

Ельдар Расім огли Асадов,
аспірант,

ORCID 0009-0008-8935-1822

e-mail: EldarAsadov77@gmail.com

Інститут економіки промисловості НАН України, м. Київ

ЗАРУБІЖНИЙ ДОСВІД ДИФЕРЕНЦІАЦІЇ ФОРМ ПУБЛІЧНО-ПРИВАТНОГО ПАРТНЕРСТВА У ВОЄННОМУ ТА ПОВОЄННОМУ ВІДНОВЛЕННІ ЕКОНОМІКИ: МОЖЛИВОСТІ АДАПТАЦІЇ В УКРАЇНІ

Вступ. Повномасштабна війна спричинила масштабні втрати виробничої, транспортної, енергетичної, житлової, соціальної та комунальної інфраструктури України. За результатами п'ятої спільної Швидкої оцінки завданої шкоди та потреб на відновлення (RDNA5), підготовленої Урядом України, Групою Світового банку, Європейською Комісією та Організацією Об'єднаних Націй, станом на 31 грудня 2025 р. пряма фізична шкода оцінювалася у 195 млрд дол. США, а потреби у відновленні й реконструкції протягом наступного десятиліття — майже у 588 млрд дол. США. Найбільші потреби сформувалися у транспорті, енергетиці, житловому секторі, торгівлі та промисловості, а також у сільському господарстві¹.

Масштаб цих потреб істотно перевищує можливості їх покриття лише за рахунок бюджетних ресурсів і міжнародної донорської допомоги. Відтак питання полягає не тільки у збільшенні обсягів фінансування, а й у виборі таких організаційно-фінансових механізмів, які поєднуюватимуть публічні кошти, пільгові ресурси міжнародних фінансових організацій, управлінські та технологічні компетентності бізнесу і приватний інвестиційний капітал. Одним із таких механізмів є публічно-приватне партнерство (ППП).

Водночас пряме перенесення традиційних моделей PPP у воєнне або раннє постконфліктне середовище є проблематичним. Довгострокові концесії та моделі проєктного фінансування передбачають відносно прогнозований попит, стабільні джерела доходів, дієві механізми виконання договорів і можливість страхування ключових ризиків. За умов загрози повторного руйнування активів, валютних обмежень, зниження платоспроможності користува-

чів і нестійкості бюджетних зобов'язань передання приватному партнеру широкого комплексу ризиків здорожчує фінансування або взагалі унеможлиблює фінансове закриття проєкту^{2,3}.

Тому участь приватного сектору у відновленні доцільно розглядати не як вибір однієї «найкращої» форми PPP, а як послідовну зміну договірних і фінансових конструкцій залежно від безпекової ситуації, стану активу, інституційної спроможності публічної сторони та інвестиційної готовності проєкту.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. У дослідженнях Світового банку (World Bank), Міжнародної фінансової корпорації (International Finance Corporation, IFC), Багатостороннього агентства з гарантування інвестицій (Multilateral Investment Guarantee Agency, MIGA) та Консультативного фонду з розвитку публічно-приватної інфраструктури (Public-Private Infrastructure Advisory Facility, PPIAF) участь приватного сектору в країнах, що пережили збройні конфлікти або характеризуються низькою інституційною спроможністю, пов'язується не лише з мобілізацією інвестиційного капіталу. Не менш важливими є відновлення базових послуг, підвищення операційної ефективності інфраструктурних підприємств, залучення управлінських і технологічних компетентностей бізнесу та зміцнення спроможності публічних інституцій⁴.

У зарубіжній науковій літературі роль приватного сектору в постконфліктному відновленні розглядається з позицій інвестиційної активності, інституційної спроможності, управління ризиками та якості публічного врядування. Дж. Брей наголошує, що різні групи приватних інвесторів неоднаково реагують на постконфліктні ризики, тому державна політика має враховувати відмінності між місцевим

¹ World Bank, Government of Ukraine, European Commission, United Nations. Updated Ukraine Recovery and Reconstruction Needs Assessment Released (RDNA5). 2026. URL: <https://www.worldbank.org/en/news/press-release/2026/02/23/updated-ukraine-recovery-and-reconstruction-needs-assessment-released>

² World Bank. Provision of Infrastructure in Post-Conflict Situations. URL: <https://ppp.worldbank.org/library/provision-infrastructure-post-conflict-situations>

³ The State of Infrastructure Public-Private Partnerships in Countries Affected by Fragility, Conflict or Weak Institutions. Public-Private Infrastructure Advisory Facility. 2018. URL: <https://www.ppiaf.org/documents/5531>

⁴ Там само.



бізнесом, міжнародними компаніями, фінансовими установами та операторами інфраструктури [1]. І. Абрамов пов'язує результативність PPP у країнах із низькою інституційною спроможністю із формуванням довіри між державою, бізнесом і суспільством, дотриманням принципів належного врядування та здатністю публічної сторони ефективно виконувати свої функції [2].

Емпіричні дослідження засвідчують, що істотний приплив приватних інвестицій в інфраструктуру зазвичай не відбувається одразу після завершення конфлікту. За оцінками Г. Араї, Дж. Шварца і Л. Андреса, для помітного відновлення інвестиційної активності нерідко потрібно шість-сім років. Найповільніше приватний капітал повертається до секторів, активи яких складно фізично захистити, зокрема до систем водопостачання, розподільчих електромереж і дорожньої інфраструктури [3]. Е. Норман на прикладі Афганістану обґрунтовує необхідність спеціальних механізмів реагування на політичні, безпекові, фінансові та контрактні ризики у проєктах PPP, що реалізуються в конфліктному середовищі [4].

Водночас у зарубіжних працях містяться й критичні оцінки можливостей PPP у країнах із низькою інституційною спроможністю. Дж. Лейглант застерігає від передчасного використання складних довгострокових моделей PPP за відсутності професійної публічної інституції, належного контролю фінансових зобов'язань і доступу до довгострокового фінансування [5]. К. Касаді, К. Еріксон, Р. Левітт і В. Скотт розглядають PPP як механізм, результативність якого залежить від зрілості регуляторного середовища, легітимності, довіри та управлінської спроможності сторін [6]. М. Фей, Д. Мартімор і С. Штрауб наголошують на необхідності розмежування джерел фінансування капітальних витрат і механізмів довгострокового відшкодування вартості інфраструктурних проєктів [7]. К. Цуй, Ю. Лю, А. Гоуп і Дж. Ван серед ключових напрямів дослідження інфраструктурних PPP визначають розподіл ризиків, фінансову життєздатність, контрактне управління та інституційну спроможність [8].

В українській науковій літературі проблематика PPP дедалі частіше розглядається в контексті завдань повоєнного відновлення. С. Богуславська систематизує можливості й ризики застосування PPP для відновлення економіки України, звертаючи увагу на масштаби необхідних капіталовкладень, потребу в узгодженні інтересів партнерів і належному розподілі ризиків [9]. Є. Матвійшин і Ю. Вершигора обґрунтовують значення PPP для відбудови зруйнованої інфраструктури та вдосконалення інституційного забезпечення партнерства [10]. Л. Лисяк і С. Качула досліджують фінансовий механізм PPP у контексті реалізації стратегічних цілей розвитку територій, наголошуючи на необхід-

ності поєднання бюджетних ресурсів, приватного капіталу та інструментів державної і місцевої фінансової політики [11]. П. Шилепницький та І. Петрова розглядають можливості використання комбінованих моделей PPP, які передбачають поєднання приватного фінансування з грантовими, бюджетними та кредитними ресурсами міжнародних фінансових інституцій [12].

Таким чином, у наявних зарубіжних і українських дослідженнях достатньо ґрунтовно розкрито значення приватного сектору для фінансування відновлення, підвищення ефективності інфраструктурних підприємств, розподілу проєктних ризиків, посилення інституційної спроможності держави та залучення ресурсів міжнародних фінансових інституцій. Водночас більшість праць зосереджується або на загальних передумовах результативності PPP, або на окремих фінансових інструментах, ризиках, секторах чи прикладах окремих країн. Недостатньо формалізованим залишається питання послідовної зміни форм приватної участі залежно від безпекової, фінансової та інституційної готовності конкретного сектору, території або проєкту. Зокрема, потребує подальшого обґрунтування перехід від короткострокових сервісних, експлуатаційних та управлінських контрактів до моделей, що передбачають приватне фінансування, будівництво і довгострокову експлуатацію інфраструктури. Саме ця прогалина визначає доцільність розроблення фазово-адаптивного підходу до вибору форм PPP у воєнному та повоєнному відновленні.

Метою статті є обґрунтування фазово-адаптивного підходу до диференціації форм публічно-приватного партнерства у воєнному та повоєнному відновленні економіки на основі порівняльного аналізу зарубіжних практик і визначення можливостей його адаптації до умов України.

Для досягнення поставленої мети використано методи порівняльного аналізу, узагальнення, систематизації та кейс-стаді. Емпіричну основу дослідження становлять зарубіжні практики залучення приватного сектору до відновлення та модернізації інфраструктури, розглянуті на прикладі Ліберії, Мозамбіку і Південної Африки, Косова, Боснії і Герцеговини, Хорватії, Сербії, Чорногорії, Північної Македонії, Північної Ірландії, Кот-д'Івуару, Йорданії, Колумбії, Кенії та Руанди. Такий добір кейсів дає змогу простежити різні рівні участі приватного сектору — від управлінських і сервісних контрактів до концесій, платежів за експлуатаційну готовність і моделей проєктного фінансування.

Виклад основного матеріалу. У стабільній економіці форму PPP обирають з огляду на технічні параметри проєкту, джерело доходу, строк експлуатації та можливість передати кожний ризик стороні, яка здатна ним краще управляти. У воєнному середовищі цей підхід потребує коригування. Ри-

зики фізичного знищення активу, припинення діяльності, втрати споживачів, зміни територіального контролю або обмеження валютних операцій переважно не залежать від дій приватного оператора. Їх формальне передання приватній стороні не усуває ризик, а трансформує його у вищу вартість капіталу, додаткові гарантії або відмову кредиторів від участі.

На початкових етапах відновлення економічно виправданим є залучення насамперед операційних, технічних і управлінських компетентностей бізнесу. Капітальні витрати за таких умов переважно покриваються бюджетом, грантами та пільговими ресурсами. У міру стабілізації середовища приватному партнеру можна передавати ширший комплекс функцій — від відновлення та утримання об'єкта до його проєктування, фінансування, будівництва й експлуатації.

Ліберія. Після громадянської війни значна частина електроенергетичної інфраструктури Ліберії була зруйнована, а державна Liberia Electricity Corporation не мала достатньої технічної та управлінської спроможності. Повна приватизація або довгострокова інвестиційна концесія за таких умов не зацікавили ринок. Тому у 2010 р. за підтримки IFC було укладено п'ятирічний управлінський контракт із Manitoba Hydro International. Приватний оператор відповідав за управління компанією та досягнення визначених показників — підключення споживачів, зниження втрат, поліпшення фінансової дисципліни й якості обслуговування. Водночас близько 50 млн дол. капітальних витрат на відновлення та розширення мереж профінансували міжнародні донори¹.

У 2013 р. контракт було скориговано у зв'язку з реконструкцією гідроелектростанції Mount Coffee. Приватному оператору передали додаткові функції з експлуатації, технічного обслуговування та підключення споживачів, однак основне фінансування відновлення й надалі забезпечувалося грантовими та пільговими ресурсами². Отже, приватна участь виконувала тут передусім стабілізаційну функцію, а саме відновлювала керованість підприємства без покладання на оператора неприйнятної інвестиційного ризику.

Мозамбік і Південна Африка. Інший рівень участі приватного капіталу представлений автомобільним коридором N4 між Південною Африкою та Мозамбіком. Проєкт охопив реконструкцію, експлуатацію й утримання близько 630 км доріг на основі

30-річної концесії. Повернення інвестицій забезпечувалося платою за проїзд, а уряди двох держав відповідали за міждержавну координацію та інституційне супроводження³. Реалізація такої моделі стала можливою після відновлення базової керованості, формування транспортного попиту та появи прогнозованого джерела доходів. Водночас транскордонний характер проєкту підвищив вимоги до узгодження рішень, контролю договору і врегулювання спорів.

Косово. У 2010 р. в Косові було укладено 20-річний договір на розширення та експлуатацію міжнародного аеропорту Приштини за моделлю DBFOT (проєктування — будівництво — фінансування — експлуатація — передача). Приватний партнер зобов'язався побудувати новий термінал і супутню інфраструктуру, управляти аеропортом та сплачувати державі концесійну плату. Договір містив положення, адаптовані до політико-інституційної нестійкості, зокрема щодо форс-мажорних і політичних подій⁴. Важливо, що проєкту передували ухвалення спеціального законодавства про PPP і створення механізмів міжвідомчого погодження⁵. Це підтверджує, що передання приватній стороні будівельного та фінансового ризиків потребує не лише зниження безпекової загрози, а й мінімально достатньої правової та інституційної визначеності.

Досвід інших країн колишньої Югославії також є важливим для розуміння меж і можливостей PPP у повоєнному відновленні.

Боснія і Герцеговина. У ранній фазі повоєнного відновлення Боснії і Герцеговини ключову роль відігравали міжнародна допомога, реконструкція базової інфраструктури та поступова стабілізація державних інституцій. Світовий банк зазначає, що після війни його підтримка була спрямована на відновлення інфраструктури та базових послуг до довоєнного рівня, а надалі — на перехід країни до європейської інтеграції⁶. За таких умов складні довгострокові моделі приватного фінансування не могли бути основним інструментом відбудови, оскільки спочатку необхідно було відновити базові послуги, транспортну й комунальну інфраструктуру та сформувати мінімально стабільне інституційне середовище.

Хорватія. Хорватський досвід є показовим для наступного етапу, коли після стабілізації та просування до європейської інтеграції PPP поступово

¹ Liberia: Liberia Electricity Corp. IFC / World Bank Group, 2013. URL: https://ppp.worldbank.org/sites/default/files/2022-06/PPPImpactStories_Liberia_LiberiaElectricCorp.pdf

² Liberia: Amended Management Contract for LEC. IFC, 2013. URL: <https://www.ifc.org/content/dam/ifc/doc/2010/2013-liberia-amended-lec-ppp-brief.pdf>

³ N4 Toll Route. Public-Private Partnership Resource Center. World Bank. URL: <https://ppp.worldbank.org/library/n4-toll-route>

⁴ Public-Private Partnership Agreement for the Operation and Expansion of Pristina International Airport. World Bank PPP Resource Center. URL: <https://ppp.worldbank.org/library/public-private-partnership-agreement-operation-and-expansion-pristina-international-airport>

⁵ Kosovo: PPP Units and Related Institutional Framework. World Bank PPP Resource Center. URL: <https://ppp.worldbank.org/library/kosovo-ppp-units-and-related-institutional-framework>

⁶ Bosnia and Herzegovina: From Post-Conflict Reconstruction to EU Integration. World Bank. 2012. URL: <https://www.worldbank.org/en/results/2012/04/19/from-post-conflict-to-eu-integration-in-bosnia-and-herzegovina>

набуває більш системного характеру. За даними World Bank Benchmarking Infrastructure 2023, у Хорватії PPP можуть набувати різних форм відповідно до директив Європейського Союзу¹. У цьому випадку йдеться вже не лише про ліквідацію наслідків війни, а про модернізацію інфраструктури, підвищення якості публічних послуг і наближення національних процедур до європейських підходів. Для України цей приклад важливий тим, що демонструє необхідність переходу від надзвичайної логіки відновлення до довгострокового управління портфелем інфраструктурних проєктів.

Сербія. У Сербії розвиток PPP і концесій пов'язаний із формуванням спеціальної правової бази та процедур підготовки проєктів. Закон про публічно-приватне партнерство і концесії було ухвалено у 2011 р., а згодом змінено у 2016 р.². Цей досвід свідчить, що після періоду політичної та економічної трансформації PPP може використовуватися як інструмент залучення приватного капіталу до інфраструктури, однак його результативність залежить від прозорості конкурсних процедур, якості попередньої оцінки проєктів, розподілу ризиків і здатності держави контролювати виконання довгострокових договорів.

Чорногорія та Північна Македонія. Досвід інших країн Західних Балкан засвідчує, що PPP може бути корисним інструментом скорочення інфраструктурних розривів, але водночас здатне створювати значні фінансові ризики за недостатньої якості підготовки проєктів. У дослідженні МВФ щодо майбутнього PPP у Західних Балканах наголошено, що такі проєкти можуть сприяти нарощуванню інвестицій, однак потребують посилення рамок управління, контролю фінансових ризиків і прозорого обліку державних зобов'язань³. Тому особливо важливими є реалістична оцінка попиту, якісний розподіл ризиків, наявність спеціалізованих підрозділів або експертної підтримки з питань PPP та контроль договорів упродовж усього життєвого циклу.

Отже, пост'югославський досвід підтверджує загальну логіку фазово-адаптивного підходу, зокрема

у ранній фазі відновлення домінують публічне фінансування, донорська підтримка та управлінська стабілізація, тоді як складніші форми PPP стають доцільними лише після зміцнення правової, інституційної та фінансової спроможності публічної сторони.

Північна Ірландія. Після політичної стабілізації для модернізації стратегічної дорожньої мережі Північної Ірландії застосовувалися довгострокові моделі DBFO/DBFM, за якими приватні консорціуми відповідали за проєктування, будівництво, фінансування, експлуатацію та утримання доріг. У структурі дорожньої служби було створено спеціалізований підрозділ PPP із залученням технічних, фінансових і юридичних радників⁴. Фінансові конструкції окремих пакетів поєднували кредити Європейського інвестиційного банку та інструменти ринку капіталу⁵. У цьому випадку вирішальним чинником була здатність публічної сторони підготувати складну конкурсну документацію, оцінити довгострокові бюджетні наслідки й управляти договором упродовж усього життєвого циклу.

Кот-д'Івуар. Під час будівництва мосту Henri Konan Bédié у Кот-д'Івуарі MIGA надала гарантійне покриття строком до 15 років. Воно охоплювало обмеження переказу валюти, експропріацію, війну та громадські заворушення, а також порушення державою контрактних зобов'язань⁶. Проєкт демонструє, що приватне фінансування може повертатися ще до повного зникнення політичних ризиків, якщо ризики, які інвестор не здатний контролювати, приймають на себе міжнародні гарантійні установи або інші суб'єкти з вищою спроможністю до їх покриття.

Йорданія. У 2007 р. уряд Йорданії уклав 25-річну концесію на реконструкцію, розширення та експлуатацію міжнародного аеропорту Queen Alia. Приватний партнер профінансував будівництво нового терміналу і модернізацію операційної діяльності, запропонувавши передавати державі 54,58 % валового доходу аеропорту⁷. Пасажиропотік збільшився з 3,9 млн осіб у 2007 р. до 7,4 млн у 2016 р., а пропускна спроможність зросла до 12 млн пасажирів на рік⁸. Цей приклад ілюструє можливість поєд-

¹ Benchmarking Infrastructure 2023 in Croatia. World Bank. 2023. URL: <https://bpp.worldbank.org/content/dam/sites/data/bpp/cntrypdf/BI-2023-Croatia-PPP.pdf>

² PPP Laws / Concession Laws — Serbia. World Bank PPP Legal Resource Center. URL: <https://ppp.worldbank.org/library/ppp-laws-concession-laws-serbia>

³ Martijn J. K., Sun Y. M., Lindquist W., Mooi Y. N., Ozturk E. O., Selim H., Khachatryan A. The Future of PPPs in the Western Balkans. IMF Working Paper. 2023. No. 23/31. <https://doi.org/10.5089/9798400234439.001>

⁴ Northern Ireland Audit Office. Improving the Strategic Roads Network — The M1/Westlink and M2 Improvement Schemes. URL: https://www.niauditoffice.gov.uk/files/niauditoffice/media-files/improving_the_strategic_roads_network.pdf

⁵ Northern Ireland Audit Office. Reinvestment and Reform: Improving Northern Ireland's Public Infrastructure. URL: https://www.niauditoffice.gov.uk/files/niauditoffice/media-files/re-investment_and_reform_-_improving_ni_public_infrastructure.pdf

⁶ MIGA Supports Public-Private Partnership in Côte d'Ivoire. MIGA. URL: <https://www.miga.org/press-release/miga-supports-public-private-partnership-cote-divoire>

⁷ Jordan: Queen Alia International Airport PPP. IFC PPP Brief, 2009. URL: <https://www.ifc.org/content/dam/ifc/doc/2000/2009-jordan-queen-alia-airport-ppp-brief.pdf>

⁸ Queen Alia International Airport: The Role of IFC in Facilitating Private Investment in a Large Airport Project. IFC, 2017. URL: <https://www.ifc.org/content/dam/ifc/doclink/2017/queen-alia-international-airport-the-role-of-ifc-in-facilitating-private-investment-in-a-large-airport-project.pdf>

нання приватного фінансування, підвищення якості послуг і стабільних бюджетних надходжень за умови наявності комерційно життєздатного активу та прозорого розподілу доходів.

Колумбія та Кенія. Колумбія розвивала дорожні PPP через кілька поколінь концесій. Під час формування програми четвертого покоління (4G) було враховано недоліки попередніх проєктів, зокрема незбалансований розподіл ризиків, слабку підготовку, дефіцит фінансування та затримки будівництва. Програма охопила близько 8 тис. км доріг і спиралася на оновлене законодавство¹, стандартизовані договори, посилення державних інституцій та механізми залучення банківського й інституційного капіталу².

У Кенії для частини дорожньої мережі застосовано модель анuitетних платежів — приватний партнер будує, реконструює та утримує дорогу, а держава здійснює довгострокові виплати за її експлуатаційну готовність³. Для окремих пакетів MIGA надала гарантії від порушення контракту, експропріації, валютних обмежень, війни та громадських заворушень⁴. Така конструкція є придатною для інфраструктури, яка не генерує достатньої плати користувачів, але має високу суспільну цінність. Її слабким місцем є потреба у прогнозованих багаторічних бюджетних зобов'язаннях.

Руанда. Не всі проєкти приватної участі в постконфліктних країнах були успішними. У 2003 р. державну енергетичну і водопостачальну компанію Electrogaz передали міжнародному оператору за п'ятирічним управлінським контрактом, однак у 2005 р. договір було припинено⁵. На його виконання впливали енергетична криза, зміни державної політики, недостатня визначеність повноважень оператора і складність поєднання невідкладних операційних завдань із реформуванням підприємства⁶. Цей випадок застерігає від спрощеного припущення, що сама присутність приватного оператора автоматично забезпечує результат. Необхідними є реалістичні показники, стабільна тарифна політика, фінансування капітальних витрат і послідовна підтримка публічної сторони.

Розглянуті кейси дають змогу виокремити кілька закономірностей. За високої невизначеності приватний сектор доцільно залучати до тих функцій, результат яких можна виміряти у відносно короткому

періоді: експлуатації, технічного обслуговування, управління, скорочення втрат або підвищення збору платежів. Капітальне відновлення зруйнованих активів у цей час переважно фінансують публічна сторона і донори. Після стабілізації попиту та контрактного середовища стають можливими договори на реабілітацію й експлуатацію, локальні концесії та моделі з оплатою за доступність. Повноцінне приватне фінансування, моделі BOT (Build–Operate–Transfer — будівництво, експлуатація, передача), DBFOT (Design–Build–Finance–Operate–Transfer — проєктування, будівництво, фінансування, експлуатація, передача) і DBFOM (Design–Build–Finance–Operate–Maintain — проєктування, будівництво, фінансування, експлуатація та утримання) доцільні лише за наявності передбачуваного грошового потоку, спроможного публічного партнера та механізмів покриття політичних і воєнних ризиків.

На цій основі запропоновано фазово-адаптивну модель залучення приватного сектору до відновлення інфраструктури (див. таблицю). Її логіка полягає в поступовому розширенні функцій, фінансової участі та комплексу ризиків, що можуть передаватися приватному партнеру. Межі між окремими фазами не є суто часовими: різні сектори, території та інфраструктурні об'єкти однієї країни можуть одночасно перебувати на різних рівнях готовності до приватної участі.

Перехід між фазами має визначатися не формальним строком після завершення війни, а готовністю конкретного проєкту. До основних критеріїв належать: прийнятний рівень ризику фізичного знищення; прогнозованість попиту й джерел доходу; наявність платоспроможного замовника або механізму бюджетних виплат; здатність публічної сторони підготувати та контролювати договір; можливість страхування політичних і воєнних ризиків; готовність кредиторів надавати довгострокове фінансування; соціальна прийнятність тарифів. Такий підхід означає поступове, а не одномоментне передання ризиків приватному партнеру.

Закон України «Про публічно-приватне партнерство» від 19 червня 2025 р. № 4510-IX, який набрав чинності 31 жовтня 2025 р., розширив правову основу для залучення приватного сектору до публічних проєктів. Нове регулювання розмежовує концесійні та неконцесійні договори PPP і допускає

¹ Colombia: The Roads More Traveled. World Bank Blogs. URL: <https://blogs.worldbank.org/en/ppps/colombia-roads-more-traveled>

² Colombia's 4G Road Concession Program. World Bank. URL: <https://documents1.worldbank.org/curated/en/263981523334647786/pdf/125063-BRI-PUBLIC-MFDBriefColombiaRoads.pdf>

³ Road Annuity Project in Kenya (Lot 3). MIGA. URL: <https://www.miga.org/project/road-annuity-project-kenya-lot-3-0>

⁴ MIGA Contributes to Kenya National Road Network Upgrade. MIGA. URL: <https://www.miga.org/press-release/miga-contributes-kenya-national-road-network-upgrade>

⁵ World Bank. Rwanda — Competitiveness and Enterprise Development Project: Additional Financing. Project Paper. Report No. 43020-RW. Washington, DC: World Bank, 2008. URL: <https://documents1.worldbank.org/curated/en/834351468105260897/pdf/430200PJP0P10101official0use0only1.pdf>

⁶ World Bank. Country Assistance Strategy for the Republic of Rwanda for the Period FY09–FY12. Report No. 44938-RW. Washington, DC: World Bank, 2008. URL: <https://documents1.worldbank.org/curated/en/754501468336542352/pdf/449380CAS0P101ONLY10IDA1R200810257.pdf>

Таблиця. Фазово-адаптивна модель залучення приватного сектору до відновлення інфраструктури

Фаза	Стан проєкту та середовища	Формат приватної участі	Ресурсне забезпечення	Логіка переходу до наступної фази
Фаза 1. Операційне відновлення	Інфраструктура перебуває у критичному стані; безпекові ризики залишаються високими; попит є нестабільним; довгострокові приватні інвестиції фактично не мають ринкових передумов.	Сервісні контракти; договори експлуатації та технічного обслуговування; управлінські контракти; контракти з оплатою за досягнення визначених показників.	Державний і місцеві бюджети; донорські гранти; міжнародна допомога; технічна допомога.	Основним завданням є відновлення базової функціональності об'єкта без передання приватному партнеру надмірних фінансових та інвестиційних ризиків. Перехід можливий після часткової стабілізації безпекових умов і відновлення керованості об'єкта.
Фаза 2. Перехідна приватна участь	Безпекова ситуація частково стабілізується; публічна сторона поступово відновлює управлінську спроможність; з'являються ресурси для реконструкції, однак ризики для приватного капіталу залишаються значними.	Оренда; афермаж; контракти на реабілітацію та подальшу експлуатацію; локальні проєкти brownfield; участь приватного оператора в модернізації та управлінні наявними активами.	Бюджетне співфінансування; пільгові кредити; гранти; змішане фінансування; компенсація частини капітальних витрат.	Приватний сектор поступово залучається не лише до експлуатації, а й до модернізації активів. Перехід до складніших моделей можливий за умови прогнозованого попиту, стабілізації тарифної політики та появи механізмів розподілу ризиків.
Фаза 3. Концесійне відновлення	Безпекові ризики суттєво зніжуються; попит і доходи стають більш прогнозованими; регуляторне середовище стабілізується; кредитори готові розглядати довгострокові інфраструктурні проєкти.	Концесії; BOT; DBFO; DBFOT; DBFM/DBFOM; договори з платежами за експлуатаційну готовність.	Приватний капітал; кредити банків розвитку; державні гарантії; страхування політичних і воєнних ризиків; змішане фінансування.	Відбувається перехід до довгострокових інвестиційних моделей, у межах яких приватний партнер бере на себе частину будівельних, операційних і фінансових ризиків. Наступна фаза потребує зрілих інституцій ППП і доступу до ширших джерел капіталу.
Фаза 4. Інституційно зріле партнерство	Сформовано стабільне безпекове й політичне середовище; діють інституції ППП; публічна сторона має досвід підготовки та супроводження контрактів; існує доступ до внутрішнього й міжнародного капіталу.	Проектне фінансування; інфраструктурні облигації; рефінансування; довгострокові моделі DBFO/DBFOM; повторне інвестування в модернізацію активів; гібридні моделі.	Ринки капіталу; інституційні інвестори; комерційне кредитування; міжнародні фінансові інституції; доходи від експлуатації активів.	ППП інтегрується у систему публічних інвестицій і стає інструментом не лише відновлення, а й довгострокового розвитку інфраструктури, модернізації активів та залучення приватного капіталу на ринкових засадах.

Джерело: розроблено автором за результатами узагальнення зарубіжних практик залучення приватного сектору до відновлення та модернізації інфраструктури (World Bank. Infrastructure in Fragile and Conflict-Affected States. URL: <https://ppp.worldbank.org/infrastructure-fragile-and-conflict-affected-states>).

різні поєднання функцій приватного партнера — фінансування, створення, реконструкцію, капітальний ремонт, технічне обслуговування, управління, експлуатацію та надання суспільно значущих послуг¹.

Закон також передбачає можливість залучення грантів, державного і місцевого співфінансування, укладення договорів із кредиторами та використання платежів за експлуатаційну готовність. Це створює нормативні передумови для змішаного фінансування й поступового розширення приватної участі. Водночас законодавство не встановлює прямої відповідності між безпековою та інституційною готовністю проєкту, обраною формою ППП і допустимим обсягом ризиків приватного партнера. Запропонована фазово-адаптивна модель може заповнити цю методичну прогалину, доповнивши правові процедури критеріями вибору договірної та фінансової конструкції.

У період воєнної невизначеності практичний потенціал мають коротко- і середньострокові договори на експлуатацію, аварійне відновлення, технічне обслуговування та управління інфраструктурою з оплатою за досягнуті показники. Такий підхід може застосовуватися у тепло- і водопостачанні, управлінні від-

ходами, енергетичних мережах, тимчасовому житлі та на окремих транспортних об'єктах. Він дає змогу залучати приватні компетентності без штучного перекладання на оператора ризику знищення активу.

Капітальне відновлення об'єктів із високим воєнним ризиком доцільно фінансувати переважно коштом публічної сторони, донорів і міжнародних фінансових організацій. Приватний оператор у такій конструкції може відповідати за експлуатацію, скорочення втрат, облік, сервіс і дотримання показників якості. На відносно безпечних територіях варто формувати пілотні проєкти модернізації наявних активів, у яких частина інвестиційних зобов'язань уже передається приватному партнеру. Це дозволить перевірити якість договорів і спроможність органів влади до управління складнішими моделями.

Великі концесії, BOT і DBFOM мають застосовуватися передусім до проєктів із прогнозованим грошовим потоком або надійним механізмом довгострокових бюджетних виплат. До потенційних сфер належать порти, логістичні термінали, окремі автомобільні дороги, енергетична генерація, промислові та інноваційні парки. Для соціально значущих, але недостатньо дохідних об'єктів доцільними можуть

¹ Про публічно-приватне партнерство: Закон України від 19.06.2025 № 4510-IX. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/go/4510-20>

бути платежі за експлуатаційну готовність за умови належного обліку майбутніх фінансових зобов'язань.

Окремим елементом мають стати механізми покриття воєнних і політичних ризиків, зокрема гарантії міжнародних фінансових організацій, страхування пошкодження активів, гарантії виконання державних зобов'язань, фонди компенсації ризиків та інструменти змішаного фінансування. У довгострокових договорах необхідно передбачати процедури адаптації до зміни безпекової ситуації, перегляду фінансової моделі, відстрочення окремих зобов'язань і рефінансування після зниження загального рівня інвестиційних ризиків. Світовий банк звертає увагу, що можливість рефінансування є особливо важливою для країн із низькою інституційною спроможністю: після стабілізації вона дає змогу замінити дорогий початковий борг дешевшими фінансовими ресурсами¹.

Висновки. Зарубіжний досвід свідчить, що універсальної моделі PPP для відновлення економіки після конфлікту не існує. Результативність партнерства залежить від того, наскільки обсяг зобов'язань приватного партнера відповідає фактичному рівню ризику, стану інфраструктурного активу та спроможності публічної сторони підготувати, супроводжувати й контролювати виконання договору.

На етапі активної війни та ранньої стабілізації найбільш обґрунтованими є сервісні, експлуатаційні, управлінські та результативні контракти. Вони дозволяють використовувати управлінські, технічні й організаційні компетентності бізнесу, не поклада-

ючи на нього ризики, які він об'єктивно не може контролювати, зокрема ризик повторного руйнування активу або фінансування масштабної відбудови в умовах невизначеності. У міру стабілізації попиту, тарифної політики та механізмів виконання договорів можливим стає перехід до реабілітаційних контрактів, локальних концесій, платежів за доступність, BOT, DBFOT і DBFOM.

Запропонований у статті підхід дає підстави розглядати PPP не як сталу договірну форму, а як динамічний механізм, структура якого змінюється відповідно до безпекової, інституційної та фінансової готовності конкретного проекту. Йдеться не про єдину часову траєкторію для всіх секторів і територій, а про можливість одночасного застосування різних форм партнерства в межах однієї країни залежно від стану об'єкта, рівня ризику, джерел фінансування та готовності приватного партнера брати довгострокові зобов'язання.

Для України це означає необхідність формувати не однорідний перелік «проектів PPP», а диференційований портфель проектів із різним ступенем приватної участі — від короткострокових контрактів на управління й експлуатацію до довгострокових концесій і проектного фінансування. Такий підхід дає змогу залучати приватний сектор уже під час війни, але водночас уникати передчасного використання складних моделей у проектах, які ще не мають належної інвестиційної, інституційної та безпекової готовності.

ЛІТЕРАТУРА

1. Bray J. The role of private sector actors in post-conflict recovery: Analysis. *Conflict, Security & Development*. 2009. Vol. 9, Iss. 1. P. 1–26. <https://doi.org/10.1080/14678800802704895>
2. Abramov I. Building Peace in Fragile States — Building Trust is Essential for Effective Public–Private Partnerships. *Journal of Business Ethics*. 2009. Vol. 89 (Suppl 4). P. 481–494. <https://doi.org/10.1007/s10551-010-0402-8>
3. Araya G., Schwartz J., Andres L. The Effects of Country Risk and Conflict on Infrastructure PPPs. *Policy Research Working Paper*. 2013. No. 6569. <https://doi.org/10.1596/1813-9450-6569>
4. Noorzai E. Public-Private Partnership Risks in Conflict Zones and Solutions: Case Study for Afghanistan. *Journal of Infrastructure Systems*. 2021. Vol. 27, Iss. 1. Art. 05021001. [https://doi.org/10.1061/\(ASCE\)IS.1943-555X.0000599](https://doi.org/10.1061/(ASCE)IS.1943-555X.0000599)
5. Leigland J. Public-Private Partnerships in Developing Countries: The Emerging Evidence-based critique. *The World Bank Research Observer*. 2018. Vol. 33, Iss. 1. P. 103–134. <https://doi.org/10.1093/wbro/lkx008>
6. Casady C. B., Eriksson K., Levitt R. E., Scott W. R. (Re)defining public-private partnerships (PPPs) in the new public governance (NPG) paradigm: an institutional maturity perspective. *Public Management Review*. 2020. Vol. 22, Iss. 2. P. 161–183. <https://doi.org/10.1080/14719037.2019.1577909>
7. Fay M., Martimort D., Straub S. Funding and financing infrastructure: The joint-use of public and private finance. *Journal of Development Economics*. 2021. Vol. 150. Art. 102629. <https://doi.org/10.1016/j.jdeveco.2021.102629>
8. Cui C., Liu Y., Hope A., Wang J. Review of studies on the public-private partnerships (PPP) for infrastructure projects. *International Journal of Project Management*. 2018. Vol. 36, Iss. 5. P. 773–794. <https://doi.org/10.1016/j.ijproman.2018.03.004>
9. Богуславська С.І. Використання інструментів державно-приватного партнерства для повоєнного відновлення економіки України. *Бізнес Інформ*. 2023. № 10. С. 76–85. <https://doi.org/10.32983/2222-4459-2023-10-76-85>
10. Матвійшин Є. Г., Вершигора Ю. З. Перспективи використання державно-приватного партнерства для відбудови України у повоєнний період. *Демократичне врядування*. 2022. Вип. 15 (2). С. 29–43. <https://doi.org/10.23939/dg2022.02.029>
11. Лисяк Л. В., Качула С. В. Фінансовий механізм публічно-приватного партнерства у реалізації стратегічних цілей розвитку територій України. *Економіка та суспільство*. 2023. Вип. 53. <https://doi.org/10.32782/2524-0072/2023-53-72>
12. Шилепницький П. І., Петрова І. П. «Комбіновані» моделі публічно-приватного партнерства для відбудови України. *Економічний вісник Донбасу*. 2022. № 2(68). С. 154–164. [https://doi.org/10.12958/1817-3772-2022-2\(68\)-154-164](https://doi.org/10.12958/1817-3772-2022-2(68)-154-164)

Надійшла до редакції 06.05.2026

Прийнята до друку 25.06.2026

Опублікована 29.09.2026

¹ World Bank. Infrastructure in Fragile and Conflict-Affected States. URL: <https://ppp.worldbank.org/infrastructure-fragile-and-conflict-affected-states>

REFERENCES

1. Bray, J. (2009). The role of private sector actors in post-conflict recovery: Analysis. *Conflict, Security & Development*, 9(1), 1–26. <https://doi.org/10.1080/14678800802704895>
2. Abramov, I. (2009). Building peace in fragile states — Building trust is essential for effective public-private partnerships. *Journal of Business Ethics*, 89 (Suppl 4), 481–494. <https://doi.org/10.1007/s10551-010-0402-8>
3. Araya, G., Schwartz, J., & Andres, L. (2013). The effects of country risk and conflict on infrastructure PPPs. *Policy Research Working Paper*, 6569. <https://doi.org/10.1596/1813-9450-6569>
4. Noorzai, E. (2021). Public-private partnership risks in conflict zones and solutions: Case study for Afghanistan. *Journal of Infrastructure Systems*, 27(1), 05021001. [https://doi.org/10.1061/\(ASCE\)IS.1943-555X.0000599](https://doi.org/10.1061/(ASCE)IS.1943-555X.0000599)
5. Leigland, J. (2018). Public-private partnerships in developing countries: The emerging evidence-based critique. *The World Bank Research Observer*, 33(1), 103–134. <https://doi.org/10.1093/wbro/lkx008>
6. Casady, C. B., Eriksson, K., Levitt, R. E., & Scott, W. R. (2020). (Re)defining public-private partnerships (PPPs) in the new public governance (NPG) paradigm: an institutional maturity perspective. *Public Management Review*, 22(2), 161–183. <https://doi.org/10.1080/14719037.2019.1577909>
7. Fay, M., Martimort, D., & Straub, S. (2021). Funding and financing infrastructure: The joint-use of public and private finance. *Journal of Development Economics*, 150, 102629. <https://doi.org/10.1016/j.jdeveco.2021.102629>
8. Cui, C., Liu, Y., Hope, A., & Wang, J. (2018). Review of studies on the public-private partnerships for infrastructure projects. *International Journal of Project Management*, 36(5), 773–794. <https://doi.org/10.1016/j.ijproman.2018.03.004>
9. Bohuslavska, S. I. (2023). The Use of Public-Private Partnership Instruments for the Post-War Recovery of Ukraine's Economy. *Biznes Inform*, 10, 76–85. <https://doi.org/10.32983/2222-4459-2023-10-76-85> [in Ukrainian].
10. Matviishyn, Ye. H., & Vershyhora, Yu. Z. (2022). Prospects of using public and private partnership for the reconstruction of Ukraine in the post-war period. *Demokratychnе vriaduvannia*, 15(2), 29–43. <https://doi.org/10.23939/dg2022.02.029> [in Ukrainian].
11. Lysiak, L. V., & Kachula, S. V. (2023). Financial mechanism of public-private partnership in implementation of strategic goals of the development of the territories of Ukraine. *Ekonomika ta suspilstvo*, 53. <https://doi.org/10.32782/2524-0072/2023-53-72> [in Ukrainian].
12. Shylepnytskyi, P. I., & Petrova, I. P. (2022). «Combined» Models of Public-Private Partnership for the Reconstruction of Ukraine. *Economic Herald of the Donbas*, 2(68), 154–164. [https://doi.org/10.12958/1817-3772-2022-2\(68\)-154-164](https://doi.org/10.12958/1817-3772-2022-2(68)-154-164) [in Ukrainian].

Received: 06.05.2026

Accepted: 25.06.2026

Published: 29.09.2026

Асадов Ельдар Расім огли. Зарубіжний досвід диференціації форм публічно-приватного партнерства у воєнному та повосенному відновленні економіки: можливості адаптації в Україні

У статті досліджено зарубіжний досвід диференціації форм публічно-приватного партнерства у воєнному та повосенному відновленні економіки. Обґрунтовано, що в умовах високої безпекової, фінансової та інституційної невизначеності публічно-приватне партнерство не може розглядатися як універсальна договірна форма, придатна для всіх секторів і етапів відновлення. На основі порівняльного аналізу практик Ліберії, Мозамбіку і Південної Африки, Косова, Боснії і Герцеговини, Хорватії, Сербії, Чорногорії, Північної Македонії, Північної Ірландії, Кот-д'Івуару, Йорданії, Колумбії, Кенії та Руанди визначено різні рівні приватної участі у відновленні та модернізації інфраструктури — від сервісних, експлуатаційних і управлінських контрактів до концесій, платежів за експлуатаційну готовність і моделей проєктного фінансування. Запропоновано фазово-адаптивний підхід до вибору форм публічно-приватного партнерства, який передбачає поступове розширення функцій, фінансової участі та ризиків приватного партнера залежно від стану інфраструктурного активу, рівня безпекової загрози, прогнозованості попиту, інституційної спроможності публічної сторони та доступності механізмів покриття політичних і воєнних ризиків. Обґрунтовано можливість адаптації такого підходу в Україні через формування диференційованого портфеля проєктів відновлення — від коротко- і середньострокових договорів на управління, експлуатацію та технічне обслуговування до довгострокових концесій, BOT, DBFOT, DBFOM і моделей із платежами за експлуатаційну готовність.

Ключові слова: публічно-приватне партнерство, повосенне відновлення, воєнна економіка, інфраструктура, приватний сектор, концесія, проєктне фінансування, інвестиції, фазово-адаптивний підхід, інституційна спроможність.

Asadov Eldar Rasim oglu. Foreign experience in differentiating forms of public-private partnership in wartime and post-war economic recovery: opportunities for adaptation in Ukraine

The article examines foreign experience in differentiating forms of public-private partnership in wartime and post-war economic recovery. It substantiates that, under conditions of high security, financial and institutional uncertainty, public-private partnership cannot be regarded as a universal contractual form suitable for all sectors and stages of recovery. Based on a comparative analysis of practices in Liberia, Mozambique and South Africa, Kosovo, Bosnia and Herzegovina, Croatia, Serbia, Montenegro, North Macedonia, Northern Ireland, Côte d'Ivoire, Jordan, Colombia, Kenya and Rwanda, different levels of private sector participation in infrastructure recovery and modernization are identified — from service, operation and management contracts to concessions, availability payment models and project finance models. A phase-adaptive approach to selecting forms of public-private partnership is proposed. This approach provides for the gradual expansion of the functions, financial participation and risks assumed by the private partner depending on the condition of the infrastructure asset, the level of security threat, demand predictability, the institutional capacity of the public partner, and the availability of mechanisms for covering political and war-related risks. The potential for adapting this approach in Ukraine is substantiated through the formation of a differentiated portfolio of recovery projects — from short- and medium-term contracts for management, operation and maintenance to long-term concessions, BOT, DBFOT, DBFOM and availability payment models.

Keywords: public-private partnership, post-war recovery, wartime economy, infrastructure, private sector, concession, project finance, investment, phase-adaptive approach, institutional capacity.