певний період, який визначається концесійною угодою. Таким чином держава має можливість не лише забезпечити відновлення, реконструкцію чи будівництво концесійних об'єктів, але також і гарантувати їх подальше функціонування на умовах концесійного договору.

Звичайно, укладання концесійної угоди концесіонером здійснюється з метою задоволення власних фінансових інтересів, що вимагає від держави пошуку компромісу з метою її практичної реалізації. З метою гарантування планової ефективності функціонування концесійного об'єкта держава може брати на себе гарантування концесіонеру реалізації відповідних обсягів продукції за відповідною ціною, можливості запровадження певних компенсаційних механізмів, що забезпечить привабливість угоди на початку її укладання.

Висновки та пропозиції. Неймовірні виклики, з якими стикнулась наша держава в результаті військової агресії, спричинили необхідність пошуку новітніх механізмів реагування, здатних забезпечити отримання результату у відносно швидкі терміни. При цьому в площину необхідності швидкого державного реагування потрапили абсолютно всі аспекти функціонування держави, серед яких: забезпечення обороноздатності та збереження суверенітету, життєзабезпечення населення та дотримання соціальних стандартів, збереження економічної безпеки та підтримка макрофінансової стабільності, стимулювання належного функціонування реального сектору та підтримка функціонування систем критичної інфраструктури, а також багато інших. За цих умов, результативність протидії військовій агресії визначається як синергетична сукупність дій всього суспільства. Водночас, масштабність втрат та руйнувань завданих державі з самого початку військової агресії, значна тривалість військових дій, сформували значну потребу у міжнародній допомозі військового, фінансового, гуманітарного та технічного характеру. Особливо важливою стала міжнародна допомога високотехнологічного характеру: системи протиповітряного захисту, обладнання енергетичного сектору, сучасні системи діагностики та підтримки життя населення.

Поряд із значною потребою вітчизняної економіки у всіх видах допомоги, саме інфраструктурні інвестиції, сповнені новітніх технологічних рішень, виступає своєрідною основою майбутнього розвитку національної економіки, активне залучення яких може бути реалізоване за допомогою активного розвитку концесійних відносин. Застосування концесійного механізму обумовлено його спроможністю в рамках концесійної угоди врахувати інтереси всіх його учасників.

Слід також зазначити, що саме концесійна форма державно-приватного партнерства на міжнародному рівні виступає своєрідним інструментом технічної та економічної допомоги. Можливість поєднання зусиль держави та приватних партнерів формує передумови для активізації інвестиційних процесів, розвитку. Саме в процесі забезпечення належного рівня взаємодії держави та приватного бізнесу відбувається формування необхідного інвестиційного середовища, необхідного для швидкої інфраструктурної відбудови національної економіки.

Практичній реалізації інфраструктурного розвитку національної економіки на засадах державно-приватного партнерства передуює вирішення ряду питань:

- формування стратегії та визначення пріоритетів розвитку державно-приватного партнерства: виокремлення пріоритетних секторів та об'єктів, які потребують першочергового відновлення та модернізації;
- розробка та удосконалення сприятливого нормативно-правового та інституційного середовища: забезпечення прозорості та передбачуваності процесів реалізації державно-приватного партнерства;

- формування команди фахівців управління проєктами на умовах державно-приватного партнерства: забезпечення підготовки кадрів, які володіють необхідними знаннями та навичками для практичної реалізації проєктів державно-приватного партнерства;
- поглиблене вивчення та залучення досвіду міжнародних партнерів: використання найкращої практики проведення та експертизи державно-приватних проєктів;
- забезпечення гарантій захисту прав концесіонерів: гарантування державою високого рівня захисту прав концесіонерів на рівні законодавства з метою мінімізації ризиків приватного капіталу та поширення практики державно-приватного партнерства.

Вирішення зазначених питань дозволить Україні максимально використовувати потенціал державно-приватного партнерства для швидкого та ефективного інфраструктурного відновлення, забезпечуючи при цьому макрофінансову стабільність, зміцнення економічної безпеки та сталий розвиток національної економіки.

Список використаних джерел

1. Бондар Н. М. Форми партнерської взаємодії держави та приватного сектору на транспорті в країнах Європи / Н. М. Бондар // Збірник матеріалів IV Міжнародної науково-практичної конференції "Проблеми і перспективи розвитку підприємництва", 26 листопада 2010 р. – Харків : ФОП Павлов М.Ю., 2010. – 132 с.
2. Глянцев В. Чому державно-приватне партнерство привабливе для розвитку інвестпотенціалу бізнесу [Електронний ресурс] / В. Глянцев // Delo.ua: вебсайт. – Режим доступу: <https://delo.ua/ru/authors/vitalii-glyancev>.
3. Данилишин Б. Державно-приватне партнерство: стратегічна форма взаємодії влади і бізнесу [Електронний ресурс] / Б. Данилишин // Збірник наукових праць економічного інституту Мінекономрозвитку України. – Режим доступу: <https://cyberleninka.ru/article/n/derzhavno-privatne-partnerstvo-yak-forma-institutsyunalnoyi-vzaemodiyi-organiv-vladi-z-biznesom/viewer>.
4. Забаштанський М. М. Концесійні відносини: фінансові детермінанти розвитку в Україні : [монографія] / М. М. Забаштанський. – Київ : Кондор-видавництво, 2016. – 382 с.
5. Кнір М. О. Державно-приватне партнерство: світовий досвід і досвід України / М. О. Кнір // Наукові записки Національного університету «Острозька академія». Серія «Економіка». – 2018. – № 10(38). – С. 10-14.
6. Котковський В. С. Оцінювання рівня фінансової безпеки України в умовах фінансової глобалізації [Електронний ресурс] / В. С. Котковський // Підприємство та інновації. – 2020. – Вип. 11. – С. 94-101. – Режим доступу: http://nbuv.gov.ua/UJRN/pidinnov_2020_11_16.
7. Про державно-приватне партнерство [Електронний ресурс] : Закон України від 01. 07. 2010 року № 2404-VI. – Режим доступу: <https://zakon.rada.gov.ua>.
8. Романів В. В. Фінансова безпека України [Електронний ресурс] / В. В. Романів // Економіка, управління та адміністрування. – 2019. – № 4. – Режим доступу: http://nbuv.gov.ua/UJRN/Vzhdtu_econ_2019_4_35.
9. Сума збитків інфраструктури України наблизилася до \$170 мільярдів [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.ukrinform.ua/rubric-economy/3960112-suma-zbitkiv-infrastrukturi-ukraini-nablizilasa-do-170-milardiv-kse.html>.
10. Тарасюк Г. М. Розвиток державно-приватного партнерства в забезпеченні соціально відповідальної поведінки суб'єктів господарювання / Г. М. Тарасюк // Східна Європа: економіка, бізнес та управління. – 2020. – Вип. 3. – С. 47-54.
11. Шилепницький П. І. Державно-приватне партнерство: теорія і практика : монографія / П. І. Шилепницький; Інститут регіональних досліджень НАН України. – Чернівці, 2011. – 455 с.
12. Щодо розвитку державно-приватного партнерства як механізму активізації інвестиційної діяльності в Україні: Аналітична записка Національного інституту стратегічних досліджень [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://www.niss.gov.ua/doslidzhennya/ekonomika/schodorozvitku-derzhavno-privatnogo-partnerstva-yak-mekhanizmu-aktivizacii>.

References

1. Bondar, N. M. (2010). Formy partnerskoi vzaïemodii derzhavy ta pryvatnoho sektoru na transporti v krainakh Yevropy [Forms of partnership interaction between the state and the private sector in transport in European countries]. In *Zbirnyk materialiv IV Mizhnarodnoi naukovo-praktychnoi konferentsii "Problemy i perspektyvy rozvytku pidpriemnytstva" – Problems and prospects of entrepreneurship development: Collection of materials of the IV International Scientific and Practical Conference*. FOP Pavlov M.Yu.
2. Hliantsev, V. (n.d.). Chomu derzhavno-pryvatne partnerstvo pryvablyve dlia rozvytku investpoten-tsialu biznesu [Why public-private partnership is attractive for developing the investment potential of business]. *Delo.ua*: website. <https://delo.ua/ru/authors/vitalii-glyancev>.
3. Danylyshyn, B. (n.d.). Derzhavno-pryvatne partnerstvo: stratehichna forma vzaïemodii vlady i biznesu [Public-private partnership: a strategic form of interaction between government and business]. *Zbirnyk naukovykh prats ekonomichnoho instytutu Minekonomrozvytku Ukrainy – Collection of scientific papers of the Economic Institute of the Ministry of Economic Development of Ukraine*. <https://cyberleninka.ru/article/n/derzhavno-privatne-partnerstvo-yak-forma-institutsyunalnoyi-vzaemodiyi-organiv-vladi-z-biznesom/viewer>.
4. Zabashtanskyi, M. M. (2016). Kontsesiini vidnosyn: finansovi determinanty rozvytku v Ukraini [Concession relations: financial determinants of development in Ukraine]. Kondor-vydavnytstvo.
5. Knir, M. O. (2018). Derzhavno-pryvatne partnerstvo: svitovy dosvid i dosvid Ukrainy [Public-private partnership: world experience and experience of Ukraine]. *Scientific notes of Ostroh Academy National University. Series "Economics" – Naukovi zapysky Natsionalnoho universytetu «Ostrozka akademiia». Seriia «Ekonomika»*, (10(38)), 10–14.
7. Kotkovskyi, V. S. (2020). Otsiniuvannia rivnia finansovoi bezpeky Ukrainy v umovakh finansovoi hlobalizatsii [Assessment of the level of financial security of Ukraine in the context of financial globalization]. *Pidpriemnytstvo ta innovatsii – Entrepreneurship and Innovations*, (11), 94–101. http://nbuv.gov.ua/UJRN/pidinnov_2020_11_16.
5. Pro derzhavno-pryvatne partnerstvo [On Public-Private Partnership], Law of Ukraine No. 2404-VI (July 1, 2010). <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2404-17#Text>.
8. Romaniv, V. V. (2019). Finansova bezpeka Ukrainy [Financial security of Ukraine]. *Ekonomika, upravlinnia ta administruvannia – Economics, Management and Administration*, (4). http://nbuv.gov.ua/UJRN/Vzhdtu_econ_2019_4_35.
9. Suma zbytkiv infrastruktury Ukrainy nablyzylasia do \$170 miliardiv. [The amount of damage to Ukraine's infrastructure has approached \$170 billion]. <http://www.ukrinform.ua/rubric-economy/3960112-suma-zbitkiv-infrastrukturi-ukraini-nablizilasa-do-170-milardiv-kse.html>.
10. Tarasiuk, H. M. (2020). Rozvytok derzhavno-pryvatnoho partnerstva v zabezpechenni sotsialno vidpovidalnoi povedinky subiektiv hospodariuvannia [Development of public-private partnership in ensuring socially responsible behavior of economic entities]. *Eastern Europe: economics, business and management – Skhidna Yevropa: ekonomika, biznes ta upravlinnia*, (3), 47–54.
11. Shylepnytskyi, P.I. (2011). Derzhavno-pryvatne partnerstvo: teoriia i praktyka [Public-private partnership: theory and practice]. Institute of Regional Studies of the National Academy of Sciences of Ukraine.
12. National Institute for Strategic Studies. (n.d.). Shchodo rozvytku derzhavno-pryvatnoho partnerstva yak mekhanizmu aktyvizatsii investytsiinoi diialnosti v Ukraini: Analychna zapyska Natsionalnoho instytutu stratehichnykh doslidzhen [Regarding the development of public-private partnership as a mechanism for activating investment activity in Ukraine: Analytical note]. <https://www.niss.gov.ua/doslidzhennya/ekonomika/schodo-rozvitku-derzhavno-privatnogo-partnerstva-yak-mekhanizmu-aktivizatsii>.

Отримано 18.09.2025

Maksym Zabashtanskyi

Doctor of Economics, Professor, Director of the Educational-Scientific Institute
Environmental Management and Humanities,

Chernihiv Polytechnic National University (Chernihiv, Ukraine)

E-mail: mazani@ukr.net. **ORCID:** <http://orcid.org/0000-0001-9417-0163>

ResearcherID: [G-6145-2014](https://orcid.org/0000-0001-9417-0163)

Roman Lomonos

PhD student of the department Department of Finance, Banking and Insurance

Chernihiv Polytechnic National University (Chernihiv, Ukraine)

E-mail: lomonosroman.igor@gmail.com. **ORCID:** <http://orcid.org/0009-0007-5620-575X>

ResearcherID: [IAO-5054-2023](https://orcid.org/0009-0007-5620-575X)

Ihor Cherednychenko

Graduate Student of the Department of Finance, Banking and Insurance Chernihiv Polytechnic
National University (Chernihiv, Ukraine)

E-mail: cherednychenko.ua@gmail.com. **ORCID:** <https://orcid.org/0000-0003-0083-1720>

**DEVELOPMENT OF PUBLIC-PRIVATE PARTNERSHIP
IN THE PROCESS OF UKRAINE'S POST-WAR RECONSTRUCTION**

The article examines the role of public-private partnership as a significant tool for the infrastructural restoration of the country's economy. The current issues of using public-private partnership to attract investment, strengthen economic security and ensure sustainable development of the national economy in the conditions of full-scale military aggression against our country are considered. The possible forms and tools for using public-private partnership aimed at restoring and modernizing infrastructure, activating the real sector of the economy and developing the social sphere are detailed.

The concession form of implementation of public-private partnership is highlighted, and attention is focused on its advantages and possible risks of application in the context of ensuring the country's infrastructural recovery. The leading role of the state in the practical implementation of public-private partnership projects is outlined.

Based on the generalization of existing approaches, the author's approach to building an algorithm for implementing a public-private partnership agreement is proposed. Attention is focused on the need to adapt the current regulatory framework in terms of strengthening state guarantees for concessionaires as a significant tool for stimulating the conclusion of public-private partnership agreements.

Keywords: financial relations; public-private partnership; economic security; investments; concessions; economic development; infrastructure; infrastructure restoration.

Fig.: 2. References: 12.