

УДК 351.82:338.2:656(477):355.01

DOI: <https://doi.org/10.31470/2786-6246-2026-16-49-58>

Карпа Марта, доктор наук з державного управління, професор, професор кафедри публічного управління та адміністрування Університету Григорія Сковороди в Переяславі

Karpa Marta, Doctor of Science in Public Administration, Professor, Professor of the Department of Public Administration and Management at Hryhorii Skovoroda University in Pereiaslav

ORCID ID: <http://orcid.org/0000-0001-8141-4894>

Кіцак Тарас, кандидат наук з державного управління, доцент, заступник директора з науково-педагогічної роботи Навчально-наукового інституту адміністрування, державного управління та професійного розвитку; доцент кафедри публічного управління та публічної служби Національного університету «Львівська політехніка»

Kitsak Taras, PhD in Public Administration, Associate Professor, Deputy Director for Scientific and Pedagogical Work of Institute of Public Administration, Governance and Professional Development; Associate Professor at the Department of Public Administration and Public Service at Lviv Polytechnic National University

ORCID ID: <http://orcid.org/0000-0002-6710-8521>

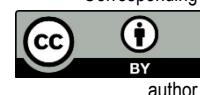
РОЗВИТОК ПУБЛІЧНО-ПРИВАТНОГО ПАРТНЕРСТВА ЯК ІНСТРУМЕНТ ПОВОЄННОГО ВІДНОВЛЕННЯ ТРАНСПОРТНОЇ СИСТЕМИ УКРАЇНИ

DEVELOPMENT OF PUBLIC-PRIVATE PARTNERSHIP AS AN INSTRUMENT FOR THE POST-WAR RECOVERY OF UKRAINE'S TRANSPORT SYSTEM

Анотація. У статті здійснено комплексний аналіз проблем розвитку публічно-приватного партнерства (ППП) у транспортній сфері відновлення України в умовах воєнного стану та післявоєнної реконструкції держави. Обґрунтовано актуальність використання механізмів PPP як одного з ключових інструментів залучення приватного капіталу до відбудови транспортної інфраструктури в умовах обмежених фінансових можливостей державного бюджету та необхідності швидкої модернізації логістичної системи України відповідно до стандартів Європейського Союзу. Досліджено сучасний стан нормативно-правового забезпечення PPP, зокрема положення Закону України «Про публічно-приватне партнерство» [1], Закону України «Про концесію» [3], Закону України «Про правовий режим воєнного стану» [4] та Національної транспортної стратегії України до 2030 року [2]. Визначено основні проблеми функціонування PPP у транспортному секторі України. Встановлено, що ключовими перешкодами для реалізації транспортних PPP-проектів є високий рівень воєнних ризиків, нестабільність інвестиційного середовища, недостатня ефективність державного управління, недосконалість механізмів розподілу ризиків між державою та приватним партнером, складність концесійних процедур, низький рівень захисту інвесторів та слабка інституційна спроможність органів влади. Проаналізовано вплив бойових дій на транспортну інфраструктуру України, зокрема на функціонування автомобільних доріг, залізничної системи, морських портів, мостів та логістичних вузлів. Особливу увагу приділено проблемі страхування

ISSN 2786-6246 (print)
ISSN 2786-9091 (online)Copyright © The Author(s). This is an open access article distributed under the terms of the Creative Commons Attribution License 4.0 (<https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/>)

*Corresponding



воєнних ризиків і необхідності створення міжнародних гарантійних механізмів для залучення іноземних інвесторів до відбудови стратегічних транспортних об'єктів. Дослідженням встановлено, що значна частина транспортних об'єктів, які потребують відновлення, є економічно малопривабливими для приватного бізнесу через тривалий строк окупності та високий рівень невизначеності. У зв'язку з цим обґрунтовано необхідність поєднання механізмів приватного інвестування з державною підтримкою та міжнародним донорським фінансуванням. Проаналізовано проблеми реалізації концесій у транспортній сфері, зокрема ризики політичного втручання, корупційні фактори, відсутність стабільної судової практики та недостатню прозорість конкурсних процедур. На основі проведеного аналізу зроблено висновки, що сучасна модель функціонування ППП в Україні потребує системного реформування та адаптації до умов воєнної та післявоєнної економіки. У роботі запропоновано комплекс практичних заходів щодо вдосконалення механізмів публічно-приватного партнерства у транспортній сфері. У нормативно-правовій сфері обґрунтовано необхідність гармонізації українського законодавства із правом Європейського Союзу, спрощення процедур підготовки концесійних проєктів, законодавчого врегулювання механізмів компенсації воєнних збитків та закріплення стабілізаційних гарантій для інвесторів. В організаційній сфері запропоновано створення спеціалізованого державного агентства з питань ППП у транспортній галузі, цифровізацію процесів управління інфраструктурними проєктами та запровадження системи незалежного моніторингу реалізації концесій. У фінансовій сфері обґрунтовано доцільність створення державного фонду гарантування інвестицій, використання механізмів availability payments, а також активного залучення ресурсів міжнародних фінансових організацій для співфінансування транспортних проєктів. Окрему увагу приділено кадровому забезпеченню транспортних ППП-проєктів. Визначено необхідність формування професійного кадрового потенціалу у сфері інфраструктурного менеджменту, ППП-адміністрування та транспортного планування шляхом створення спеціалізованих освітніх програм і системи підвищення кваліфікації державних службовців. У політичній сфері наголошено на важливості забезпечення стабільності державної політики у сфері транспортного розвитку, посилення антикорупційних механізмів та гарантування прозорості державних рішень у сфері інфраструктурних контрактів. У воєнній сфері обґрунтовано необхідність інтеграції безпекового компоненту до системи транспортного планування, створення механізмів захисту критичної інфраструктури та формування резервних логістичних маршрутів в умовах збройної агресії. Констатовано, що ефективне використання механізмів ППП у транспортній сфері може стати одним із ключових факторів післявоєнного економічного відновлення України, модернізації транспортної інфраструктури та інтеграції держави до європейського транспортного простору. Водночас реалізація цього потенціалу можлива лише за умови комплексного вдосконалення законодавства, зміцнення інституційної спроможності держави, забезпечення захисту.

Ключові слова: публічне управління, публічно-приватне партнерство, інфраструктура, транспорт, повоєнне відновлення, співпраця, взаємодія, стратегія, державна політика, спроможність, інвестиції, міжнародні проєкти, національна безпека, воєнний стан, критична інфраструктура.

Abstract. The article provides a comprehensive analysis of the problems of developing public-private partnership (PPP) in the transport sector of Ukraine's recovery under martial law and in the context of the state's post-war reconstruction. The relevance of using PPP mechanisms as one of the key instruments for attracting private capital to the reconstruction of transport infrastructure is substantiated, given the limited financial capacity of the state budget and the need for rapid modernization of Ukraine's logistics system in accordance with European Union standards. The current state of the legal and regulatory framework for public-private partnership is examined, in particular the provisions of the Law of Ukraine «On Public-Private Partnership» [1], the Law of Ukraine «On Concession» [3], the Law of Ukraine «On the Legal Regime of Martial Law» [4], and the National Transport Strategy of Ukraine until 2030 [2].

The main problems of PPP functioning in Ukraine's transport sector are identified. It is established that the key obstacles to the implementation of transport PPP projects are the high level of war-related risks, instability of the investment environment, insufficient effectiveness of public administration, imperfection of mechanisms for risk allocation between the state and the private partner, complexity of concession procedures, low level of investor protection, and weak institutional capacity of public authorities. The impact of hostilities on Ukraine's transport infrastructure is analyzed, in particular on the functioning of roads, the railway system, seaports, bridges, and logistics hubs. Special attention is paid to the issue of war risk insurance and the need to create international guarantee mechanisms to attract foreign investors to the reconstruction of strategic transport facilities. The study establishes that a significant share of transport facilities requiring restoration are economically unattractive to private business due to long payback periods and a high level of uncertainty. In this regard, the necessity of combining private investment mechanisms with state support and international donor financing is substantiated. The problems of implementing concessions in the transport sector are analyzed, in particular the risks of political interference, corruption factors, the absence of stable judicial practice, and insufficient transparency of tender procedures. Based on the analysis conducted, it is concluded that the current model of PPP functioning in Ukraine requires systemic reform and adaptation to the conditions of the wartime and post-war economy. The article proposes a set of practical measures to improve public-private partnership mechanisms in the transport sector. In the legal and regulatory sphere, the need to harmonize Ukrainian legislation with European Union law, simplify procedures for preparing concession projects, legally regulate mechanisms for compensation of war-related losses, and establish stabilization guarantees for investors is substantiated. In the organizational sphere, the creation of a specialized state agency for PPP issues in the transport sector, the digitalization of infrastructure project management processes, and the introduction of an independent monitoring system for concession implementation are proposed. In the financial sphere, the expediency of creating a state investment guarantee fund, using availability payment mechanisms, and actively attracting resources from international financial organizations for the co-financing of transport projects is substantiated. Particular attention is paid to staffing support for transport PPP projects. The need to develop professional human resources in the fields of infrastructure management, PPP administration, and transport planning is identified through the creation of specialized educational programs and a system for improving the qualifications of civil servants. In the political sphere, emphasis is placed on the importance of ensuring the stability of state policy in the field of transport development, strengthening anti-corruption mechanisms, and guaranteeing the transparency of state decisions in the area of infrastructure contracts. In the military sphere, the need to integrate the security component into the transport planning system, create mechanisms for protecting critical infrastructure, and form reserve logistics routes under conditions of armed aggression is substantiated. It is concluded that the effective use of public-private partnership mechanisms in the transport sector may become one of the key factors in Ukraine's post-war economic recovery, the modernization of transport infrastructure, and the integration of the state into the European transport area. At the same time, the realization of this potential is possible only under the condition of comprehensive improvement of legislation, strengthening of the state's institutional capacity, and ensuring protection.

Keywords: public administration, public-private partnership, infrastructure, transport, post-war recovery, cooperation, interaction, strategy, state policy, capacity, investment, international projects, national security, martial law, critical infrastructure.

Постановка проблеми. Публічно-приватне партнерство (далі – ППП) у транспортній сфері України набуває особливого значення як один із ключових інструментів повоєнної відбудови інфраструктури. Його актуальність зумовлена обмеженістю бюджетних ресурсів держави та необхідністю залучення приватного капіталу до відновлення автомобільних доріг, залізничної інфраструктури, морських портів, аеропортів, мостів і логістичних вузлів. У цих умовах ППП розглядається не лише як фінансовий механізм, а як форма інституційної взаємодії держави та

бізнесу, спрямована на модернізацію транспортної системи, підвищення її стійкості та інтеграцію до європейського транспортного простору.

Нормативно-правову основу розвитку ППП у транспортному секторі становлять Закон України «Про публічно-приватне партнерство» [1], Закон України «Про концесію» [3], а також положення Національної транспортної стратегії України до 2030 року [2]. Зазначені акти формують загальні правові засади співпраці публічного та приватного секторів, визначають можливі організаційно-правові форми реалізації інфраструктурних проєктів і закріплюють стратегічні орієнтири розвитку транспортної галузі. Водночас наявність нормативної бази не гарантує ефективного функціонування ППП, оскільки практична реалізація таких проєктів ускладнюється низкою інституційних, фінансових, безпекових та управлінських чинників.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. З правової позиції у науковій літературі значна увага приділяється проблематиці адміністративно-правового регулювання транспортної сфери. Зокрема, дослідники акцентують на необхідності уточнення предмета такого регулювання та вдосконалення відповідного понятійно-категоріального апарату. Це має важливе значення як для суб'єктів законодавчої ініціативи, так і для органів правозастосування, оскільки дає змогу більш коректно визначати зміст адміністративно-правових відносин виконавчо-розпорядчого характеру у сфері транспорту [5]. У контексті розвитку ППП це питання набуває прикладного значення, адже якість правових дефініцій безпосередньо впливає на узгодженість управлінських рішень, стабільність договірних конструкцій та ефективність реалізації інфраструктурних проєктів.

Окремий напрям наукових досліджень пов'язаний з економічними та організаційними передумовами розвитку державно-приватного партнерства у транспортному комплексі України. Зокрема, О.А. Михальченко та Л.І. Райчева розглядають ППП як стратегічний інструмент модернізації транспортної інфраструктури, звертаючи увагу на механізми забезпечення прозорості підготовки й реалізації відповідних проєктів, специфіку їх фінансового забезпечення та можливості застосування концесій, контрактів життєвого циклу й спільних підприємств [6]. Такий підхід дозволяє розглядати ППП не лише як спосіб залучення приватних інвестицій, а і як комплексну управлінську модель, що поєднує фінансові, організаційні, правові та стратегічні інструменти розвитку транспортної галузі.

Важливим аспектом у дослідженнях зазначених авторів є аналіз організаційного та методичного забезпечення реалізації ППП-проєктів. Зокрема, увага приділяється питанням формування обов'язків державних партнерів щодо звітування, підвищення прозорості управлінських процедур, застосування інструментів стратегічного аналізу, зокрема SWOT-аналізу, для оцінювання перспектив розвитку ППП у транспортній сфері [6]. Такий підхід є особливо актуальним для України, оскільки в умовах повоєнного відновлення транспортної системи недостатньо лише визначити перелік інфраструктурних об'єктів для реконструкції. Необхідно також сформулювати дієву методологію відбору, підготовки, фінансування, моніторингу та оцінювання результативності ППП-проєктів.

Проблематику нормативно-правових умов реалізації проєктів ППП у транспортному секторі також актуалізує Р.В. Гречанюк. Дослідник наголошує на потребі вдосконалення правового регулювання ППП у сфері будівництва та експлуатації транспортних шляхів, зокрема з урахуванням викликів, спричинених руйнуванням інфраструктури внаслідок війни [7]. Особливого значення в цьому контексті набуває спрощення процедур підготовки та реалізації ППП-проєктів, що може сприяти прискоренню відновлення пошкоджених об'єктів і стимулюванню повоєнної модернізації транспортної системи України.

Отже, аналіз наукових підходів свідчить, що проблематика розвитку ППП у транспортній сфері має міждисциплінарний характер. Вона охоплює адміністративно-правові питання регулювання транспортних відносин, економічні механізми залучення приватного капіталу, інституційні умови реалізації інфраструктурних проєктів, а також організаційно-методичні засади їх підготовки та контролю. Для сфери публічного управління особливо важливим є поєднання цих підходів, оскільки ефективність ППП залежить не лише від наявності законодавчої бази, а й від

спроможності держави забезпечити прозоре адміністрування, стратегічне планування та збалансований розподіл ризиків між публічним і приватним партнерами.

Мета статті полягає у дослідженні проблем реалізації ППП у транспортній сфері України, аналізі правових, інституційних та економічних перешкод функціонування механізмів ППП в умовах воєнного стану, а також визначенні основних напрямів удосконалення державної політики й нормативно-правового забезпечення для підвищення інвестиційної привабливості транспортної інфраструктури та забезпечення ефективного розподілу ризиків між державою і приватним сектором.

Виклад основного матеріалу. Проблема України полягає не лише в дефіциті фінансових ресурсів, а й у недостатній готовності окремих органів публічної влади до адміністрування складних інфраструктурних проєктів. Підготовка якісного ППП-проєкту вимагає не тільки юридичного супроводу, а й глибокого фінансового моделювання, аналізу ризиків, оцінки попиту, розрахунку життєвого циклу об'єкта та формування системи моніторингу виконання договору. У зв'язку з цим доцільним є залучення міжнародних експертів, розвиток професійної підготовки фахівців у сфері ППП-менеджменту, а також запровадження незалежного аудиту інфраструктурних контрактів.

Для зниження корупційних ризиків необхідно забезпечити максимальну відкритість і підзвітність процедур відбору приватних партнерів. Усі етапи підготовки, конкурсного відбору, укладення та виконання договорів мають здійснюватися з використанням електронних інструментів, публічного розкриття істотних умов договорів і доступу громадськості до інформації про реалізацію проєктів. Прозорість у цій сфері є не лише антикорупційним запобіжником, а й важливою передумовою формування довіри з боку інвесторів.

Закон України «Про публічно-приватне партнерство» передбачає три конкурентні процедури визначення приватного партнера: відкриті торги, торги з обмеженою участю та конкурентний діалог. У цьому контексті важливим є належне нормативне врегулювання особливостей застосування кожної із зазначених процедур саме у межах договорів ППП, крім концесійних договорів. Відповідний порядок має бути затверджений Кабінетом Міністрів України з урахуванням оновлених положень Закону України «Про концесію» [3]. Такий підхід дозволить забезпечити узгодженість процедур, підвищити правову визначеність і зменшити ризики оскарження результатів конкурсного відбору.

Важливим елементом інституційного забезпечення ППП має стати посилення ролі антикорупційних органів у моніторингу великих транспортних проєктів. Особливої уваги потребують концесійні договори щодо стратегічних об'єктів, які передбачають значні обсяги інвестицій, тривалий строк реалізації та можливість державної фінансової підтримки. Доцільним є також запровадження механізмів незалежного міжнародного нагляду за реалізацією найбільш важливих інфраструктурних контрактів. Для приватного сектору питання довіри є одним із центральних, оскільки інвестори оцінюють не лише очікувану прибутковість проєкту, а й загальний рівень захищеності своїх прав у державі.

Окремий блок заходів має стосуватися фінансової підтримки соціально важливих, але комерційно менш привабливих транспортних об'єктів. Приватний капітал, як правило, орієнтується на проєкти з прогнозованим доходом і достатнім рівнем окупності. Водночас регіональні дороги, мости у постраждалих громадах, міський громадський транспорт або локальні логістичні об'єкти можуть мати високу суспільну значущість, але обмежений комерційний потенціал. Для таких проєктів доцільним є застосування механізму *availability payments*, тобто платежів приватному партнеру за доступність інфраструктури незалежно від фактичного рівня прибутковості об'єкта.

Ефективним також може бути поєднання грантового фінансування міжнародних донорів із приватними інвестиціями та державною підтримкою. Така модель змішаного фінансування дозволяє знизити навантаження на приватного партнера, підвищити інвестиційну привабливість соціально важливих об'єктів і водночас забезпечити реалізацію проєктів, необхідних для відновлення територіальної згуртованості, мобільності населення та функціонування регіональних

економік. Особливо актуальним цей підхід є для відбудови транспортної інфраструктури у регіонах, що зазнали значних руйнувань унаслідок бойових дій.

Необхідною передумовою ефективного розвитку ППП є формування чіткої довгострокової транспортної стратегії держави. Україна має визначити пріоритетні логістичні коридори, перспективи розвитку морських портів, роль залізничної інфраструктури, напрями модернізації автомобільних шляхів, можливості відновлення авіаційного сполучення та параметри інтеграції до європейської транспортної мережі TEN-T. Стратегічне планування має бути узгоджене з цілями економічного відновлення, національної безпеки, регіонального розвитку та європейської інтеграції.

Основою для такого планування є Національна транспортна стратегія України до 2030 року. Водночас після початку повномасштабної війни її положення потребують перегляду та актуалізації з урахуванням нових безпекових, геополітичних і логістичних реалій. Зміна напрямів вантажопотоків, переорієнтація експорту на європейські маршрути, обмеження роботи окремих морських портів, руйнування інфраструктури та зростання значення прикордонних переходів потребують оновленого стратегічного бачення. Без такої візії навіть успішна реалізація окремих ППП-проектів не забезпечить системного ефекту для національної економіки.

Окремої уваги потребує вдосконалення судових та арбітражних механізмів захисту інвесторів. Для міжнародного бізнесу принципове значення має наявність ефективних процедур вирішення спорів, дотримання умов договорів і неможливість їх одностороннього перегляду державою без належних правових підстав. У цьому контексті доцільним є розширення можливостей застосування міжнародного комерційного арбітражу у сфері концесій та інших ППП-договорів. Важливим також є включення до інфраструктурних контрактів стабілізаційних застережень, які гарантуватимуть інвестору незмінність ключових умов співпраці або передбачатимуть справедливий механізм компенсації у разі їх зміни.

У сфері нормативно-правового забезпечення першочергового значення набуває комплексне оновлення законодавства про ППП з урахуванням умов воєнного стану, потреб повоєнної реконструкції та стандартів Європейського Союзу. Насамперед доцільно внести зміни до Закону України «Про публічно-приватне партнерство» [1] та Закону України «Про концесію» [3] у частині чіткого визначення порядку розподілу воєнних ризиків між державою і приватним партнером, встановлення механізмів компенсації збитків, а також регламентації застосування форс-мажорних обставин під час реалізації інфраструктурних проектів в умовах воєнного стану.

Важливим напрямом правового вдосконалення є закріплення типових моделей концесійних договорів для транспортної галузі. Такий підхід сприятиме зменшенню правової невизначеності, уніфікації договірної практики та скороченню строків підготовки проектів. Поряд із цим необхідно забезпечити гармонізацію процедур підготовки та реалізації ППП-проектів із нормами Європейського Союзу, спростити дозвільні процедури для стратегічних інфраструктурних об'єктів, а також удосконалити нормативне регулювання міжнародного арбітражу та механізмів захисту інвесторів. Це дозволить гарантувати стабільність умов договорів незалежно від зміни політичної ситуації або управлінських пріоритетів.

В організаційній сфері ключовим завданням є формування цілісної та професійної системи управління ППП-проектами у транспортному секторі. Доцільним є створення спеціалізованого національного агентства з питань публічно-приватного партнерства у транспортній галузі, яке відповідатиме за координацію проектів, підготовку техніко-економічних обґрунтувань, оцінювання ризиків, методичний супровід концесійних процедур та взаємодію з міжнародними фінансовими організаціями. Такий орган може стати центром професійної експертизи, що забезпечуватиме узгодженість дій між центральними органами виконавчої влади, місцевим самоврядуванням, територіальними громадами, інвесторами та донорами.

Особливої уваги потребує цифровізація процедур підготовки, відбору, реалізації та моніторингу транспортних ППП-проектів. Відкритий доступ до інформації про інфраструктурні проекти, публічне розкриття ключових умов договорів, електронний документообіг і незалежний моніторинг виконання контрактів мають стати обов'язковими елементами управлінської системи.

Слабка координація між державними органами залишається одним із чинників затягування транспортних ППП-проектів, тому організаційна реформа має бути спрямована на централізацію професійної експертизи, усунення дублювання повноважень і підвищення відповідальності суб'єктів публічного управління.

У фінансовій сфері необхідно сформувати багаторівневу систему підтримки приватних інвесторів. Йдеться про запровадження державних гарантій для стратегічних транспортних проектів, створення фонду страхування воєнних ризиків за участю міжнародних партнерів, а також використання механізмів змішаного фінансування. Поєднання приватних інвестицій із грантовими ресурсами Європейського Союзу, Світового банку, ЄБРР та інших міжнародних інституцій може забезпечити більш збалансований розподіл фінансового навантаження між державою, бізнесом і донорами.

Для соціально важливих, але економічно менш привабливих об'єктів доцільно застосовувати механізми availability payments, тобто платежів приватному партнеру за доступність інфраструктури. Така модель дозволяє реалізовувати проекти, які мають значний суспільний ефект, але не забезпечують швидкої окупності за рахунок тарифів або експлуатаційних доходів. До таких об'єктів можуть належати регіональні дороги, мости, міський громадський транспорт, прикордонна інфраструктура та логістичні об'єкти у постраждалих регіонах. Водночас необхідно запровадити прозору систему державного контролю за використанням коштів у транспортних ППП-проектах, що мінімізуватиме ризики корупції, нецільового використання ресурсів і неефективного управління фінансами.

У кадровій сфері пріоритетом має стати формування професійного корпусу фахівців з питань ППП, транспортного планування та інфраструктурного менеджменту. Реалізація складних ППП-проектів потребує спеціальних знань у сфері проектного фінансування, концесійного права, оцінювання ризиків, управління життєвим циклом інфраструктурних об'єктів та міжнародного інвестиційного співробітництва. Тому необхідним є запровадження спеціалізованих освітніх програм для державних службовців, юристів, економістів, транспортних менеджерів та представників органів місцевого самоврядування.

Доцільним також є створення системи постійного підвищення кваліфікації за участю міжнародних експертів, профільних освітніх установ та партнерських інституцій Європейського Союзу. Кадровий дефіцит у сфері управління інфраструктурними проектами є однією з найбільш недооцінених перешкод розвитку ППП. Навіть якісне законодавство та наявність фінансових ресурсів не гарантують ефективності без належного рівня професійної підготовки, аналітичної спроможності та управлінської відповідальності посадових осіб.

У політичній сфері важливо забезпечити сталість державної політики щодо розвитку транспортної інфраструктури та ППП незалежно від зміни урядів, політичних циклів або управлінських команд. Для цього доцільно затвердити довгострокову державну програму розвитку транспортної інфраструктури з чітко визначеними пріоритетами, джерелами фінансування, етапами реалізації та гарантіями незмінності базових умов для інвесторів. Основою такого планування може бути оновлена Національна транспортна стратегія України до 2030 року [2], адаптована до завдань повоєнного відновлення, інтеграції до європейського транспортного простору та розвитку мережі TEN-T.

Політика транс'європейських транспортних мереж ЄС, зокрема TEN-T, є важливим інструментом формування узгодженої, ефективною, мультимодальною та високоякісною транспортною інфраструктури. Вона охоплює залізничні шляхи, внутрішні водні маршрути, короткі морські перевезення, автомобільні дороги, міські вузли, морські та внутрішні порти, аеропорти й термінали. Її функціональне призначення полягає у забезпеченні ефективного переміщення людей і товарів, розширенні доступу до робочих місць і послуг, розвитку торгівлі та стимулюванні економічного зростання.

Крім того, мережа TEN-T сприяє зміцненню економічної, соціальної та територіальної згуртованості Європейського Союзу через формування безперервних транспортних систем без

інфраструктурних прогалін, вузьких місць і відсутніх ланок. Після перегляду у 2024 р. особлива увага в межах цієї політики приділяється також зменшенню екологічного та кліматичного впливу транспорту, підвищенню безпеки перевезень і стійкості транспортної мережі.

За даними Transport Community, довжина основної мережі TEN-T в Україні становить 4 753 км. Вона охоплює ключові міжнародні транспортні коридори, які мають бути приведені у відповідність до вимог Європейського Союзу до 2030 р. До таких напрямів належать, зокрема, ділянки автомобільних шляхів М-06 Київ – Чоп через Львів, М-05 Київ – Одеса, а також західні маршрути Львівщини – М-07, М-08, М-09, що забезпечують сполучення з польським кордоном. Частина цих маршрутів уже відповідає експрес-стандарту, тобто передбачає двосмугові автомагістралі з фізичним розділенням напрямків руху. Водночас значна частина ділянок залишається у форматі односмугових доріг. Загальна довжина ділянок експрес-рівня в основній мережі оцінюється приблизно у 2 380,8 км [8].

Таким чином, ефективне функціонування ППП у транспортній сфері України можливе лише за умови реалізації комплексної державної політики, яка одночасно охоплюватиме нормативне вдосконалення, інституційне посилення, фінансове гарантування, кадровий розвиток, політичну сталість і безпековий захист інфраструктури. Лише поєднання цих складових здатне сформувати середовище, у якому приватний сектор буде готовий інвестувати у довгострокове відновлення та модернізацію транспортної системи України.

Висновки. ППП у транспортній сфері України в умовах повоєнного відновлення слід розглядати як один із пріоритетних механізмів модернізації інфраструктури, залучення довгострокових інвестицій та підвищення стійкості національної транспортної системи. Його значення зумовлене потребою у відновленні зруйнованих і пошкоджених об'єктів, модернізації логістичних маршрутів, розвитку мультимодальних перевезень та інтеграції України до європейського транспортного простору. Водночас результативність ППП залежить не лише від наявності нормативно-правової бази, а передусім від здатності держави сформувати стабільне, прозоре, інституційно спроможне та безпечне середовище для участі приватного капіталу.

Проведене дослідження дає підстави стверджувати, що сучасна модель розвитку ППП у транспортному секторі України характеризується сукупністю взаємопов'язаних проблем правового, інституційного, фінансового, політичного та безпекового характеру. Ці проблеми не можуть бути вирішені окремо одна від одної, оскільки ефективність партнерства між державою і приватним сектором залежить від узгодженості законодавчого регулювання, якості публічного управління, фінансових гарантій, рівня довіри інвесторів та стратегічної визначеності державної транспортної політики.

Найбільш суттєвим стримувальним чинником розвитку ППП залишаються воєнні ризики. Транспортна інфраструктура в умовах збройної агресії є одним із найбільш уразливих елементів критичної інфраструктури держави, що ускладнює прогнозування строків окупності інвестицій, оцінювання майбутніх транспортних потоків і забезпечення збереження активів. За таких умов традиційні моделі концесій та приватного інвестування не можуть повноцінно функціонувати без державних гарантій, міжнародного страхування та спеціальних механізмів компенсації можливих втрат.

У зв'язку з цим одним із ключових напрямів державної політики має стати створення системи страхування воєнних ризиків за участю міжнародних фінансових організацій, урядів держав-партнерів та спеціалізованих гарантійних інституцій. Не менш важливим є запровадження прозорих механізмів компенсації збитків приватним партнерам у разі пошкодження або знищення транспортних об'єктів унаслідок бойових дій. Без таких інструментів масштабні ППП-проекти у сфері портової, залізничної, автомобільної та логістичної інфраструктури залишатимуться високоризиковими для міжнародного бізнесу.

Важливою проблемою є також недостатня інституційна спроможність держави щодо підготовки, супроводу та контролю реалізації складних транспортних ППП-проектів. Дослідження засвідчує, що ефективність таких проектів значною мірою визначається не лише змістом

законодавчих норм, а й професійним рівнем органів публічного управління, якістю техніко-економічного обґрунтування, об'єктивністю оцінки ризиків, прозорістю конкурсних процедур і здатністю держави забезпечити збалансований розподіл відповідальності між сторонами.

З огляду на це доцільним є створення спеціалізованого національного агентства з питань ППП у транспортній сфері, яке виконуватиме функції координації, методичного супроводу, експертної оцінки, моніторингу та взаємодії з міжнародними партнерами. Водночас необхідним є формування професійного кадрового потенціалу у сфері інфраструктурного менеджменту, проєктного фінансування, концесійного права, транспортного планування та управління ризиками. Без належної управлінської експертизи навіть формально якісне законодавство не забезпечить очікуваного практичного результату.

Сучасні умови також вимагають обов'язкової інтеграції безпекового компоненту до всіх транспортних ППП-проєктів. Транспортна інфраструктура виконує не лише економічну, а й оборонну, гуманітарну та мобілізаційну функції. Тому під час підготовки та реалізації ППП необхідно враховувати стандарти захисту критичної інфраструктури, наявність резервних логістичних маршрутів, механізми швидкого відновлення об'єктів, кіберзахист, енергетичну стійкість та координацію з органами національної безпеки, військовими адміністраціями й системою цивільного захисту.

Отже, успішний розвиток ППП у транспортній сфері України можливий лише за умови комплексного підходу, який поєднуватиме вдосконалення законодавства, інституційну реформу, прозорість управлінських процедур, міжнародні фінансові гарантії, ефективний захист інвесторів, кадровий розвиток і довгострокове стратегічне планування. За таких умов ППП може трансформуватися з декларативного інструменту у реальний механізм повоєнної відбудови, модернізації транспортної системи та інтеграції України до європейського транспортного простору.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ:

1. Про публічно-приватне партнерство: Закон України від 19.06.2025 р. № 4510-IX. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/4510-20> (дата звернення: 24.03.2026).
2. Про схвалення Національної транспортної стратегії України на період до 2030 року та затвердження операційного плану заходів з її реалізації у 2025-2027 роках: Постанова Кабінету Міністрів України від 27.12.2024 р. № 1550. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1550-2024-%D0%BF#Text> (дата звернення: 24.03.2026).
3. Про концесію: Закон України від 03.10.2019 р. 155-IX. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/155-20> (дата звернення: 24.03.2026).
4. Про правовий режим воєнного стану: Закон України від 12.05.2015 р. № 389-VIII. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/389-19#Text> (дата звернення: 24.03.2026).
5. Агакарян Р.С. Поняття та зміст адміністративно-правових відносин у сфері транспорту. *Актуальні проблеми держави і права*. 2020. DOI: <https://doi.org/10.32837/apdp.v0i86.2398>.
6. Михальченко О.А., Райчева Л.І. Державно-приватне партнерство як стратегічний інструмент розвитку транспортного комплексу України. *Науковий вісник Ужгородського національного університету. Серія: Міжнародні економічні відносини та світове господарство*. DOI: <https://doi.org/10.32782/2413-9971/2023-46-9>.
7. Гречанюк Р.В. Проблеми адміністративно-правового регулювання механізму дпп у сфері будівництва та експлуатації транспортних шляхів України. *Юридичний науковий електронний журнал*. 2023. DOI: <https://doi.org/10.32782/2524-0374/2023-6/205>.
8. Кропова А. Впровадження стандартів доріг TEN-T в Україні. *Аналітична записка. Інститут економічних досліджень та політичних консультацій*. 2025. URL: http://www.ier.com.ua/files/Projects/2025/UA_EU/Cost%20of%20TEN-T%20in%20Ukraine.pdf (дата звернення: 24.03.2026).
9. Karpa M., Kitsak T., Dumiak Yu., Kliutsevskiy V., Stoliarenko O. Problems of public administration in the context of global security transformations: Integrative review. *Democratic Governance*, 18 (2), 2025. P. 43–55. DOI: <https://doi.org/10.56318/dg/2.2025.43>.
10. Plotnichenko S., Kitsak T., Rosłoń D., Pasichni R., Rudyk O., Oliinyk N. Systemic Risks of Financial Management in the International Projects: Global Investments and Financial Management as a Component of National Security. *Econ. Aff.*, 2024. №69(01). Pp. 579–591. DOI: <https://doi.org/10.46852/0424-2513.2.2024.19>.

REFERENCES

1. *Pro publichno-pryvatne partnerstvo: Zakon Ukrainy № 4510-IX* [On Public-Private Partnership: Law of Ukraine № 4510-IX from June 19, 2025]. Retrieved from <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/4510-20> [in Ukrainian].
2. *Pro skhvalennia Natsionalnoi transportnoi stratehii Ukrainy na period do 2030 roku ta zatverdzhennia operatsiinoho planu zakhodiv z yii realizatsii u 2025–2027 rokakh: Postanova № 1550* [On Approval of the National Transport Strategy of

- Ukraine for the Period up to 2030 and Approval of the Operational Action Plan for Its Implementation in 2025–2027: Resolution № 1550 from December 27, 2024]. Retrieved from <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1550-2024-%D0%BF#Text> [in Ukrainian].
3. *Pro kontsesiiu: Zakon Ukrainy № 155-IX* [On Concession: Law of Ukraine № 155-IX from October 3, 2019]. Retrieved from <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/155-20> [in Ukrainian].
 4. *Pro pravovyi rezhym voiennoho stanu: Zakon Ukrainy № 389-VIII* [On the Legal Regime of Martial Law: Law of Ukraine № 389-VIII from May 12, 2015]. Retrieved from <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/389-19#Text> [in Ukrainian].
 5. Ahakarian, R.S. (2020). Poniattia ta zmist administratyvno-pravovykh vidnosyn u sferi transportu [The concept and content of administrative and legal relations in the field of transport]. *Aktualni problemy derzhavy i prava – Current Issues in State and Law*. <https://doi.org/10.32837/apdp.v0i86.2398> [in Ukrainian].
 6. Mykhalchenko, O.A., & Raicheva, L I. (2023). Derzhavno-pryvatne partnerstvo yak stratehichniy instrument rozvytku transportnoho kompleksu Ukrainy [Public-private partnership as a strategic instrument for the development of Ukraine's transport complex]. *Naukovyi visnyk Uzhhorodskoho natsionalnoho universytetu. Seria: Mizhnarodni ekonomichni vidnosyny ta svitove hospodarstvo – Scientific Bulletin of Uzhhorod National University. Series: International Economic*. <https://doi.org/10.32782/2413-9971/2023-46-9> [in Ukrainian].
 7. Hrechaniuk, R.V. (2023). Problemy administratyvno-pravovoho rehuliuвання mekhanizmu DPP u sferi budivnytstva ta ekspluatatsii transportnykh shliakhiv Ukrainy [Problems of administrative and legal regulation of the PPP mechanism in the field of construction and operation of transport routes of Ukraine]. *Yurydychnyi naukovyi elektronnyi zhurnal – Legal Scientific E-Journal*. <https://doi.org/10.32782/2524-0374/2023-6/205> [in Ukrainian].
 8. Kropova, A. (2025). Vprovadzhennia standartiv dorih TEN-T v Ukraini [Implementation of TEN-T road standards in Ukraine]. *Analitichna zapyska. Instytut ekonomichnykh doslidzhen ta politychnykh konsultatsii – Policy Brief. Institute for Economic Research and Policy Consulting*. Retrieved from http://www.ier.com.ua/files/Projects/2025/UA_EU/Cost%20of%20TEN-T%20in%20Ukraine.pdf [in Ukrainian].
 9. Karpa, M., Kitsak, T., Dumiak, Yu., Kliutsevskiy, V., & Stoliarenko, O. (2025). Problems of public administration in the context of global security transformations: Integrative review. *Democratic Governance*, 18(2), 43–55. <https://doi.org/10.56318/dg/2.2025.43> [in English].
 10. Plotnichenko, S., Kitsak, T., Rosłoń, D., Pasichnyi, R., Rudyk, O., & Oliinyk, N. (2024). Systemic risks of financial management in the international projects: Global investments and financial management as a component of national security. *Economic Affairs*, 69(01), 579–591. <https://doi.org/10.46852/0424-2513.2.2024.19> [in English].

Історія статті / Article history:

Подано до редакції / Submitted to the editorial office (11.04.2026);

Прийнято до друку / Accepted for publication (21.04.2026);

Опубліковано / Published (10.06.2026)