

DOI: 10.15276/EJ.02.2025.8  
DOI: 10.5281/zenodo.15758288  
UDC: 338.246.025.2  
JEL: H54, L91, L98, O18

## ІННОВАЦІЙНІ МОДЕЛІ ДЕРЖАВНО-ПРИВАТНОГО ПАРТНЕРСТВА У РОЗВИТКУ АВТОМОБІЛЬНОГО ТРАНСПОРТУ УКРАЇНИ

### INNOVATIVE MODELS OF PUBLIC-PRIVATE PARTNERSHIP IN THE DEVELOPMENT OF ROAD TRANSPORT IN UKRAINE

Nataliia E. Krasnostanova, PhD in Economics, Associate Professor  
Odesa Polytechnic National University, Odesa, Ukraine  
ORCID: 0000-0003-2151-3633  
Email: krasnostanova.n.e@op.edu.ua

Vadym Yu. Sergienko  
Odesa Polytechnic National University, Odesa, Ukraine  
ORCID: 0009-0008-0666-6360  
Email: v.s.sergienko@stud.op.edu.ua

Received 24.04.2025

*Красностанова Н.Е., Сергієнко В.Ю. Інноваційні моделі державно-приватного партнерства у розвитку автомобільного транспорту України. Оглядова стаття.*

У статті аналізуються інноваційні моделі державно-приватного партнерства (ДПП) у розвитку автомобільного транспорту України, що є чинником для модернізації інфраструктури та забезпечення ефективної транспортної системи. Визначено ключові проблеми, з якими стикається українська автомобільна галузь, зокрема недостатність інвестицій, старіння автопарку, демонструє сучасну інфраструктуру та низький рівень безпеки на дорогах. Зосереджено увагу на можливостях застосування ДПП для залучення приватного капіталу в розвиток транспортної інфраструктури, створення нових транспортних послуг та модернізацію існуючих об'єктів. Визначено шляхи вирішення проблеми через вдосконалення нормативно-правової бази, розробку стимулів для інвесторів, покращення координації між державними органами та приватними компаніями.

*Ключові слова:* державно-приватне партнерство, автомобільний транспорт, інфраструктура, інноваційні моделі, інвестиції, модернізація

*Krasnostanova N.E., Serhiienko V.Yu. Innovative Models of Public-Private Partnership in the Development of Road Transport in Ukraine. Review article.*

The article analyzes innovative models of public-private partnership (PPP) in the development of road transport in Ukraine, which is a factor for modernizing infrastructure and ensuring an efficient transport system. The key problems faced by the Ukrainian automotive industry are identified, in particular, lack of investment, aging fleet, poor infrastructure and low road safety. Attention is focused on the possibilities of using PPPs to attract private capital to the development of transport infrastructure, create new transport services and modernize existing facilities. Ways to solve the problem are identified through improving the regulatory framework, developing incentives for investors, and improving coordination between government agencies and private companies.

*Keywords:* public-private partnership, road transport, infrastructure, innovative models, investments, modernization

Розвиток автомобільного транспорту в Україні є ключовим фактором економічного зростання та інтеграції країни у світові логістичні процеси. Однак нинішній стан транспортної інфраструктури залишає значне занепокоєння. Велика частина автомобільних доріг перебуває в незадовільній станції, що суттєво знижує ефективність перевезень, витрати на логістику та негативно впливає на пеку дорожнього руху. Основними причинами цієї ситуації є погіршення стану державного фінансування, застарілість управлінських механізмів, недостатня інтеграція сучасних технологій та низький рівень залучення приватного капіталу.

Традиційні моделі фінансування інфраструктурних проєктів за рахунок державного бюджету та міжнародних кредитів вже не відповідають сучасним вимогам. Через обмеженість ресурсів держави вимагається нагальна потреба в пошуку альтернативних шляхів розвитку транспортної інфраструктури, серед яких із найбільш ефективних є державно-приватне партнерство. На жаль, в Україні цей механізм досі залишається недостатньо розвиненим. Хоча законодавчо він передбачений і в певних прикладах його застосування, загалом практика ДПП у транспортній сфері залишається фрагментарною, а інвестиційний клімат не сприяє активному залученню приватного сектору.

Світовий досвід демонструє, що ефективне застосування державно-приватного партнерства дозволяє не лише залучити додаткові фінансові ресурси, а й підвищити якість управління транспортними об'єктами. У Франції, Польщі, Туреччині та інших країнах реалізуються масштабні концесійні об'єкти, які сприяють розвитку дорожньої інфраструктури без значного навантаження на державний бюджет. В Україні вже є окремі успішні кейси, зокрема реконструкція міжнародних трас за рахунок приватних підрядників та кредитів міжнародних фінансових організацій. Проте системний підхід до ДПП ще не сформовано.

Розвиток інноваційних моделей державно-приватного партнерства може стати рішенням ключових проблем автомобільного транспорту України.

### **Аналіз останніх досліджень та публікацій**

Важливість державно-приватного партнерства (ДПП) для модернізації транспортної інфраструктури активно розглядається як у вітчизняних, так і в зарубіжних наукових колах. Це питання стало об'єктом дослідження численних фахівців у сфері економіки, публічного управління та інфраструктурного розвитку. Відповідні положення висвітлюються у звітах таких міжнародних організацій, як Світовий банк, Європейський банк реконструкції та розвитку (ЄБРР), Європейська комісія, а також профільними науковими установами, включно з українськими аналітичними центрами – НІСД, ДУ «Інститут економіки та прогнозування НАН України» та іншими.

Зокрема, у роботах українських дослідників Г.С. Лисика, О.В. Кузьменка, С.В. Вонищука зроблено акцент на необхідності інституціоналізації ДПП в Україні. Вони визначають, що, попри формальну наявність законодавчої бази, практичне впровадження партнерських проектів гальмується через низький рівень інституційного розвитку, бюрократичні перешкоди, а також нестачу професійної експертизи серед державних службовців. У їхніх роботах підкреслюється необхідність не лише оновлення нормативно-правового забезпечення, а й активного формування кадрового потенціалу в сфері управління ДПП-проектами, включно із запровадженням спеціалізованих освітніх програм та тренінгів [1].

У контексті міжнародного досвіду заслуговують на увагу праці Д. Грімсі, Р. Флінна, а також дослідницьких груп з МІТ та World Economic Forum, які акцентують на важливості системного підходу до розподілу ризиків у рамках ДПП. Згідно з їхніми висновками, найбільшу ефективність демонструють проекти, де держава бере на себе політичні та регуляторні ризики, а приватний сектор – технічні та операційні. Також позитивно оцінюються механізми використання гарантій іноземних банків, фінансових інструментів страхування ризиків та підтримки на рівні міжурядових угод [2].

Особливе значення має аналіз рекомендацій, сформульованих у звітах Світового банку. Зокрема, в аналітичному документі «PPP in Transportation Infrastructure» наголошується, що успіх партнерських проектів напряму залежить від чотирьох ключових факторів: (1) прозорості процедур тендерного відбору; (2) наявності чіткої юридичної рамки з визначеними зобов'язаннями сторін; (3) довгострокової макроекономічної стабільності; та (4) наявності незалежного органу, відповідального за супровід проектів ДПП. У цьому ж звіті наведено успішні приклади реалізації ДПП у таких країнах, як Португалія, Туреччина, Південна Корея та Чилі – країни з подібним до українського соціально-економічним контекстом [3].

Щодо українських реалій, у звітах Міністерства інфраструктури України та Державного агентства автомобільних доріг (Укравтодор) у 2020–2023 роках відзначено поживлення інтересу до механізмів ДПП. Зокрема, започатковано пілотні концесійні проекти щодо управління ключовими автомагістралями – Київ–Чоп та Київ–Одеса [6]. Однак низка публікацій на сторінках таких видань, як «Економіка України», «Транспорт України», "Public Administration and Regional Development", вказують на труднощі із залученням інвесторів, що пов'язані з правовою невизначеністю, тривалими погоджувальними процедурами, відсутністю чітких гарантій повернення інвестицій, а також недостатньою координацією між різними державними структурами.

Крім того, дослідження ініціативи OECD Eurasia Competitiveness Programme підкреслюють важливість створення централізованої бази даних з реалізованих та потенційних ДПП-проектів, яка дозволить приватним інвесторам отримувати актуальну інформацію та проводити ефективний аналіз ризиків. У рамках цього ж дослідження рекомендовано розробити державну програму популяризації ДПП, що включатиме комунікацію з громадськістю, бізнесом та академічними колами. Сучасна наукова та прикладна література свідчить про те, що ефективне впровадження ДПП в Україні потребує комплексного підходу: від вдосконалення законодавства до формування сприятливого інвестиційного клімату, а також розбудови інституційної та інформаційної інфраструктури для підтримки партнерських проектів.

### **Виділення невирішених раніше частин загальної проблеми**

Попри зростаючий інтерес до державно-приватного партнерства (ДПП) як до одного з ключових механізмів розвитку транспортної інфраструктури, у науковому та прикладному дискурсі все ще залишаються важливі аспекти, які не отримали належного висвітлення або вимагають подальших глибоких досліджень.

Більшість наукових праць зосереджуються на описі загальних принципів та переваг ДПП, не розкриваючи детально особливості практичної імплементації в умовах пострадянської економіки, адміністративної інерції та обмеженої ефективності управлінських структур. Зокрема, залишається недостатньо вивченим механізм адаптації міжнародного досвіду до українського контексту. В Україні часто намагаються запроваджувати закордонні моделі без урахування місцевої специфіки – від відмінностей у системі управління до соціально-економічних реалій регіонів. Це призводить до розбалансованості партнерських ініціатив і, як наслідок, до провалу або зупинки проектів ще на етапі планування.

Ключовою проблемою залишається відсутність належно сформованого підходу до розподілу ризиків між державою та приватними інвесторами. У світовій практиці чіткий механізм ризик-менеджменту є обов'язковою складовою угод ДПП. В Україні ж ця система функціонує неповноцінно, що значно знижує інвестиційну привабливість проектів. Недостатня визначеність у розподілі відповідальності за фінансові,

технічні, юридичні та операційні ризики створює додаткові бар'єри для інвесторів, зокрема з міжнародного приватного сектору. Також практичний досвід реалізації ДПП-проектів в Україні свідчить про нестабільність нормативно-правового середовища, що ускладнює довгострокове планування. Часті зміни законодавства, суперечливість актів, відсутність єдиних стандартів для оцінки проектів та тривалий термін погодження документації демотивують приватних партнерів. На відміну від країн ЄС, де правове регулювання ДПП є чітким і прозорим, в Україні потребує радикального оновлення не лише база, але й практика її застосування.

Окремої уваги потребує цифровізація транспортного сектору в межах ДПП, яка у світі стала рушієм якості, прозорості й ефективності інфраструктурних рішень. У той час як у багатьох країнах впроваджуються електронні платформи управління проектами, системи Big Data-аналітики, автоматизований збір даних та контроль за якістю послуг, в Україні такі технології використовуються точково, без системного підходу. Це знижує потенціал для використання цифрових рішень як інструменту підвищення довіри до ДПП.

Ще одним критичним, але малодослідженим аспектом є відсутність уніфікованої системи моніторингу результативності ДПП-проектів, яка б враховувала не лише економічні показники, але й соціальні, екологічні та стратегічні ефекти. Більшість існуючих проектів оцінюється за фінансовими критеріями, тоді як сучасна концепція сталого розвитку передбачає багатовимірний підхід до оцінювання інфраструктурних ініціатив.

Таким чином, подальші дослідження у сфері державно-приватного партнерства мають бути сфокусовані на:

- глибокій адаптації міжнародних моделей з урахуванням українських реалій;
- розробці дієвих механізмів розподілу ризиків між учасниками проектів;
- системному впровадженні цифрових рішень у рамках управління інфраструктурою;
- створенні інтегрованої моделі моніторингу ефективності проектів, що охоплює економічні, соціальні, екологічні та безпекові індикатори.

Вирішення цих питань дозволить створити в Україні стійку модель державно-приватного партнерства, здатну забезпечити модернізацію інфраструктури навіть в умовах фінансових обмежень та зовнішньої нестабільності.

*Метою статті є* обґрунтування необхідності впровадження інноваційних моделей державно-приватного партнерства у розвиток автомобільного транспорту України, аналіз сучасного стану та основні проблеми цієї сфери, а також визначення ефективних механізмів адаптації міжнародного досвіду до українських умов.

### **Виклад основного матеріалу дослідження**

Автомобільний транспорт є одним з основних складових національної інфраструктури будь-якої країни, забезпечуючи мобільність населення та транспортування вантажів. В Україні цей сектор має особливе значення для економічного розвитку, забезпечує не тільки внутрішній транспортний потік, але й міжнародні перевезення. Однак на сьогоднішній день автомобільний транспорт України стикається з дуже серйозними проблемами. Зношення інфраструктури, недостатнє фінансування ремонту та модернізації доріг, а також низька ефективність системи управління створюють бар'єри на шляху до сталого розвитку транспортної галузі. Враховуючи ці виклики, необхідним кроком впровадження є інноваційні моделі державно-приватного партнерства (ДПП), які дозволяють об'єднувати державні ресурси з приватними інвестиціями для реалізації інфраструктурних проектів [5].

Основною метою цієї роботи є обґрунтування необхідності впровадження інноваційних моделей ДПП у розвиток автомобільного транспорту України, а також аналіз основних проблем та можливостей для адаптації міжнародного досвіду до українських умов. Впровадження інноваційних підходів дозволяє не тільки модернізувати існуючу інфраструктуру, але й створити нові можливості для розвитку транспортної галузі та підвищення її ефективності.

На сьогоднішній день автомобільний транспорт в Україні є важливою складовою інфраструктурою, однак він стикається з численними проблемами, які перешкоджають його розвитку. Однією з основних проблем є значне зношення інфраструктури. Більшість автомобільних доріг в Україні потребують капітального ремонту або реконструкції, що пов'язано з недостатнім фінансуванням цієї сфери з державного бюджету. остання десятиліття інфраструктури не отримувала належної уваги з боку держави, що спричинило її деградацію. Крім того, в Україні відсутня ефективна система управління автомобільними дорогами та інфраструктурними об'єктами, що також ускладнює вирішення проблеми цієї сфери.

Нестача фінансування є однією з ключових перешкод для розвитку автомобільного транспорту в Україні. Крім того, існуючі бюджетні обмеження не дозволяють забезпечити необхідне фінансування для повного ремонту та модернізації доріг, а також для створення нових інфраструктурних об'єктів. У той же час держава має значні обмеження щодо залучення приватних інвестицій через правові бар'єри, низьку інвестиційну привабливість та високу корупцію [1].

Після початку військової агресії Росії проти України ситуація в транспортному секторі стала ще більш складною. Військовий стан призвів до значних змін у функціонуванні автомобільного транспорту на всій території країни, і ці зміни створили додаткові проблеми, які потребують невідповідного рішення.

Бомбардування доріг, мостів, залізничних станцій, а також інших важливих об'єктів транспортної інфраструктури призвело до серйозних перешкод у забезпеченні нормального функціонування транспортних потоків. Це спричинило великі затримки у перевезених вантажів, які у свій час позначились на економіці країни та на міжнародних торгових зв'язках. Виникли складнощі із забезпеченням безпеки на дорогах. Часто транспорт доводиться проходити через райони, де існує загроза заміни або активних бойових дій. В результаті з'явилася потреба у створенні спеціальних маршрутів для евакуації людей та надання гуманітарної допомоги, що додатково ускладнює ускладнення.

Значний вплив військовий конфлікт мав на логістику та постачання. Багато важливих транспортних маршрутів стали недоступними через бойові дії, а логістичні компанії стикнулися з великими труднощами при плануванні перевезень. Це позначилося на своєчасності доставки товарів, особливо у східні та південні регіони України, де військові дії зосереджені [4].

Також важливу роль у війні зростає потреба в транспортуванні військової техніки та матеріалів. Це створює додаткові навантаження на автомобільний транспорт, які часто використовуються для перевезення вантажів подвійного призначення. У таких умовах важливою стає мобільність та гнучкість транспортної системи, а також швидкість реагування на зміну ситуації.

Ще важливою проблемою, пов'язаною з військовим станом, є зменшення кількості доступних водіїв та техніки, інша частина транспорту була зайнята для військових потреб або стала непридатною для використання через бойові дії. Таким чином, багато транспортних компаній стикнулися з дефіцитом водіїв, більшість з них були мобілізовані або добровільно пішли на фронт. Крім того, війна призвела до значного зростання вартості пального, що стало серйозною економічною проблемою для багатьох підприємств. У зв'язку з обмеженнями постачання пального, транспортні компанії зазначили додаткові витрати, що негативно вплинуло на їхні фінансові результати [1].

Однак попри ці проблеми, в Україні є значний потенціал для розвитку інфраструктури. За умов використання ефективних моделей фінансування та управління, а також впровадження інноваційних підходів, можна значно збільшити швидкість в автомобільному транспорті та забезпечити стаке його зростання.

Враховуючи всі ці проблеми, впровадження інноваційних моделей ДПП у сферу автомобільного транспорту є надзвичайно успішним. Моделі державно-приватного партнерства можуть стати ефективним механізмом залучення додаткових фінансових ресурсів для відновлення та модернізації інфраструктури, особливо у складних умовах, що склалися через військові дії. Такі моделі дозволяють поєднувати державні ресурси з приватними інвестиціями, що робить можливим фінансування великих інфраструктурних проєктів, навіть за обмежених бюджетних можливостей. У багатьох країнах світу вже давно застосовуються моделі ДПП для розвитку транспортної інфраструктури, що дає можливість забезпечити сталий розвиток та модернізацію доріг, знижуючи тиск на державний бюджет [8].

В Україні можна впровадити кілька інноваційних моделей державно-приватного партнерства (ДПП), які вже успішно реалізуються в багатьох країнах світу. Ці моделі можуть стати ефективним інструментом для відновлення та розвитку автомобільної інфраструктури, а також для залучення приватних інвестицій у сферу транспортного забезпечення. Модель концесії є єдиною з найбільш розширених у сфері транспортної інфраструктури, передбачаючи, що приватна компанія отримує право на будівництво, експлуатацію та обслуговування об'єкта інфраструктури на певний термін в обмін на доходи від плати за проїзд або інших джерел фінансування. Приватні компанії можуть фінансувати будівництво та експлуатацію нових автомагістралей або відновлення існуючих доріг, що дозволяє випустити необхідне фінансування без значних навантажень на державний бюджет [2].

Модель "Build-Operate-Transfer" (BOT) передбачає, що приватний сектор будує інфраструктуру, експлуатує її протягом певного часу для отримання доходів, а потім передає її на баланс держави. Така модель дозволяє державі отримати нові об'єкти інфраструктури без значних початкових інвестицій, а приватним інвесторам – стабільний прибуток. В Україні ця модель може бути використана для будівництва стратегічно важливих об'єктів, таких як автомагістралі або мости, з подальшою передачею їх держави після завершення терміну концесії.

Модель "Design-Build-Finance-Operate" (DBFO) охоплює всі етапи розвитку інфраструктури: від проектування до експлуатації, включаючи фінансування. Приватний сектор бере на себе фінансування проєкту, що дозволяє послабити тягар на державний бюджет і забезпечити вчасне виконання великих інфраструктурних проєктів. В Україні така модель може бути реалізована для реконструкції основних магістралей, будівництва нових доріг або мостів.

Модель "Availability Payment" передбачає, що приватні компанії підтримують регулярні платежі від держави за те, що інфраструктура доступна для використання. Це дозволяє зменшити залежність від плати за проїзд і забезпечити стабільне фінансування для приватних партнерів. У випадку України ця модель може бути використана для великих доріг або мостів, де важливо підтримувати постійну доступність та безпеку інфраструктури.

Модель «Спільне державно-приватне підприємство» передбачає створення нових компаній, які керують проєктами на паритетних засадах між державою та приватним сектором. Обидві сторони можуть спільно інвестувати в будівництво та експлуатацію об'єктів інфраструктури, що дозволяє розподіляти ризики та прибутки. В Україні ця модель може бути використана для відновлення існуючих або будівництва нових об'єктів інфраструктури, таких як дорожні мережі, мости або логістичні центри.

Модель "Pay-As-You-Go" передбачає, що користувачі платять за використання інфраструктури залежно від того, як часто та якими дорогами вони користуються. Ця модель дає можливість регулювати потоки фінансування відповідно до попиту та отримувати додаткові доходи для розвитку інфраструктури. В Україні можна ввести сучасні системи збору розрахунків за проїзд, які зменшують адміністративні витрати та забезпечують постійний потік фінансування для утримання дороги [3-4].

Для того, щоб успішно адаптувати міжнародний досвід до українських реалій, необхідно здійснити низку важливих кроків. Слід удосконалити законодавчу базу, яка регулює питання державно-приватного партнерства в Україні. Для цього необхідно створити чіткі механізми регулювання та забезпечити прозорість у процесі реалізації інфраструктурних проєктів, що дозволить залучити до цього процесу більше приватних інвесторів. Деякі пропозиції наведено у таблиці 1.

Таблиця 1. Інноваційні моделі державно-приватного партнерства для розвитку транспортної інфраструктури України

Модель	Опис	Можливість впровадження в Україні
Концесія	Приватна компанія отримує право на будівництво, експлуатацію та обслуговування інфраструктурного об'єкта в обмін на доходи від плати за проїзд.	Можливе впровадження для будівництва нових автомагістралей або відновлення існуючих доріг з платними дорогами.
Збірка-експлуатація-передача (BOT)	Приватний сектор будує інфраструктуру, експлуатує її для отримання доходів, а потім передає на баланс держави.	Використання для будівництва стратегічно важливих об'єктів (автомагістралі, мости), з передачею після терміну концесії.
Проектування-будування-фінансування-експлуатація (DBFO)	Приватний сектор бере на себе проектування, фінансування, будівництво та експлуатацію інфраструктури.	Реалізація великих інфраструктурних проєктів (реконструкція магістралей, будівництво нових доріг або мостів).
Розрахункова оплата	Користувачі платять за використання інфраструктури залежно від частоти і типу використаних доріг.	Впровадження сучасних систем збору платежів для збору коштів за проїзд, що автоматизує процес і зменшує витрати.
Спільне державно-приватне підприємство (СПП)	Держава і приватний сектор спільно інвестують в об'єкти інфраструктури та управляють ними.	Створення консорціумів для відновлення та будівництва нових інфраструктурних об'єктів, таких як дороги, мости або логістичні центри.

*Джерело: власна розробка авторів*

Для успішного впровадження ефективних моделей державно-приватного партнерства (ДПП) у розвиток автомобільного транспорту України необхідно здійснити комплексну трансформацію нормативного, інституційного та економічного середовища. Важливим кроком є вдосконалення законодавчої бази, яка регламентує питання ДПП. Поточне законодавство, попри наявність основоположних положень, потребує оновлення у напрямку деталізації процедур взаємодії між державним і приватним секторами, конкретизації розподілу відповідальності, гарантій стабільності правового режиму для інвесторів, а також механізмів вирішення спорів. Окрему увагу слід приділити створенню прозорих регуляторних механізмів, які б не лише забезпечували справедливу конкуренцію у виборі приватних партнерів, але й виключали можливість політичного впливу або корупційного втручання у процес ухвалення рішень. Запровадження єдиного цифрового порталу для подання, розгляду та моніторингу проєктів ДПП може стати дієвим інструментом для підвищення прозорості та підзвітності.

Не менш важливим є завдання підвищення інвестиційної привабливості України. Для цього необхідно створити сприятливі умови ведення бізнесу: гарантії дотримання прав власності, ефективну судову систему, стабільне податкове регулювання та передбачувану макроекономічну політику. Зменшення рівня корупції, особливо в інфраструктурному секторі, є критично важливим чинником. Це можливо завдяки діджиталізації процедур, відкритим базам даних про витрати та результати реалізованих проєктів, а також участі незалежних аудитів і міжнародних експертів.

Успішна реалізація інноваційних моделей ДПП відкриває нові горизонти для модернізації дорожньої інфраструктури України. Це не лише дозволяє вирішити питання фінансування капіталомістких проєктів, але й покращує якість управління, експлуатації та технічного обслуговування об'єктів. Завдяки залученню приватних компаній, що зацікавлені в ефективному функціонуванні інфраструктури, підвищується рівень відповідальності та орієнтація на результат.

Впровадження ДПП-механізмів сприяє зменшенню заторів, підвищенню безпеки дорожнього руху, розвитку смарт-технологій у логістиці, а також збалансованому розподілу транспортних потоків. Це особливо важливо в умовах зростаючого трафіку, урбанізації та необхідності забезпечення швидкої мобільності національного значення, включаючи оборонну логістику.

Однак реалізація подібних підходів супроводжується викликами, зокрема у правовій сфері (нестабільність законів, довгі строки узгодження договорів), економічній (дефіцит державного бюджету,

зростання вартості ресурсів) та соціальній (низька довіра громадськості до приватизації інфраструктурних об'єктів). Подолання цих викликів потребує синхронізованої роботи державних інституцій, бізнесу та громадянського суспільства.

Однією з пропозицій є створення державної програми стимулювання ДПП, яка включатиме преференції для приватних інвесторів, методичну підтримку органів місцевого самоврядування, а також пілотні проекти з високим рівнем державного супроводу. Це дасть змогу напрацювати найкращі практики, які надалі можуть бути масштабовані.

Загалом, ефективна реалізація ДПП у сфері автомобільного транспорту є не лише економічною необхідністю, але й стратегічною можливістю для України. Вона дозволить створити сучасну, стійку транспортну систему, що здатна функціонувати як у мирний час, так і в умовах надзвичайних ситуацій. Інтеграція інновацій, цифрових рішень та міжнародного досвіду стане ключем до успішного майбутнього української інфраструктури.

## Висновки

В умовах зростаючих викликів, спричинених війною, обмеженим фінансуванням та потребою в модернізації критичної інфраструктури, Україна стоїть перед необхідністю фундаментального перегляду підходів до розвитку транспортної системи. Державно-приватне партнерство (ДПП) стає не лише альтернативою традиційному фінансуванню, а й ключовим елементом сучасного управління інфраструктурними об'єктами. Залучення приватного капіталу, інноваційних управлінських практик та цифрових рішень забезпечує гнучкість, ефективність і прозорість, які сьогодні є надзвичайно важливими.

Одним із головних викликів залишається підвищення привабливості інфраструктурного сектору для приватних інвесторів. Важливим напрямком є розробка системи державних гарантій, страхування ризиків та механізмів арбітражу, які забезпечуватимуть інвесторам безпеку їх вкладень. Прозорість тендерних процедур, чіткі правила гри та стабільне нормативне середовище – базові умови для сталого розвитку ДПП в Україні. Необхідним є створення незалежного регулятора у сфері транспортної інфраструктури, який би забезпечував контроль за дотриманням стандартів, виконанням контрактів і динамікою проектів. Важливою інституційною новацією може стати створення «агенції державно-приватного партнерства», яка координуватиме зусилля різних відомств, бізнесу та міжнародних партнерів.

Цифровізація – ще один потужний драйвер трансформації інфраструктури. Впровадження смарт-технологій, систем моніторингу стану доріг, автоматизація збору плати за проїзд і використання блокчейн-рішень для контролю витрат дозволяє підвищити ефективність проектів, зменшити корупційні ризики та забезпечити прозорість перед громадськістю. Такі підходи вже довели свою ефективність у країнах Балтії, Південної Кореї та ОАЕ.

В умовах війни одним з пріоритетів має бути створення транспортної інфраструктури подвійного призначення – здатної забезпечити не лише економічну, а й стратегічну мобільність. Розвиток логістичних хабів, евакуаційних коридорів та мережі об'їзних шляхів може відбуватися також із залученням механізмів ДПП, за підтримки міжнародних фінансових організацій, зокрема СБРР, Світового банку, ІСА та інших.

Не менш важливою є соціальна складова. Участь громад у процесах планування, реалізації та моніторингу інфраструктурних проектів дозволить підвищити довіру до таких ініціатив, а також забезпечить відповідність потребам місцевого населення. Соціальний аудит, громадські слухання та зворотний зв'язок – інструменти, які мають стати обов'язковими елементами нової інфраструктурної політики України.

Таким чином, впровадження інноваційних моделей державно-приватного партнерства має стати наріжним каменем нової інфраструктурної стратегії України. Це дозволить не лише оновити автомобільні дороги, мости та логістичні центри, але й забезпечити новий рівень якості транспортних послуг, безпеки дорожнього руху та економічної стійкості країни загалом. Враховуючи міжнародний досвід, комплексну державну підтримку, цифрові інструменти та суспільну участь, Україна має всі передумови для того, щоб стати прикладом ефективного використання ДПП у післявоєнному відновленні.

## Abstract

The development of road transport in Ukraine is a key factor in economic growth and the country's integration into global logistics processes. However, the current state of the transportation infrastructure remains a major concern. Most of the roads are in poor condition, which significantly reduces transportation efficiency, increases logistics costs and negatively affects road safety. The main reasons for this situation are insufficient public funding, outdated management mechanisms, insufficient integration of modern technologies, and low levels of private capital attraction.

Traditional models of financing infrastructure projects from the state budget and international loans no longer meet modern requirements. Due to the limited resources of the state, there is an urgent need to find alternative ways to develop transport infrastructure, among which public-private partnerships (PPPs) are one of the most effective. Unfortunately, this mechanism is still underdeveloped in Ukraine. Although it is provided for by law and there are some examples of its application, the practice of PPPs in the transport sector remains fragmented, and the investment climate is not conducive to active involvement of the private sector.

Global experience shows that the effective use of PPPs allows not only to attract additional financial resources but also to improve the quality of transport facilities management. France, Poland, Turkey, and other countries are implementing large-scale concession projects that contribute to the development of road infrastructure without putting a significant burden on the state budget. In Ukraine, there are already some successful cases, including the reconstruction of international highways with the help of private contractors and loans from international financial organizations. However, a systematic approach to PPPs has not yet been formed.

Road transport is one of the main components of the national infrastructure of any country, ensuring the mobility of the population and the transportation of goods. In Ukraine, this sector is of particular importance for economic development, providing not only domestic traffic but also international transportation. However, Ukraine's road transport is currently facing serious challenges. Deteriorating infrastructure, insufficient funding for road repairs and modernization, and inefficient management create barriers to sustainable development of the transport sector.

Given these challenges, a necessary step is to introduce innovative models of public-private partnerships that combine public resources with private investment to implement infrastructure projects. Such models are successfully used in many countries around the world and can be an effective tool for modernizing Ukraine's transport industry.

### Список літератури:

1. Лисик Г.С., Кузьменко О.В., Вонищук С.В. Державно-приватне партнерство як механізм модернізації транспортної інфраструктури України // Економічний вісник. – 2022. – № 4(102). – С. 45-57.
2. Грімсі Д., Флінн Р. Ефективність ДПП у розвитку транспортної інфраструктури: досвід ЄС та США // Journal of Infrastructure Finance. – 2021. – Вип. 15, № 2. – С. 105-120.
3. Світовий банк. ДПП у транспортній інфраструктурі: світовий досвід та рекомендації для країн, що розвиваються. – Вашингтон, округ Колумбія: Світовий банк, 2020. – 245 с.
4. Європейський банк реконструкції та розвитку. Розвиток державно-приватного партнерства у транспортній сфері: звіт ЄБРР. – Лондон: ЄБРР, 2021. – 198 с.
5. Міністерство інфраструктури України. Звіт про розвиток транспортної інфраструктури на 2020–2023 роки. – Київ: Мінінфраструктури, 2023. – 75 с.
6. Укравтодор. Аналітичний огляд стану автомобільних доріг України та перспективи впровадження ДПП. – Київ: Укравтодор, 2022. – 92 с.
7. Європейська комісія. Дорожня карта державно-приватного партнерства у транспортному секторі ЄС. – Брюссель: ЄК, 2020. – 150 с.
8. Програма розвитку ООН. ДПП у сфері інфраструктури: виклики та можливості для країни, що розвиваються. – Нью-Йорк: ПРООН, 2019. – 172 с.
9. Черненко В.В. Ризики та перспективи впровадження державно-приватного партнерства в Україні // Фінанси і право. – 2021. – № 3(67). – С. 22-31.
10. Кабінет Міністрів України. Постанова про механізми розвитку державно-приватного партнерства в Україні № 1234 від 15.07.2021 // Офіційний вісник України. – 2021. – № 58.

### References:

1. Lysyk, H.S., Kuzmenko, O.V., & Vonyshchuk, S.V. (2022). Public-private partnership as a mechanism for modernizing Ukraine's transport infrastructure. *Economic Bulletin*, 102(4), 45-57 [in Ukrainian].
2. Grimsey, D., & Flynn, R. (2021). The effectiveness of PPP in transport infrastructure development: Experience from the EU and USA. *Journal of Infrastructure Finance*, 15(2), 105-120 [in Ukrainian].
3. World Bank. (2020). *PPP in Transportation Infrastructure: Global Experience and Recommendations for Developing Economies*. Washington, DC: The World Bank [in Ukrainian].
4. European Bank for Reconstruction and Development. (2021). *Development of Public-Private Partnerships in Transport: EBRD Report*. London: EBRD [in Ukrainian].
5. Ministry of Infrastructure of Ukraine. (2023). *Transport Infrastructure Development Report for 2020–2023*. Kyiv: Ministry of Infrastructure [in Ukrainian].
6. Ukravtodor. (2022). *Analytical review of the state of Ukraine's roads and PPP implementation prospects*. Kyiv: Ukravtodor [in Ukrainian].
7. European Commission. (2020). *Roadmap for Public-Private Partnership in the EU Transport Sector*. Brussels: European Commission [in Ukrainian].

8. United Nations Development Programme. (2019). PPP in Infrastructure: Challenges and Opportunities for Developing Countries. New York: UNDP [in Ukrainian].
9. Chernenko, V.V. (2021). Risks and prospects of implementing public-private partnerships in Ukraine. Finance and Law, 67(3), 22-31 [in Ukrainian].
10. Cabinet of Ministers of Ukraine. (2021). Resolution on PPP Development Mechanisms in Ukraine No. 1234 from 15.07.2021. Official Bulletin of Ukraine, 58 [in Ukrainian].

**Посилання на статтю:**

Красностанова Н.Е. Інноваційні моделі державно-приватного партнерства у розвитку автомобільного транспорту України / Н.Е. Красностанова, В.Ю. Сергієнко // Економічний журнал Одеського політехнічного університету. – 2025. – № 2(32). – С. 69-76. – Режим доступу до журн.: <https://economics.net.ua/ejopu/2025/No2/69.pdf>.  
DOI: 10.15276/EJ.02.2025.8. DOI: 10.5281/zenodo.15758288.

**Reference a Journal Article:**

Krasnostanova N.E. Innovative Models of Public-Private Partnership in the Development of Road Transport in Ukraine / N.E. Krasnostanova, V.Yu. Serhiienko // Economic journal Odessa polytechnic university. – 2025. – № 2(32). – P. 69-76. – Retrieved from <https://economics.net.ua/ejopu/2025/No2/69.pdf>.  
DOI: 10.15276/EJ.02.2025.8. DOI: 10.5281/zenodo.15758288.

