

УДК 341.242

Безуглий А. О., канд. екон. наук, доцент, <https://orcid.org/0000-0003-3883-7968>Комар В. Ю., <https://orcid.org/0000-0002-2634-9257>*Державне підприємство «Національний інститут розвитку інфраструктури» (ДП «НІРІ»),
м. Київ, Україна*

ІННОВАЦІЙНІ ФОРМИ КОНТРАКТІВ ДЛЯ ВІДНОВЛЕННЯ ТРАНСПОРТНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ УКРАЇНИ

Анотація

Вступ. Транспортна інфраструктура України зазнала руйнування та пошкоджень через воєнні дії на території України. Запроваджений воєнний стан у 2022 року відкоригував пріоритети з розвитку транспортної інфраструктури на її відновлення та відбудову для зменшення негативних ефектів на соціально-економічну сферу. Особливостями транспортної інфраструктури слід вважати синергетичний вплив на обороноздатність та обслуговування потреб оборони країни, вплив на соціальну стабільність суспільства та обслуговування гуманітарних потоків, вплив на економічну активність і забезпечення ланцюгів постачання для виробничих, торгівельних, аграрних і підприємств інших галузей економіки, мобільність населення для потреб освіти, охорони здоров'я, зайнятості тощо. Транспортна інфраструктура України до 2022 року активно оновлювалася через реалізацію Національної транспортної стратегії України на період до 2023 року та програму «Велике будівництво», що мало наслідком формування нової філософії у транспортній сфері і дорожньому господарстві.

Проблематика. Зміна основного фокусу інфраструктурних проєктів з розвитку та розширення транспортної інфраструктури на відновлення та відбудову доповнюється сукупністю інших викликів, що пов'язані з воєнними діями на території України, економічною невизначеністю, фіскальними дисбалансами, дефіцитом на ринку праці через мобілізацію та інші соціально-економічні проблеми, що вимагають реформування інституційного забезпечення. Як наслідок, було схвалено оновлену редакцію Національної транспортної стратегії України на період до 2030 року та затверджено операційний план заходів з її реалізації у 2025-2027 роках, удосконалено публічне адміністрування відновлення транспортної інфраструктури України, залучено міжнародних партнерів до реалізації інфраструктурних проєктів, у тому числі через екосистему DREAM. Проте окремого наукового обґрунтування вимагають інші складові інституційного забезпечення інфраструктурних проєктів, а саме впровадження нових (інноваційних) форм контрактів.

Метою дослідження. Метою дослідження є узагальнення основних положень інноваційних форм контрактів (проєктуй-будуй) у контексті досвіду реалізації інфраструктурних проєктів у 2019-2024 роках та обґрунтування їх потенціалу для відновлення транспортної інфраструктури України.

Матеріали та методи. Науковим і теоретичним підґрунтям дослідження слугують загальнонаукові положення економічної теорії щодо реалізації контрактів у дорожньому господарстві із застосуванням методів історичного аналізу та наукового узагальнення для визначення особливостей реалізації інфраструктурних проєктів, економіко-статистичного аналізу за оголошеними публічними закупівлями інфраструктурних проєктів. Інформаційною базою дослідження стали офіційні статистичні дані Міністерства фінансів України щодо розмірів бюджетного фінансування дорожнього господарства та дані електронної системи Prozorro за оголошеними публічними закупівлями проєктних робіт за інфраструктурним проєктами за 2019-2024 роки, у тому числі проєкти за типом Design-Build.

Результати. Узагальнено основні виклики відбудови транспортної інфраструктури та напрацювання покращення інституційної складової реалізації інфраструктурних проєктів, що реалізовані з початку 2023 року: започаткування функціонування екосистеми DREAM для створення, фінансування, управління і контролю над проєктами; з липня 2025 року започаткування реалізації нового національного проєкту «Проєктуй і будуй»; оновлення нормативно-правового забезпечення

реалізації інфраструктурних проєктів та зміна розподілу повноважень між органами виконавчої влади. Узагальнено досвід впровадження більш ефективних форм контрактів для дорожнього господарства за довідником Ресурсного центру державно-приватного партнерства групи Світового банку та визначено перспективи подальших наукових розвідок за інноваційними формами контрактів. Проаналізовано ретроспективу впровадження інноваційних форм контрактів в Україні за даними електронної системи Prozorro, що розпочалася з 2018 року. Позитивною тенденцією розроблення і реалізації інфраструктурних проєктів визначено набуття досвіду як замовниками, так і підрядниками за контрактами Design-Build та формування сукупності постачальників послуг з розроблення проєктної документації та виконання дорожніх робіт. Ідентифіковано сукупність дискусійних особливостей реалізації контрактів Design-Build, а саме складність визначення вартісних показників (очікувана вартість, цінові пропозиції, договірна ціна), відсутність високого рівня конкуренції, обмеженість чисельності підрядників інфраструктурних проєктів з переважанням суб'єктів господарювання-резидентів до 2022 року та переважанням суб'єктів господарювання — нерезидентів з 2022 року; укладення переважно контрактів на поточний середній ремонт автомобільних доріг, рідше — будівництво; дострокове розірвання більшості контрактів через воєнний стан тощо.

Висновки. Обґрунтовано, що відбудову транспортної інфраструктури України слід вважати пріоритетом національної відбудови в умовах воєнного стану та повоєнного відновлення з високим рівнем суспільної цінності та корисності, окремі аспекти високого рівня суспільної цінності та корисності відбудови отримали інституційну підтримку Уряду України, міжнародних фінансових і гуманітарних організацій через нормативне закріплення принципу «build back better» — «відбудуй краще, ніж було», налагодження роботи екосистеми DREAM і перегляд пріоритетності форм контрактів інфраструктурних проєктів із запровадженням національного проєкту «Проєктуй і будуй». Досліджено інноваційні форми контрактів для відновлення транспортної інфраструктури за сукупністю позитивних ефектів у розвинутих країнах і потенціал для подальшого впровадження в Україні. Інноваційні форми контрактів, наприклад, проєктуй-будуй, мають потенціал для відновлення транспортної інфраструктури з реалізацією проєктів на умовах пріоритетності, прозорості, публічності та конкурентності, ефективного використання бюджетних коштів і коштів міжнародної фінансової допомоги для потреб відновлення та розвитку конкурентоспроможної та ефективної транспортної системи, інтегрованої до транс'європейської транспортної мережі.

Ключові слова: автомобільна дорога, вартість, контракт, інфраструктурні проєкти, договірна ціна, проєктуй-будуй, проєктування-будівництво, Design-Build, Prozorro, екосистема DREAM.

Вступ

Воєнні дії на території України мають множинні та синергетичні негативні наслідки на різні сфери соціально-економічного життя суспільства. Особливої уваги потребує проблематика руйнування транспортної інфраструктури, оскільки саме руйнування транспортної інфраструктури яскраво демонструє синергетичність негативних наслідків через порушення ланцюгів постачання, що має визначальний вплив на економічні процеси виробничих, торгівельних, аграрних та підприємств інших галузей економіки, мобільність населення для потреб освіти, охорони здоров'я, зайнятості тощо. Основними негативними проявами визначають вплив на економічну стабільність [1, с. 160], можливість економічного зростання країни [2, с. 598] чи окремих регіонів [3, с. 142], логістичні можливості / логістичні ланцюги [1, с. 160; 4, с. 201], зниження експортного потенціалу [4, с. 201] та мобільність населення [1, с. 160; 3, с. 142], що вказує на актуальність відновлення транспортної інфраструктури як пріоритет та ключовий вектор відновлення України.

Змін також зазнали основні цілі розвитку транспортної інфраструктури, якщо за НТСУ розвиток транспортної інфраструктури мав на меті покращити якість надання транспортних послуг та їх конкурентоспроможність, сприяння економічному розвитку та інші екологічні, адміністративні, антикорупційні ефекти, то відбудова першочергово реалізується «для цілей соціальних, гуманітарних або воєнних» [5, с. 132]. Однак, обслуговування економічної активності та безперебійного виробництва не слід виключати та заперечувати, оскільки зайнятість населення, фінансовий потенціал виробництва через сплату податків та інших обов'язкових платежів, надходження експортної виручки формує фінансовий та валютний потенціал для суспільства, в тому числі його відбудови і відновлення. «Розвиток транспортної інфраструктури має найбільший потенціал для прискорення економічного

зростання України» [1, с. 160], такої думки дотримуються інші українські вчені та наполягають на інтенсивному відновленні транспортної інфраструктури [3, с. 142].

Проблематику транспортної інфраструктури України досліджували провідні українські науковці резюмуючи, що до 2022 року ідентифікувалася як необхідність розвитку транспортної інфраструктури, покращення її якості та модернізацію, схвально підтримуючи Національну транспортну стратегію України на період до 2023 року (НТСУ) [1, с. 159–160; 6, с. 491; 7] та програму «Велике будівництво» [6, с. 491], проте вказуючи на недостатність інвестицій для розвитку та модернізації транспортної інфраструктури [2, с. 608; 7; 8, с. 13], відсутність ефективної конкуренції [2, с. 608], численні факти корупції у сфері транспортного будівництва [2, с. 608] за умови вольтильності бюджетного фінансування інфраструктурних проєктів [8; 9], також світова наукова спільнота вказує на важливість транспортної інфраструктури для забезпечення соціально-економічного розвитку.

З 2022 року основний напрямом наукових досліджень стає необхідність відновлення та відбудови пошкодженої чи зруйнованої транспортної інфраструктури: «війна не лише змусила поставити на паузу всі масштабні плани інфраструктурного будівництва країни, але й розставила першочергові акценти відновлення» [5, с. 132] або досягнення цілей сталого розвитку [1], відновлення інвестиційної привабливості України [4]. Варто відмітити наукові розробки Ю. Бібик, І. Линник, О. Парубця, Т. Печончика, М. Пусевої, Є. Смуригіна, Б. Стасюка, І. Турченко, В. Червякової та інших з проблем руйнування та відновлення транспортної інфраструктури, в яких проводиться аналіз втрат транспортної інфраструктури [2; 10; 11], обґрунтовуються алгоритми визначення пріоритетних об'єктів під час ініціації проєктів відновлення транспортної інфраструктури в умовах обмежених фінансових ресурсів [3], механізми залучення приватного сектору та розвиток державно-приватного партнерства (ДПП) [6; 12], залучення міжнародних інвестицій та донорських коштів [2; 6; 13], вивчення іноземного досвіду відбудови транспортної інфраструктури [14]. Основними умовами відновлення транспортної інфраструктури визначають дотримання рівня міжнародних стандартів по технічних характеристиках [15, с. 50], цифровізація [2, с. 613; 4, с. 201; 5, с. 136; 7], розроблення ефективних правових механізмів для спрощення процедур відновлення [4, с. 202; 15, с. 51], залучення інвестицій та міжнародної допомоги [4, с. 202; 7; 15, с. 51; 16], використання принципу «everyone sees everything» [15, с. 52].

Погоджуємося з твердженням А. Устименка, що слід вважати «очевидною необхідність комплексного підходу до вирішення проблем у транспортній галузі, який має поєднувати як проблеми, що існували до війни, так і виклики, спричинені військовими діями» [1, с. 160], вимога комплексного підходу описана у працях О. Парубця [4, с. 201] та інших. За власними дослідженнями і науковою позицією маємо додати, що комплексність повинна бути доповнена не лише врахуванням набутого досвіду та викликів воєнного стану, а вимогами євроінтеграції та міжнародного співробітництва у транспортній сфері з дотриманням принципу «build back better» — «відбудуй краще, ніж було» [17] та запровадженням у практичне застосування інноваційних форм контрактів.

Враховуючи наукові напрацювання у царині відновлення транспортної інфраструктури України визначаємо спільність наукових позицій щодо необхідності та пріоритетності відновлення транспортної інфраструктури, проте окремого наукового обґрунтування вимагає інституційне забезпечення даного процесу, а саме впровадження нових (інноваційних) форм контрактів.

Основна частина

Відбудова транспортної інфраструктури України слід вважати стратегічно важливим завданням з чисельними викликами, що ускладнює процес реалізації інфраструктурних проєктів. Одним з таких викликів є покращення інституційної складової реалізації проєктів з відбудови транспортної інфраструктури та удосконалення адміністрування проєктів, пошук кращих форм контрактів, покращення методичних підходів до визначення вартісних показників інфраструктурних проєктів тощо. Для покращення інституційної складової реалізації інфраструктурних проєктів розпочато у 2023 році функціонування екосистеми DREAM для створення, фінансування, управління і контролю над проєктами, за ініціатииви Уряду України з липня 2025 року розпочинається реалізація нового національного проєкту «Проєктуй і будуй» терміном на два роки. Було оновлено нормативно-правове забезпечення реалізації інфраструктурних проєктів, також змін зазнав розподіл повноважень між органами виконавчої влади. Таким чином, відбудова транспортної інфраструктури України передбачає

пошук кращих та більш ефективних форм адміністрування інфраструктурних проєктів, форм контрактів та їх інституційного забезпечення, спрямування власних фінансових ресурсів на відбудову стратегічно важливої компоненти соціально-економічного розвитку і забезпечення обороноздатності України (видатки Зведеного бюджету на дорожнє господарство (код функціональної класифікації видатків — 0456) коливалися від 57 436,30 млн грн до 97 960,30 млн грн у 2022 – 2024 роках, **рис. 1**), залучення фінансування від міжнародних організацій за умови дефіцитності бюджету України.

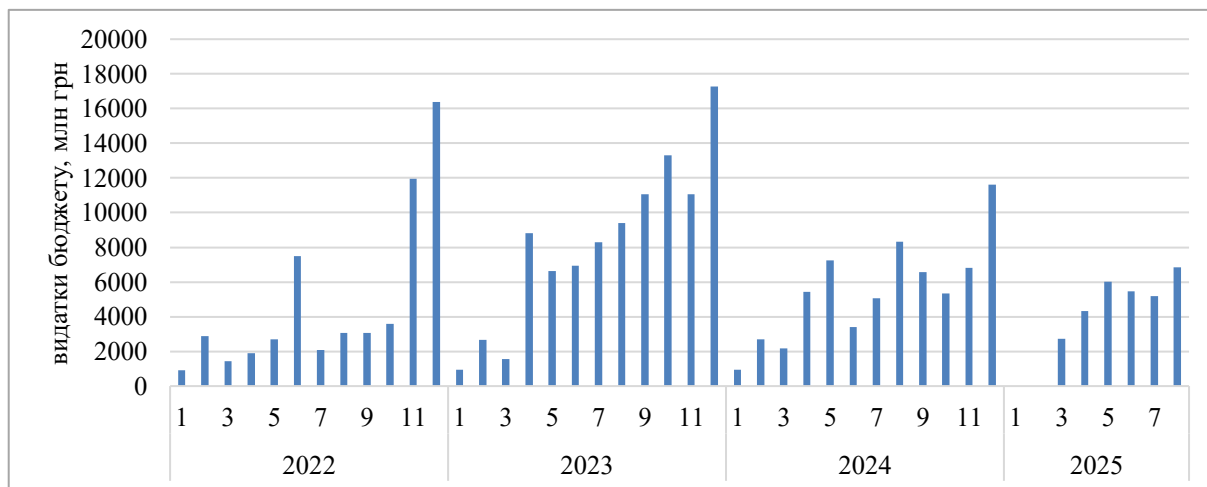


Рисунок 1 — Видатки Зведеного бюджету України на дорожнє господарство у 2022-2025 роках, млн грн

Актуальним для вітчизняного досвіду є не лише пошук додаткових (крім бюджетних) джерел фінансування інфраструктурних проєктів, а актуальним є впровадження більш ефективних форм контрактів для дорожнього господарства, що набули поширення в іноземних країнах та мають потенціал для України та підвищення ефективності видатків на інфраструктурні проєкти. Ресурсний центр державно-приватного партнерства групи Світового банку сформував Довідник ДПП (*Reference Guide*) який визначає типові функції проєктів: проєктування (design), будівництво або реконструкція (build), фінансування (finance), підтримка (maintain), експлуатація (operate). На основі поєднання різних функцій реалізуються наступні контракти: з функцією проєктування: проєктування — будівництво (Design-Build, DB), проєктування — будівництво — експлуатація (DBO), проєктування-будівництво — фінансування — експлуатація — обслуговування (DBFOM), проєктування — будівництво-фінансування-експлуатація (DBFO), проєктування — будівництво — управління — фінансування (DCMF); без функції проєктування: будівництво — експлуатація — передача (BOT), будівництво — володіння — експлуатація — передача (BOOT), будівництво — передача — експлуатація (BTO) тощо. Особливої уваги вимагають контракти «проєктування — будівництво», альтернативно «проєктуй-будуй» через їхні переваги та активне застосування в країнах з високим рівнем економічного розвитку, публічного адміністрування та транспортної інфраструктури.

Ретроспектива впровадження інноваційних форм контрактів в Україні розпочалася з 2018 року, коли за ініціатииви Всесвітньої дорожньої асоціації, Мінінфраструктури України, професійних об'єднань та науковців проведено ряд заходів з імплементації контрактів Design-Build для розбудови транспортної інфраструктури. Першим з контрактів Design-Build був реалізований за ініціатииви та за вимогою іноземних кредиторів реалізованого проєкту. За даними електронної системи Prozorro, перший оголошений тендер за контактами Design-Build у 2019 році на будівництво (влаштування) надземного пішохідного переходу на автомобільній дорозі загального користування державного значення М-06 Київ-Чоп (розробка проєктної документації з будівництва автомобільних доріг, інженерних споруд, її експертиза, виконання будівельних робіт) (UA-2019-06-18-000377-с; UA-2019-06-18-000404-с; UA-2019-06-18-000429-с; UA-2019-06-18-000447-с; UA-2019-07-16-000979-б),

тобто за першими чотирма тендерними пропозиціями торги не відбувалися через відсутність або недостатню кількість учасників торгів та укладений договір був розірваний за згодою сторін (ДП «Фінансування інфраструктурних проєктів» та ТОВ «Виробнича компанія «Укрстальспецконструкція»). У наступних роках контакти Design-Build набували свого поширення. Протягом 2020 року укладено понад двадцять контрактів, проте переважна їх кількість укладалася на поточний середній ремонт (найбільш вартісними тендерними пропозиціями з очікуваною вартістю понад 100 млн грн були UA-2020-12-30-005378-с, UA-2020-10-20-010998-с, UA-2020-07-30-001992-а, UA-2020-07-02-003835-а, UA-2020-12-30-003413-б, UA-2020-12-30-003484-б, UA-2020-07-24-004220-с, UA-2020-07-02-004159-а, UA-2020-07-22-003632-с, UA-2020-06-24-001366-с, UA-2020-07-22-001842-а), винятковими слід вважати контракти на капітальний ремонт з розробкою тендерної документації автомобільної дороги загального користування місцевого значення О-210823 Старий – Салтів – Приколотне км 0+000 – км 24+600 (окремими ділянками) у Харківській області (UA-2020-08-06-001841-б) за очікуваною вартістю 431,6 млн грн та капітальний ремонт дороги по вул. Петра Василенка в с. Мартове Печенізького району Харківської області (UA-2020-07-29-001210-б) за очікуваною вартістю 2,8 млн грн. Перший контракт не був виконаний повною мірою та розірваний 2023 року, другий контракт виконано та оплачено повністю (2,4 млн грн).

Позитивна тенденція застосування контактів Design-Build продовжилася у 2021 року, на поточний середній ремонт протягом року укладено понад сто контактів за умови підвищення рівня середньої очікуваної вартості, збільшення чисельності учасників торгів та інших позитивних зрушень, проте більшість таких контрактів частково (UA-2021-07-12-001878-а, UA-2021-07-27-001105-с, UA-2021-09-14-011792-б, UA-2021-08-03-003438-а, UA-2021-10-12-002670-с, UA-2021-06-24-003193-а, UA-2021-05-24-003586-а, UA-2021-09-24-005682-б, UA-2021-05-28-002556-а, UA-2021-05-24-003551-а, UA-2021-07-28-000939-а, UA-2021-09-09-011766-с, UA-2021-05-13-004479-а) чи повністю (UA-2021-12-13-006649-а, UA-2021-10-01-001260-с, UA-2021-10-22-003032-с, UA-2021-11-17-013238-а, UA-2021-12-09-009313-а, UA-2021-12-10-008370-а, UA-2021-08-13-008620-а, UA-2021-10-29-000308-с) не вдалося виконати через запровадження у лютому 2022 року воєнного стану та відбувалося дострокове розірвання контрактів, окремі з них продовжують реалізовуватися (UA-2020-12-30-003314-б, UA-2021-03-18-004970-б, UA-2021-10-12-004075-с, UA-2021-06-18-002928-а). Контракти на капітальний ремонт автомобільних доріг з розробкою проєктної документації були для автомобільної дороги загального користування місцевого значення О-211027 Дергачі – Дворічний Кут км 0+102 – км 0+787; км 0+867 – км 18+372 у Харківській області (UA-2021-10-28-002159-б), проте договір розірвано з урахування воєнного стану в країні та воєнних дій, що мало місце у реалізації інших договорів Харківської області (UA-2021-10-28-003524-с, UA-2021-10-28-003953-с, UA-2021-10-28-008239-а, UA-2021-05-21-002676-с, UA-2021-06-25-004532-б, UA-2021-07-30-000525-а).

Таким чином, запровадження воєнного стану на території України для більшості укладених контрактів став основною причиною їх розірвання, інколи неможливості реалізації через воєнні дії чи втрату контролю над територією, що ускладнює наукове дослідження та робить неможливим визначення показників ефективності реалізації контрактів Design-Build. Позитивною тенденцією розроблення і реалізації інфраструктурних проєктів стало набуття досвіду як замовниками, так і підрядниками та формування сукупності постачальників послуг з розроблення проєктної документації та виконання дорожніх робіт, на прикладі робіт з капітального ремонту автомобільних доріг: ТОВ «БК Євродор» (переможець за UA-2020-08-06-001841-б, UA-2021-10-28-003524-с), ТОВ «Дортехстрой» (UA-2020-07-29-001210-б), ПП «Будгарант-7» (UA-2021-10-28-002159-б), ТОВ «Євро-Буд Плюс» (UA-2021-10-28-008239-а, UA-2021-06-25-004532-б, UA-2021-05-19-003185-а), ТОВ «Паокінг+» (UA-2021-05-21-002676-с), ТОВ «Техно-Буд-Центр» (UA-2021-12-29-010290-с), ТОВ «Інтех Комплект» (UA-2021-07-30-000525-а).

У вересні-жовтні 2022 році розпочався новий етап розвитку транспортної інфраструктури на умовах її відбудови та відновлення, що має підтвердженням оприлюднені тендерні пропозиції на будівництво міжнародного пункту пропуску на українсько-румунському кордоні (UA-2025-06-13-011931-а), капітальний ремонт мостів (UA-2022-10-06-007229-а, UA-2022-10-06-007838-а, UA-2022-10-06-008119-а, UA-2022-10-06-008358-а (детально у табл. 1),

капітальний ремонт шляхопроводів та доріг (UA-2022-10-06-008534-а, UA-2023-06-13-013412-а), реконструкція мостового переходу (UA-2022-12-16-011131-а) та поточний середній ремонт автомобільних доріг (UA-2022-02-28-001635-а, UA-2022-06-23-007127-а, UA-2022-01-04-004677-с, UA-2022-02-22-002323-с) з розробкою проєктної документації.

Таблиця 1

*Узагальнюючі дані за інфраструктурними проєктами
із застосуванням контрактів Design-Build за мостами та мостовими переходами
(ДК 021:2015: 45221000-2 та ДК 021:2015: 45230000-8)*

ID в системі Prozorro	Статус закупівлі	Очікувана вартість, млн грн	Кількість учасників торгів	Переможець
		Вартість договору, млн грн		
Вінницька обл.				
UA-2021-04-30-001829-a	завершено	3460,00	2	ТОВ «Спільне українсько-німецьке підприємство «Автострада»
		3386,40		
UA-2022-11-01-006250-a	завершено	131,00	1	ТОВ «Енергетично-дорожнє будівництво»
		130,70		
UA-2021-12-29-010553-c	торги відмінено	105,00	-	-
UA-2021-10-08-002395-a	торги не відбулися	25,20	-	-
UA-2022-08-15-004028-a	завершено	64,24	1	ТОВ «Спільне українсько-німецьке підприємство «Автострада»
		64,24		
UA-2022-12-15-018738-a	завершено	40,40	1	ТОВ «Енергетично-дорожнє будівництво»
		40,01		
Житомирська обл.				
UA-2021-05-18-011020-b	завершено	5,00	2	ТЗОВ «РБП Транс-Мост»
		4,99		
UA-2022-10-07-001638-a	завершено	72,31	1	ТОВ «РДС»
		72,31		
Київська обл.				
UA-2022-10-06-007229-a	завершено	47,55	2	Doğuş İnşaat Ve Ticaret A.Ş.
		47,13		
UA-2022-10-06-007838-a	завершено	49,80	2	Onur Taahhut Tasimacılık İnşaat Ticaret Ve Sanayi Anonim Şirket
		49,42		
UA-2022-10-06-008119-a	завершено	449,80	2	Onur Taahhut Tasimacılık İnşaat Ticaret Ve Sanayi Anonim Şirket
		447,32		
UA-2022-10-06-008358-a	завершено	25,38	2	Onur Taahhut Tasimacılık İnşaat Ticaret Ve Sanayi Anonim Şirket
		25,25		
UA-2022-10-06-006829-a	завершено	198,52	2	Doğuş inşaat ve ticaret a.ş.
		197,35		
UA-2024-09-23-004691-a	завершено	16,95	1	ТОВ «Автомобільна Південь»
		16,57		
Рівненська обл.				
UA-2022-10-05-004504-a	завершено	390,00	1	ТОВ «Спільне українсько-німецьке підприємство «Автострада»
		389,99		

Оскільки особливої актуальності набуває капітальний ремонт мостів, сформуємо узагальнені дані за проектами капітального ремонту мостів у довоєнний період та період воєнного стану можна визначити такі особливостям як відсутність високого рівня конкуренції між учасниками та наявність публічних закупівель з одним учасником (UA-2022-11-01-006250-a, UA-2022-08-15-004028-a, UA-2022-12-15-018738-a, UA-2022-10-07-001638-a, UA-2022-10-05-004504-a, UA-2024-09-23-004691-a), що є підставою для формування рекомендацій з підвищення інвестиційної привабливості та популяризації інфраструктурних проєктів на будівельному ринку України, обмеженість чисельності реалізаторів інфраструктурних проєктів з переважанням суб'єктів господарювання — резидентів до 2022 року (ТОВ «Спільне українсько-німецьке підприємство «Автострада», ТОВ «Енергетично-дорожнє будівництво», ТОВ «РДС», ТЗОВ «РБП ТРАНС-МОСТ») та переважанням суб'єктів господарювання — нерезидентів з 2022 року (Onur Taahhut Tasimacilik Insaat Ticaret Ve Sanayi Anonim Sirket та Doğuş inşaat ve ticaret a.ş., резиденти Турецької Республіки), обмежена географія реалізації інфраструктурних проєктів із застосуванням контрактів Design-Build (Вінницька, Житомирська, Київська, Рівненська обл.).

Висновки

Відбудову транспортної інфраструктури України слід вважати одночасно пріоритетом відбудови в умовах воєнного стану та повоєнного відновлення з високим рівнем суспільної цінності та корисності, що вимагає усвідомленості всіма членами суспільства та міжнародною спільнотою для забезпечення соціальних, гуманітарних та оборонних цілей, а також відбудови і сталого розвитку економічного потенціалу країни. Окремі аспекти високого рівня суспільної цінності та корисності відбудови отримали інституційне забезпечення та підтримку Уряду України, міжнародних фінансових та гуманітарних організацій через нормативне закріплення принципу «build back better» — «відбудуй краще, ніж було», у тому числі з урахуванням стандартів, передбачених міжнародно-правовими зобов'язаннями України у сфері європейської інтеграції, права Європейського Союзу (acquis EC), зокрема стандартів щодо безпеки на транспорті та декарбонізації транспорту, налагодження роботи екосистеми DREAM і перегляд пріоритетності форм контрактів із запровадженням національного проєкту «Проєктуй і будуй».

Інноваційні форми контрактів для відновлення транспортної інфраструктури задекларували позитивні ефекти у розвинутих країнах і мають потенціал для подальшого впровадження в Україні, оскільки окремі проєкти будівництва, середнього та капітального ремонту автомобільних доріг і мостів у 2019-2022 роках реалізовувалися комплексом робіт з проєктування та виконання дорожніх робіт, українські підприємства мають досвід реалізації таких проєктів, що формує передумови для відновлення транспортної інфраструктури на умовах пріоритетності, прозорості та публічності, конкурентності, ефективного використання бюджетних коштів і коштів міжнародної фінансової допомоги для потреб відновлення та розвитку конкурентоспроможної й ефективної транспортної системи, інтегрованої до транс'європейської транспортної мережі.

Список літератури

1. Устименко А. В. Стійкий розвиток транспортної інфраструктури в контексті забезпечення досягнення Цілей сталого розвитку України. *Науковий вісник Ужгородського національного університету. Серія : Право*. 2024. Вип. 85(3). С. 156–161. DOI: <https://doi.org/10.24144/2307-3322.2024.85.3.24>.
2. Червякова В. Організаційно-методологічні підходи до післявоєнного відновлення транспортно-логістичної інфраструктури України. *Журнал європейської економіки*. 2023. Т. 22, № 4. С. 597–622.
3. Тригуба А. М., Демчина В. Р., Ратушний А. Р., Коваль Л. С. Метод та результати визначення пріоритетних об'єктів під час ініціації проєктів відновлення транспортної інфраструктури у післявоєнний час. *Вісник Львівського державного університету безпеки життєдіяльності*. 2024. № 29. С. 141–151. DOI: <https://doi.org/10.32447/20784643.29.2024.15>.
4. Парубець О. М. Модернізація транспортно логістичної інфраструктури України під час війни: правовий аспект та економічне значення для відновлення держави. *Dictum factum*. 2024. № 2. С. 201–209. DOI: <https://doi.org/10.32703/2663-6352/2024-2-16-201-209>.

5. Бойченко М. В. Відновлення та розвиток транспортної інфраструктури у повоєнний період. *Економічний вісник Донбасу*. 2023. № 3 (73). С. 132–137. DOI: [https://doi.org/10.12958/1817-3772-2023-3\(73\)-132-137](https://doi.org/10.12958/1817-3772-2023-3(73)-132-137).
6. Радченко О. В., Кучабський О. Г., Козенко Р. В. Державна політика України у сфері транспорту й транспортної інфраструктури в передвоєнне десятиліття. *Суспільство та національні інтереси*. 2024. № 6. С. 480–496. DOI: [https://doi.org/10.52058/3041-1572-2024-6\(6\)-480-496](https://doi.org/10.52058/3041-1572-2024-6(6)-480-496).
7. Пусева М. Стратегічні напрями відновлення та розвитку транспортної інфраструктури України. *Економіка та суспільство*. 2023. Вип. 49. DOI: <https://doi.org/10.32782/2524-0072/2023-49-37>.
8. Безуглий А. О., Стасюк Б. О., Печончик Т. І., Мудриченко Н. С., Дуля М. В. Концептуальні засади визначення ефективності виконання завдань і заходів державних цільових програм розвитку для підвищення ефективності управління автомобільними дорогами. *Дороги і мости*. 2024. Вип. 30. С. 13–24. DOI: <https://doi.org/10.36100/dorogimosti2024.30.013>.
9. Бойко С. В., Гошовська В. В., Бойко Н. В. Волатильність бюджетного фінансування дорожнього господарства в Україні. *Modern Economics*. 2019. № 14(2019). С. 26–32. DOI: [https://doi.org/10.31521/modecon.V14\(2019\)-04](https://doi.org/10.31521/modecon.V14(2019)-04).
10. Линник І. Е. Аналіз втрат транспортної інфраструктури України внаслідок російської агресії. *Просторовий розвиток*. 2024. Вип. 8. С. 302–314. DOI: <https://doi.org/10.32347/2786-7269.2024.8.302-314>.
11. Безуглий А. О., Каськів В. І., Стасюк Б. О., Ілляш С. І., Бібик Ю. М. Теоретичні аспекти та методичні підходи до визначення розміру шкоди та збитків, завданих автомобільним дорогам внаслідок збройної агресії. *Дороги і мости*. 2023. Вип. 28. С. 19–27. DOI: <https://doi.org/10.36100/dorogimosti2023.28.019>.
12. Смуригін Є. О. Державно-приватне партнерство у сфері інфраструктури в умовах воєнних викликів та загроз: адміністративно-правові засади. *Dictum factum*. 2025. № 1. С. 190–197. DOI: <https://doi.org/10.32703/2663-6352/2025-1-17-190-197>.
13. Турченко І. В. Контракти «під ключ» у сфері розбудови транспортної інфраструктури України. *Міжнародний науковий журнал Інтернаука. Серія : Юридичні науки*. 2024. № 11. С. 42–50. DOI: <https://doi.org/10.25313/2520-2308-2024-11-10479>.
14. Науменко Н., Засекін О. Стратегія повоєнного відновлення транспортної інфраструктури України: транзитна складова. *Міжнародні відносини, суспільні комунікації та регіональні студії*. 2023. № 3 (17). С. 353–381. DOI: <https://doi.org/10.29038/2524-2679-2023-03-353-381>.
15. Кирчата І. М., Шершенюк О. М., Кирчатий Ю. В. Стратегічні орієнтири відновлення та розвитку транспортної інфраструктури: проєктний підхід. *Проблеми та перспективи розвитку підприємництва*. 2024. № 32. С. 48–56. DOI: <https://doi.org/10.30977/PPB.2226-8820.2024.32.48>.
16. Линник І. Е. Поствоєнне відновлення об'єктів транспортної інфраструктури за допомоги міжнародних партнерів. *Містобудування та територіальне планування*. 2025. Вип. 88. С. 283–294. DOI: <https://doi.org/10.32347/2076-815x.2025.88.283-294>.
17. Про схвалення Національної транспортної стратегії України на період до 2030 року та затвердження операційного плану заходів з її реалізації у 2025-2027 роках: Постанова Кабінету Міністрів України від 27.12.2024 р. № 1550. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1550-2024-%D0%BF#n22> (дата звернення 09.07.2025).

References

1. Ustymenko A. V. Stiiky rozvytok transportnoi infrastruktury v konteksti zabezpechennia dosiahnennia Tsilei staloho rozvytku Ukrainy (Sustainable development of transport infrastructure in the context of ensuring the achievement of the Sustainable Development Goals of Ukraine). *Naukovyi visnyk Uzhhorodskoho natsionalnoho universytetu. Seriya : Pravo*. 2024. Issue 85(3). P. 156–161. DOI: <https://doi.org/10.24144/2307-3322.2024.85.3.24> [in Ukrainian].
2. Chervyakova V. Orhanizatsiino-metodolohichni pidkhody do pisliavoiennoho vidnovlennia transportno-lohistychnoi infrastruktury Ukrainy (Organizational and methodological approaches to the post-war restoration of Ukraine's transport and logistics infrastructure). *Zhurnal yevropeiskoi ekonomiky*. 2023. T. 22, No. 4. P. 597–622 [in Ukrainian].

3. Tryhuba A. M., Demchyna V. R., Ratushnyi A. R., Koval L. S. Metod ta rezultaty vyznachennia prioritetnykh ob'ektiv pid chas initsiatsii proektiv vidnovlennia transportnoi infrastruktury u pisliavoienniy chas (The method and results of determining the priority objects during the initiation of projects for the restoration of transport infrastructure in the post-war period). *Visnyk Lvivskoho derzhavnoho universytetu bezpeky zhyttiediialnosti*. 2024. No. 29. P. 141–151 DOI: <https://doi.org/10.32447/20784643.29.2024.15> [in Ukrainian].
4. Parubets O. M. Modernizatsiia transportno lohistychnoi infrastruktury Ukrainy pid chas viiny: pravovyi aspekt ta ekonomichne znachennia dlia vidnovlennia derzhavy (Modernization of the transport and logistics infrastructure of Ukraine during the hour of war: legal aspect and economic significance for the modernization of the state). *Dictum factum*. 2024. No. 2. P. 201–209. DOI: <https://doi.org/10.32703/2663-6352/2024-2-16-201-209> [in Ukrainian].
5. Boichenko M. V. Vidnovlennia ta rozvytok transportnoi infrastruktury u povoienniy period (Restoration and development of transport infrastructure in the post-war period). *Ekonomichnyi visnyk Donbasu*. 2023. No. 3 (73). P. 132–137. DOI: [https://doi.org/10.12958/1817-3772-2023-3\(73\)-132-137](https://doi.org/10.12958/1817-3772-2023-3(73)-132-137) [in Ukrainian].
6. Radchenko O. V., Kuchabskyi O. H., Kozenko R. V. Derzhavna polityka Ukrainy u sferi transportu y transportnoi infrastruktury v peredvoienne desiatylittia (). *Suspilstvo ta natsionalni interesy*. 2024. No. 6. P. 480–496. DOI: [https://doi.org/10.52058/3041-1572-2024-6\(6\)-480-496](https://doi.org/10.52058/3041-1572-2024-6(6)-480-496) [in Ukrainian].
7. Pusieva M. Stratehichni napriamy vidnovlennia ta rozvytku transportnoi infrastruktury Ukrainy (Strategic directions of restore and development of the transport infrastructure of Ukraine). *Ekonomika ta suspilstvo*. 2023. Issue 49. DOI: <https://doi.org/10.32782/2524-0072/2023-49-37> [in Ukrainian].
8. Bezuhlyi A. O., Stasiuk B. O., Pechonchuk T. I., Mudrychenko N. S., Dulia M. V. Kontseptualni zasady vyznachennia efektyvnosti vykonання завдан і заходів державних тсільових програм розвитку дlia підвищення ефективності управління автомобільними дорогами (Conceptual framework for determining the effectiveness of tasks and measures implementation in state targeted development programs to improve road management efficiency). *Dorohy i mosty*. 2024. Issue 30. P. 13–24. DOI: <https://doi.org/10.36100/dorogimosti2024.30.013> [in Ukrainian].
9. Boiko S. V., Hoshovska V. V., Boiko N. V. Volatylnist biudzhethnoho finansuvannia dorozhnogo hospodarstva v Ukraini (Volatility of Budget Financing of Road Economy in Ukraine). *Modern Economics*. 2019. No. 14(2019). P. 26–32. DOI: [https://doi.org/10.31521/modecon.V14\(2019\)-04](https://doi.org/10.31521/modecon.V14(2019)-04) [in Ukrainian].
10. Lynnyk I. E. Analiz vtrat transportnoi infrastruktury Ukrainy vnaslidok rosiiskoi ahresii (Analysis of losses to the transport infrastructure of Ukraine as a result of Russian aggression). *Prostorovyi rozvytok*. 2024. Issue 8. P. 302–314. DOI: <https://doi.org/10.32347/2786-7269.2024.8.302-314> [in Ukrainian].
11. Bezuhlyi A. O., Kaskiv V. I., Stasiuk B. O., Illiash S. I., Bibyk Yu. M. Teoretychni aspekty ta metodychni pidkhody do vyznachennia rozmiru shkody ta zbytkiv, zavdanykh avtomobilnym doroham vnaslidok zbroinoi ahresii (Theoretical aspects and methodological approaches to determining the amount of damage and losses caused to roads as a result of armed aggression). *Dorohy i mosty*. 2023. Issue 28. P. 19–27. DOI: <https://doi.org/10.36100/dorogimosti2023.28.019> [in Ukrainian].
12. Smuryhin Ye. O. Derzhavno-pryvatne partnerstvo u sferi infrastruktury v umovakh voiennykh vyklykiv ta zahroz: administrativno-pravovi zasady (Public-private partnership in the sphere of infrastructure in the minds of military movements and threats: administrative and legal ambushes). *Dictum factum*. 2025. No. 1. P. 190–197. DOI: <https://doi.org/10.32703/2663-6352/2025-1-17-190-197> [in Ukrainian].
13. Turchenko I. V. Kontrakty "pid kliuch" u sferi rozbudovy transportnoi infrastruktury Ukrainy (Turnkey contracts in the development of Ukraine's transport infrastructure). *Mizhnarodnyi naukovyi zhurnal Internauka. Seriya : Yurydychni nauky*. 2024. No. 11. P. 42–50. DOI: <https://doi.org/10.25313/2520-2308-2024-11-10479> [in Ukrainian].
14. Naumenko N., Zasiakin O. Stratehiia povoiennoho vidnovlennia transportnoi infrastruktury Ukrainy: tranzitna skladova (strategy for the post-war restoration of Ukraine's transport infrastructure: transit component). *Mizhnarodni vidnosyny, suspilni komunikatsii ta rehionalni studii*. 2023. No. 3(17). P. 353–381. DOI: <https://doi.org/10.29038/2524-2679-2023-03-353-381> [in Ukrainian].

15. Kyrchata I. M., Shersheniuk O. M., Kyrchatyi Yu. V. Stratehichni oriientyry vidnovlennia ta rozvytku transportnoi infrastruktury: proiektnyi pidkhid (Strategic directions of restoration and development of transport infrastructure: project approach). *Problemy ta perspektyvy rozvytku pidpryiemnytstva*. 2024. No. 32. P. 48–56. DOI: <https://doi.org/10.30977/PPB.2226-8820.2024.32.48> [in Ukrainian].

16. Lynnyk I. E. Postvoienne vidnovlennia ob'ektiv transportnoi infrastruktury za dopomohy mizhnarodnykh partneriv. *Mistobuduvannia ta terytorialne planuvannia* (Post-war reconstruction of transport infrastructure facilities with the assistance of international partners). 2025. Issue 88. P. 283–294. DOI: <https://doi.org/10.32347/2076-815x.2025.88.283-294> [in Ukrainian].

17. Pro skhvalennia Natsionalnoi transportnoi stratehii Ukrainy na period do 2030 roku ta zatverdzhennia operatsiinoho planu zakhodiv z yii realizatsii u 2025-2027 rokakh: Resolution of the Cabinet Ministers of Ukraine of 27.12.2024 r. No. 1550. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1550-2024-%D0%BF#n22> (Last accessed: 09.07.2025) [in Ukrainian].

Artem Bezugliy, Ph.D., Associate Professor, <https://orcid.org/0000-0003-3883-7968>

Viktor Komar, <https://orcid.org/0000-0002-2634-9257>

State Enterprise «National Institute for Development Infrastructure» (SE «NIDI»), Kyiv, Ukraine

INNOVATIVE FORMS OF CONTRACTS FOR THE RESTORATION OF THE TRANSPORT INFRASTRUCTURE OF UKRAINE

Abstract

Introduction. The transport infrastructure of Ukraine has been destroyed and damaged due to military operations on the territory of Ukraine. The martial law introduced in 2022 adjusted the priorities for the development of transport infrastructure to its restoration and reconstruction in order to reduce the negative effects on the social sphere and the economy. The features of transport infrastructure should be considered to be the synergistic impact on the defense capability and servicing the country's defense needs, the impact on the social stability of society and servicing humanitarian flows, the impact on economic activity and ensuring supply chains for production, trade, agricultural and other sectors of the economy, population mobility for the needs of education, healthcare, employment, etc. The transport infrastructure of Ukraine by 2022 was actively updated through the implementation of the National Transport Strategy of Ukraine for the period until 2023 and the «Great Construction» program. This resulted in the formation of a new philosophy in the transport sector and road management.

Objective. The change in the main focus of infrastructure projects on the development and expansion of transport infrastructure to restoration and reconstruction is complemented by a set of other challenges. These are military operations in Ukraine, economic uncertainty, fiscal imbalances, labor market shortages due to mobilization, and other social and economic problems. To reform the institutional support for the reconstruction of transport infrastructure, the National Transport Strategy of Ukraine for the period until 2030 was approved and an operational plan of measures for its implementation in 2025-2027 was approved, and public administration for the restoration of Ukraine's transport infrastructure was improved, international partners were involved in the implementation of infrastructure projects, including through the DREAM ecosystem. However, other components of the institutional support of infrastructure projects require separate scientific justification, namely the introduction of new (innovative) forms of contracts.

The purpose. The purpose of the study is to generalize the main provisions of innovative forms of contracts (design-build) in the context of the experience of implementing infrastructure projects in 2019-2024 and to substantiate their potential for the restoration of the transport infrastructure of Ukraine.

Materials and methods. The scientific and theoretical basis of the study is the general scientific provisions of economic theory on the implementation of contracts in the road sector using methods of historical analysis and scientific generalization to determine the features of the implementation of infrastructure projects, economic and statistical analysis of announced public procurements for infrastructure projects. The information base of the study was the official statistical data of the Ministry of Finance of Ukraine on the size

of budget financing of the road sector and data from the Prozorro electronic system on announced public procurements of design works for infrastructure projects, road works for 2019-2024, including Design-Build.

Results. The main challenges of rebuilding transport infrastructure and the development of improving the institutional component of implementing infrastructure projects are summarized, which are implemented through the start of the ecosystem DREAM in 2023 for the creation, financing, management and control of projects. Since July 2025, the implementation of the new national project "Design and Build" has begun, the regulatory and legal support for the implementation of infrastructure projects has been updated, and the distribution of powers between executive bodies has undergone changes. The experience of implementing more effective forms of contracts for the road sector according to the directory of the Public-Private Partnership Resource Center (World Bank Group) has been summarized and the prospects for further scientific exploration of innovative forms of contracts have been identified. The retrospective of the implementation of innovative forms of contracts in Ukraine, which began in 2018 according to the data of the Prozorro electronic system, has been analyzed. A positive trend in the development and implementation of infrastructure projects is the acquisition of experience by both customers and contractors under Design-Build contracts and the formation of a set of service providers for the development of project documentation and the implementation of road works, and a set of debatable features of the implementation of Design-Build contracts has been identified (the difficulty of determining cost indicators, the lack of a high level of competition, the limited number of implementers of infrastructure projects with a predominance of resident business entities until 2022 and a predominance of non-resident business entities from 2022; the conclusion of mainly contracts for current medium repairs, less often - construction; early termination of most contracts due to martial law, etc.).

Conclusions. It is substantiated that the reconstruction of Ukraine's transport infrastructure should be considered simultaneously a priority of reconstruction under martial law and post-war recovery with a high level of social value and utility, certain aspects of the high level of social value and utility of reconstruction have received institutional support from the Government of Ukraine, international financial and humanitarian organizations through the regulatory consolidation of the principle of «build back better» — «rebuild better than it was», the establishment of the ecosystem DREAM and the review of the priority of contract forms for infrastructure projects with the introduction of the national project «Design and Build». Innovative forms of contracts for the restoration of transport infrastructure are studied in terms of the totality of positive effects in developed countries and the potential for further implementation in Ukraine. Innovative forms of contracts, such as design-build, have the potential to restore transport infrastructure with the implementation of projects on the basis of priority, transparency and publicity, competitiveness, effective use of budget funds and international financial assistance for the needs of restoration and development of a competitive and efficient transport system integrated into the trans-European transport network.

Keywords: transport infrastructure restoration, infrastructure projects, design-build, Prozorro, DREAM ecosystem.