

КИЇВСЬКИЙ НАЦІОНАЛЬНИЙ УНІВЕРСИТЕТ
ІМЕНІ ТАРАСА ШЕВЧЕНКА
ЕКОНОМІЧНИЙ ФАКУЛЬТЕТ
КАФЕДРА ФІНАНСІВ

КВАЛІФІКАЦІЙНА МАГІСТЕРСЬКА РОБОТА

на тему:

ФІНАНСУВАННЯ ІНФРАСТРУКТУРНИХ ПРОЄКТІВ В УКРАЇНІ

Студентки 2-го курсу денної форми навчання
спеціальності 072 «Фінанси, банківська справа
та страхування»

освітньо-наукової програми
«Корпоративні фінанси»

Яновської Єлизавети Костянтинівни

Науковий керівник:

доктор економічних наук, професор

Науменкова Світлана Валентинівна

Засвідчую, що в цій дипломній
роботі немає запозичень із праць
інших авторів без відповідних посилань

Студентка _____

Робота допущена до захисту в Екзаменаційній комісії рішенням кафедри
фінансів від «16» травня 2023 р., протокол №10.

Завідувач кафедри фінансів,
доктор економічних наук, професор
Лютий Ігор Олексійович _____

Київ – 2023 р.

ЗМІСТ

	Стор.
ВСТУП	3
РОЗДІЛ 1. ТЕОРЕТИЧНІ ЗАСАДИ ФІНАНСУВАННЯ ІНФРАСТРУКТУРНИХ ПРОЄКТІВ	6
1.1. Загальне поняття проєкту та проєктного циклу, класифікація проєктів за основними ознаками	6
1.2. Основні джерела фінансування інфраструктурних проєктів	9
1.3. Особливості державної передінвестиційної експертизи інвестиційних проєктів в Україні	13
РОЗДІЛ 2. ФІНАНСУВАННЯ ІНФРАСТРУКТУРНИХ ПРОЄКТІВ В УМОВАХ ПОВОЄННОГО ВІДНОВЛЕННЯ В УКРАЇНІ.	19
2.1. Фінансування інфраструктурних проєктів на основі державно-приватного партнерства	19
2.2. Участь банків у фінансуванні інфраструктурних проєктів в Україні	28
2.3. Особливості кількісного та якісного оцінювання ризиків інфраструктурних проєктів	35
РОЗДІЛ 3. УПРАВЛІННЯ РИЗИКАМИ ФІНАНСУВАННЯ ІНФРАСТРУКТУРНИХ ПРОЄКТІВ В УКРАЇНІ	42
3.1. Вдосконалення методів оцінювання ризиків довгострокового фінансування проєктів	42
3.2. Використання сучасних інструментів управління ризиками фінансування інфраструктури в Україні в умовах посилення зовнішніх загроз.	49
ВИСНОВКИ	55
СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ	59

ВСТУП

Актуальність теми. Загалом, будівельний сектор є одним з рушіїв економічного зростання країни, а залучення інвестицій з-за кордону є передумовою для розвитку сектору. Показники галузі становлять 6% від глобального ВВП. Повоєнне відновлення вітчизняної економіки – провідна мета подальших років, невід’ємною частиною якої є відбудова зруйнованої інфраструктури. Це потребує використання найкращих зразків світової практики сукупності із залученням іноземних інвестицій задля довгострокового фінансування інфраструктурних проєктів. Кінцевим результатом реалізації цього плану, повинно бути не лише повернення початкового вигляду інфраструктури до моменту руйнування, а й модернізація та поліпшення її функціоналу за європейськими стандартами____ [52].

Рівень розробки теми дослідження в науковій літературі. Питанням фінансування інфраструктурних проєктів присвячено багато наукових праць. Аналізом сфери інвестування в інфраструктуру займалися такі вчені, як Бабяк Н. Д [11], Бондар Н. М. [12], Диба М.І. [14], Залюбовська С.С. [16], Комарницька Г.О. [19], Круглов В.В. [22], Мельник А.Ф., Підгаєць С.В. [24], Науменкова С.В. [25; 27; 28; 29; 30], Оленцевич Н.В., Ковальова О.В. [31], Соколова О. М. [50], Тіщенко Є. О. [51] та інші науковці. Але в епоху сучасних викликів додаткових досліджень потребують підходи до управління ризиками фінансування інфраструктури.

Мета і завдання дослідження. Метою дослідження є аналіз теоретичних положень і розробка практичних рекомендацій щодо посилення ефективності методик і інструментів фінансування інфраструктурних проєктів з адаптацією результатів до сучасних реалій інвестиційного клімату.

Відповідно до цієї мети поставлено до вирішення такі завдання:

- узагальнити сутність та роль проєкту та проєктного циклу;
- визначити основні джерела фінансування інфраструктурних проєктів;

- систематизувати методики передінвестиційної експертизи інвестиційних проєктів в Україні;
- встановити специфіку фінансування інфраструктурних проєктів на основі державно-приватного партнерства;
- проаналізувати участь банків у фінансуванні інфраструктурних проєктів;
- провести діагностику особливостей кількісного та якісного оцінювання ризиків інфраструктурних проєктів ;
- обґрунтувати необхідність вдосконалення методів оцінювання ризиків довгострокового фінансування проєктів;
- надати практичні рекомендації щодо використання сучасних інструментів управління ризиками фінансування інфраструктури.

Об’єктом дослідження є процес фінансування інфраструктурних проєктів в Україні.

Предмет дослідження – теоретичні, методичні та практичні аспекти фінансування інфраструктури під час повоєнного відновлення.

Наукова новизна. Елементи наукової новизни, які характеризують особистий внесок автора у розвиток теми дослідження:

- охарактеризовано переваги та недоліки використання SWOT-аналізу в процесі оцінювання ризиків інфраструктурних проєктів в Україні;
- визначено напрями захисту від кіберзагроз у сфері фінансування інфраструктури в умовах посилення зовнішніх та внутрішніх ризиків.

Методи дослідження. Теоретико-методологічною основою дослідження є діалектичний метод пізнання економічних явищ, положення економічної теорії та фінансової науки щодо розвитку сектору інфраструктури. Під час дослідження широко використовувалися логічні й емпіричні методи пізнання механізмів і форм діагностики фінансового розвитку, а також методи порівняльного, факторного, економіко-математичного, статистичного, графоаналітичні й алгоритмічні методи відображення результатів досліджень. Пріоритетність

використання того чи іншого методу визначалася конкретним завданням і поставленою метою.

Інформаційною базою дослідження є законодавство України щодо реалізації інвестиційних проєктів, методології розрахунку обсягу державної підтримки для реалізації інвестиційного проєкту, методології проведення оцінки інвестиційного проєкту ; нормативно-правова база зарубіжних країн, що стосується фінансування інфраструктурних проєктів; напрацювання вітчизняних та іноземних авторів щодо теми залучення інвестицій у сектор інфраструктури, джерел фінансування інфраструктурних проєктів.

Практичне значення одержаних результатів полягає в тому, що пропозиції та висновки в роботі сприяють розробці практичних рекомендацій щодо вдосконалення методів та джерел фінансування інфраструктурних проєктів в сучасних умовах.

Апробація результатів. Тези доповіді, які стосуються предмету дослідження, були опубліковані магістрантом у збірнику праць ХСІІ Міжнародної науково-практичної інтернет-конференції «Розвиток науки та техніки у сучасному світі» (м. Вінниця, 13 липня 2022 р.) [52].

Обсяг та структура роботи. Дипломна робота магістра складається із вступу, трьох розділів, загальних висновків. Загальний обсяг роботи 64 сторінок, на яких розміщено 6 таблиці, 2 рисунків, список літературних джерел із 52 джерел.

РОЗДІЛ 1

ТЕОРЕТИЧНІ ЗАСАДИ ФІНАНСУВАННЯ ІНФРАСТРУКТУРНИХ ПРОЄКТІВ

1.1. Загальне поняття проєкту та проєктного циклу, класифікація проєктів за основними ознаками

Результатом комплексних економічних перетворень, які відбуваються в Україні, є створення нових та впровадження існуючих моделей та механізмів побудови сучасних економічних відносин у державі в цілому, та на окремих підприємствах. Відповідно кожен підприємець розуміє, що для подальшої прибуткової діяльності, необхідно досконало управляти виробничо-господарською діяльністю, одне з найважливіших місць при цьому належить проєктному управлінню, а саме, нагальній необхідності вирішувати перелічені нижче питання:

- планування та координація реалізації проєкту;
- залучення коштів із зовнішніх джерел фінансування;
- розпорядження власними коштами;
- досягнення максимальних прибутків при мінімальних витратах;
- створення команди працівників для реалізації проєкту;
- мотивування персоналу до ефективної діяльності;
- уникнення конфліктів у команді проєкту.

Виділимо основні ознаки проєкту:

1. Кількісна вимірюваність. Доцільність реалізації проєкту визначає аналітичний звіт, який складається, спираючись виключно на цифри. Відповідно, обсяг усіх витрат та прибутків від проєкту повинен бути визначен кількісно.

2. Чітко окреслені часові терміни. Кожен проєкт потребує обмежень у часі. По-перше, щоб розуміти терміни визначення успішності або провальності проєкту. По-друге, задля оцінки реальної цінності фінансових прибутків і витрат.

3. Визначена мета. Кожен проєкт націлений на задоволення якоїсь потреби та на досягнення конкретної мети. Щоб реалізація проєкту була успішною, потрібно визначити термін, за який можна досягнути чітко окреслений результат. Мета проєкту має бути чітко сформульованою, вимірюваною, із заданими обмеженнями та здійснюваними встановленими вимогами. Метою проєкту може бути створення нового продукту чи послуги, покращення існуючого продукту чи послуги або вирішення конкретної проблеми.

4. Життєвий цикл. Кожен проєкт, незалежно від його складності, проходить певні етапи від задуму до реалізації. Існує взаємозв'язок і чітка послідовність між видами діяльності за проєктом [26].

5. Системне функціонування проєкту, елементний склад. Існує зв'язок між елементами проєкту. Але склад проєкту може змінюватись. Деякі нові елементи можуть з'являтися, а деякі елементи можуть виходити з проєкту.

6. Існування в певному зовнішньому середовищі, елементи якого мають значний вплив на проєкт. Аналізувати проєкт потрібно обов'язково з урахуванням умов середовища, в якому він здійснюватиметься___ [3].

Кожен проєкт вимагає певного набору ресурсів, включаючи людей, обладнання, матеріали та час. Ресурси, необхідні для проєкту, зазвичай визначаються на етапі планування. Для проєкту також потрібен конкретний план, який визначає дії, які потрібно виконати для досягнення цілей проєкту. План також має визначати ресурси, необхідні для виконання кожного заходу, часові рамки для виконання кожного заходу та бюджет проєкту.

Успіх проєкту зазвичай вимірюється ступенем досягнення поставлених цілей у визначені часові рамки та бюджет. Успіх проєкту також можна виміряти якістю результату, рівнем задоволеності зацікавлених сторін і впливом проєкту на організацію чи громаду.

Цикл проєкту стосується процесу управління проєктом від його початку до завершення. Проєктний цикл складається з кількох етапів, які включають:

– Ініціація: Етап ініціації передбачає визначення цілей проєкту, визначення зацікавлених сторін і проведення техніко-економічного обґрунтування, щоб визначити, чи є проєкт життєздатним.

– Планування: Етап планування передбачає розробку детального плану проєкту, який включає обсяг проєкту, заходи, які необхідно виконати, необхідні ресурси, часові рамки для виконання кожного виду діяльності та бюджет.

– Виконання: Етап виконання передбачає впровадження плану проєкту, який включає координацію ресурсів, виконання заходів і моніторинг прогресу.

– Моніторинг і контроль: Етап моніторингу і контролю включає відстеження прогресу щодо плану проєкту, виявлення проблем і ризиків і вжиття коригувальних дій, щоб забезпечити виконання проєкту.

– Закриття: Етап закриття передбачає офіційне завершення проєкту, що включає надання результатів проєкту, проведення післяпроєктного аналізу та перехід результатів проєкту в робоче середовище [3].

Проєкти можна класифікувати за їх основними характеристиками, які загалом поділяють на три основні типи: розмір, складність і мета.

Перша характеристика - це розмір проєкту. Проєкти можна класифікувати на малі, середні та великі. Малі проєкти, як правило, визначаються як такі, що вимагають менше 500 годин роботи, а їх тривалість становить менше трьох місяців. З іншого боку, проєкти середнього розміру вимагають від 500 до 5000 годин роботи і можуть тривати до шести місяців. Великомасштабними вважаються проєкти, які вимагають понад 5000 годин роботи, а їх тривалість може перевищувати півроку [25].

Друга характеристика – це складність проєкту. Проєкти можна класифікувати як прості, складні та комплексні. Прості проєкти мають мало зацікавлених сторін і вимагають обмежених ресурсів. Складні проєкти охоплюють більшу кількість зацікавлених сторін і вимагають значної кількості ресурсів. Комплексні проєкти, з іншого боку, включають величезну кількість зацікавлених сторін, складних систем і вимагають величезної кількості ресурсів.

Комплексні проєкти, як правило, є ризикованими, і для їх успіху часто потрібне залучення спеціалістів та експертів із різних галузей.

Третя характеристика – мета проєкту. Проєкти можна класифікувати як стратегічні та операційні. Стратегічні проєкти – це проєкти, які здійснюються для досягнення довгострокових цілей організації. Ці проєкти, як правило, високого рівня та передбачають значні інвестиції ресурсів. Операційні проєкти, з іншого боку, це ті, які здійснюються для покращення повсякденної діяльності організації. Ці проєкти, як правило, нижчого рівня та потребують менше ресурсів, ніж стратегічні проєкти [48].

На додаток до основних характеристик, згаданих вище, проєкти також можна класифікувати за галуззю або областю. Наприклад, як інфраструктурні проєкти, проєкти розробки програмного забезпечення або маркетингові проєкти. Кожна галузь або область має свій унікальний набір характеристик, проблем і обмежень, які вимагають індивідуального підходу до управління проєктами [27].

Ефективне управління проєктами має вирішальне значення для успіху будь-якого проєкту, незалежно від його класифікації. Керівники проєктів повинні розуміти характеристики своїх проєктів і розробляти відповідні стратегії та плани для успішного управління ними. Універсальний підхід не підходить для управління проєктами. Натомість керівники проєктів повинні адаптувати свій підхід до конкретних характеристик своїх проєктів, щоб забезпечити їх успіх.

1.2. Основні джерела фінансування інфраструктурних проєктів

Україні, як країні, що розвивається, потрібна добре розвинена інфраструктура для забезпечення економічного зростання та процвітання. Інфраструктура стосується фізичних структур, об'єктів і систем, необхідних для функціонування суспільства, включаючи транспорт, зв'язок, енергію, водопостачання та управління відходами. У нашій країні є різні види інфраструктури.

По-перше, транспортна інфраструктура включає автомобільний, залізничний, повітряний і морський транспорт. Україна має розгалужену мережу доріг загальною протяжністю понад 170 тис. км, включаючи дороги з твердим і ґрунтовим покриттям. Залізниці країни протяжністю понад 23 тис. км з'єднують великі міста та промислові центри. В Україні також є кілька аеропортів, у тому числі міжнародний аеропорт «Бориспіль» у Києві, який є найбільшим аеропортом країни. Крім того, Україна має декілька морських портів, у тому числі Одеський порт, який є найбільшим портом України.

По-друге, комунікаційна інфраструктура включає телекомунікації, поштові послуги та радіомовлення. Україна має добре розвинений телекомунікаційний сектор із кількома операторами мобільного зв'язку та Інтернет-провайдерами. Країна також має надійну поштову службу з понад 10 000 поштових відділень і понад 28 000 поштових працівників. Індустрія телерадіомовлення в Україні також добре розвинена, по всій країні працює кілька теле- та радіостанцій [26].

По-третє, енергетична інфраструктура включає виробництво, розподіл і споживання енергії. Україна має значні запаси вугілля, природного газу та нафти, а також багата на відновлювані джерела енергії, такі як гідроелектроенергія, сонячна та вітрова енергія. У країні є кілька атомних електростанцій, найбільшою з яких є Запорізька атомна електростанція. В Україні також є кілька теплових і гідроелектростанцій, які забезпечують енергію для промислових і житлових потреб.

По-четверте, інфраструктура водопостачання включає постачання безпечної питної води та очищення стічних вод. В Україні є кілька річок, у тому числі Дніпро, який є найбільшою річкою в Україні і дає воду для сільського господарства та промисловості. У країні також є кілька водосховищ і водоочисних споруд для забезпечення якості питної води. В Україні добре працює система очищення стічних вод, яка забезпечує належну утилізацію стічних вод [36].

Нарешті, інфраструктура управління відходами включає збір, транспортування та утилізацію відходів. В Україні є кілька сміттєпереробних

заводів, включаючи сміттєспалювальні заводи, полігони та центри переробки відходів. Країна також має кілька ініціатив щодо зменшення відходів, таких як сприяння переробці та компостуванню [4, 5].

Інфраструктурний проєкт - це проєкт, пов'язаний з будівництвом, реконструкцією або розвитком будь-яких об'єктів, що мають загальну соціальну значущість та впливають на розвиток економіки та життя громади [46].

Такі проєкти можуть бути пов'язані з будівництвом доріг, мостів, аеропортів, залізниць, портів, енергетичних об'єктів, водопостачання та водовідведення, житлового будівництва та іншого. Вони мають стратегічне значення для економіки країни та мають на меті покращити рівень життя населення та забезпечити ефективне функціонування економіки [27].

Інфраструктурні проєкти відіграють вирішальну роль в економічному розвитку будь-якої країни. Вони потребують значних інвестицій, і їх фінансування є викликом для багатьох країн, у тому числі для України, де фінансування інфраструктурних проєктів було серйозною проблемою через брак фінансових ресурсів і неадекватні механізми фінансування. Проте в Україні є кілька джерел фінансування інфраструктурних проєктів [22].

Першим джерелом фінансування інфраструктурних проєктів в Україні є державний бюджет. Уряд України виділяє кошти з державного бюджету на фінансування інфраструктурних проєктів. Уряд забезпечує фінансування через свій бюджет і різні державні компанії, такі як Укравтодор, Укрзалізниця та Укрпошта. Кошти державного бюджету зазвичай резервуються на масштабні проєкти, такі як автомагістралі, залізниці та аеропорти. Уряд також забезпечує фінансування інфраструктурних проєктів через цільові програми, такі як Національна програма регіонального розвитку чи Державна цільова програма економічного розвитку [4].

За останні роки бюджетні асигнування на інфраструктуру значно зросли. Наприклад, у останньому довоєнному 2021 році український уряд виділив 101 млрд грн (приблизно 3,7 млрд дол. США) на розвиток інфраструктури.

Друге джерело фінансування – міжнародні фінансові інституції. Міжнародні фінансові установи, такі як Світовий банк, Європейський банк реконструкції та розвитку (ЄБРР) і Міжнародний валютний фонд (МВФ), надають позики та гранти для фінансування інфраструктурних проєктів в Україні. Ці інституції також надають технічну допомогу українському уряду для вдосконалення підготовки, управління та реалізації проєктів [49].

Третім джерелом фінансування інфраструктурних проєктів в Україні є державно-приватне партнерство (ДПП). ДПП передбачає співпрацю між державним і приватним секторами для фінансування, будівництва та експлуатації інфраструктурних проєктів [5].

Приватна компанія забезпечує фінансування проєкту та повертає свої інвестиції за рахунок комісій з користувачів або інших джерел доходу. ДПП допомагають зменшити навантаження на державний бюджет та підвищити якість інфраструктурних послуг. В Україні ДПП зазвичай використовується для транспортних проєктів, таких як автомагістралі, аеропорти та морські порти [16].

Ще одним джерелом фінансування інфраструктурних проєктів в Україні є прямі іноземні інвестиції (ПІІ). ПІІ – це інвестиції іноземних компаній або фізичних осіб в українські інфраструктурні проєкти. ПІІ приваблюють низька вартість робочої сили країни, багаті природні ресурси та стратегічне розташування. Український уряд запровадив різноманітну політику щодо залучення ПІІ, включаючи податкові пільги, спрощені процедури реєстрації іноземного бізнесу та захист прав іноземних інвесторів [5].

Існує низка причин, чому іноземні компанії зараз готові інвестувати в Україну:

- відновлення інвестиційних можливостей;
- вигідне географічне положення;
- кваліфікована та конкурентоспроможна робоча сила;
- вихід на регіональні споживчі ринки;
- значна сировинна база;

- діджиталізація;
- Україна - глобальний лідер (експорт соняшникової олії, вирощування картоплі, вирощування соняшника тощо)
- стимулювання інвестицій;
- допомога у повоєнному відновленні.

Наша країна має великий потенціал розвитку та росту, за рахунок географічних даних, людських ресурсів та боротьбі у війні з російською федерацією. Влив іноземних інвестицій у інфраструктурні проєкти, стане значним поштовхом у становленні та нормалізації економіки.

Інфраструктурні облігації також є джерелом фінансування інфраструктурних проєктів в Україні. Інфраструктурні облігації – це боргові інструменти, що випускаються компаніями або урядом для залучення коштів для інфраструктурних проєктів. Інфраструктурні облігації є довгостроковими та забезпечують інвесторам стабільний потік доходу. Інфраструктурні облігації можуть придбати індивідуальні інвестори, пенсійні фонди та інституційні інвестори.

Підсумовуючи, можна сказати, що фінансування інфраструктурних проєктів в Україні є складним процесом, який вимагає залучення багатьох зацікавлених сторін. Уряд, міжнародні організації, приватний сектор та інвестори відіграють важливу роль у фінансуванні інфраструктурних проєктів. Щоб залучити більше фінансування для інфраструктурних проєктів, український уряд має створити сприятливий інвестиційний клімат та забезпечити прозорість і підзвітність реалізації інфраструктурних проєктів.

1.3. Особливості державної передінвестиційної експертизи інвестиційних проєктів в Україні

Передінвестиційна експертиза – це процес оцінки здійсненності інфраструктурного проєкту до здійснення інвестицій. Це важливий крок, який

допомагає визначити потенційні ризики та виклики, які можуть виникнути під час реалізації проєкту. Державна передінвестиційна експертиза є важливою складовою інвестиційних проєктів в Україні. Ця перевірка є юридичною вимогою, яка має бути проведена до того, як будь-який інвестиційний проєкт може бути затверджений урядом. Метою експертизи є оцінка здійсненності та потенційного впливу інвестиційного проєкту та визначення його відповідності законодавству України [1].

Супровід підготовки та реалізації інвестиційних проєктів із значними інвестиціями, а також сприяння виконанню спеціальних інвестиційних договорів державою та органами місцевого самоврядування здійснює уповноважена установа.

Функції уповноваженої особи:

- здійснення заходів щодо залучення потенційних заявників для реалізації інвестиційних проєктів із значними інвестиціями;
- надання заявникам, інвесторам із значними інвестиціями організаційної та інформаційно-консультативної допомоги з питань підготовки та реалізації інвестиційних проєктів із значними інвестиціями відповідно до вимог цього Закону, зокрема щодо підготовки та подання заявки, інших документів, необхідних для реалізації інвестиційного проєкту із значними інвестиціями, на безоплатній основі;
- взаємодія з органами державної влади, органами місцевого самоврядування з питань, пов'язаних із супроводом підготовки та реалізації інвестиційних проєктів із значними інвестиціями;
- підготовка та подання до уповноваженого органу періодичних (квартальних і річних) та оперативних (на вимогу уповноваженого органу) звітів про стан супроводу інвестиційних проєктів із значними інвестиціями;
- розроблення пропозицій, рекомендацій, планів дій, спрямованих на удосконалення процесу підготовки та реалізації інвестиційних проєктів із значними інвестиціями;

- організація навчання та проведення інформаційних заходів з питань підготовки та реалізації інвестиційних проєктів із значними інвестиціями для органів державної влади, органів місцевого самоврядування, їх посадових осіб;

- виконання інших функцій щодо підготовки та реалізації інвестиційних проєктів із значними інвестиціями, передбачених законодавством та установчими документами уповноваженої установи [45].

Форми, у яких може надаватися державна підтримка інвестору із значними інвестиціями:

- можливість не сплачувати окремі податки і збори;
- відсутність оподаткування ввізним митом нового обладнання, що ввозиться для реалізації інвестиційного проєкту із значними інвестиціями;
- надання права переважного землекористування ділянкою державної або комунальної власності для реалізації інвестиційного проєкту;
- дозвіл на будівництво об'єктів суміжної інфраструктури за рахунок коштів державного або місцевого бюджетів [40].

Вимоги, яким повинен відповідати інвестиційний проєкт із значними інвестиціями, задля отримання державної підтримки:

- інвестиційний проєкт реалізується виключно на території України у таких сферах: переробна промисловість, транспорт, поштова та кур'єрська діяльність, поводження з відходами, добування корисних копалин, складське господарство, освіта, логістика, наукова діяльність, мистецтво, культура, охорона здоров'я, туризм, спорт та курортно-рекреаційна сфера [37];

- інвестиційний проєкт передбачає модернізацію, будівництво, переоснащення, придбання обладнання для об'єктів інвестування, у зазначених вище сферах;

- створення мінімум 80 нових робочих місць, впродовж часу реалізації інвестиційного проєкту;

- розмір інвестицій в об'єкти інвестування перевищує 20 мільйонів євро (розраховується за офіційним курсом валют);

– строк реалізації проєкту не перевищує 5 років [40, 44].

Заявник, який має намір реалізувати інвестиційний проєкт із значними інвестиціями та отримати державну підтримку, готує та подає до уповноваженого органу заявку (Табл.1.1), документи, техніко-економічне обґрунтування інвестиційного проєкту із значними інвестиціями (з обов’язковим зазначенням соціального ефекту від його реалізації) та проєкт спеціального інвестиційного договору____[40].

Таблиця 1.1

Алгоритм розгляду заявки на державну підтримку інвестиційних проєктів із значними інвестиціями

1. Звернення потенційного заявника до UkraineInvest (UkraineInvest – уповноважена установа щодо супроводу підготовки інвестиційних проєктів із значними інвестиціями)
2. Подання заявки
3. Формальна перевірка документів на відповідність вимогам (до 10 робочих днів)
4. Аналіз документів іншими органами влади (Мінфін, Міндовкілля, Мін’юст) (до 20 календарних днів)
5. Аналіз ТЕО, СІД, розрахунків, обсягу державної підтримки
6. Надання висновку про доцільність реалізації інвестиційного проєкту
7. Направлення проєкту СІД до Кабміну та відповідного ОМС (до 30 робочих днів)
8. Підписання СІД (до 30 календарних днів)
9. Супроводження проєкту UkraineInvest

Джерело: Складено автором на основі [44,45]

В Україні однією з установ, що проводить державну передінвестиційну експертизу інфраструктурних проєктів є Державне агентство інфраструктурних проєктів (ДАІП). ДАІП відповідає за оцінку технічних, економічних та

екологічних аспектів інфраструктурних проєктів і надання рекомендацій інвесторам.

Передінвестиційна експертиза передбачає комплексну оцінку запропонованого проєкту, включаючи аналіз території, технічні характеристики, фінансову доцільність та вплив на навколишнє середовище. ДАП оцінює технічну здійсненність проєкту шляхом аналізу проєкту, плану будівництва та інженерних рішень. Він також оцінює фінансову доцільність шляхом аналізу бюджету проєкту, економічної ефективності та економічного впливу [1].

Крім того, ДАП оцінює вплив проєкту на навколишнє середовище шляхом аналізу потенційних впливів на навколишнє середовище та заходів щодо їх пом'якшення. Ця оцінка має вирішальне значення для забезпечення того, щоб проєкт не завдав шкоди навколишньому середовищу та здоров'ю громадян.

Процес проведення державної передінвестиційної експертизи починається з подання інвестором заяви до відповідного державного органу. Заявка повинна містити детальний опис інвестиційного проєкту, включно з його цілями, очікуваними результатами та потенційним впливом на довкілля та місцеві громади. Заявка також повинна містити фінансовий план, у якому описано витрати та доходи проєкту.

Після отримання заявки державний орган, відповідальний за проведення експертизи, оцінить здійсненність проєкту та потенційний вплив. Ця оцінка включає перегляд фінансового плану, огляд місця та консультації із зацікавленими сторонами, включаючи місцеві громади та екологічних експертів. Державний орган також оцінить, чи відповідає проєкт українському законодавству та нормам [40].

Якщо державний орган визначить, що інвестиційний проєкт є доцільним і таким, що відповідає законодавству України, він надасть позитивний висновок. Позитивний висновок свідчить про те, що інвестиційний проєкт може бути реалізований і може мати право на державну підтримку та фінансування. Якщо державний орган визначить, що інвестиційний проєкт є нездійсненним або не

відповідає українському законодавству, він видає негативний висновок і проєкт не затверджується.

Процес державної передінвестиційної експертизи має важливе значення для того, щоб інвестиційні проєкти в Україні були сталими та вигідними як для інвестора, так і для місцевої громади. Оцінюючи здійсненність і потенційний вплив інвестиційних проєктів, уряд може переконатися, що вони узгоджуються з економічними, соціальними та екологічними пріоритетами країни. Перевірка також допомагає визначити потенційні ризики та проблеми, які можуть виникнути під час реалізації інвестиційного проєкту, які можна розглянути та зменшити до початку проєкту.

Підсумовуючи, державна передінвестиційна експертиза є невід'ємною частиною процесу розвитку інфраструктури в Україні. Ця перевірка необхідна для того, щоб переконатися, що інфраструктурні проєкти є стійкими, здійсненними та відповідають українським законам і нормам. Проводячи ретельну оцінку інфраструктурних проєктів, уряд може переконатися, що інвестиції сприяють розвитку та процвітанню країни, мінімізуючи потенційні ризики та негативний вплив на місцеві громади та навколишнє середовище.

РОЗДІЛ 2

ФІНАНСУВАННЯ ІНФРАСТРУКТУРНИХ ПРОЄКТІВ В УМОВАХ ПОВОЄННОГО ВІДНОВЛЕННЯ В УКРАЇНІ

2.1. Фінансування інфраструктурних проєктів на основі державно-приватного партнерства

Іноземні інвестиції завжди займали не останнє місце у розвитку економіки України, проте зараз, в умовах воєнного стану, набули ще більшої актуальності та необхідності. За оцінками Київської школи економіки, загальна сума прямих задокументованих збитків, завдана інфраструктурі України станом на грудень 2022 року склали майже \$138 мільярдів (за вартістю заміщення) (Табл. 2.1).

Таблиця 2.1

Загальна оцінка збитків інфраструктури за галузями у грошовому вимірі, станом на грудень 2022 року

Тип майна	Прямі втрати, млрд. дол США
Житлові будівлі	54,0
Інфраструктура	35,6
Активи підприємств, промисловість	13,0
Освіта	8,6
Енергетика	6,8
АПК та земельні ресурси	6,6
Транспортні засоби	2,9
Торгівля	2,4
ЖКГ	2,3
Культура, туризм, спорт	2,2
Охорона здоров'я	1,7
Адміністративні будівлі	0,8
Цифрова інфраструктура	0,6
Соціальна сфера	0,2
Фінансовий сектор	0,1
Екологія	14,0
Разом	137,8

Джерело: Складено автором на основі [32, 33]

Перед повномасштабним вторгненням Росії в Україну передбачалося, що зростання ВВП країни за 2022 рік становитиме 3,4%. Однак через руйнування інфраструктури та уповільнення економіки, спричинене вторгненням, в Україні спостерігалося значне падіння ВВП на -31%. Національний банк України (НБУ) прогнозує незначне зростання реального ВВП України на 2023 рік. Зменшення ризиків безпеки, відновлення роботи портів, збільшення врожаю, поступове відновлення виробничих потужностей, покращення логістики та пожвавлення внутрішнього попиту сприятимуть економічному зростанню в 2024-2025 роках.

Повоєнне відновлення вітчизняної економіки – провідна мета подальших років, невід’ємною частиною якої є відбудова зруйнованої інфраструктури. Це потребує використання найкращих зразків світової практики у сукупності із залученням іноземних інвестицій задля довгострокового фінансування інфраструктурних проєктів. Кінцевим результатом реалізації цього плану, повинно бути не лише повернення початкового вигляду інфраструктури до моменту руйнування, а й модернізація та поліпшення її функціоналу за європейськими стандартами___ [52].

Загалом, будівельний сектор економіки є одним з головних рушіїв зростання країни, а залучення закордонних інвестицій є передумовою для розвитку сектору. Показники галузі становлять 6% від глобального.

Залучення прямих іноземних інвестицій в Україну впливає на збільшення продуктивного потенціалу, масштабування бізнесу та розвиток нових технологій. Проте у 2022 році в результаті російського вторгнення на територію країни бізнес-діяльність сповільнилася або припинилася зовсім, що поставило під сумнів стабільність економіки на найближчі декілька років.

Можна провести аналогію з 2014 роком, коли фінансування інфраструктури в Україні практично припинилося через незаконну анексію Криму росією та військову агресію на сході України. Проте фінансові інститути Європейського Союзу, які до 2014 року грали обмежену роль в наданні допомоги Україні з метою розвитку інфраструктури, стали найбільшими донорами.

Фінансування інфраструктурних проєктів на основі державно-приватного партнерства (ДПП) є одним з важливих напрямків розвитку економіки України. Востаннє державно-приватне партнерство було законодавчо закріплено в Україні у 2010 році, коли було прийнято Закон "Про державно-приватне партнерство". Цей закон регулює взаємовідносини між державою та приватним сектором при здійсненні інвестиційних проєктів в Україні. Зазвичай, держава забезпечує правову та інфраструктурну базу для реалізації проєкту, а приватний сектор забезпечує фінансування та експлуатацію проєкту [11].

Фінансування інфраструктурних проєктів на основі ДПП може бути вигідним як для держави, так і для приватного сектору (Табл. 2.2). Держава може отримати доступ до приватних інвестицій, які забезпечують швидкий та ефективний розвиток інфраструктури, зменшення фінансових витрат та мінімізацію ризиків. У свою чергу, приватний сектор може отримати прибуток від інвестування в інфраструктуру та отримати довгострокові контракти на надання послуг [17].

Таблиця 2.2

Переваги та недоліки співпраці державного та приватного партнера у інфраструктурних проєктах

Переваги	Недоліки
<p>Покращення інвестиційного клімату та збільшення доходів</p> <ul style="list-style-type: none"> – Збільшення доходів від використання активів, підвищення їх вартості та прискорення росту ВВП – Збільшення кількості кваліфікованих робочих місць за рахунок підвищення економічної активності та відновлення об'єктів інфраструктури – Активізація бізнес-процесів за рахунок залучення нового капіталу та партнерства з бізнесом – Використання успішного досвіду приватного партнера у реалізації та управлінні проєктами в інфраструктурі 	<p>Висока вартість та складність реалізації</p> <ul style="list-style-type: none"> – Складність та довготривалість реалізації проєктів ДПП – Складність визначення умов, що мають бути дотримані приватним партнером – Довготривалість зобов'язань партнерів та висока вірогідність перегляду умов договору в процесі реалізації проєкту. – Висока вартість процесу реалізації проєктів ДПП, що впливає зі складності процесу

Продовження таблиці 2.2

<p>Оптимізація та скорочення витрат</p> <ul style="list-style-type: none"> – Зменшення державних витрат на експлуатацію об'єктів інфраструктури – Зменшення витрат на надання послуг та встановлення конкурентних тарифів – Оптимізація структури інвестування – Залучення недержавного фінансування для інвестицій в об'єкти державного та суспільного значення <p>Забезпечення операційної ефективності об'єктів інфраструктури, використання сучасних, ефективних технологій</p>	<p>Фінансові та ринкові ризики</p> <ul style="list-style-type: none"> – Більша вартість капіталу та прийняття на себе додаткових ризиків приватним партнером передбачатимуть їх компенсацію при реалізації проєкту, що може збільшити витрати держави або ціну на послугу для споживача – Існування обмеженої кількості приватних партнерів, може обмежити конкуренцію, необхідну для економічно ефективного партнерства – Прибутковість проєктів в значній мірі залежить від ринкових факторів та може варіюватися, що може призвести до неможливості компенсації понесених витрат або передчасного припинення проєкту. – Можливе зниження рентабельності державних підприємств при передачі приватному інвестору найбільш привабливих об'єктів інфраструктури
<p>Позитивний ефект для економіки</p> <ul style="list-style-type: none"> – Залучення сучасних високоефективних технологій у розвиток інфраструктури – Підвищення рівня екологічної безпеки за рахунок дотримання міжнародних екологічних стандартів – Підтримка розвитку суміжної інфраструктури та соціально важливих об'єктів <p>Розвиток форм проєктного фінансування Підвищення рівня безпеки праці та впровадження міжнародних стандартів та умов праці</p>	<p>Соціальні та політичні ризики</p> <ul style="list-style-type: none"> – Відповідальність держави залишається і громадяни продовжуватимуть розглядати уряд відповідальним за якість послуг – Проєкти можуть бути більш політично або соціально складним для впровадження при необхідності підвищення тарифів, скорочення трудового колективу тощо – Приватний партнер матиме перевагу у досвіді при визначенні умов реалізації проєкту та більший доступ до інформації по проєкту під час його реалізації

Джерело: Складено автором на основі [2, 11, 18, 20, 34]

ДПП має наступні форми здійснення:

- концесія;
- управління майном;
- спільна діяльність;
- інші договори [15, 38].

Концесійна форма передбачає укладення договору між державою та приватним партнером, в рамках якого приватний партнер зобов'язується вести експлуатацію та розвивати інфраструктурний об'єкт на певний строк, після чого об'єкт повертається державі [11, 39].

Однією з переваг концесійної форми здійснення ДПП є те, що приватний партнер вкладає значні інвестиції у розвиток та модернізацію інфраструктурного об'єкту. Це дозволяє збільшувати ефективність та прибутковість об'єкту, що в свою чергу позитивно впливає на економіку країни [47].

Другою перевагою концесійної форми здійснення ДПП є те, що приватний партнер бере на себе ризик пов'язаний з експлуатацією та розвитком інфраструктурного об'єкту. Це дозволяє державі зменшити свій ризик та зосередитись на своїх основних завданнях [24].

Крім того, укладання договору концесії дозволяє визначити чіткі терміни та умови щодо реалізації проєкту, що зменшує можливість конфліктів між державою та приватним партнером [14].

Управління майном – це форма державно-приватного партнерства, яка полягає в тому, що держава передає управління певним майновим комплексом приватному партнеру на певний термін. Основною метою такої форми здійснення ДПП є ефективне використання майнових комплексів та залучення приватного капіталу для розвитку інфраструктури в Україні [31, 38].

Однією з переваг управління майном є те, що держава зберігає власність на майновий комплекс, а приватний партнер забезпечує його ефективне використання та розвиток. Така форма здійснення ДПП дозволяє зменшити ризики, пов'язані з втратою держави власності на інфраструктурний об'єкт, а також збільшити контроль держави над його ефективним використанням [17].

Крім того, управління майном передбачає чітке розподілення обов'язків між державою та приватним партнером. Держава забезпечує належний рівень інфраструктурних послуг та контролює діяльність приватного партнера, тоді як приватний партнер вкладає свої інвестиції у розвиток майнового комплексу та забезпечує його ефективне використання [23].

Проте, управління майном також має свої недоліки. Зокрема, ця форма здійснення ДПП може призвести до складнощів у визначенні компенсації приватному партнеру за вкладені інвестиції та витрати [19].

Спільна діяльність є однією з форм ДПП в Україні, яка використовується для реалізації інфраструктурних проєктів. Ця форма передбачає створення спільного підприємства (компанії) між державою та приватним партнером з метою спільної реалізації проєкту [11].

Однією з переваг спільної діяльності є те, що вона дозволяє об'єднати ресурси держави та приватного сектору для реалізації інфраструктурного проєкту. Це забезпечує не тільки фінансову, але й технічну підтримку з боку держави, що зменшує ризики для приватного партнера [12].

Проте, спільна діяльність також має свої недоліки. Зокрема, формування спільного підприємства може зайняти значну кількість часу та витратити значні кошти на його створення та функціонування. [20].

Окрім попередніх трьох форм, також існують інші форми державно-приватного партнерства в Україні, такі як договори про співпрацю, договори про закупівлю та договори про оренду [18].

За даними центральних та місцевих органів виконавчої влади в Україні станом на 01.01.2023 на умовах ДПП укладено 193 договори, з яких реалізується 18 договорів (9 - концесійних договорів, 5 - договорів про спільну діяльність, 4 - інші договори), 162 договори не реалізується (116 - не виконується, 46 - розірвані / закінчився термін дії), 13 призупинені у зв'язку зі збройною агресією російської федерації. (Рис. 2.1.)

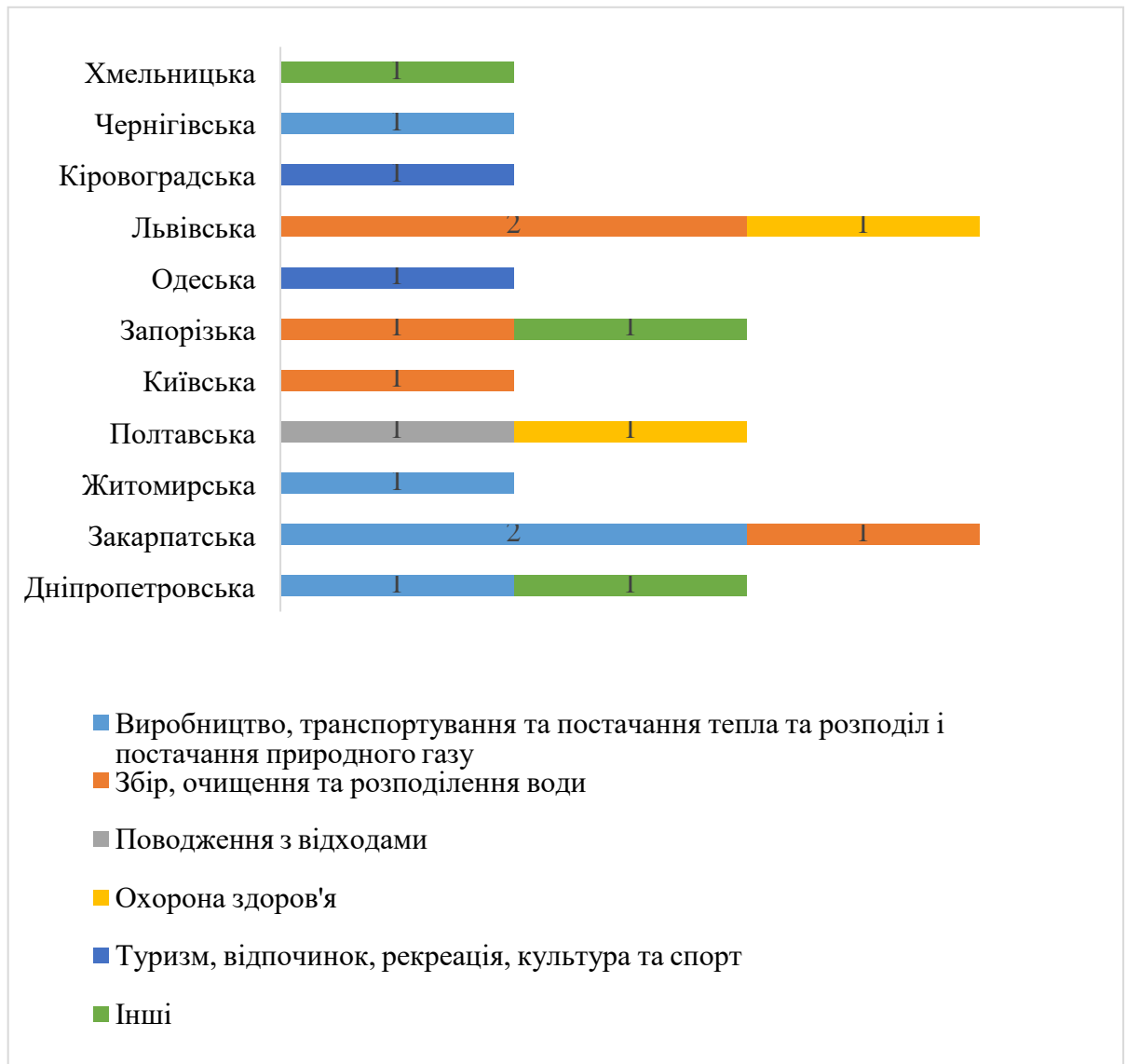


Рис. 2.1. Договори, укладені на умовах ДПП, які реалізуються станом на 01.01.23.

Джерело: Складено автором на основі [32]

З наведеної вище інформації, можна зробити висновок, що концесійна форма здійснення державно-приватного партнерства (ДПП) є однією з найпоширеніших форм реалізації проєктів інфраструктури в Україні. Проте кількість проєктів є невеликою, що спричинено сповільненням розвитку економіки в Україні, через повномасштабну війну.

Найбільша кількість проєктів реалізується на Західній Україні, а саме у Закарпатській та Львівській областях (по три проєкти). Найпоширенішою сферою укладання договорів на умовах ДПП є виробництво, транспортування та постачання тепла та розподіл і постачання природного газу (5 проєктів).

Напевне, це обумовлено великою кількістю ворожих ракетних атак впродовж зими на цю галузь інфраструктури.

Розглянемо сильні та слабкі сторони державно-приватного партнерства у вітчизняній інфраструктурі (Табл. 2.3).

Таблиця 2.3

Сильні та слабкі сторони для реалізації проєктів ДПП в інфраструктурі України

Сильні сторони	Слабкі сторони
<ul style="list-style-type: none"> – Вигідне географічне, великий транзитний потенціал – Дешева та кваліфікована робоча сила – Технічна та фінансова підтримка з боку міжнародних організацій – Наявність та удосконалення нормативної бази, достатньої для успішної реалізації проєктів ДПП – Гнучкий механізм реалізації ДПП – Розробка методологічних та аналітичних матеріалів з реалізації проєктів ДПП – Участь міжнародних консультантів у реалізація пілотних проєктів концесії у інфраструктурі та накопичення відповідного досвіду державними органами 	<ul style="list-style-type: none"> – Зміни державної політики та законодавчої бази, що ускладнює планування – Військовий стан на території країни, нестабільна політична ситуація – Нестабільна економічна ситуація, високий рівень інфляції та низька купівельна спроможність населення – Складність ведення бізнесу – Потреба значних інвестицій у модернізацію інфраструктури – Відсутність ресурсів у державному бюджеті – Низька операційна ефективність наявної інфраструктури – Недосконалість механізму реалізації проєктів та оцінки їх ефективності

Джерело: Складено автором на основі [7, 12, 21]

Станом на 13 січня 2023 року, оголошено про факт створення Державного агентства відновлення та розвитку інфраструктури України, яке відповідатиме за реалізацію проєктів відбудови країни. Ця установа створюється на базі Державного агентства інфраструктурних проєктів та Державного агентства автомобільних доріг.

За свою історію Державне агентство інфраструктурних проєктів виконувало подібні місії для країни — великі проєкти із залученням бюджетного та зовнішнього фінансування.

Хоча Укравтодор в основному зосереджений на дорожній інфраструктурі, успішно реалізовані проєкти за останні 3 роки досягли рекордних результатів. Крім того, Укравтодор є найбільшим і найуспішнішим партнером міжнародних фінансових інституцій. Розпочато фінансування реконструкції, і, як очікується, основним інструментом є процеси Світового банку, Європейського інвестиційного банку та Європейського банку реконструкції та розвитку.

На основі Укравтодору вже реалізуються дві ключові реформи — антикорупційна та реформа закупівель.

Ці реформи є частиною великого спільного проєкту з Європейським банком реконструкції та розвитку та Європейським інвестиційним банком. Разом із Базельським інститутом державного управління, розроблено антикорупційний план, погоджений урядом і партнерами. Таким чином, Укравтодор стане першою державною установою в Україні, яка отримає міжнародну антикорупційну сертифікацію, а спеціалісти з закупівель — міжнародну сертифікацію CIPS.

Укравтодор має в цих регіонах потужні представництва, які пропонують гідну оплату праці та гнучку систему стимулювання за успішно реалізовані проєкти.

Для того, щоб нове агентство успішно справлялося з поставленими завданнями, ведуться переговори з партнерами щодо оновлення команди підтримки реформ на базі агентства та створення антикорупційного офісу на центральному та регіональному рівнях.

Відновлення пошкодженої інфраструктури є складним та довготривалим процесом, який включатиме десятки тисяч проєктів у різних галузях і регіонах.

Для того, щоб відбудова тривала швидко та якісно, спершу необхідно зібрати команду професіоналів, які розумітимуть всі масштаби руйнувань, потреби населення та бачення плану розвитку.

Найголовніше – вже є структура, яка відповідає за ефективність, прозорість і підзвітність відновлення інфраструктури.

Реконструкція відбуватиметься, виходячи з потреб громади та регіону. Для цього вже розроблені та впроваджуються різні цифрові рішення, оновлюється законодавство та тривають консультації з партнерами. Нове агентство зможе втілити амбітні плани в реальність.

2.2. Участь банків у фінансуванні інфраструктурних проєктів в Україні

Україна є країною з великим потенціалом для розвитку інфраструктури. Однак, на жаль, фінансування проєктів в цій сфері є недостатнім. Банки можуть відіграти важливу роль у фінансуванні інфраструктурних проєктів в Україні.

Сучасний розвиток інфраструктури в Україні є дуже повільним, що обмежує можливості розвитку економіки країни в цілому. Це пов'язано з низьким рівнем фінансування інфраструктурних проєктів, а також з відсутністю відповідних механізмів фінансування. Одним із головних фінансових інструментів, які можуть використовуватися для фінансування інфраструктурних проєктів, є банківський кредит.

Банки можуть фінансувати проєкти на будівництво доріг, мостів, залізничних станцій, аеропортів та інших об'єктів інфраструктури. Банківські кредити можуть бути використані для покриття витрат на будівництво, реконструкцію та модернізацію інфраструктурних проєктів [6].

Одним з основних завдань банку у процесі інфраструктурного проєктного фінансування є забезпечення необхідних коштів для реалізації проєктів. Це може бути здійснено через надання кредитів, емісію облігацій, а також шляхом залучення інвестицій від інших фінансових установ. При цьому, банк повинен забезпечити адекватну оцінку ризиків та прибутковості проєкту, що дозволить встановити оптимальні умови для фінансування та збереження інтересів банку та його клієнта.

Другим важливим завданням банку є моніторинг реалізації проєкту. Банк повинен відслідковувати динаміку виконання плану проєкту та визначати можливі ризики та негативні наслідки, що можуть виникнути під час реалізації проєкту. При необхідності, банк повинен надавати фінансову підтримку для усунення негативних наслідків та забезпечення успішної реалізації проєкту.

Третьою важливою функцією банків є забезпечення експертної підтримки в процесі розробки проєктів. Банки можуть надавати консультаційні послуги для підготовки та розробки проєктів інфраструктури. Також банки можуть оцінювати ризики, пов'язані з реалізацією проєкту, та допомагати з мінімізацією цих ризиків [26].

Одним із прикладів банків, які беруть найбільшу участь у фінансуванні інфраструктурних проєктів є ПриватБанк. Він має досвід у фінансуванні проєктів у галузі енергетики, транспорту, будівництва та рекреації.

ПриватБанк пропонує широкий спектр фінансових продуктів для інфраструктурних проєктів, включаючи кредитування, лізинг, факторинг, проєктне фінансування та випуск облігацій. Банк також має досвід у структуруванні фінансових інструментів для зменшення ризиків, пов'язаних з фінансуванням інфраструктурних проєктів.

ПриватБанк має успішний досвід у фінансуванні інфраструктурних проєктів, таких як будівництво доріг, ліній електропередач, гідроелектростанцій та інших важливих проєктів. Банк бере участь у великих інфраструктурних проєктах в Україні, таких як будівництво метро в Києві та Харкові, будівництво дороги Київ-Чоп та інших.

Однак, у банківській сфері є ризики, які пов'язані з фінансуванням інфраструктурних проєктів. Основними ризиками є ризик кредитного дефолту, ризик ліквідності та ризик процентної ставки. Для зменшення цих ризиків банки можуть використовувати різні стратегії, такі як диверсифікація портфелю, моніторинг проєктів та застосування ефективної системи управління ризиками.

Основні ризики, які пов'язані з фінансуванням інфраструктурних проєктів в Україні через банки, включають:

1. Ризик кредитного дефолту: це ризик, що боржник не зможе повернути кредит, відсутність відповідного забезпечення кредиту або недостатня кваліфікація забезпечення. Якщо проєкт, який фінансується банком, не буде успішним, це може призвести до невиконання кредиту та збитків для банку.

2. Ризик ліквідності: це ризик, що банк не зможе забезпечити потрібні кошти для виплати зобов'язань за кредитами в разі потреби. У випадку, якщо банк не буде мати достатньої ліквідності, це може призвести до недофінансування проєкту та невиконання заборгованості за кредитами.

3. Ризик процентної ставки: це ризик, що зміни процентних ставок можуть вплинути на вартість фінансування проєкту. Якщо ставки зростуть, це збільшить вартість позичення та може призвести до збитків для банку.

4. Ризик валютних курсів: це ризик, що коливання валютних курсів можуть вплинути на вартість проєкту, особливо якщо банк позичає кошти в іноземній валюті. Якщо курси зміняться на не вигідний для банку спосіб, це може призвести до збитків для банку [6].

Для того, щоб зменшити ці ризики, банки можуть використовувати різні стратегії, такі як диверсифікація портфелю, моніторинг проєктів та застосування ефективної системи управління ризиками.

Джерелами «довгих» коштів для України могли б стати приватні інвестори та міжнародні фінансові організації (МФО) на зразок Світового банку, Європейського інвестиційного банку, Європейського банку реконструкцій та розвитку тощо.

Надходження інвестицій можна чекати з багатосторонніх банків розвитку, особливо Європейський банк реконструкції і розвитку (ЄБРР) і Світовий банк, є основними інвесторами в інфраструктурні проєкти в країнах Східного партнерства (СП). Хоча ЄБРР – найбільший інвестор у країнах СП, Світовий банк є провідним з точки зору інвестицій в інфраструктуру з інвестиційним портфелем у розмірі 11,2 млрд євро по всьому регіону. Також є ймовірність створення окремих інвестиційних програм задля допомоги відбудови української інфраструктури [51].

ЄБРР є ключовим гравцем на міжнародному ринку фінансування інфраструктурних проєктів.

ЄБРР допомагає фінансувати різні типи інфраструктурних проєктів, такі як транспортна, енергетична, водопостачання та водовідведення, зовнішньоекономічна діяльність та інформаційні технології. Це дозволяє країнам-отримувачам розвивати свою економіку, збільшувати виробництво та покращувати життя громадян.

ЄБРР надає фінансову допомогу в різних формах, включаючи кредитування, гарантії, акціонерний капітал, а також технічну допомогу. ЄБРР намагається залучати приватний сектор для співфінансування проєктів, що забезпечує зниження ризиків та забезпечує сталий розвиток країн-отримувачів [51].

Однією з особливостей фінансування проєктів ЄБРР є вимога до проєктів бути збалансованими з точки зору соціальної та екологічної відповідальності. Це означає, що проєкти повинні бути спрямовані на покращення життя громадян та зменшення впливу на навколишнє середовище.

У Лугано, Швейцарія, презентували масштабний план відновлення України. Цей план, який називають українським «планом Маршалла», передбачає залучення понад 750 мільярдів доларів на реконструкцію та розвиток протягом наступного десятиліття.

Одним із головних його пунктів було створення в Україні банку розвитку. Така інституція могла б бути не лише одним із елементів повоєнного економічного будівництва, а й важливим засобом фінансування відбудови.

Ідея створення банку розвитку не є новою. Під час реалізації оригінального плану Маршалла деякі європейські країни заснували відповідні фінансові інститути, які успішно існують донині.

Подробиць про державний банк розвитку України наразі мало. Поки що український «План Маршалла» більше нагадує збірку загальних ідей, а робота над ним тільки розпочалася. Згідно з планами, озвученими у Лугано, Україна створить банк розвитку на завершальному етапі відновлення країни.

Це означає, що замість відновлення інфраструктури та підприємств, зруйнованих війною, він зосередиться на розбудові нової економіки країни та кредитуванні нових галузей.

Автори українського «плану Маршалла» навіть не були впевнені в необхідності створення банку розвитку, оскільки такою установою міг би стати один із національних банків.

У разі створення банків держава може швидше налагодити бізнес-процеси. Для установи можна прописати спеціальне законодавство і нормативи. Нацбанк не виключає такого підходу.

"Наразі в обговоренні ідеї банку розвитку розглядаються різні моделі його функціонування та, відповідно, регулювання. Якщо це буде окрема інституція зі специфічним фондуванням, яке не передбачатиме залучення депозитів населення або коштів приватного бізнесу, то, відповідно до світового досвіду, для неї можуть бути застосовані специфічні нормативи", – повідомили в НБУ.

UkraineInvest Guide – це універсальний довідник для іноземних інвесторів, які розглядають інвестиційну діяльність в Україні.

Одним з таких інвесторів міг би стати банк, тож розглянемо інвестиційні можливості в Україні у індустрії електронного транспорту.

В Україні є низка необхідних передумов для розміщення виробництва електромобілів та задоволення європейського попиту.

По-перше у нашій країні є промислово важлива сировина (літій, кобальт, нікель та ін.). А цей факт робить собівартість цих матеріалів для виготовлення електромобілів дуже низькою.

По-друге, в Україні має вигідне географічне положення відносно споживчого ринку, адже приблизно 1 мільярд потенційних покупців електромобілів знаходяться у межах 4 тис. кілометрів.

По-третє, післявоєнне відновлення України передбачає електрифікацію транспортної системи та значний внутрішній попит.

По-четверте, Україна має висококваліфіковану, дешеву та у достатній кількості, робочу силу.

По-п'яте, понад 90 глобальних гравців розмістили науково-дослідні об'єкти в Україні, які можуть стати подальшим рушієм для інновацій у галузі електронного транспорту [10].

Україна, впродовж останніх років, вже заклала основу для розвитку ринку електронного транспорту та зарекомендувала себе, як ефективний виробничий партнер для світових гравців автомобільної промисловості (Рис. 2.2).



Рис. 2.2. Показники ступеню розвиненості супутньої інфраструктури для ринку електромобілів.

Джерело: Складено автором на основі [10]

Інвестиційні стимули доступні в Україні:

- програми звільнення від податку на прибуток підприємств;
- звільнення від сплати ПДВ та митних зборів на імпорт нового обладнання;
- повна або часткова компенсація процентних ставок за кредитами;
- фінансування облаштування індустріальних парків.

Інвестиційні можливості в Україні:

- виробництво електромобілів;
- виробництво запчастин для електромобілів;

- виробництво акумуляторів для електромобілів;
- повторне використання та переробка акумуляторів електромобілів.

Переваги інвестування у розвиток виробництва електромобілів:

1. Потенційне партнерство у виробництві між місцевими українськими гравцями на існуючих підприємствах зі стратегічними інвесторами, що приносять перевірені технології.

2. Підвищення ефективності витрат завдяки близькості до європейського ринку, порівняно низьким експлуатаційним витратам і державним стимулам.

3. Наявність висококваліфікованої робочої сили з досвідом роботи в автомобільній промисловості (Табл.2.4) (як у виробництві, так і в ІТ) для зміцнення команд досліджень і розробок.

4. Потенційний післявоєнний значний місцевий ринок для муніципальних і пасажирських електромобілів, а також рішень для альтернативної енергетики (наприклад, системи зберігання енергії від використаних батарей) [10].

Таблиця 2.4

Українські гравці – потенційні виробничі партнери

Назва	Характеристика
«Богдан»	Автобуси малого, середнього, великого та великогабаритного типу різної спеціалізації (туристичні, міжміські, приміські, міські та ін.).
«Веста»	Виробник свинцево-кислотних акумуляторів SLI 2 заводи: «Веста-Дніпро» та «Веста Індастріал» потужність: 21 тис. грн. щодня / 7,6 млн. грн. у рік.
«АвтоКрАЗ»	Виробник вантажних автомобілів і запчастин до них, причепів і напівпричепів: лінійка включає 33 базові моделі, близько 350 версій і понад 1500 конфігурацій дво-, три- і чотиривісних звичайних і бескапотних вантажівок.

Продовження табл.2.4.

«Іста-Центр»	Виробник стартерних акумуляторів: місткість: 5,5 млн. у рік; 50% продукції експортується до Західної та Центральної Європи;
«САДА»	Виробник стартерних акумуляторів для автомобільної, сільськогосподарської та спецтехніки; місткість: 250 тис. на рік;
«ЗАЗ»	Єдиний в Україні автовиробник повного циклу; місткість: 150 тис. у рік; член УкрАвто Груп;
«Мегатекс»	один з найбільших виробників високоякісного свинцю та свинцевих сплавів у Європі; один з провідних виробників свинцево-кислотних стартерних акумуляторів у Європі;
«ЧЕРКАСЬКИЙ АВТОБУС»	виробництво автомобілів і легкових автомобілів;
«Єврокар»	офіційний виробник автомобілів Škoda в Україні; місткість: 80 тис. автомобілі на рік; потенціал для розширення потужностей

Джерело: Складено автором на основі [10]

Підсумовуючи, можна сказати, що Україна дійсно має позитивні перспективи розвитку ринку електромобілів, адже вже має необхідні ресурси, споживчу базу, розвинену спеціальну інфраструктуру та надійні виробничі потужності.

2.3. Особливості кількісного та якісного оцінювання ризиків інфраструктурних проєктів

Інфраструктурні проєкти в Україні відіграють важливу роль у розвитку економіки та підтримці підприємств. Однак, розробка та реалізація інфраструктурних проєктів пов'язані з ризиками, які можуть вплинути на їх

ефективність та успішність. Кількісне оцінювання ризиків є важливим етапом у процесі реалізації інфраструктурних проєктів, що дозволяє забезпечити їх стабільність та відповідність бізнес-стратегії.

Першим етапом у кількісному оцінюванні ризиків інфраструктурних проєктів є ідентифікація ризиків. Це може бути здійснено шляхом проведення експертних опитувань, аналізу статистичних даних та використання інших методів. Основні ризики, які пов'язані з інфраструктурними проєктами в Україні, включають: політичні ризики, економічні ризики, ризики навколишнього середовища, технічні ризики та ризики залежності від постачальників.

Другим етапом є оцінка важливості кожного ризику. Це дозволяє встановити пріоритетність управління ризиками та спрямувати зусилля на ті, які мають найбільший вплив на проєкт. Оцінка важливості ризиків може бути здійснена за допомогою методів, таких як аналіз впливу та ймовірнісний аналіз.

Третій етап - розробка стратегій управління ризиками. Цей етап включає в себе визначення методів та інструментів для зменшення впливу ризиків на проєкт. Такі методи можуть включати у собі резервні плани, застосування страхування, використання фінансових інструментів та інших стратегій.

Четвертий етап - моніторинг та оновлення стратегій управління ризиками. Оскільки ризики можуть змінюватися в процесі реалізації проєкту, необхідно постійно моніторити їх та оновлювати стратегії управління, щоб забезпечити ефективність проєкту та його успішність [25].

Одним з ключових аспектів кількісного оцінювання ризиків інфраструктурних проєктів є використання математичних моделей для розрахунку ймовірності виникнення ризиків та їх впливу на проєкт. Такі моделі можуть допомогти визначити оптимальні стратегії управління ризиками та забезпечити раціональне використання ресурсів.

На жаль, в Україні на сьогоднішній день кількісне оцінювання ризиків інфраструктурних проєктів є недостатньо розвиненою практикою. Це може призвести до непередбачуваних наслідків для проєктів та негативно вплинути на

економіку країни в цілому. Тому важливо розвивати цю практику та забезпечити її застосування у процесі реалізації інфраструктурних проєктів.

У підсумку, кількісне оцінювання ризиків є важливим етапом у реалізації інфраструктурних проєктів в Україні. Цей процес дозволяє ідентифікувати ризики, оцінити їх важливість та розробити стратегії управління ризиками, що забезпечують стабільність та успішність проєкту. Розвиток практики кількісного оцінювання ризиків є важливим завданням для українських компаній, банків та державних органів, щоб забезпечити стале економічне зростання та розвиток країни в цілому. Для цього необхідно вдосконалювати існуючі методики та розробляти нові математичні моделі, враховуючи специфіку українського ринку та ризиків, які характерні для даної країни [35].

Окрім того, необхідно активізувати діяльність уряду та інших державних органів у підтримці інфраструктурних проєктів та забезпеченні їх успішної реалізації. До цього можна віднести створення сприятливого інвестиційного клімату, розробку імплементацію спеціальних програм та підтримки інфраструктурних проєктів, залучення міжнародних інвестицій та технологій.

Важливо розвивати фінансові інструменти, які забезпечать ефективне управління ризиками та допоможуть залучати інвестиції у реалізацію інфраструктурних проєктів. До таких інструментів можна віднести проєкти публічно-приватного партнерства, зелені облігації, кредитні та страхові продукти [30].

В якісному оцінюванні ризиків також важливим етапом є ідентифікація ризиків. Для цього треба провести комплексний аналіз проєкту та його потенційних впливів на різні сфери життєдіяльності, такі як економіка, екологія, соціальна сфера тощо. Необхідно враховувати потенційні ризики, які можуть виникнути на різних етапах проєкту, від розробки до експлуатації. Наприклад, такими ризиками можуть бути зміни в законодавстві, збільшення вартості ресурсів, зниження попиту на продукцію тощо.

Для оцінювання ризиків використовують математичні методи та моделі, які дозволяють оцінити вірогідність виникнення ризиків та їх можливий вплив на

проект. Наприклад, можна використовувати методи мультикритеріального аналізу, які дозволяють оцінити вплив різних факторів на проект та вибрати найкраще рішення для його успішної реалізації. Також можна використовувати експертні оцінки, які дозволяють отримати оцінку від експертів у різних галузях, що допомагає виявити потенційні ризики та забезпечити більш точну оцінку.

Одним з ефективних методів оцінювання ризиків є проведення SWOT-аналізу. Цей аналіз дозволяє оцінити сильні та слабкі сторони проекту, а також потенційні можливості та загрози, які можуть вплинути на його успішну реалізацію. SWOT-аналіз допомагає ідентифікувати ризики та знайти можливі способи їх уникнення або зменшення впливу на проект.

Задля розуміння специфіки даного методу, проведемо SWOT аналіз не окремо взятого проекту, а найбільших галузей транспортної інфраструктури країни в цілому (Табл. 2.5).

Таблиця 2.5

Сильні та слабкі сторони окремих галузей інфраструктури України

Назва галузі	Сильні сторони	Слабкі сторони
Портова інфраструктура	<ul style="list-style-type: none"> - розвинена мережа морських портів; - вихід до двох морів та трьох судноплавних річок; - природні глибини у портах; - прибутковість портів; - кваліфікована робоча сила. 	<ul style="list-style-type: none"> - дефіцит річкового флоту; - повільна обробка вантажів у портах; - високі ставки портових зборів; - недостатній рівень інвестицій в оновлення портової інфраструктури.
Залізнична інфраструктура	<ul style="list-style-type: none"> - велика пропускна спроможність; - провідна роль у транспортній системі країни; - незалежність від погодних умов та пори року; - прибутковість вантажних перевезень; - стабільний пасажиропотік. 	<ul style="list-style-type: none"> - відсутність конкуренції на ринку залізничних перевезень; - відсутність участі приватного партнерства у побудові інфраструктури; - збитковість пасажирських перевезень.

Продовження табл. 2.5.

Авіаційна інфраструктура	<ul style="list-style-type: none"> - значний транзитний потенціал; - супровідна інфраструктура у міжнародних аеропортах; - кваліфікована робоча сила. 	<ul style="list-style-type: none"> - низький пасажиропотік; - застаріле технічне оснащення; - висока собівартість послуг; - повільне проходження перетину державного кордону.
Дорожня інфраструктура	<ul style="list-style-type: none"> - розвинена мережа доріг; - пріоритетна галузь, для залучення інвестицій; - забезпечення 40% пасажирських та 25% вантажних перевезень. 	<ul style="list-style-type: none"> - висока вартість автомобільних перевезень; - перевищення максимального навантаження на вантажних перевезеннях; - висока вартість обслуговування.

Джерело: Складено автором на основі [10]

Як бачимо, транспортна інфраструктура в Україні має ряд безумовних переваг та сильних сторін, проте слабкі сторони не можна залишати без уваги, бо вони загальмовують розвиток інфраструктури в цілому.

Ключовим аспектом якісного оцінювання ризиків є розробка плану ризиків. Цей план дозволяє заздалегідь визначити можливі ризики та способи їх управління, що допомагає забезпечити успішну реалізацію проекту. У плані ризиків повинні бути визначені потенційні ризики, їх вірогідність виникнення та вплив на проект, а також способи їх управління. Наприклад, для деяких ризиків можуть бути розроблені плани запобігання, а для інших - плани управління на випадок їх виникнення.

Також важливим аспектом якісного оцінювання ризиків є стеження за їх динамікою та оновлення плану ризиків в разі необхідності. Ризики можуть змінюватись протягом реалізації проекту через зміну умов чи зовнішніх факторів, тому важливо постійно моніторити стан ризиків та вчасно реагувати на зміни.

Наступним аспектом якісного оцінювання ризиків є ретельна аналітика проєкту та його фінансових показників. Наприклад, аналіз фінансових показників може допомогти визначити фінансові ризики та знайти способи їх управління. Аналіз таких показників, як прибуток, рентабельність та ліквідність проєкту, дозволяє зробити прогноз доходів та витрат, що допомагає зменшити вплив невизначеності на проєкт [9].

Окрім того, ще елементом якісного оцінювання ризиків є оцінка відповідальності за управління ризиками. Управління ризиками повинно бути визначене на рівні керівництва проєкту та бути якнайбільш ефективним. У разі виникнення ризиків, керівництво повинно бути готове вжити заходів для їх управління та мінімізації впливу на проєкт.

Отже, якісне оцінювання ризиків є важливим етапом реалізації інфраструктурних проєктів в Україні. Для досягнення успіху проєкту необхідно провести аналіз потенційних ризиків, розробити план їх управління та визначити відповідальних за управління ризиками. Також важливим аспектом є моніторинг динаміки ризиків та оновлення плану управління ризиками в разі необхідності. Якісне оцінювання ризиків допомагає зменшити вплив невизначеності на проєкт та забезпечити його успішну реалізацію.

У світлі змін клімату та необхідності розвитку сталих та екологічних інфраструктурних проєктів, важливо враховувати екологічні та соціальні ризики, які можуть виникнути при реалізації проєкту. Тому важливо забезпечити розвиток інфраструктурних проєктів з урахуванням цих аспектів та використовувати екологічні технології, які зменшують вплив на довкілля та підвищують його захист.

Також важливо забезпечити адекватне розуміння ризиків та їх впливу на інфраструктурні проєкти. Для цього необхідно залучати експертів з різних сфер, таких як економіка, енергетика, екологія та соціальна сфера, для аналізу та оцінювання ризиків.

Україна має великий потенціал для розвитку інфраструктурних проєктів, які забезпечать стаке економічне зростання та підвищення якості життя населення.

Проте, для їх успішної реалізації необхідно детально оцінювати ризики та забезпечувати відповідну підтримку від держави та бізнес-середовища. Для цього необхідно використовувати нові методики оцінювання ризиків, розвивати фінансові інструменти та забезпечувати екологічно сталий розвиток. Тільки так Україна зможе досягти успіху в реалізації інфраструктурних проєктів та забезпечити стале економічне зростання та розвиток країни в цілому.

РОЗДІЛ 3. УПРАВЛІННЯ РИЗИКАМИ ФІНАНСУВАННЯ ІНФРАСТРУКТУРНИХ ПРОЄКТІВ В УКРАЇНІ

3.1. Вдосконалення методів оцінювання ризиків довгострокового фінансування проєктів

Інфраструктурні проєкти є важливим елементом розвитку економіки країни, але їх фінансування пов'язане зі значними ризиками. Ці ризики можуть включати зміни в умовах ринку, зміни правового середовища, зміни економічної ситуації в країні та інші фактори. Оцінювання ризиків довгострокового фінансування інфраструктурних проєктів в Україні є важливим елементом для забезпечення успішного впровадження проєкту та зменшення можливості виникнення негативних наслідків для інвесторів та підприємств.

Одним з методів оцінювання ризиків є аналіз SWOT. Він дозволяє оцінити сильні та слабкі сторони проєкту, а також визначити можливості та загрози, пов'язані з його впровадженням. Аналіз SWOT допомагає інвесторам та підприємствам зрозуміти, наскільки ефективним може бути фінансування проєкту та які ризики пов'язані з його впровадженням. Проте, як будь-який інструмент, він має свої переваги та недоліки.

Переваги SWOT-аналізу:

1. Простота і зрозумілість. SWOT-аналіз - це досить простий інструмент, що дозволяє зрозуміти сильні та слабкі сторони проєкту, а також можливості та загрози, що впливають на його реалізацію.
2. Широке застосування. SWOT-аналіз може бути застосований в будь-якій сфері діяльності, що дозволяє оцінити не тільки ризики інвестиційних проєктів, а й сильні та слабкі сторони підприємства, конкурентну ситуацію на ринку та інші аспекти.
3. Розгляд різних аспектів. SWOT-аналіз дозволяє розглянути різні аспекти проєкту, що впливають на його реалізацію, такі як технічні, фінансові, економічні та інші.

Недоліки SWOT-аналізу:

1. Незначна глибина аналізу. SWOT-аналіз не дозволяє провести глибоку діагностику ризиків інвестиційного проєкту, а лише надає загальне уявлення про сильні та слабкі сторони, можливості та загрози.
2. Нездатність до кількісної оцінки. SWOT-аналіз не дозволяє провести кількісну оцінку ризиків, що може бути важливим для прийняття обґрунтованих рішень.
3. Суб'єктивність. SWOT-аналіз залежить від суб'єктивної оцінки фахівців та учасників проєкту, що може призвести до викривлення результатів аналізу.
4. Відсутність конкретних рекомендацій. SWOT-аналіз не надає конкретних рекомендацій щодо подолання ризиків, що можуть виникнути під час реалізації інвестиційного проєкту.
5. Недостатнє охоплення всіх аспектів проєкту. SWOT-аналіз може не охоплювати всі аспекти, що впливають на реалізацію інвестиційного проєкту, такі як ризики, пов'язані з екологією, регулюванням, правовими аспектами тощо.

Отже, SWOT-аналіз є корисним інструментом для оцінювання ризиків інвестиційного проєкту, проте необхідно враховувати його обмеження та доповнювати його іншими методами аналізу, щоб отримати більш повну картину ризиків та можливостей проєкту.

Ще одним методом оцінювання ризиків є методологія проведення стрес-тестів. Вона дозволяє оцінити поведінку проєкту в умовах кризових ситуацій, таких як зміни валютних курсів, зміни рівня інфляції, зміни ринкової кон'юнктури та інші. Проведення стрес-тестів допомагає інвесторам та підприємствам зрозуміти, які ризики можуть виникнути та які заходи можуть бути прийняті для їх зменшення [29].

Ось деякі переваги та недоліки стрес-тестування:

Переваги:

1. Реалістичне моделювання. Стрес-тестування дозволяє моделювати ситуації, які можуть виникнути в реальному житті, тому результати такого аналізу є більш реалістичними, ніж результати традиційного аналізу ризиків.

2. Висока точність оцінки ризиків. Стрес-тестування дозволяє оцінювати ризики на основі багатьох факторів, що може підвищити точність оцінки ризиків.

3. Виявлення нових ризиків. Стрес-тестування може допомогти виявити ризики, які можуть бути пропущені в інших методах аналізу ризиків.

Недоліки:

1. Високі витрати. Стрес-тестування вимагає значних витрат часу та коштів на збір та обробку даних, а також на проведення моделювання та аналіз результатів.

2. Складність. Стрес-тестування може бути досить складним процесом, оскільки воно вимагає залучення експертів з різних областей, які можуть бути не доступні або не бажають ділитися інформацією.

3. Надмірна складність моделювання. Чим більш складний проєкт, тим складніше моделювати його ризики, що може призвести до неточності результатів.

4. Необхідність точної інформації. Стрес-тестування потребує точної та повної інформації про проєкт та його можливі ризики. Якщо інформація не точна, то результати стрес-тестування можуть бути неточними.

5. Ризик "надмірного" стрес-тестування. Іноді компанії можуть занадто докладно проводити стрес-тестування, враховуючи всі можливі ризики, що може призвести до надмірного підвищення ризику проєкту та надмірних витрат.

6. Недостатня увага до міжзалежностей ризиків. Стрес-тестування може не враховувати міжзалежності ризиків та їх взаємодії, що може призвести до неточності результатів.

Враховуючи переваги та недоліки стрес-тестування, можна зробити висновок, що цей інструмент є корисним для оцінювання ризиків інвестиційного проєкту, особливо в умовах високої невизначеності та складності проєкту. Проте необхідно дотримуватися обґрунтованості та реалізму при використанні стрес-

тестування, а також не ігнорувати інші методи оцінювання ризиків, які можуть доповнити або підтримати результати стрес-тестування.

Також важливим елементом оцінювання ризиків є аналіз портфеля проєктів. Він дозволяє оцінити ризики декількох проєктів, які розглядаються як єдине ціле. Аналіз портфеля проєктів дозволяє інвесторам та підприємствам зрозуміти, які проєкти можуть забезпечити найбільший рівень доходу при мінімальному ризику, а також які проєкти можуть бути виключені з портфеля для зменшення ризиків.

Переваги:

1. Оцінка ризиків на рівні портфеля. Аналіз портфеля дозволяє оцінювати ризики на рівні портфеля, тобто враховувати міжзалежності та взаємозв'язки між проєктами. Це дозволяє отримати більш точну картину загального ризику портфеля та можливих сценаріїв розвитку.

2. Оптимізація ресурсів. Аналіз портфеля дозволяє визначити найбільш перспективні та доцільні проєкти для інвестування ресурсів компанії, забезпечуючи оптимальний баланс ризику та потенційного доходу.

3. Диверсифікація ризиків. Аналіз портфеля дозволяє диверсифікувати ризики, розподіляючи інвестиції між різними проєктами та секторами. Це зменшує загальний ризик портфеля та забезпечує більш стійкий до змін ринок.

Недоліки:

1. Складність аналізу. Аналіз портфеля проєктів може бути досить складним та вимагати значного часу та зусиль. Крім того, для проведення аналізу необхідна точна та повна інформація про кожен проєкт, що може бути складно зібрати та оновлювати.

2. Небезпека концентрації ризиків. Деякі компанії можуть занадто концентрувати свої інвестиції на декількох проєктах, що може збільшити загальний ризик портфеля в разі несприятливого розвитку цих проєктів.

3. Обмеженість даними. Аналіз портфеля проєктів може бути обмеженим за обсягом даних, які використовуються для аналізу. Наприклад, якщо компанія

має лише кілька проєктів у своєму портфелі, аналіз може бути неефективним або недостатньо точним.

4. Надмірна релятивність. Аналіз портфеля може сприйматися як надто релятивістський. Деякі проєкти можуть бути розглянуті як менш привабливі на фоні інших проєктів, що може призвести до зниження їх потенціалу та недоінвестування.

У підсумку, аналіз портфеля проєктів є важливим інструментом для оцінювання ризиків інвестиційного проєкту, проте потребує додаткової роботи зі збору та аналізу даних. Для досягнення максимальної ефективності аналізу портфеля проєктів, необхідно бути уважним до обмежень та недоліків цього методу та забезпечити правильний баланс між ризиком та потенційним доходом.

Крім того, важливим елементом оцінювання ризиків є проведення фінансового аналізу. Він дозволяє оцінити фінансові показники проєкту, такі як рентабельність, забезпеченість засобами, платоспроможність та інші. Фінансовий аналіз допомагає інвесторам та підприємствам зрозуміти, наскільки ефективним може бути фінансування проєкту та які ризики пов'язані з його впровадженням [8].

Ось деякі переваги та недоліки фінансового аналізу:

Переваги:

1. Об'єктивність. Фінансові дані мають конкретні числові значення, що дозволяє зробити об'єктивний аналіз фінансової стійкості проєкту.

2. Інформативність. Фінансовий аналіз надає важливу інформацію про фінансову стійкість проєкту, що допомагає визначити його потенціальну дохідність.

3. Системність. Фінансовий аналіз дозволяє визначити зв'язок між різними фінансовими показниками та їх вплив на загальну фінансову стійкість проєкту.

Недоліки:

1. Залежність від точності даних. Фінансовий аналіз може бути неточним, якщо дані, що використовуються для його проведення, не є точними.

2. Недостатність аналізу. Фінансовий аналіз може не враховувати інші чинники, які можуть вплинути на успіх проєкту, такі як економічні, соціальні, політичні та технічні фактори.

3. Недостатність динаміки. Фінансовий аналіз не дозволяє оцінити динаміку змін в фінансових показниках проєкту.

У підсумку, фінансовий аналіз є важливою частиною оцінювання ризиків інвестиційного проєкту, але його результати повинні бути додатковою інформацією для прийняття рішення про інвестування в проєкт. Необхідно враховувати й інші фактори, такі як соціальні, економічні та політичні чинники, зокрема під час використання фінансового аналізу для оцінки ризиків.

Також варто зазначити, що фінансовий аналіз не забезпечує повної картини про фінансову стійкість проєкту, оскільки деякі важливі фактори, такі як ризики, не відображаються у фінансових показниках.

Українські фінансові установи та державні органи мають значний досвід у розробці та використанні методів оцінювання ризиків довгострокового фінансування інфраструктурних проєктів. Однак, в наш час, з огляду на складну економічну ситуацію в Україні, ці методи потребують додаткового вдосконалення та адаптації до сучасних умов.

На сьогоднішній день в Україні досить поширеним є використання державного та приватного партнерства (ДПП) для залучення довгострокового фінансування інфраструктурних проєктів. Цей підхід дозволяє розподілити ризики між державою та приватним сектором та зменшити фінансові витрати на реалізацію проєктів. Проте, ДПП також має свої ризики, такі як недостатня регуляторна база, складнощі з вибором оптимальної моделі ДПП, відсутність відповідної кваліфікованої робочої сили тощо [7, 41].

Одним з важливих напрямів вдосконалення методів оцінювання ризиків є застосування сучасних інформаційних технологій, таких як штучний інтелект та блокчейн. Штучний інтелект може допомогти в розробці прогнозів, моделей та аналізу даних, що в свою чергу полегшить оцінювання ризиків та прийняття рішень. Блокчейн може допомогти в підтвердженні автентичності та надійності

інформації, що використовується в оцінюванні ризиків, та забезпечити відстеження змін [13].

Крім того, важливим елементом вдосконалення методів оцінювання ризиків є участь у всесвітніх фінансових програмах та проєктах. Наприклад, Україна є учасницею програми Підтримки інфраструктурних інвестицій у Східній Європі (E5P), що забезпечує фінансування проєктів з покращення інфраструктури та екології в країнах Східної Європи. Участь у таких програмах дозволяє отримати доступ до нових методів та технологій, а також досвіду інших країн, що може бути корисним для вдосконалення внутрішніх методів оцінювання ризиків.

Розглянемо детальніше, як вдосконалити методи оцінювання ризиків довгострокового фінансування проєктів в Україні.

По-перше, для вдосконалення методів оцінювання ризиків необхідно забезпечити доступність та якість даних. Для цього потрібно створити єдину базу даних, яка б містила інформацію про різні проєкти та їхні ризики. Також, допомогло б створення механізмів збору та аналізу даних, що дозволили б отримувати актуальну інформацію про поточну ситуацію.

По-друге, важливим елементом є вдосконалення методів оцінювання ризиків. Зокрема, потрібно розробити нові методики оцінки ризиків, які дозволять знизити ймовірність негативних наслідків та покращити якість фінансових рішень. Наприклад, можна використовувати алгоритми машинного навчання та штучного інтелекту для підвищення точності прогнозів.

По-третє, необхідно забезпечити стабільність економічної ситуації в країні. Для цього потрібно підтримувати ефективну політику державного управління, що дозволяє забезпечити стабільність фінансового ринку та знизити ризики вкладення капіталу [27].

По-четверте, необхідно підвищувати рівень фінансової грамотності та свідомості серед підприємців та інвесторів. Це дозволить зменшити можливість виникнення ризиків, пов'язаних з недостатнім рівнем фінансових знань та навичок управління ризиками. Для досягнення цієї мети можна проводити

регулярні семінари та тренінги для підприємців та інвесторів з питань фінансової грамотності та управління ризиками.

По-п'яте, важливим елементом є підтримка інноваційних проєктів та стартапів, які можуть мати великий ризик, але при цьому є важливим елементом для розвитку економіки країни. Для забезпечення успішності цих проєктів необхідно використовувати спеціальні інструменти та програми підтримки, які дозволяють знизити ризики та забезпечити успішне впровадження проєкту.

Отже, вдосконалення методів оцінювання ризиків довгострокового фінансування інфраструктурних проєктів в Україні має ключове значення для забезпечення стійкого розвитку країни та покращення якості життя громадян. Нові технології та інструменти, такі як штучний інтелект та блокчейн, можуть стати важливими допоміжними інструментами для оцінювання ризиків та забезпечення надійності інформації. Участь у всесвітніх програмах та проєктах дозволяє отримати доступ до нових методів та технологій, а також досвіду інших країн, що може бути корисним для вдосконалення внутрішніх методів оцінювання ризиків.

Однак, важливо пам'ятати, що оцінювання ризиків - це складний і багатоаспектний процес, і не існує жодного універсального методу, який би підходив для всіх випадків. Врахування специфіки кожного проєкту та досвіду країни є важливим для досягнення успіху. Крім того, важливо забезпечити високий рівень прозорості та відкритості в процесі оцінювання ризиків та прийняття рішень, що забезпечить довіру інвесторів та забезпечить успіх проєктів.

3.2. Використання сучасних інструментів управління ризиками фінансування інфраструктури в Україні в умовах посилення зовнішніх загроз

Управління ризиками фінансування інфраструктури є важливою складовою ефективного управління будь-яким інвестиційним проєктом. Україна не є

винятком, і в умовах посилення зовнішніх загроз, таких як економічна та політична нестабільність, війна, пандемія, кібератаки тощо, стає важливою розробка та використання сучасних інструментів управління ризиками.

Одним з найбільш ефективних інструментів управління ризиками фінансування інфраструктури в умовах посилення зовнішніх загроз є використання кібербезпеки та кіберзахисту. Захист від кібератак є необхідністю в умовах цифрової економіки, де значна кількість інформації зберігається в мережах та обробляється за допомогою новітніх технологій [50].

У зв'язку з цим, компанії, які займаються фінансуванням інфраструктурних проєктів, повинні розробляти та впроваджувати стратегії кіберзахисту. Ці стратегії повинні включати в себе заходи щодо захисту конфіденційної інформації, захисту від шкідливих програм та зловмисного програмного забезпечення, а також захист від DDoS-атак та інших векторів атак.

Основні напрями захисту від кіберзагроз у сфері фінансування інфраструктури включають:

- захист інформації, що містить фінансову інформацію, від несанкціонованого доступу;
- захист мережі та програмного забезпечення від кібератак та зловмисного програмного забезпечення;
- моніторинг та аналіз кіберзагроз, що дозволяє вчасно виявляти та запобігати кібератакам;
- організація регулярних тренінгів та навчань для співробітників з питань кібербезпеки.

В Україні діє Національний центр кібербезпеки, який координує заходи з кібербезпеки на державному рівні. Також існують різноманітні нормативні документи, що регулюють питання кібербезпеки у фінансовому секторі, зокрема Закон України "Про кібербезпеку" та Національний банк України "Про вимоги до кібербезпеки банків України".

Серед інструментів кіберзахисту, які можуть бути застосовані в управлінні ризиками фінансування інфраструктури, можна виділити наступні:

- Firewall (брандмауер) - це програмне забезпечення або апаратний пристрій, який фільтрує мережевий трафік та блокує небезпечний трафік.
- IDS / IPS - системи виявлення / запобігання вторгнень. Вони аналізують мережевий трафік, щоб виявити аномальну діяльність та запобігти можливим кібератакам.
- VPN - віртуальна приватна мережа. VPN забезпечує безпечний доступ до інформації, передаваної через Інтернет, за допомогою шифрування.
- антивірусне програмне забезпечення - програмне забезпечення, яке захищає комп'ютери від шкідливих програм.
- управління правами доступу - це система, яка контролює доступ до різних частин системи та інформації.

Загалом, ефективна система кібербезпеки є необхідною умовою успішного фінансування та розвитку інфраструктури в Україні, тому управління ризиками повинно враховувати та дотримуватися нормативних вимог та кращих практик з кібербезпеки.

Ще одним ефективним інструментом управління ризиками є використання страхування. Страхування може допомогти захистити інвесторів від можливих фінансових втрат, пов'язаних з ризиками, пов'язаними з проектом, воно дозволяє перенести певні ризики на страхову компанію, що зменшує фінансові втрати в разі виникнення непередбачуваних подій. В Україні є страхові компанії, які можуть надати послуги страхування ризиків фінансування інфраструктури [28].

У сфері фінансування інфраструктури, страхування може застосовуватися у наступних напрямках:

- страхування майна, яке належить інфраструктурним проектам;
- страхування відповідальності за можливі наслідки непередбачуваних подій, що можуть статися в результаті роботи інфраструктурних об'єктів;
- страхування проти кредитного ризику, пов'язаного з неплатоспроможністю власника проекту або зміною ринкових умов, що може призвести до невиконання зобов'язань з погашення кредиту.

Крім того, в Україні діє спеціальна програма державного страхування інфраструктурних проєктів - "Інфрастрах". Ця програма забезпечує страхування ризиків проєктів з урахуванням специфіки інфраструктурних проєктів.

Управління ризиками в сфері фінансування інфраструктури повинно включати розгляд можливостей застосування страхування як одного з інструментів управління ризиками. При цьому важливо аналізувати ризики проєктів та визначати оптимальні види страхування, що дозволяють зменшити фінансові втрати в разі виникнення непередбачуваних подій.

Ще одним інструментом управління ризиками є використання фінансових деривативів, таких як опціони, ф'ючерси і свопи. Ці інструменти можуть допомогти захистити інвесторів від ризиків від зміни валютних курсів, процентних ставок та інших факторів.

Напрями, у яких застосовуються фінансові деривативи у сфері фінансування інфраструктурних проєктів:

- захист від валютного ризику: фінансові деривативи дозволяють зменшити ризик зміни валютних курсів при фінансуванні проєктів за кордоном;
- захист від ризику зміни ставок: фінансові деривативи дозволяють зменшити ризик зміни рівня процентних ставок, що може вплинути на вартість фінансування проєктів;
- захист від ризику зміни цін на товари: фінансові деривативи дозволяють зменшити ризик зміни цін на необхідні для проєктів товари та матеріали.

Крім того, фінансові деривативи можуть використовуватися для зменшення ризику зміни ринкових умов, що може вплинути на вартість фінансування проєктів.

Також до інструментів управління ризиками фінансування інфраструктури можна віднести використання структурованих фінансових інструментів.

Структуровані фінансові інструменти є важливим інструментом управління ризиками фінансування інфраструктурних проєктів в Україні. Такі інструменти дозволяють зменшити ризики, пов'язані зі змінами умов фінансування,

процентними ставками, курсами валют, тарифами на енергію та іншими факторами, що можуть впливати на доходи та витрати проєкту.

Один з найпоширеніших структурованих фінансових інструментів - це проєктне фінансування. Цей підхід включає у себе створення спеціального пулу коштів для фінансування конкретного проєкту. Зазвичай це включає у себе приватні та державні інвестиції, кредитні лінії та інші джерела фінансування. Щоб забезпечити погашення боргу, проєктне фінансування може використовувати різні види забезпечення, такі як гарантії держави, застави на активах та інші.

Іншим структурованим фінансовим інструментом є проєктні облігації, які випускає компанія або установа, яка відповідає за реалізацію проєкту. Облігації можуть бути випущені на ринку інвестиційних цінних паперів, інвестори купують їх і отримують дохід від відсотків, які виплачуються заборгованістю.

Також існують структуровані інвестиційні продукти, які можуть використовуватись для залучення інвестицій для інфраструктурних проєктів. Наприклад, інвестиційні фонди можуть інвестувати в інфраструктурні проєкти, щоб забезпечити їх розвиток та отримувати прибуток від успішного завершення проєкту.

Іншим структурованим фінансовим інструментом є розширені кредитні лінії, які можуть бути використані для фінансування інфраструктурних проєктів. Ці лінії мають більш гнучкі умови, ніж звичайні кредити, і можуть включати в себе опції для зміни розміру позики та строку її використання.

Для зменшення ризиків, пов'язаних зі змінами валютних курсів, проєктне фінансування може використовувати інструменти управління валютним ризиком, такі як форвардні та опціонні контракти.

Узагальнюючи, структуровані фінансові інструменти є важливим інструментом управління ризиками фінансування інфраструктурних проєктів в Україні. Вони дозволяють зменшити ризики та забезпечити фінансування проєкту з різних джерел, що може збільшити його шанси на успіх. Однак перед

використанням структурованих фінансових інструментів слід детально вивчити їх умови та ризики, що пов'язані з їх використанням.

ВИСНОВКИ

Актуальність і своєчасність дослідження з фінансування інфраструктурних проєктів підтверджується необхідністю повоєнного відновлення інфраструктури та вдосконалення і розширення існуючих джерел надходження коштів. За результатами аналізу теоретичних засад і практичних інструментів залучення коштів задля реалізації інфраструктурних проєктів, обґрунтовано потребу подальшого росту та розвитку сектору інфраструктури та впровадження оновлених методів управління ризиками, пов'язаними з реалізацією інфраструктурних проєктів в умовах посилення зовнішніх загроз. Проведене дослідження дає можливість сформулювати наступні висновки.

1. Інфраструктурний проєкт - це проєкт, пов'язаний з будівництвом, реконструкцією або розвитком будь-яких об'єктів, що мають загальну соціальну значущість та впливають на розвиток економіки та життя громади. Такі проєкти пов'язані з будівництвом доріг, мостів, аеропортів, залізниць, портів, енергетичних об'єктів, водопостачання та водовідведення, житлового будівництва та іншого. Вони мають стратегічне значення для економіки країни та мають на меті покращити рівень життя населення та забезпечити ефективне функціонування економіки.

2. Фінансування інфраструктурних проєктів в Україні є складним процесом, який вимагає залучення багатьох зацікавлених сторін. Уряд, міжнародні організації, приватний сектор та інвестори відіграють важливу роль у фінансуванні інфраструктурних проєктів. Щоб залучити більше фінансування для інфраструктурних проєктів, український уряд має створити сприятливий інвестиційний клімат та забезпечити прозорість і підзвітність реалізації інфраструктурних проєктів.

3. Державна передінвестиційна експертиза є невід'ємною частиною процесу розвитку інфраструктури в Україні. Ця перевірка необхідна для того, щоб переконатися, що інфраструктурні проєкти є стійкими, здійсненними та відповідають українським законам і нормам. Проводячи ретельну оцінку

інфраструктурних проєктів, уряд може переконатися, що інвестиції сприяють розвитку та процвітанню країни, мінімізуючи потенційні ризики та негативний вплив на місцеві громади та навколишнє середовище.

4. Повоєнне відновлення вітчизняної економіки – провідна мета подальших років, невід’ємною частиною якої є відбудова зруйнованої інфраструктури. Це потребує використання найкращих зразків світової практики у сукупності із залученням іноземних інвестицій задля довгострокового фінансування інфраструктурних проєктів. Кінцевим результатом реалізації цього плану, повинно бути не лише повернення початкового вигляду інфраструктури до моменту руйнування, а й модернізація та поліпшення її функціоналу за європейськими стандартами.

5. Фінансування інфраструктурних проєктів на основі державно-приватного партнерства (ДПП) є одним з важливих напрямків розвитку економіки України. Держава забезпечує правову та інфраструктурну базу для реалізації проєкту, а приватний сектор забезпечує фінансування та експлуатацію проєкту. Фінансування інфраструктурних проєктів на основі ДПП вигідне як для держави, так і для приватного сектору. Держава отримує доступ до приватних інвестицій, які забезпечують швидкий та ефективний розвиток інфраструктури, зменшення фінансових витрат та мінімізацію ризиків. У свою чергу, приватний сектор отримує прибуток від інвестування в інфраструктуру та отримати довгострокові контракти на надання послуг.

6. Надходження інвестицій можна чекати з багатосторонніх банків розвитку, особливо Європейський банк реконструкції і розвитку (ЄБРР) і Світовий банк, є основними інвесторами в інфраструктурні проєкти в країнах Східного партнерства (СП). Хоча ЄБРР – найбільший інвестор у країнах СП, Світовий банк є провідним з точки зору інвестицій в інфраструктуру з інвестиційним портфелем у розмірі 11,2 млрд євро по всьому регіону. Також є ймовірність створення окремих інвестиційних програм задля допомоги відбудови української інфраструктури.

7. Кількісне оцінювання ризиків є важливим етапом у реалізації інфраструктурних проєктів в Україні. Цей процес дозволяє ідентифікувати ризики, оцінити їх важливість та розробити стратегії управління ризиками, що забезпечують стабільність та успішність проєкту. Розвиток практики кількісного оцінювання ризиків є важливим завданням для українських компаній, банків та державних органів, щоб забезпечити стале економічне зростання та розвиток країни в цілому. Для цього необхідно вдосконалювати існуючі методики та більш широко використовувати фінансові моделі для проєктів, враховуючи специфіку українського ринку та ризиків, які характерні для даної країни. Якісне оцінювання ризиків є важливим етапом реалізації інфраструктурних проєктів в Україні. Для досягнення успіху проєкту дієвим інструментом є використання SWOT-аналізу, звертаючи увагу на переваги та недоліки цього методу при передінвестиційному аналізі інфраструктурних проєктів в Україні.

8. Для аналізу потенційних ризиків пропонуємо розробити план їх управління та визначити відповідальних за управління ризиками. Також важливим аспектом є моніторинг динаміки ризиків та оновлення плану управління ризиками в разі необхідності. Якісне оцінювання ризиків допомагає зменшити вплив невизначеності на проєкт та забезпечити його успішну реалізацію.

9. У світлі змін клімату та необхідності розвитку сталих та екологічних інфраструктурних проєктів, важливо враховувати екологічні та соціальні ризики, які можуть виникнути при реалізації проєкту. Тому важливо забезпечити розвиток інфраструктурних проєктів з урахуванням цих аспектів та використовувати екологічні технології, які зменшують вплив на довкілля та підвищують його захист.

10. Україна має великий потенціал для розвитку інфраструктурних проєктів, які забезпечать стале економічне зростання та підвищення якості життя населення. Проте, для їх успішної реалізації необхідно детально оцінювати ризики та забезпечувати відповідну підтримку від держави та бізнес-середовища. Для цього необхідно використовувати нові методики оцінювання ризиків,

розвивати фінансові інструменти та забезпечувати екологічно сталий розвиток. Тільки так Україна зможе досягти успіху в реалізації інфраструктурних проєктів та забезпечити стале економічне зростання та розвиток країни в цілому.

11. Вдосконалення методів оцінювання ризиків довгострокового фінансування інфраструктурних проєктів в Україні має ключове значення для забезпечення стійкого розвитку країни та покращення якості життя громадян. Нові технології та інструменти, такі як штучний інтелект та блокчейн, можуть стати важливими допоміжними інструментами для оцінювання ризиків та забезпечення надійності інформації. Участь у всесвітніх програмах та проєктах дозволяє отримати доступ до нових методів та технологій, а також досвіду інших країн, що може бути корисним для вдосконалення внутрішніх методів оцінювання ризиків.

12. Структуровані фінансові інструменти є важливим інструментом управління ризиками фінансування інфраструктурних проєктів в Україні. Вони дозволяють зменшити ризики та забезпечити фінансування проєкту з різних джерел, що може збільшити його шанси на успіх. Однак перед використанням структурованих фінансових інструментів слід детально вивчити їх умови та ризики, що пов'язані з їх використанням.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. A Review of Tools for Project Financial Assessments: Italy, 23rd-24th September, 2019. URL: <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S2352146520301125>
2. Fischer K. Incentive and payment mechanisms as part of risk management in PPP contracts. *Journal of Interdisciplinary Property Research*. 2009. Vol. 1. P. 5–25.
3. Gatti S. Project Finance in Theory and Practice. London: Elsevier Inc., 2008. 436 с.
4. Mishchenko V., Naumenkova S., Ivanov V., Tishchenko I. Special aspects of using hybrid financial tools for project risk management in Ukraine. *Investment Management and Financial Innovations*. 2018. №15(2). P. 257 – 266. URL: [http://dx.doi.org/10.21511/imfi.15\(2\).2018.23](http://dx.doi.org/10.21511/imfi.15(2).2018.23).
5. Naumenkova S., Mishchenko V., Mishchenko S. Key energy indicators for sustainable development goals in Ukraine. *Problems and Perspectives in Management*. 2022. №20(1), P. 379-395. URL: [http://dx.doi.org/10.21511/ppm.20\(1\).2022.31](http://dx.doi.org/10.21511/ppm.20(1).2022.31)
6. Naumenkova S., Tishchenko I., Mishchenko S., Mishchenko V., Ivanov V. Assessment and mitigation of credit risks in project financing. *Banks and Bank Systems*. 2020. №15(1). P. 72 – 84. URL: [http://dx.doi.org/10.21511/bbs.15\(1\).2020.08](http://dx.doi.org/10.21511/bbs.15(1).2020.08)
7. Review of the Public-private partnerships. The World Bank Group : вебсайт. URL: http://ppi.worldbank.org/explore/ppi_exploreCountry.aspx
8. Weber B. Infrastructure as an Asset Class: Investment Strategy, Sustainability, Project Finance and PPP / B. Weber, M. Staub-Bisang, H. W. Alfen. – Chichester: Wiley, 2016. – 425 с. – (Wiley finance series).
9. Yescombe, E. R. Principles of Project Finance. YCL Consulting Ltd., 2014. 454 p
10. Аналітичні дані UkraineInvest. URL: <https://ukraineinvest.gov.ua/uk/analytics-research/>.

11. Бабяк Н. Д., Нагорний Є. О. Перспективні напрями фінансування проєктів державно-приватного партнерства в Україні. Вісник ОНУ імені І. І. Мечникова. 2017. Т. 22. Вип. 5 (58). С. 158–162.
12. Бондар Н.М. Методологічні засади обґрунтування розподілу ризиків між учасниками проєкту державно-приватного партнерства. *Молодий вчений*. 2014. № 7(10). С. 51–55.
13. Брайлівський І.А. Категорії ризиків державно-приватного партнерства у PEST-класифікації. *Збірник наук. праць Донецького державного університету управління. Серія «Економіка»*. 2012. Т. XIII. Вип. 257. С. 26–34.
14. Диба М.І. Концесія як ефективний інструмент залучення інвестицій в комунальне господарство. *Вісник КЕФ*. 2011. № 1. С. 109–117.
15. Залознова Ю., Петрова І, Трушкіна Н. Класифікація форм державно-приватного партнерства: узагальнення зарубіжного та вітчизняного досвіду. *Agricultural and Resource Economics: International Scientific E-Journal*. 2016. № 3. С. 88–105.
16. Залюбовська С.С. Забезпечення інвестиційної привабливості організацій корпоративного сектору як інституційного елементу зовнішньоекономічної політики. *Економіка ринкових відносин*. 2012. № 9. С. 164—169.
17. Запатріна І.В. Розвиток державної підтримки публічно-приватного партнерства в Україні. *Економіка і прогнозування*. 2011. № 3. С. 9–24.
18. Інформація Міністерства економічного розвитку і торгівлі щодо реалізації договорів на засадах державно-приватного партнерства. URL: <http://www.me.gov.ua/Documents/Print?lang=uk-UA&id=62a9b6fb-27ff-462ab351-eeeadfb26b6f>.
19. Комарницька Г.О. Активізування державно-приватного партнерства в умовах розвитку інвестиційно-інноваційної діяльності : дис. д-ра екон. наук : 08.00.03. Львів, 2020. 469 с.
20. Косач І. А., Дегтярьов А. В. Розвиток державно-приватного партнерства в умовах децентралізації влади в Україні. *Державне управління*:

удосконалення та розвиток. 2020. № 3. URL: <http://www.dy.nayka.com.ua/?op=1&z=1589>

21. Криклій В. Україна відкрита для інвестицій і впровадження нових інфраструктурних проєктів ДПП. Міністерство інфраструктури України. 10 грудня 2020. URL: <https://mtu.gov.ua/news/32457.html>

22. Круглов В.В. Розвиток державно-приватного партнерства в Україні: механізми державного регулювання: монографія. Харків: Вид-во ХарРІ НАДУ «Магістр», 2019. 252 с.

23. Кучер Г. В. Фінансовий механізм державно-приватного партнерства в Україні. *Причорноморські економічні студії*. 2017. Вип. 24/2017. С. 232–238.

24. Мельник А.Ф., Підгаєць С.В. Державно-приватне партнерство в системі інститутів національної економіки: механізми розвитку: монографія. Тернопіль : ТНЕУ, 2017. 279 с.

25. Міщенко В.І., Науменкова С.В. Методологічні засади формування стратегії інноваційно-інвестиційного розвитку економіки України. *Причорноморські економічні студії*. 2019. №48. С.116-122.

26. Нагорна О. В., Плаксун В. П. Особливості фінансування інфраструктурних проєктів в Україні: теорія та практика. *Молодий вчений*. 2016. № 12 (39). С. 796-801.

27. Науменкова С., Міщенко С., Тіщенко Є. Фінансові інструменти забезпечення від політичних ризиків у проєктному фінансуванні. *Вісник Київського національного університету імені Тараса Шевченка. Економіка*, 2016, 10 (187), 6 – 17. DOI: [10.17721/1728-2667.2016/187-10/1](https://doi.org/10.17721/1728-2667.2016/187-10/1)

28. Науменкова С.В. Проєктне фінансування. Навчальний посібник. К.: Знання України. 2022, 217 с.

29. Науменкова С.В., Овсянникова Я.О. Особливості оцінювання ефективності проєктів публічно-приватного партнерства: зарубіжний досвід та українська практика. *Вісник Київського національного університету імені Тараса Шевченка. Економіка*. 2013. №134. С. 47-51. URL: http://bulletin-econom.univ.kiev.ua/wpcontent/uploads/2015/11/134_13.pdf

30. Науменкова С.В., Овсянникова Я.О. Фінансування проєктів публічно-приватного партнерства. *Теоретичні та прикладні питання економіки*. 2015. 1(30). 54-66. URL: http://tppe.econom.univ.kiev.ua/data/2015_30/zb30_06.pdf
31. Оленцевич Н.В., Ковальова О.В. Державно-приватне партнерство у розвинених країнах світу: досвід для України. *Економічний аналіз*. 2014. № 1, Т. 15. С. 134-143.
32. Офіційний сайт Державної служби статистики України. URL: <http://www.ukrstat.gov.ua>
33. Офіційний сайт Міністерства фінансів України. URL: <http://www.minfin.gov.ua>
34. Пакулін С.Л., Ципкін Ю.А., Пакуліна А.А. Розвиток державно-приватного партнерства в регіоні в умовах уповільнення темпів глобалізації економіки. *Траектория науки*. 2017. № 1. Т. 3. С. 4.9-4.23.
35. Порядок відбору державних інвестиційних проєктів. Затверджено постановою Кабінету Міністрів України від 22 липня 2015 р. № 571.
36. Порядок розроблення інвестиційного проєкту, для реалізації якого може надаватися державна підтримка. Наказ Міністерства економічного розвитку і торгівлі України від 19.06.2012р. № 724.
37. Приймак В. Управління проєктами : навчальний посібник. Київ, 2017. 420 с.
38. Про державно-приватне партнерство. Закон України від 1 липня 2010 р. № 2404-VI. URL : <http://zakon.rada.gov.ua/cgi-bin/laws/main.cgi>.
39. Про державно-приватне партнерство: Закон України від 2010 р. № 40 URL: <http://zakon3.rada.gov.ua>.
40. Про державну підтримку інвестиційних проєктів із значними інвестиціями в Україні: Закон України від 17 грудня 2020 р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1116-20#Text>.
41. Про затвердження Методики виявлення ризиків, пов'язаних з державно-приватним партнерством, їх оцінки та визначення форми управління

ними : Постанова Кабінету міністрів України від 16 лютого 2011 р. № 232. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/232-2011-%D0%BF>.

42. Про затвердження Методики проведення державної експертизи інвестиційних проєктів та форми висновку за її результатами. Наказ Міністерства економічного розвитку і торгівлі України від 13.03.2013 № 243.

43. Про затвердження методології розрахунку обсягу державної підтримки для реалізації інвестиційного проєкту із значними інвестиціями: Закон України від 7 липня 2021 р. № 714 URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/714-2021-%D0%BF#Text>.

44. Про затвердження Національної економічної стратегії на період до 2030 року : Постанова Кабінету Міністрів України від 03 березня 2021 р. № 179. URL: <https://www.kmu.gov.ua/npas/pro-zatverdzhennyuanacionalnoyi-eko-a179>

45. Про затвердження Порядку та методології проведення оцінки інвестиційного проєкту із значними інвестиціями: Закон України від 28 липня 2021 р. № 819 URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/819-2021-%D0%BF#Text>.

46. Про інвестиційну діяльність. Закон України від 18 вересня 1991 року №1561-XII.

47. Про концесії. Закон України від 16 липня 1999 року №997-XIV.

48. Про режим іноземного інвестування: Закон України від 19.03.1996 № 93/96'ВР URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/55-93#Text>.

49. Проєктне фінансування : підручник. / За заг. ред. Т. В. Майорової. Київ, 2017. С. 434.

50. Соколова О. М. Управління ризиками інфраструктурних проєктів в Україні на засадах публічно-приватного партнерства. *Вчені записки ТНУ імені В. І. Вернадського. Серія: Економіка і управління*. 2019. Том 30 (69). № 1. С. 25-30.

51. Тіщенко Є. О. Активізація інвестиційної діяльності в Україні на основі використання проєктного фінансування. *Бізнес-навігатор*. 2019. Вип. 2. С. 144-149. URL: http://nbuv.gov.ua/UJRN/bnav_2019_2_30.

52. Яновська Є. К. Залучення іноземних інвестицій у вітчизняну інфраструктуру. *Розвиток науки та техніки у сучасному світі: Збірник праць*

ХСІІ Міжнародної науково-практичної інтернет-конференції, м. Вінниця, 13 липня 2022 р. С. 146-148.