

НАЦІОНАЛЬНА АКАДЕМІЯ НАУК УКРАЇНИ
ДУ «Інститут регіональних досліджень імені М.І. Долішнього НАН
України»



**Концептуальні засади інноваційно-орієнтованого
розвитку економіки регіонів України та механізми
його фінансово-інвестиційного забезпечення**

(науково-аналітична доповідь)

Львів 2025

УДК 332.146:330.322:330.34.014-026.23:005.591.6(477)

Концептуальні засади інноваційно-орієнтованого розвитку економіки регіонів України та механізми його фінансово-інвестиційного забезпечення: науково-аналітична доповідь (електронне видання) / наук. ред. Х. М. Притула; ДУ «Інститут регіональних досліджень імені М. І. Долішнього НАН України». Львів, 2025. 78 с. (Серія «Транскордонне співробітництво»)

У науково-аналітичній доповіді представлено результати комплексного дослідження, що охоплює концептуальні основи та механізми забезпечення інноваційно-орієнтованого економічного зростання як на рівні України в цілому, так і на прикладі її прикордонних областей. Зокрема, проведено аналіз функціональної моделі інноваційного процесу в цих регіонах та досліджено динаміку і структурні особливості прямих іноземних інвестицій, які є критично важливими для формування фінансового забезпечення регіонального розвитку. Окрему увагу приділено інструментам фінансування та механізмам (включаючи державно-приватне партнерство та європейські фонди) для розвитку логістично-транспортної інфраструктури регіонів, необхідної для підтримки інноваційного розвитку їх економіки. Запропоновано напрями розвитку механізмів фінансово-інвестиційного забезпечення розвитку регіонів України на інноваційній основі.

Для представників органів державної та місцевої влади, науковців та інших осіб, зацікавлених у проблематиці регіонального розвитку, розвитку інноваційних процесів на регіональному рівні, розбудови логістично-транспортної інфраструктури в умовах поглиблення євроінтеграційних процесів.

ISBN 978-966-02-4251-7 (серія)

ISBN 978-617-14-0489-2 (електронне видання)

Науковий редактор:

Притула Христина Мирославівна, д.е.н., с.н.с.

Рецензенти:

Шульц Світлана Леонідівна, д.е.н., проф.;

Прокопенко Наталія Семенівна, д.е.н., проф.

Рекомендовано до друку Вченою радою ДУ «Інститут регіональних досліджень імені М. І. Долішнього НАН України» (Протокол №14 від 1 грудня 2025 р.)

© ДУ «Інститут регіональних досліджень імені М.І. Долішнього НАН України», 2025

ЗМІСТ

ВСТУП	4
I. КОНЦЕПТУАЛЬНІ ОСНОВИ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ІННОВАЦІЙНО-ОРІЄНТОВАНОГО ЗРОСТАННЯ ЕКОНОМІКИ УКРАЇНИ ТА ЇЇ РЕГІОНІВ	5
II. ДОСЛІДЖЕННЯ ФУНКЦІОНАЛЬНОЇ МОДЕЛІ ІННОВАЦІЙНОГО ПРОЦЕСУ У ПРИКОРДОННИХ ОБЛАСТЯХ ЗАХІДНОГО РЕГІОНУ УКРАЇНИ	24
III. ДИНАМІКА ТА СТРУКТУРНІ ОСОБЛИВОСТІ ПРЯМИХ ІНОЗЕМНИХ ІНВЕСТИЦІЙ У ПРИКОРДОННИХ ОБЛАСТЯХ ЗАХІДНОГО РЕГІОНУ УКРАЇНИ	37
IV. ІНСТРУМЕНТИ ФІНАНСУВАННЯ РОЗВИТКУ ЛОГІСТИЧНО-ТРАНСПОРТНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ РЕГІОНІВ УКРАЇНИ НА ІННОВАЦІЙНІЙ ОСНОВІ	51
ДОДАТКИ	73

Вступ

У сучасному глобалізованому світі, де домінує економіка знань, інноваційно-орієнтований розвиток є єдиним надійним шляхом забезпечення довгострокової конкурентоспроможності, стійкого зростання та підвищення рівня добробуту як держави, так і її окремих регіонів. Для України, особливо в умовах структурних трансформацій та необхідності відновлення, перехід від сировинної моделі до інноваційної стає стратегічним імперативом. Цей перехід вимагає ґрунтовного перегляду концептуальних засад регіональної економічної політики, відмову від універсальних рішень на користь гнучких моделей, що ґрунтуються на принципах розумної спеціалізації. Суть таких засад полягає у фокусуванні обмежених ресурсів регіонів на тих сферах діяльності, де вже існує критична маса знань, інновацій та виробничого потенціалу, що дозволить максимізувати віддачу від інвестицій.

Проте, навіть найбільш досконала концепція розвитку залишиться лише теоретичною конструкцією без налагодженого та ефективного фінансово-інвестиційного забезпечення. Забезпечення інноваційного зростання вимагає залучення значних обсягів капіталу для фінансування досліджень, розробок, впровадження нових технологій та модернізації критичної інфраструктури. Можливості виключно державного бюджетного фінансування часто є недостатніми для покриття цих амбітних потреб. Отже, ключовим завданням стає розробка та впровадження ефективних механізмів залучення приватних та зовнішніх інвестицій. Це охоплює не лише стимулювання прямих іноземних інвестицій, але й активне використання інструментів публічно-приватного партнерства, європейських фондів (наприклад CEF), венчурного капіталу та інших фінансових схем, що сприятимуть синергії між державними пріоритетами та приватним капіталом. Таким чином, дослідження та вдосконалення концептуальних засад інноваційного розвитку в нерозривному зв'язку з оптимізацією механізмів фінансування є критично важливим пріоритетом для економічної стійкості та євроінтеграції регіонів України.

Науково-аналітична доповідь підготовлена авторським колективом під науковим керівництвом д.е.н., с.н.с. Притули Христини Мирославівни.

Авторський колектив:

Притула Христина Мирославівна, завідувач сектору транскордонного співробітництва ІРД НАН України, д.е.н., с.н.с. (п. 1);

Калат Ярослава Ярославівна, старший науковий співробітник сектору транскордонного співробітництва ІРД НАН України, к.е.н. (п. 2);

Максименко Анна Олександрівна, старший науковий співробітник сектору транскордонного співробітництва ІРД НАН України, к.соц.н. (п. 3);

Кирик Ірина Михайлівна, молодший науковий співробітник сектору транскордонного співробітництва ІРД НАН України (п. 4);

Ясевич Микола Михайлович, начальник відділу міжнародного співробітництва та інвестицій Служби відновлення та розвитку інфраструктури в Закарпатській області (п. 4);

Виклюк Мар'яна Іванівна, науковий співробітник сектору транскордонного співробітництва ІРД НАН України, доц., к.е.н. (п. 3);

Захарчук Євген Володимирович, науковий співробітник Західного наукового центру НАН України і МОН України (п.1, 2);

Горин Галина Володимирівна, молодший науковий співробітник сектору транскордонного співробітництва ІРД НАН України (п. 3);

Бубняк Назарій Северинович, аспірант ІРД НАН України (п. 1).

I. КОНЦЕПТУАЛЬНІ ОСНОВИ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ІННОВАЦІЙНО-ОРІЄНТОВАНОГО ЗРОСТАННЯ ЕКОНОМІКИ УКРАЇНИ ТА ЇЇ РЕГІОНІВ

На сьогодні економіка України розвивається в умовах безпрецедентних безпекових викликів та активізації євроінтеграційних процесів. Переформатування регіональних та глобальних ланцюгів вартості, поступове входження у висококонкурентні європейські ринки, вимагає пошуку інструментів та джерел забезпечення високої динаміки розвитку та модернізації національної економіки.

Стійке економічне зростання дедалі більше пов'язане зі здатністю регіональних економік до інновацій і трансформації, адаптуючись до постійно мінливого та більш конкурентного середовища. Це означає, що необхідні значно більші зусилля для створення екосистем, які заохочують інновації, науково-дослідні та конструкторські роботи, а також підприємництво¹.

Інноваційний розвиток відіграє вирішальну роль у процесі наближення до Європейського Союзу (далі ЄС). У 2024 році Україна посіла 60-те місце серед 133 країн за Глобальним індексом інновацій Всесвітньої організації інтелектуальної власності, 4-те місце серед 38 країн із рівнем доходу нижче середнього та 34-те місце серед 39 країн у Європі².

ЄС здійснює підтримку інноваційної сфери через розробку та імплементацію багаторічних рамкових програм. Вони спрямовані на зміцнення позиції ЄС у світовій науковій сфері, стимулювання промислових інновацій, ефективне вирішення ключових глобальних викликів (як-от зміна клімату, забезпечення сталого транспорту та перехід до відновлюваної енергетики), а також на сприяння комерціалізації технологічних проривів та активізацію міжнародної науково-технічної співпраці.

Динаміка економічного розвитку України у період 2014-2024 років детермінувалася низкою потужних екзогенних шоків, серед яких анексія Автономної Республіки Крим, початок російської збройної агресії у 2014 році, пандемія COVID-19 та повномасштабне вторгнення російської федерації, що спричинило структурні трансформації та макроекономічну волатильність. Ці виклики вплинули на подальше збільшення розриву за рівнем розвитку між Україною та країнами ЄС.

Інвестиції в наукові дослідження та інноваційну діяльність розглядаються як стратегічний чинник забезпечення довгострокового сталого розвитку країни та підвищення національної конкурентоспроможності. Вони формують унікальну траєкторію економічного зростання для кожної країни та є каталізатором покращення соціально-економічних стандартів і якості життя населення.

Світовий банк у Звіті про світовий розвиток 2024³ дослідив драйвери та чинники інноваційно-орієнтованого зростання країн із середнім рівнем доходів. При цьому значну увагу він приділив саме викликам, з якими стикаються країни, щоб досягнути високого рівня розвитку. Вони сформульовані як «пастка середнього доходу». Україна належить до країн з

¹ European Union (2025). Research and Innovation. URL: https://ec.europa.eu/regional_policy/policy/themes/research-innovation_en

² WIPO. (2025). *Ukraine ranking in the Global Innovation Index 2024*. URL: <https://www.wipo.int/gii-ranking/en/ukraine>

³ International Bank for Reconstruction and Development / The World Bank (2024). *World development report 2024. The middle-income trap*. URL: <https://www.worldbank.org/en/publication/wdr2024>

доходом вище середнього⁴ починаючи з 2023 року і станом на 2024 рік її ВНД на особу склав 5220 USD⁵⁶ (див. рис. 1.1).

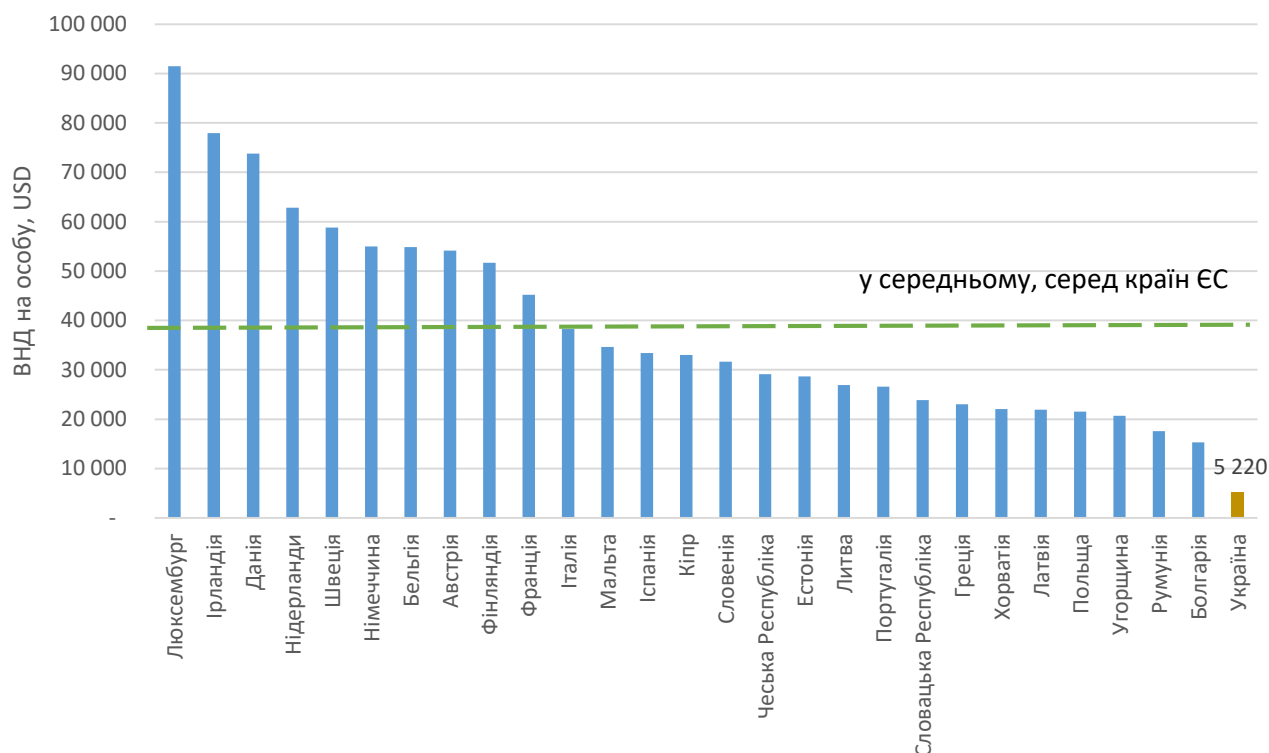


Рис. 1.1. ВНД на особу у розрізі країн Європейського Союзу та України у 2024 році⁷

Складено за даними: GNI per capita. URL: <https://datacatalogfiles.worldbank.org/ddh-published/0038128/DR0046433/GNIPC.xlsx>

У 2023-2024 роках всі країни ЄС належали до країн з високим рівнем доходу. Станом на 2024 рік ВНД України на особу було утричі нижчим за відповідний показник Болгарії, яка демонструє найнижчий рівень економічного розвитку серед країн ЄС, та практично у 8-м разів нижчим від його середнього значення у ЄС.

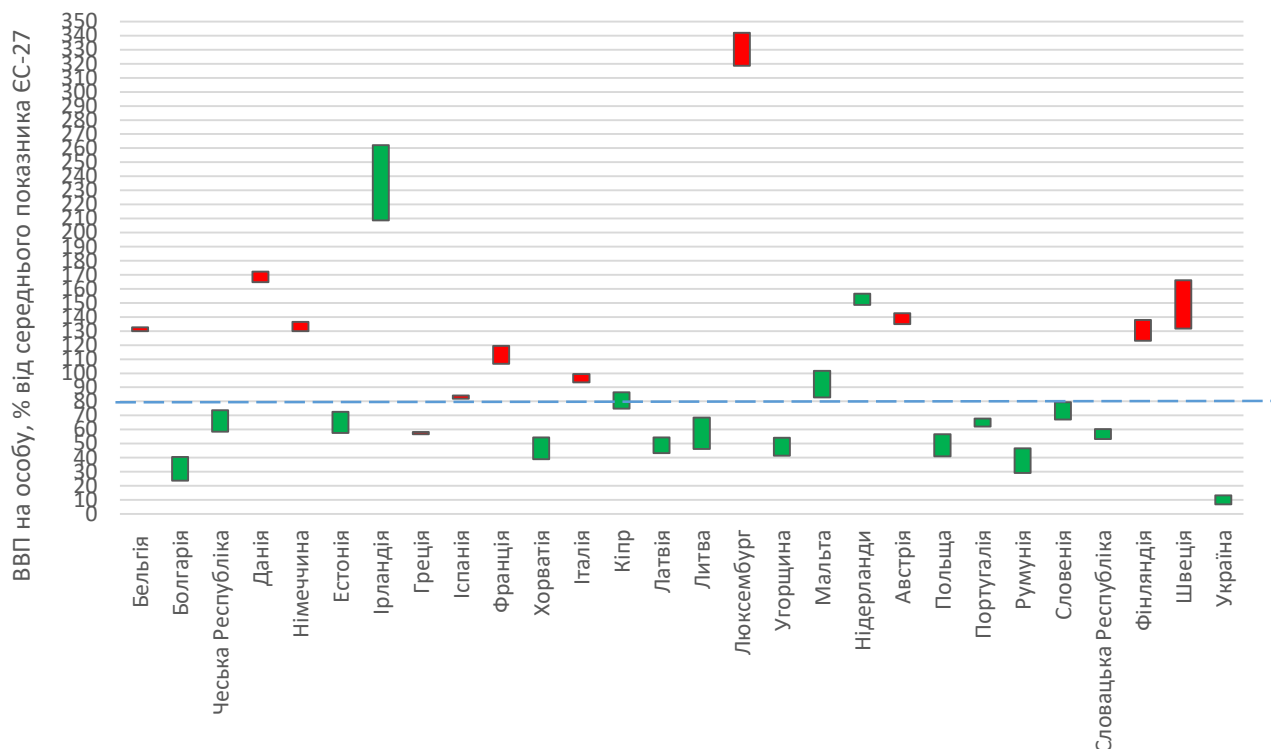
У 2015-2024 роках переважна більшість країн ЄС, ВВП на особу яких був нижчим його середнього значення у ЄС, продемонстрували вищу динаміку розвитку відносно ЄС загалом, що сформувало позитивну тенденцію до зменшення нерівномірності розвитку серед країн ЄС. Винятком стали Греція, співвідношення ВВП на особу якої відносно його середнього значення у ЄС зменшилась з 58,3% до 56,6%, Іспанія – з 84,3% до 81,9% та Італія – з 99,4% до 93,6% (див. рис. 1.2, табл. А.1).

⁴ Щороку Група Світового банку класифікує економіки світу на чотири групи за рівнем доходу: низький, нижче середнього, вище середнього та високий. Ці класифікації, які оновлюються щороку 1 липня, ґрунтуються на валовому національному доході (ВНД) на особу за попередній рік, вираженому в доларах США.

⁵ Understanding country income: World Bank Group income classifications for FY26 (July 1, 2025–June, 2026). URL: <https://blogs.worldbank.org/en/opendata/understanding-country-income--world-bank-group-income-classifica>

⁶ У 2026 році економіками з низьким рівнем доходу вважаються ті, у яких ВНД на особу, розрахований за методом Атласу Світового банку, становив 1135 доларів США або менше станом на 2024 рік; економіками з рівнем доходу нижче середнього - це ті, у яких ВНД на особу становив від 1136 до 4495 доларів США; економіками з рівнем доходу вище середнього - ті, у яких ВНД на особу становив від 4496 до 13 935 доларів США; економіками з високим рівнем доходу - це ті, у яких ВНД на особу перевищував 13 935 доларів США.

⁷ GNI per capita. URL: <https://datacatalogfiles.worldbank.org/ddh-published/0038128/DR0046433/GNIPC.xlsx>



*позначка у 100% позначає середній рівень ВВП на особу серед країн ЄС

*червоним кольором виділено ті країни, ВВП на особу яких відносно середнього показника ЄС-27 знизилось

* зеленим кольором позначено країни, ВВП на особу яких відносно середнього показника ЄС-27 зросло

Рис. 1.2. Динаміка зміни ВВП на особу, % від середнього показника ЄС-27

Складено за даними: European Union (2025). Eurostat. Gross domestic product (GDP) and main components per capita
URL: https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/view/nama_10_pc/default/table?lang=en

На противагу менш розвиненим країнам, країни ЄС з вищим рівнем розвитку за цей же період характеризувались зменшенням співвідношення ВВП на особу відносно його середнього рівня у ЄС. Водночас Ірландія та Нідерланди демонструють збільшення розриву між рівнями їх ВВП на особу та середньоєвропейським рівнем.

Довідково. Обсяг ВВП Ірландії на рівні €510 мільярдів у 2023 році позиціонує країну серед світових лідерів за показником ВВП на особу. Водночас ВНД країни у цьому році становив лише €291 мільярдів, оскільки понад €219 мільярдів задекларованого національного випуску не трансформується в еквівалентний обсяг ВНД. Використання цього показника дозволяє нейтралізувати методологічні викривлення, спричинені домінуючою присутністю транснаціональних корпорацій (ТНК) в економічній структурі країни. На відміну від ВВП, який фіксує всю економічну активність у межах національних кордонів, ВНД коригує цей обсяг.

Ірландія є глобальним центром для оптимізації оподаткування та переміщення прибутків (profit-shifting) технологічними та фармацевтичними гігантами зі США. Ресстрація значних обсягів доходу та прибутків, особливо від ліцензування прав інтелектуальної власності (ІВ), відбувається на території Ірландії, де вони підлягають місцевому корпоративному оподаткуванню. Такий механізм забезпечує значні фіскальні надходження до державного бюджету Ірландії через корпоративний податок. Водночас більшість чистого прибутку (після оподаткування) згодом репатріюється до материнських компаній або перерозподіляється в межах їхньої глобальної структури. Таким чином, з точки зору національних рахунків, прибутки формально генеруються в Ірландії, проте економічна юрисдикція та кінцевий контроль над прийняттям рішень залишаються за межами національної економіки⁸.

⁸ Regan Aidan (2025). Ireland's Phantom Prosperity: The GDP Mirage and the Real Economy. URL: <https://democracychallenged.com/2025/05/14/irelands-phantom-prosperity-the-gdp-mirage-and-the-real-economy/>

Серед країн ЄС, що продемонстрували найвищу економічну конвергенцію за показником ВВП на особу відносно його середнього рівня у ЄС, були Литва (+22,3 в.п.), Мальта (+18,9 в.п.), Румунія (+17,5 в.п.), Болгарія (+16,8 в.п.), Польща (+15,7 в.п.), Хорватія (+15,6 в.п.), Чеська Республіка (+15,4 в.п.). Україна, яка протягом останніх десяти років є країною у Європі з найнижчим рівнем ВВП на особу, покращила свої позиції відносно середнього рівня по ЄС лише на +6,36 в.п. (див. рис. 1.3).

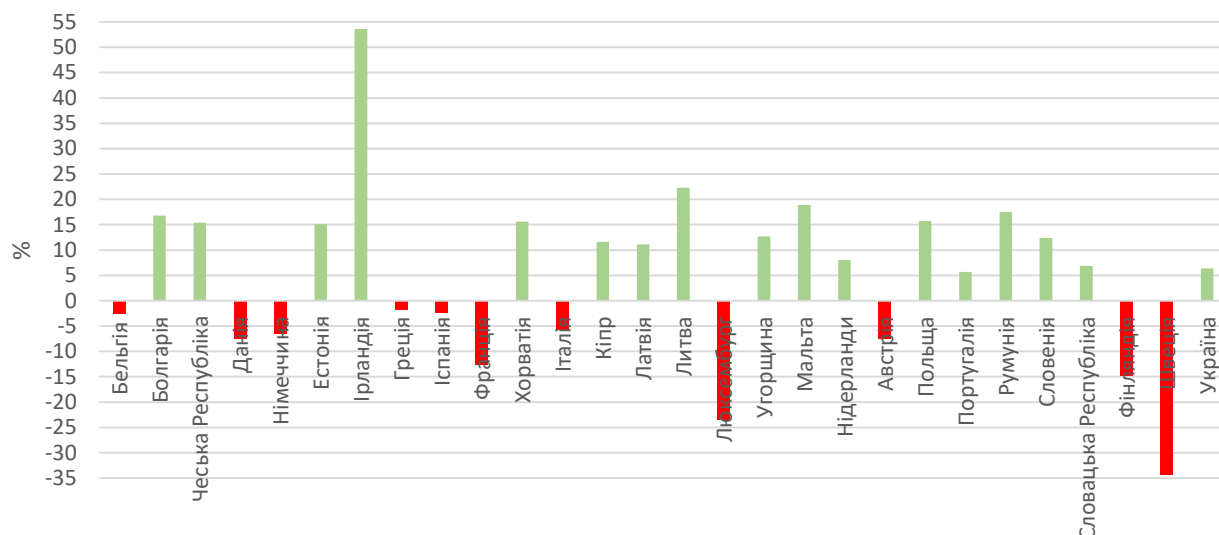


Рис. 1.3. Динаміка зміни частки ВВП на особу відносно його середнього рівня у ЄС протягом 2014-2024 років, %

Складено за даними: European Union (2025). Eurostat. Gross domestic product (GDP) and main components per capita
URL: https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/view/nama_10_pc/default/table?lang=en

Середній темп зростання ВВП на особу у ЄС протягом 2013-2024 років становив 3,87% (див. рис. 1.4).

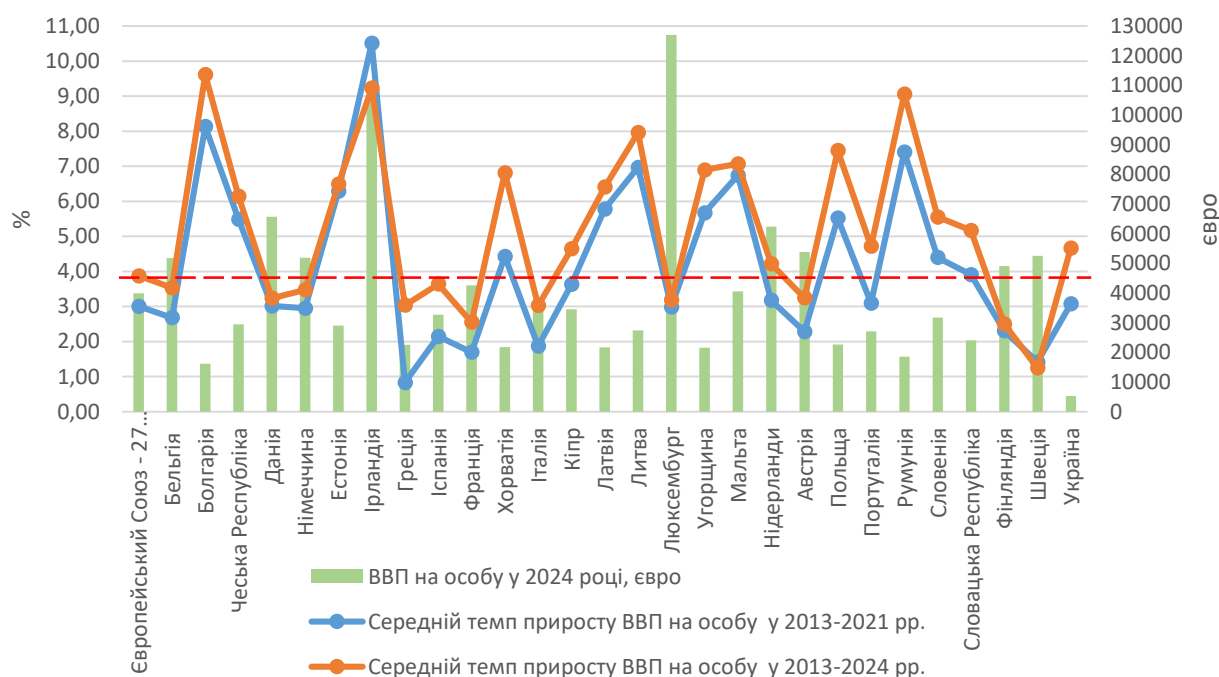


Рис. 1.4. ВВП на особу у розрізі країн ЄС та України

Складено за даними: European Union (2025). Eurostat. Gross domestic product (GDP) and main components per capita
URL: https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/view/nama_10_pc/default/table?lang=en

Болгарія, Ірландія та Румунія у 2013-2024 роках демонстрували найвищі темпи середньорічного зростання рівня ВВП на особу, який становив вище 9%. Серед країн ЄС з найвищим рівнем ВВП на особу темпи приросту даного індикатора коливалися в межах 1,5-4%. ВВП на особу України за цей період зростав у середньому на 4,7%, а ВВП – лише на 1,7% (див. рис. 1.5).

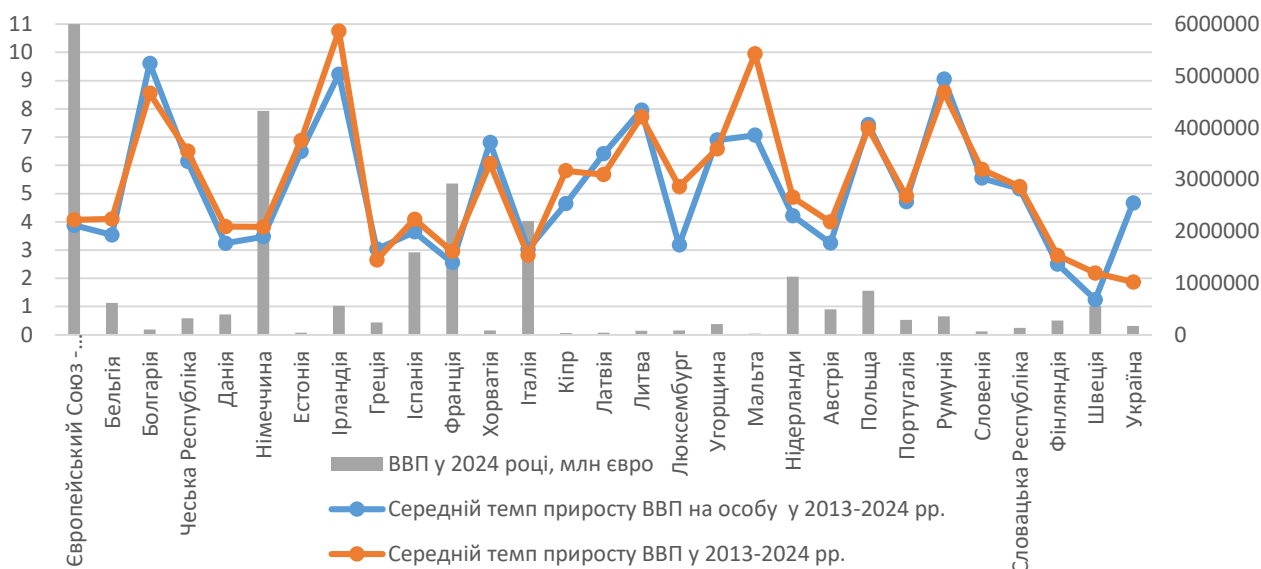


Рис. 1.5. ВВП та ВВП на особу у розрізі країн ЄС та України

Складено за даними: European Union (2025). Eurostat. Gross domestic product (GDP) and main components per capita
URL: https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/view/nama_10_pc/default/table?lang=en

На етапі переходу від початкових стадій зростання, які здебільшого ґрунтувалися на екстенсивному залученні інвестицій (1i), до інтенсифікації інвестиційної активності через цілеспрямовану державну політику визначального значення набуває інституційний розвиток. Ця політика має сприяти інфузії (імплементации та дифузії) зовнішніх знань та технологій (2i), що є ключовим чинником розширення інвестиційної бази. Успішна реалізація цього етапу є передумовою доцільності пріоритетного спрямування значних ресурсів на національну інноваційну діяльність (3i). Важливим імперативом цієї трансформації є підвищення ефективності використання (продуктивності) усіх факторів виробництва: фінансового та людського капіталу, а також трудових та енергетичних ресурсів⁹. Структурні трансформації як необхідна передумова для будь-якого стійкого підвищення рівня доходів та стандартів життя повинні супроводжуватись задіянням низки інструментів (див. табл. 1.1).

Таблиця 1.1

Стратегія 3i: поетапне впровадження стратегії

	Країни з низьким рівнем доходу 1i: Інвестиції	Країни з доходом нижче середнього 2i: Інвестиції_Інфузія	Країни з доходом вище середнього 3i: Інвестиції + Інфузія + Інновації
Підприємство	Покращення інвестиційного клімату з метою	- Поглиблення інтеграції у глобально конкурентні ринки	- Розширення місткості ринків капіталу та

⁹ International Bank for Reconstruction and Development / The World Bank (2024). World development report 2024. The middle-income trap. URL: <https://www.worldbank.org/en/publication/wdr2024>

	стимулювання зростання обсягів внутрішніх та прямих іноземних інвестицій	- Поширення (дифузія) глобальних технологій вимагає створення високомобільних (плинних) ринків факторів виробництва та готової продукції - Стимулювання ділової активності передбачає винагородження суб'єктів господарювання, які створюють додаткову вартість	розширення акціонерного фінансування - Зміцнення законодавчої бази у сфері протидії монополіям та підвищення ефективності функціонування відповідних державних установ - Забезпечення належного захисту прав інтелектуальної власності
Таланти	Здійснення інвестицій у людський капітал шляхом розширення базових (фундаментальних) навичок та підвищення результативності навчання"	- Забезпечення рівних можливостей для жінок, меншин та соціально вразливих груп населення - Оптимізація розподілу талантів відповідно до потреб ринку праці та конкретних завдань (allocation of talent to task) - Стимулювання налагодження зв'язків та співпраці між національними та провідними світовими університетами. - Створення умов для мобільності високоосвічених фахівців, чий компетенції не знаходять адекватної оцінки чи застосування на внутрішніх ринках праці, з метою запобігання неефективному використанню кваліфікованого людського капіталу.	- Посилення внутрішніх зв'язків між промисловим сектором (індустрією) та академічним середовищем (закладами вищої освіти та науковими установами) - Розширення програм співпраці для встановлення та підтримки контактів з національною діаспорою у країнах з розвиненою економікою - Сприяння підвищенню рівня економічних та політичних свобод
Енергетика	- Нарощення обсягів інвестицій у покращення доступу до інфраструктури мережевих систем (електромереж, газорозподільних мереж тощо). - Реформування регуляторно-правової бази з метою стимулювання залучення приватного капіталу та забезпечення добросовісної конкуренції на ринку	- Дисциплінування державних підприємств (ДП) шляхом посилення бюджетних обмежень (англ. <i>hardening budget constraints</i>). - Використання міжнародних коаліцій для стимулювання розвинених економік до послаблення протекціоністських заходів щодо їхніх внутрішніх гравців (старожилів ринку). - Сприяння впровадженню практик, що забезпечують підвищення енергоефективності. - Підвищення економічної ефективності через інкорпорування екологічних витрат у ціноутворення на енергоносії.	- Зниження вартості капіталу для проєктів у сфері низьковуглецевої енергетики шляхом мінімізації ризиків, пов'язаних із технологічною невизначеністю, кон'юктурою ринку та регуляторною політикою. - Нарощування багатостороннього фінансування (multilateral finance) для реалізації наддовгострокових інвестиційних проєктів.

Складено за даними: International Bank for Reconstruction and Development / The World Bank (2024). World development report 2024. The middle-income trap. URL: <https://www.worldbank.org/en/publication/wdr2024>

Досліджуючи питання економічного розвитку багато дослідників пропонують використовувати розширений перелік індикаторів його оцінки, не лише показники ВВП чи ВНД. Прогрес країни у напрямі досягнення більш високого рівня розвитку також характеризується динамікою розвитку бізнес-середовища, якістю кадрового резерву, а також показниками енерго- та вуглецевої інтенсивності. Показники, наведені на рис. 1.6, слугують доповненням до використання ВНД на особу для всебічного розуміння структури національної економіки.

Дохід на особу	Підприємство	Таланти	Енергетика
- Група, до якої відноситься країна за рівнем доходу - ВНД на особу	- Індекс економічної складності - Викривлення, що обмежують продуктивність - Технологічний індекс	- Населення із повною загальною середньою освітою (у % до відповідної вікової групи) - Соціальна мобільність - К-сть дослідників, з розрахунку на млн осіб	- Енергетична стабільність (% підприємств, які визначають електропостачання як суттєвий обмежувальний чинник) - Енергомісткість (споживання енергії/ВВП) - Вуглецева інтенсивність споживання енергії (викиди CO₂/споживання енергії)

Рис. 1.6. Індикатори економічного розвитку країни

Складено за даними: International Bank for Reconstruction and Development / The World Bank (2024). World development report 2024. The middle-income trap. URL: <https://www.worldbank.org/en/publication/wdr2024>

Для досягнення конвергенції із країнами ЄС, Україні як економіці із середнім рівнем доходу необхідно підвищити ефективність використання ключових факторів виробництва: капіталу, робочої сили та енергії. Реалізація цього імперативу вимагає структурної трансформації, зокрема, нарощування рівня складності національної економіки. Емпіричний аналіз, що базується на індексі економічної складності (отриманому з експортного кошика), підтверджує пряму кореляцію між підвищенням складності та зростанням доходу в усіх економіках, що здійснили перехід від ВВП на особу нижче 13 000 дол. США до понад 31 000 дол. США, незалежно від динаміки диверсифікації їхнього експорту¹⁰.

Стратегічний курс країн із середнім рівнем доходу (країн, що розвиваються) повинен бути спрямований на впровадження та прискорену дифузії передових технологій, експертних знань щодо ринкового потенціалу та найкращих глобальних бізнес-практик на національному рівні. Держава повинна надавати пріоритетну інституційну підтримку господарюючим суб'єктам, які демонструють готовність і спроможність до інтеграції глобальних технологічних рішень у власні виробничі процеси. Ефективна експлуатація новітніх технологій фірмами детермінується наявністю адекватного обсягу висококваліфікованого людського капіталу. Це вимагає забезпечення достатньої пропозиції технічно кваліфікованого персоналу, а також фахівців з вищою освітою: інженерів, наукових співробітників та управлінців. Національні економіки, які характеризуються високим ступенем відкритості до зовнішніх ідей та інвестицій в розвиток потужних систем середньої та професійно-технічної освіти, як правило, демонструють вищу динаміку економічного зростання.

Емпіричні дослідження свідчать, що поточні темпи економічного зростання країн із середнім рівнем доходу є недостатніми для забезпечення конвергенції (наздоганяючого зростання) з країнами з високим рівнем доходу у межах одного або навіть кількох поколінь.

¹⁰ Multidimensional economic complexity and inclusive green growth. URL: <https://oec.world/pdf/multidimensional-economic-complexity-and-inclusive-green-growth.pdf>

Прогнозні розрахунки, виконані на основі Моделі довгострокового зростання (LTGM)¹¹ Світового банку, яка є модифікацією класичної моделі зростання Солоу–Свона, засвідчують, що якщо детермінанти економічного зростання (зокрема, інвестиції у людський капітал, загальна факторна продуктивність, рівень участі робочої сили та частка інвестицій у ВВП) збережуть актуальні та історичні тенденції, більшість країн із середнім рівнем доходу, ймовірно, зіткнуться із суттєвим уповільненням економічної динаміки у період з 2024 по 2100 роки.

Країни із середнім рівнем доходу стикаються з подвійним імперативом: досягнення статусу економік із високим рівнем доходу вимагає від них відмови від вуглецево-інтенсивних траєкторій зростання з метою запобігання екологічним катастрофам. Цей виклик особливо гострий, враховуючи, що спостерігається низхідна динаміка темпів економічного зростання у цій групі країн: середньорічний приріст, який перевищував 6% у 2000-х роках та становив 5% у 2010-х роках, за прогнозами, знизиться до 4% у 2020-х роках¹².

Зокрема, станом на 2024 рік ВВП України у розрахунку на особу є у 7,5 разів нижчим від його значення у середньому у ЄС, та у 3 рази нижчим від даного показника Болгарії, яка характеризується на сьогодні найнижчим рівнем економічного розвитку у ЄС. Протягом 2013-2024 років середній темп зростання ВВП на особу у ЄС становив 3,87%, а в Україні – 4,7%. Водночас за цей же період середній темп приросту ВВП ЄС склав 4,07%, а України - 1,7%. Лише забезпечення випереджаючих темпів економічного розвитку, базованого на інноваційній основі, дозволить Україні наблизитись до рівня розвитку країн ЄС. У цих умовах для забезпечення стійкого економічного зростання та конвергенції з країнами ЄС стратегічного значення набуває такий макроекономічний індикатор інвестиційної активності як валове нагромадження основного капіталу (ВНОК).

ВНОК є критично важливим елементом у двох фундаментальних моделях економічного зростання:

- неокласичній моделі (Солоу): згідно з цією моделлю, нагромадження капіталу є основним рушієм зростання випуску на одного працівника у коротко- та середньостроковій перспективі. Високий рівень ВНОК збільшує капіталоозброєність праці, що безпосередньо підвищує продуктивність праці.

- теорії ендегенного зростання: У цій моделі інвестиції у фізичний капітал тісно пов'язані з інвестиціями в людський капітал та технології. ВНОК не лише збільшує обсяг основних фондів, але й слугує каналом для впровадження інновацій, що забезпечує довгострокове зростання, незалежне від зовнішніх факторів.

ВНОК виступає як механізм "оновлення" (заміщення зношеного капіталу) та "зростання" (додавання нового капіталу), його високий рівень забезпечує ефект наздоганяючого розвитку (конвергенції). Динаміка капітальних інвестицій та валового нагромадження основного капіталу України відносно обсягу її ВВП наведено на рис. 1.7.

¹¹ LTGM — це інструмент, реалізований у форматі електронної таблиці, призначений для аналізу майбутніх сценаріїв довгострокового зростання в країнах, що розвиваються, на основі відомої моделі зростання Солоу–Свона. LTGM агрегує припущення щодо фундаментальних показників зростання (таких як інвестиції, освіта та продуктивність) для побудови траєкторії майбутнього зростання. Основними рушійними силами зростання є заощадження, інвестиції та продуктивність, але модель також аналізує людський капітал, демографічні показники, зовнішній сектор (зовнішній борг, прямі іноземні інвестиції та баланс поточного рахунку) та участь робочої сили, включаючи гендерний розподіл.

¹² International Bank for Reconstruction and Development / The World Bank (2024). World development report 2024. The middle-income trap. URL: <https://www.worldbank.org/en/publication/wdr2024>



Рис. 1.7. Динаміка капітальних інвестицій та валового нагромадження основного капіталу України відносно обсягу її ВВП

Складено за даними: Державна служба статистики України. URL: <https://www.ukrstat.gov.ua/>

Частка нагромадження основного капіталу у ВВП країни протягом 2002-2024 років характеризувалась значною волатильністю переважно через структурну залежність економіки від зовнішньої кон'юнктури та системні шоки (економічні та геополітичні кризи), які різко вплинули на інвестиційні рішення. Середній рівень ВНОК протягом 2001-2021 років становив 19%. Водночас в останні два роки до повномасштабного вторгнення його частка склала 13%.

Починаючи з 2023 року нарощення обсягів ВНОК насамперед відбувається за рахунок сектору державного управління (військове будівництво (фортифікаційні споруди), закупівля військової техніки та озброєння (якщо вони є основними засобами), будівництво та відновлення критичної інфраструктури (мости, дороги, енергооб'єкти), фінансування державних програм відновлення). Частка сектору загального державного управління у ВНОК зросла протягом 2021-2023 років практично утричі – з 20% до 60%.

У країнах ЄС, які характеризуються високим рівнем розвитку економік, протягом 2013-2024 років середній рівень ВНОК становив 21%¹³. Країни із середнім доходом зазвичай мають найвищу частку ВНОК на рівні 25%-30%. Це пояснюється потребою у прискореному накопиченні капіталу для підвищення продуктивності праці та скорочення розриву з розвинутими країнами (теорія наздоганяючого розвитку). Високий попит на капітал зазвичай супроводжується активним залученням прямих іноземних інвестицій та кредитів. Розвинуті країни мають нижчу норму ВНОК, оскільки вони досягли стану стаціонарної економіки з високим рівнем капіталоозброєності. Їхнє зростання більше залежить від загальної факторної продуктивності (технологій та інновацій), ніж від простого обсягу нових інвестицій.

¹³ European Union (2025). Eurostat. Gross fixed capital formation (investments). URL: <https://ec.europa.eu/eurostat/product?code=tec00011&mode=view>

ВНОК здійснює безпосередній і вирішальний вплив на індикатори економічної продуктивності. Окремі індикатори економічної продуктивності у розрізі країн ЄС та України у 2022 році наведено на рис. 1.8.

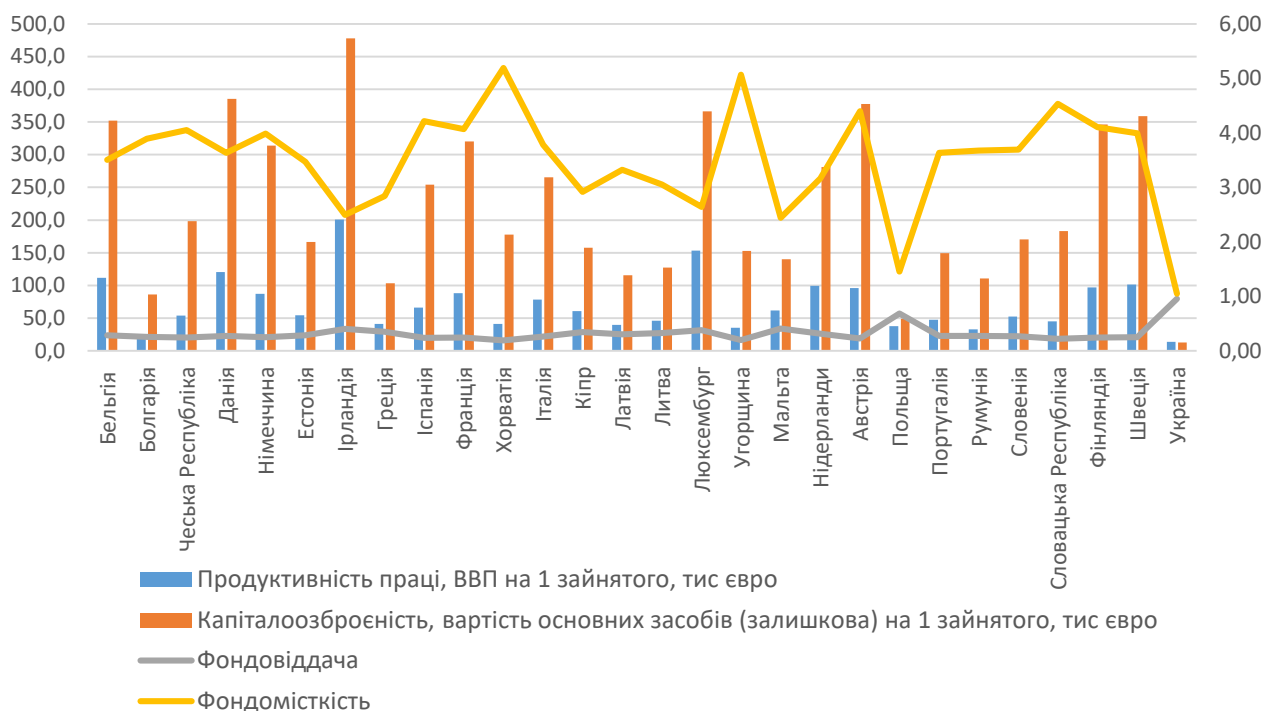


Рис. 1.8. Окремі індикатори продуктивності у розрізі країн ЄС та України у 2022 році

Складено за даними: Державна служба статистики України. URL: <https://www.ukrstat.gov.ua/>

Станом на 2022 рік продуктивність праці в Україні з розрахунку на одного зайнятого (у тис. євро) була удвічі нижчою порівняно з Болгарією, та у 2,5 рази нижчою, порівняно з Румунією. Ще більш разючим є відставання України за рівнем капіталоозброєності: 12,6 тис. євро з розрахунку на одного зайнятого, що у 4 рази нижче, ніж у Польщі, яка характеризується найнижчим рівнем даного індикатора серед країн ЄС.

У 2022 році економіка Польщі продемонструвала значні успіхи, що характеризувалися зростаючою продуктивністю праці та високим рівнем фондовіддачі (0,69). Ці показники свідчать про ефективне використання капіталу, незважаючи на відносно низьку капіталоозброєність (49 тис. євро у розрахунку на одного зайнятого) порівняно з розвиненими країнами ЄС. Висока фондовіддача значною мірою пояснюється технологічним оновленням старого, зношеного обладнання та використанням переваг «наздоганяючого розвитку». Цей ефект дозволяє країні інтегрувати перевірені та стандартизовані технології, уникаючи значних витрат на НДДКР, що підвищує віддачу від інвестицій. Зростання продуктивності праці відбувається безпосередньо завдяки тому, що працівники освоюють нове, сучасне обладнання. Важливу роль також відіграло залучення значних прямих іноземних інвестицій, які принесли з собою сучасні управлінські практики, оптимізовані виробничі процеси та ноу-хау. Водночас, незважаючи на активні інвестиційні процеси, загальний обсяг основного капіталу на одного працівника все ще нижчий, ніж у країнах, які інвестували в нього десятиліттями. Це означає, що економіка Польщі все ще має значний потенціал для подальшого накопичення капіталу - тобто для збільшення обсягу капіталу на одного зайнятого, що є запорукою довгострокового підвищення рівня життя населення.

На сьогодні Україна характеризується низьким рівнем продуктивності праці, спричиненим застарілою матеріально-технічною базою. Це, зокрема, пояснюється технологічним розривом: значна частина основного капіталу України є фізично та морально застарілою, що стримує загальну факторну продуктивність (ЗФП). Ступінь зносу матеріальних активів станом на 2024 рік склав 55%. Це створює високі ризики аварій, потребує великих витрат на ремонт, обмежує якість продукції та впровадження інновацій, стримує довгострокове зростання. Високий рівень фондовіддачі (0,95) та відповідно низька фондомісткість (1,05) свідчать про те, що наявний капітал використовується дуже інтенсивно та ефективно (хоча й на межі можливостей). Це відображає ефект високої граничної віддачі від капіталу - кожна інвестована гривня (чи євро) приносить відносно великий приріст випуску, оскільки початкова база капіталу є низькою.

Така ситуація відображає структурні дисбаланси у вітчизняній економіці, де існуючі, зношені фонди використовуються максимально ефективно для компенсації їхньої нестачі та технологічної відсталості, але подальше стає зростання неможливе без інвестування у якісне оновлення та нарощування основного капіталу. На сьогодні спостерігається гостра потреба економіки в модернізації та інвестиціях, оскільки наявний капітал уже не здатен забезпечувати високу продуктивність праці, незважаючи на формально високі показники фондовіддачі. Високий рівень ВНОК, особливо у вигляді прямих іноземних інвестицій та інвестицій у високотехнологічне обладнання, дозволяє швидко імпортувати передові технології та найкращі виробничі практики з країн ЄС. Це критично важливо для інтеграції у глобальні ланцюги доданої вартості.

Динаміка зміни рівня продуктивності праці з розрахунку євро на годину протягом періоду 2005-2023 років наведена на рис. 1.9.

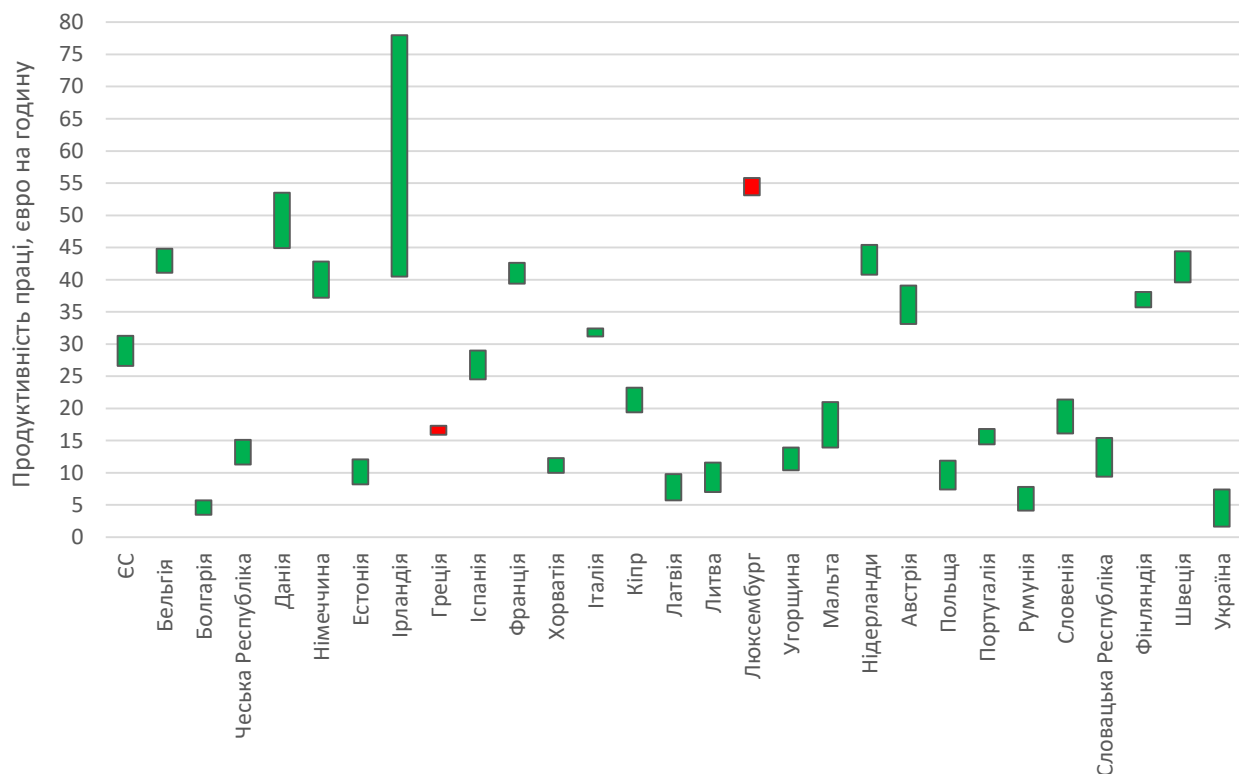


Рис. 1.9. Продуктивність праці у 2005-2023 роках, євро на годину

Складено за даними: European Union. Eurostat. Productivity trends using key national accounts indicators. URL: https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=Productivity_trends_using_key_national_accounts_indicators&oldid=557868

Протягом 2005-2023 років середня продуктивність у країнах ЄС зросла з 26,6 євро на годину до 31,1 євро на годину. За винятком Греції і Люксембургу у більшості країнах ЄС спостерігалось зростання показника продуктивності. Найвищою динамікою зростання даного індикатора характеризувались Данія, Мальта, Словаччина та Німеччина. Станом на 2023 рік Україна демонструє такий же рівень продуктивності як і Польща у 2005 році, через рік після вступу до ЄС.

Динаміка темпів приросту реального ВВП та продуктивності праці в Україні за період 2006–2023 роки наведена на рис. 1.10.



Рис. 1.10. Динаміка ВВП та продуктивності праці України у 2006-2023 роках

Складено за даними: Державна служба статистики України. URL: <https://www.ukrstat.gov.ua/>

Спостерігається пряма кореляція між темпом приросту реального ВВП та обома показниками продуктивності праці. Періоди різкого падіння ВВП (2009, 2014-2015, 2022) супроводжуються пропорційним або навіть більш різким падінням продуктивності праці. Це свідчить про те, що продуктивність праці в Україні є високо циклічною і безпосередньо залежить від обсягів виробництва, які, своєю чергою, чутливі до зовнішніх шоків та внутрішньої нестабільності. Динаміка продуктивності праці, виміряна в гривнях/годину (сіра лінія), є помітно більш волатильною та демонструє більш різкий стрибок у 2023 році, ніж у євро/годину (помаранчева лінія). Це свідчить також про значний вплив курсових коливань гривні та інфляційних процесів на номінальні показники, особливо в періоди криз.

Середній темп приросту та щорічний темп приросту продуктивності праці (євро на годину) у окремих країнах ЄС наведено на рис. 1.11.

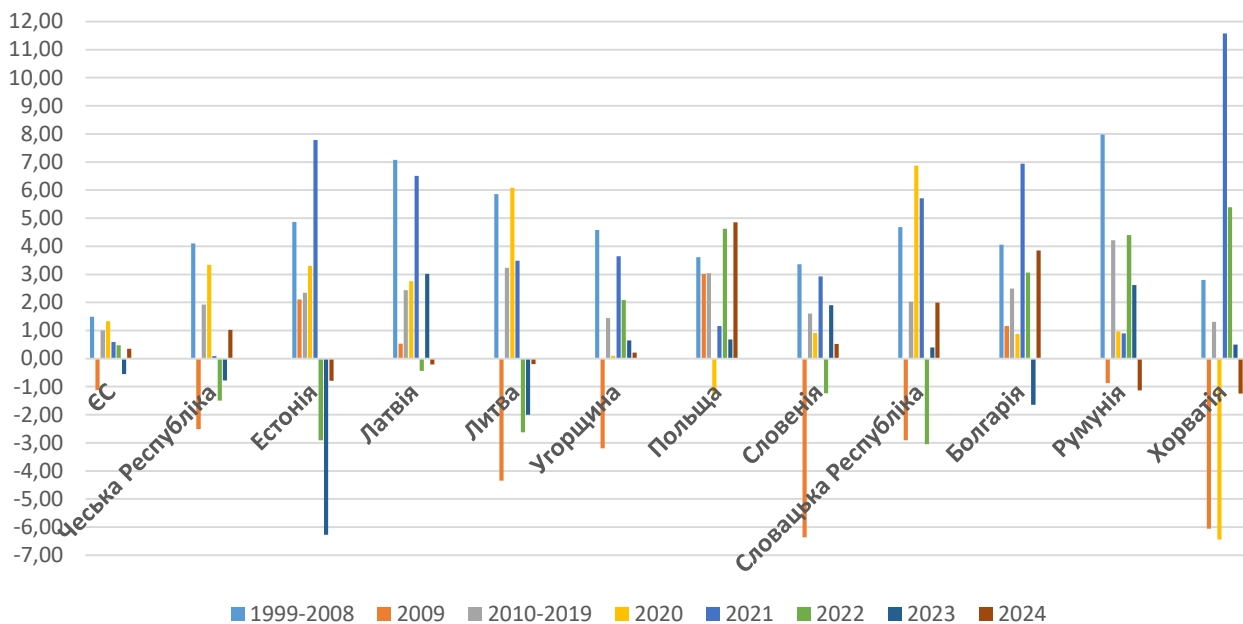


Рис. 1.11. Середній темп приросту та щорічний темп приросту продуктивності праці (євро на годину) у окремих країнах ЄС, %

Складено за даними: European Union. Eurostat. Labour and capital productivity (nama_10_prod). URL: https://ec.europa.eu/eurostat/cache/metadata/en/nama_10_prod_esms.htm

Усі країни Центральної та Східної Європи (ЦСЄ) демонстрували значно вищі середні темпи приросту продуктивності праці порівняно із середнім показником для ЄС. Це пояснюється ефектом наздоганяючого розвитку після вступу до ЄС. Найвищі показники мали країни Балтії (Естонія, Латвія, Литва) та Східної Європи (Болгарія, Румунія). Загалом, країни ЦСЄ демонструють значно вищу волатильність (чутливість до криз) та, як правило, вищий потенціал зростання продуктивності праці порівняно із середнім показником ЄС, що є ознакою їхньої економічної конвергенції (наздоганяючого розвитку).

На думку багатьох дослідників, основними детермінантами зростання продуктивності праці є інновації, освіта, ефективність ринку, інфраструктура та інституції¹⁴:

- інновації (innovation), для створення та впровадження нових технологій;
- освіта (education), для поширення цих нових технологій в економіці та розвитку спроможності робочої сили їх засвоювати;
- ефективність ринку (market efficiency), для сприяння ефективному та гнучкому розподілу ресурсів між секторами та фірмами;
- інфраструктура (infrastructure) (у транспорті, телекомунікаціях, енергетиці, водопостачанні), для підтримки та сприяння економічній діяльності домогосподарств, підприємств та ринків;
- та інститути (institutions) (у регуляторній, судовій, політичній та політичних системах), для забезпечення соціальної та економічної стабільності, захисту прав власності та гарантування основних громадянських прав.

Ці п'ять елементів функціонально взаємозалежні та здатні чинити виражений вплив один на одного (див. рис. 1.12).

¹⁴ Kim, Young Eun; Loayza, Norman V. *Productivity Growth : Patterns and Determinants across the World (English)*. Policy Research working paper|no. WPS 8852 Washington, D.C. : World Bank Group. <http://documents.worldbank.org/curated/en/130281557504440729>



Рис. 1.12. Основні детермінанти продуктивності праці

Складено за даними: Kim, Young Eun; Loayza, Norman V. *Productivity Growth : Patterns and Determinants across the World (English)*. Policy Research working paper|no. WPS 8852 Washington, D.C. : World Bank Group. <http://documents.worldbank.org/curated/en/130281557504440729>

У 2022-2024 роках у більшості регіонів України спостерігалася активізація інноваційних процесів у відповідь на потреби воєнної економіки, особливо у сфері оборонно-промислового комплексу, кіберзахисту, енергоефективності та медицини. Це стимулює розробку нових технологій і продуктів (наприклад, БПЛА, військова техніка, засоби зв'язку). Динаміка приросту кількості інноваційно активних підприємств в Україні у період 2022–2024 років наведено на рис. 1.13.

Абсолютними лідерами за часткою інноваційно активних підприємств у 2022–2024 роках є Чернівецька (понад 30%), Черкаська, Харківська та Тернопільська (понад 25%) області. Зменшилася частка підприємств, які здійснюють інноваційну діяльність, у Запорізькій, Миколаївській та Рівненській областях. Це зумовлено впливом безпекового чинника (повномасштабного вторгнення та активних бойових дій). Загалом, серед чинників, які впливають на регіональний розподіл інноваційно активних підприємств, можна виділити:

- динамічний розвиток ІТ-сектору, який є одним із найбільш інноваційних, та продемонстрував високу стійкість і гнучкість, швидко переорієнтувавшись на дистанційну роботу та залучення міжнародних проєктів, часто пов'язаних із технологіями подвійного призначення;
- часткове імпортозаміщення та переформатування ланцюгів постачання, що стимулювало процеси освоєння нових технологій, матеріалів та виробничих процесів;
- релокація підприємств у відносно безпечні західні та центральні регіони, що призвело до їхнього оновлення та впровадження нових бізнес-моделей на нових місцях;
- підтримка цифрових проєктів та ініціатив у сферах *FinTech*, *MedTech*, *GovTech* через Міністерство цифрової трансформації України також сприяла підвищенню інноваційної активності;
- запровадження фінансових стимулів для підприємств, які інвестують у НДДКР та нові технології (Фонд розвитку інновацій, грантові програми від міжнародних партнерів та ініціативи на кшталт "Доступні кредити 5-7-9%" (зокрема, з інноваційною складовою)).

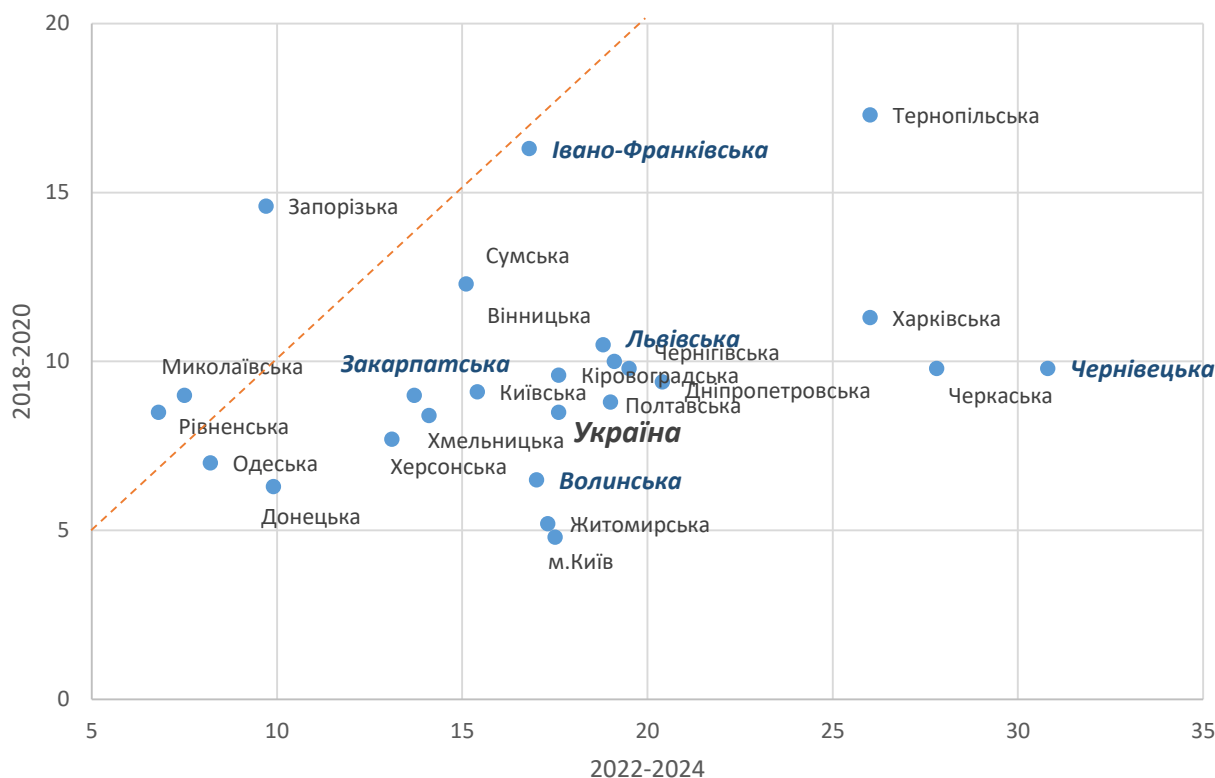


Рис. 1.13. Кількість інноваційно активних підприємств, у % до загальної кількості підприємств відповідного регіону

Складено за даними: Кількість інноваційно активних підприємств за регіонами (2018–2020, 2020–2022, 2022–2024). URL: https://www.ukrstat.gov.ua/operativ/operativ2021/ni/rik/kiap_reg_new_ue.xlsx

Активізація інноваційної активності є наслідком адаптації бізнесу до умов війни, коли інновації стали необхідним інструментом для забезпечення виживання, безпеки та виконання нових критичних державних замовлень.

Традиційно центрами інноваційної діяльності у країні залишаються Дніпропетровська, Харківська та Львівська області, де зосереджено відповідно 10,2%, 9,3% та 8,4% загальної кількості інноваційно активних підприємств. Концентрація інноваційно активних підприємств у Києві протягом 2018–2024 років зростає практично удвічі - з 14,5% до 26,8%.

Динаміка зростання кількості інноваційних підприємств, які впроваджували нову або значно вдосконалену продукцію (товари, послуги), та підприємств, що впроваджували інноваційні процеси, наведено на рис. 1.14-1.15.

Динаміка зростання кількості підприємств, які впроваджували інноваційні процеси, була вищою. Протягом 2018-2024 років частка підприємств, впроваджували нову або значно вдосконалену продукцію, зростає з 5,2% до 8,6%. У той же час кількість підприємств, впроваджували інноваційні процеси, зростає практично удвічі – з 6,9% до 12,3%.

Впровадження нової або значно вдосконаленої продукції надає підприємствам можливість вийти на нові ринки, залучити додаткові інвестиції та посилити потенціал для майбутнього розвитку. Процесні ж інновації дають змогу сформувати фінансовий резерв та основу для подальшого впровадження продуктивних інновацій. Однак, надмірне зосередження на внутрішній ефективності (лише на процесних інноваціях) несе ризик технологічної інертності та з часом відставання.

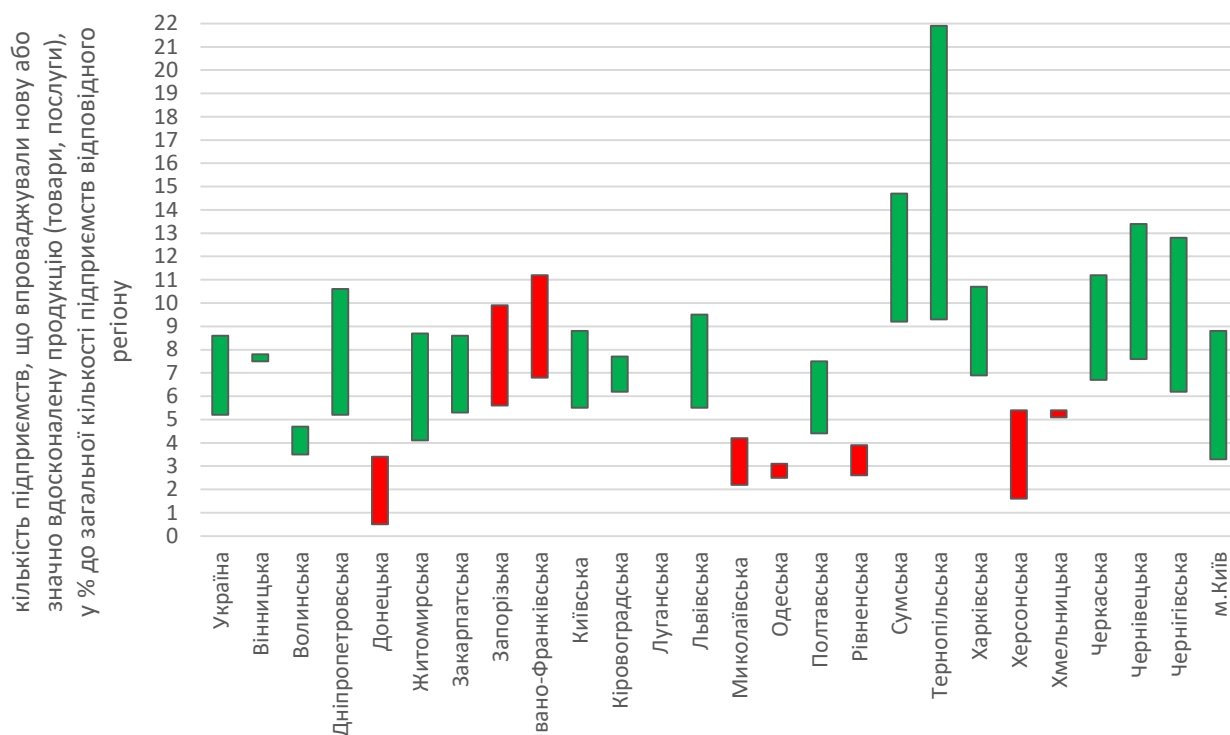


Рис. 1.14. Приріст частки підприємств, що впроваджували нову або значно вдосконалену продукцію (товари, послуги), у % до загальної кількості підприємств відповідного регіону (2018-2020 – 2022-2024 рр.)

Складено за даними: Кількість інноваційно активних підприємств за регіонами (2018–2020, 2020–2022, 2022–2024). URL: https://www.ukrstat.gov.ua/operativ/operativ2021/ni/rik/kiap_reg_new_ue.xlsx

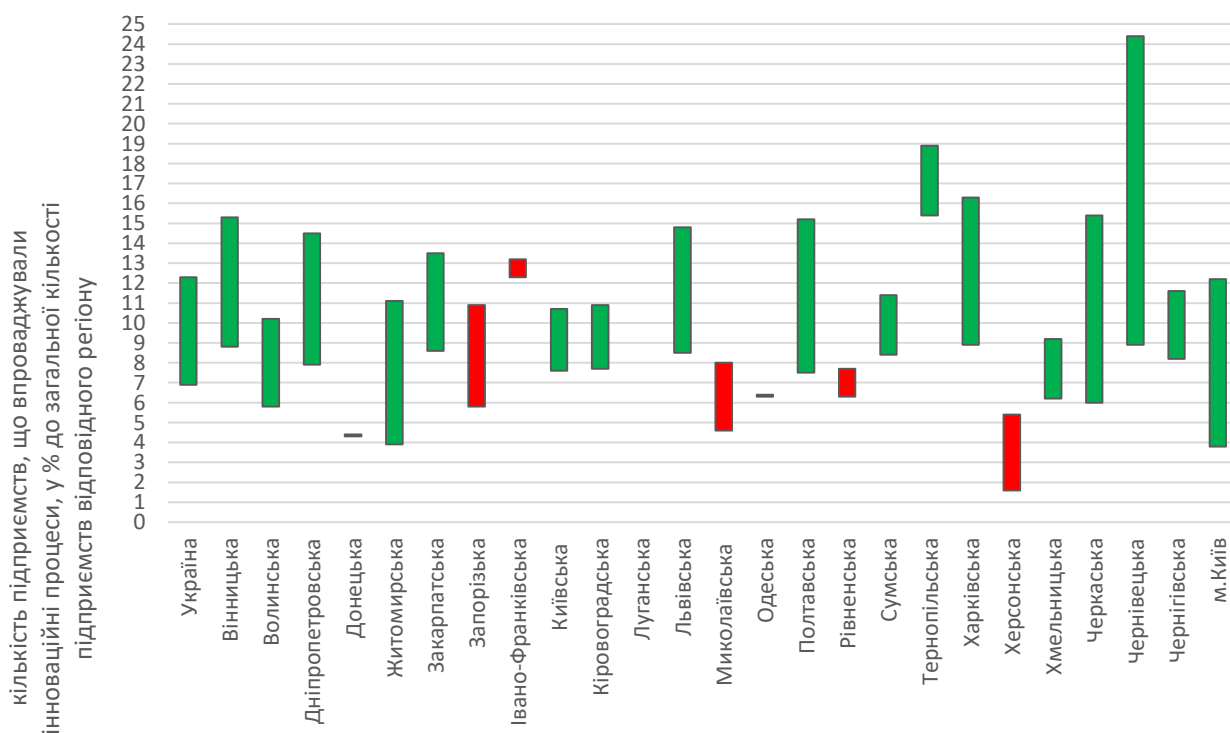


Рис. 1.15. Приріст частки підприємств, що впроваджували інноваційні процеси, у % до загальної кількості підприємств відповідного регіону (2018-2020 – 2022-2024 рр.)

Складено за даними: Кількість інноваційно активних підприємств за регіонами (2018–2020, 2020–2022, 2022–2024). URL: https://www.ukrstat.gov.ua/operativ/operativ2021/ni/rik/kiap_reg_new_ue.xlsx

Результати апробації моделі довгострокового зростання, розробленої Світовим банком, засвідчує, що вплив більшості факторів (окрім загальної факторної продуктивності) на зростання залежить від частки праці у доході¹⁵.

Довідково. Модель довгострокового зростання побудована на основі неокласичної моделі зростання Solow-Swan, яка складається з двох основних частин: виробничої функції та накопичення капіталу. Виробнича функція представлена у вигляді:

$$Y_t = A_t K_t^{1-\beta} (h_t L_t)^\beta, \quad (1)$$

де Y_t - це ВВП, A_t - це загальна факторна продуктивність (ЗФП), K_t - це запас капіталу, а $h_t L_t$ - це ефективна праця, що використовується у виробництві, яка може бути далі розкладена як h_t - людський капітал на одного працівника, а L_t - кількість працівників. β - це частка праці, N_t - це загальна чисельність населення, і тому кількість працівників може бути розкладена на $L_t = \rho_t W_t N_t$, де ρ_t - це рівень участі (робоча сила / населення працездатного віку), а W_t - це співвідношення населення працездатного віку до загальної чисельності населення.

Рівняння 2 описує накопичення капіталу, де I_t - це інвестиції.

$$K_{t+1} = (1 - \delta) K_t + I_t$$

$$\text{Виходячи з рівняння } g_{y,t+1}^{pc} \approx g_{A,t+1} + \beta(g_{w,t+1} + g_{\rho,t+1} + g_{h,t+1}) + (1 - \beta) \left[\frac{I_t}{Y_t} / \frac{K_t}{Y_t} - \delta - g_{N,t+1} \right]:$$

- зростання ЗФП ($g_{A,t+1}$) має найбільший прямий вплив на зростання: збільшення зростання ЗФП на 1 відсотковий пункт (в.п.) збільшує зростання на 1 в.п. (незалежно від β);
- збільшення зростання людського капіталу ($g_{h,t+1}$), зростання рівня участі робочої сили ($g_{\rho,t+1}$) або зростання частки населення працездатного віку ($g_{w,t+1}$) на 1 в.п. збільшує зростання ВВП на душу населення на β в.п. Якщо $\beta \approx 0.5$, то збільшення кожного з цих факторів на 1 в.п. має вдвічі менший ефект, ніж збільшення зростання ЗФП на 1 в.п.;
- зростання населення ($g_{N,t+1}$) та амортизація (δ) зменшують зростання ВВП на душу населення на $1 - \beta$, оскільки вони знижують капіталоозброєність (капітал на одного працівника), або зменшуючи обсяг капіталу (δ), або збільшуючи кількість працівників ($g_{N,t+1}$);
- вплив збільшення частки інвестицій у ВВП залежить як від частки капіталу ($1 - \beta$), так і від існуючого співвідношення капіталу до обсягу виробництва (K / Y).

Це означає, що стратегія зростання, керована лише інвестиціями, швидко ставатиме менш ефективною, якщо вона не супроводжується іншими реформами, спрямованими на підвищення продуктивності, людського капіталу чи рівня участі, щоб стримати зростання K / Y .

Хоча модель Солоу-Свона традиційно застосовується до національних економік, її принципи є однаково актуальними при вивченні динаміки зростання на місцевому та регіональному рівнях¹⁶. З часом, коли економіки накопичують капітал, настає спадна віддача - коли кожна додаткова одиниця капіталу менше сприяє випуску продукції, ніж попередня. За відсутності технологічного прогресу економіки зблизилися б до точки, де накопичення

¹⁵ Loayza, Norman V.; Pennings, Steven Michael. *The Long Term Growth Model : Fundamentals, Extensions, and Applications* (English). Washington, D.C. : World Bank Group. <http://documents.worldbank.org/curated/en/099627211072228496>

¹⁶ Gibson J. (2025). Understanding the Solow-Swan Economic Growth Model and Its Regional Implications. URL: <https://www.linkedin.com/pulse/understanding-solow-swan-economic-growth-model-its-jim-j0pzc/>

капіталу є лише достатнім для компенсації зносу (амортизації) та зростання населення. Таким чином, стає економічне зростання можливе лише завдяки безперервному технологічному вдосконаленню.

Регіональні економіки демонструють відмінні характеристики порівняно з національними, наприклад, різний рівень доступу до ресурсів, відмінну динаміку ринку праці та унікальне безпекове середовище. Попри ці відмінності, модель Солоу-Свона пропонує такі висновки для забезпечення регіонального зростання¹⁷:

- капітальні інвестиції та розвиток інфраструктури. Розвиток економіки регіонів значною мірою залежить від інфраструктури - транспортних мереж, комунальних послуг та цифрового зв'язку. Існує тісний зв'язок між інфраструктурою та регіональною продуктивністю. Інвестиції в місцеві галузі, адаптовані до регіональних порівняльних переваг, також можуть стимулювати накопичення капіталу та збільшувати випуск продукції.
- динаміка ринку праці. Зростання населення та кваліфікація робочої сили є критично важливими факторами. Регіони, які переживають демографічний спад або відтік населення, можуть мати труднощі з підтримкою зростання без цілеспрямованих заходів для залучення талантів. Політика, що фокусується на освіті та навчанні, може допомогти місцевій робочій силі адаптуватися до мінливих економічних потреб.
- технології та інноваційні кластери. Регіони, які сприяють розвитку інноваційних екосистем, використовують технологічний прогрес як рушійну силу зростання. Важливу роль у зростанні економіки міст зокрема відіграє поширення знань. Державно-приватне партнерство та цільові інвестиції у науково-дослідні та дослідно-конструкторські роботи можуть прискорити регіональний технологічний прогрес.

Забезпечуючи формування сприятливого економічного середовища, яке стимулює залучення інвестицій (зокрема цільового фінансування), плекає таланти, адаптує ринок праці до викликів війни та післявоєнного відновлення, стимулює розвиток інфраструктури та підтримує інноваційний і технологічний прогрес, регіони можуть досягти сталого зростання та посилити свою стійкість.

Прикордонні регіони України розвиваються в умовах масштабних безпекових викликів, що вимагає переосмислення економічної стратегії та інноваційного підходу до залучення інвестицій. Забезпечення їхнього інноваційно-орієнтованого розвитку передбачає стратегічне спрямування ВНОК, яке є ключовим важелем для такої трансформації. Це означає не просто відновлення зруйнованого, а створення нової, інтегрованої та інноваційної інфраструктури. Цьому сприятимуть механізми страхування воєнних ризиків та надання державних гарантій для приватного ВНОК, спрямованого на модернізацію виробництва, а також розбудова транскордонних інфраструктурних об'єктів (модернізація пунктів пропуску, будівництво логістичних хабів і "сухих портів"), інтегрованих з європейською мережею TEN-T. Критично важливим є запуск цільових програм підтримки інноваційно-орієнтованого ВНОК через податкові стимули, що прив'язані до зростання фондів віддачі та впровадження енергоефективних і цифрових технологій. Це первинне збільшення витрат на модернізацію повинно бути швидко компенсоване значним зростанням фондів віддачі, забезпеченим впровадженням цифрових технологій, автоматизації та інноваційних бізнес-моделей. Фокус

¹⁷ Gibson J. (2025). Understanding the Solow-Swan Economic Growth Model and Its Regional Implications. URL: <https://www.linkedin.com/pulse/understanding-solow-swan-economic-growth-model-its-jim-j0pzc/>

має бути на "розумних" інвестиціях, що знижують операційні витрати, а не просто на кількісному нарощуванні основних фондів.

У довгостроковій перспективі, саме здатність регіону швидко переходити від етапу інвестицій до операційної фази з багаторазовим підвищенням продуктивності праці та ресурсів, буде визначати його конкурентоспроможність, особливо у контексті інтеграції з прикордонними ринками ЄС. Таке ВНОК має включати інвестиції у тому числі у людський капітал. Розвиток партнерства між бізнесом, освітою та наукою для створення дуальних освітніх програм та інноваційних кластерів забезпечить регіон необхідними кадрами та технологічними рішеннями. Таке інноваційно-орієнтоване ВНОК, підкріплене сприятливим інвестиційним кліматом та державними стимулами, стане єдиним стійким фундаментом для скорочення економічного розриву з країнами-сусідами ЄС, перетворюючи прикордонні регіони з периферії на драйвери ревіталізації та експортно-орієнтованого зростання всієї національної економіки.

II. ДОСЛІДЖЕННЯ ФУНКЦІОНАЛЬНОЇ МОДЕЛІ ІННОВАЦІЙНОГО ПРОЦЕСУ У ПРИКОРДОННИХ ОБЛАСТЯХ ЗАХІДНОГО РЕГІОНУ УКРАЇНИ

Післявоєнне відновлення та забезпечення стійкого економічного зростання в Україні безпосередньо залежать від розвитку нових технологій та інновацій, що мають реальну економічну та комерційну цінність. Водночас інновації є вагомим чинником структурних трансформацій та підвищення конкурентоспроможності регіонів, що підтверджує досвід високорозвинених економік. Проте ефективність інноваційних процесів, спрямованих на структурні зміни економіки, значною мірою визначається якістю функціонування регіональної інноваційної інфраструктури, що стимулює економічний розвиток та зростання продуктивності праці на регіональному рівні. З огляду на виклики трансформації української економіки, зростання попиту на нові знання і технології, необхідність реалізації науково-технічного потенціалу та збереження наукових кадрів, інноваційна інфраструктура стає основою для поширення інновацій і ключовим стимулом економічного розвитку регіонів України.

Закон України «Про інноваційну діяльність» визначає інноваційну інфраструктуру як «сукупність підприємств, організацій, установ, та їх об'єднань, асоціацій будь-якої форми власності, що надають послуги із забезпечення інноваційної діяльності»¹. У законі також частково конкретизуються напрями надання таких послуг: «фінансові, консалтингові, маркетингові, інформаційно-комунікаційні, юридичні, освітні тощо»². На сьогодні особливого значення набуває потреба у розвитку регіональної інноваційної інфраструктури, здатної не лише забезпечувати надання цих послуг, але й ефективну взаємодію між наукою, бізнесом і владою, сприяти комерціалізації наукових розробок та підвищенню інноваційної активності місцевих підприємств, що стимулюватиме економічний розвиток регіонів у післявоєнний період відновлення. Тому для ефективного управління інноваційними процесами та їхнього стимулювання у цей період *інноваційну інфраструктуру на регіональному рівні доцільно розглядати як систему взаємопов'язаних елементів, що забезпечує повний життєвий цикл інновацій (від формування ідеї до її комерціалізації та виходу на ринок) у розрізі її основних функціональних компонентів*. Результативність інноваційного процесу значною мірою визначатиметься системною підтримкою з боку держави та регіональних органів влади, яка забезпечує ефективне функціонування інноваційної інфраструктури на всіх етапах життєвого циклу інновацій.

У контексті повоєнного відновлення особливо важливим є забезпечення просторової збалансованості такої інфраструктури, оскільки значна частина наукових установ, підприємств та ІТ компаній була змушена релокуватися через воєнні дії. З одного боку, це створило виклики, пов'язані з відновленням виробничого й дослідницького потенціалу, а з іншого – сформувало нові можливості для розвитку інноваційних кластерів у західних регіонах країни. Таким чином, розвиток інноваційної інфраструктури стає не лише інструментом модернізації економіки, але й як основною передумовою стратегічного зміцнення її стійкості у довгостроковій перспективі.

На рисунку 2.1 представлена функціональна модель інноваційного процесу у регіоні в контексті його забезпечення інноваційною інфраструктурою.

¹ Про інноваційну діяльність: Закон України від 4 липня 2002 р. №40-IV. *Законодавство України*: сайт. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/40-15#Text>

² Там само.



Рис. 2.1. Функціональна модель інноваційного процесу у регіоні в контексті його забезпечення інноваційною інфраструктурою для стимулювання прикордонних регіонів
Джерело: авторська розробка

Як показано на рисунку 2.1, інноваційний процес складається з чотирьох послідовних етапів, які забезпечують повний цикл розвитку інновацій – від зародження ідеї до їх успішного виходу на міжнародні ринки. Для формування стійкої регіональної інноваційної екосистеми критично важливим є ефективне забезпечення кожного з цих етапів відповідними елементами інноваційної інфраструктури.

На першому, стартовому етапі «Генерація ідеї та дослідження (R&D)» відбувається формування фундаментальних знань та нових ідей. Для цього потрібна матеріальна інфраструктура, що включає науково-дослідні інститути, університети, наукові парки, лабораторії, коворкінги, випробувальні центри та полігони. Нематеріальна інфраструктура охоплює наукові школи та регіональні експертні мережі; програми підготовки кадрів для R&D; послуги та програми із захисту інтелектуальної власності; а також інноваційну культуру та доступ до міжнародних цифрових платформ знань. Комплексне інфраструктурне забезпечення на цьому етапі сприяє не лише зародженню та розвитку ідей, але й створенню нових технологічних рішень для відбудови економіки, а також збереженню й розвитку висококваліфікованого людського капіталу.

Другий етап «Трансфер технологій та верифікація» є сполучною ланкою між наукою та економікою, між науковою ідеєю та комерційним продуктом, та критично важливим для подолання так званої «долини смерті» інновацій (критичні провали інноваційних проєктів). На цьому етапі відбувається створення та технічна верифікація прототипів, їх випробування та юридичне оформлення прав інтелектуальної власності (патентних і авторських прав).

На етапі трансферу технологій важливу роль відіграє матеріальна інфраструктура, що включає центри трансферу технологій, технопарки, демонстраційні та виставкові центри, а також лабораторії швидкого прототипування (FabLab). Нематеріальна інфраструктура надає послуги з юридичного захисту та оформлення інтелектуальної власності, комерційного консалтингу та оцінки вартості технологій, маркетингового аналізу та сприяє міжнародній мережевій співпраці. Дотримання міжнародних стандартів, незалежна акредитація та сертифікація формують довіру до продукту чи послуги, знижують витрати для підприємств і споживачів та сприяють ефективному впровадженню інновацій³. Роль цього етапу для регіону полягає у комерціалізації наукових рішень, проведенні оцінки вартості технологій та залученні транскордонних партнерів, що створює основу для подальшого масштабування інноваційної діяльності.

На третьому етапі «Запуск та інкубація» відбувається розробка мінімально життєздатного продукту (MVP) та його валідація в умовах реального ринку. На основі результатів бета-тестування та зворотнього зв'язку від споживачів визначаються напрями вдосконалення продукту й формуються подальші стратегії його розвитку. На цьому ж етапі здійснюється формування стійкої бізнес-моделі, юридичне оформлення інноваційного підприємства (малого чи середнього бізнесу, стартапу), а також залучення базового фінансування для запуску діяльності. Паралельно формується фінансова стратегія та інвестиційна пропозиція, спрямована на залучення масштабніших інвестицій на наступному етапі розвитку. На цьому етапі завданням інкубаторів та акселераторів є надання стартапам комплексної підтримки, необхідної для їх становлення, стабілізації та подальшого масштабування.

Матеріальна інфраструктура охоплює бізнес-інкубатори, що забезпечують стартапи офісними приміщеннями, технічними ресурсами та спільними сервісами на період становлення (1-3 роки), та акселератори, що є фізичними хабами інтенсивних короткострокових програм (3-6 місяців), спрямованих на прискорення зростання інноваційних проєктів. Нематеріальна інфраструктура включає послуги з юридичного, бухгалтерського та менторського супроводу, спеціалізовані тренінги (з управління, маркетингу, продажів), а також організацію первинного інвесторського нетворкінгу (з бізнес-ангелами та малими фондами). Ці заходи допомагають підприємствам підготувати інвестиційну пропозицію та знайти стартовий капітал, що є критично важливим для переходу на наступний етап.

Цей етап є найдинамічнішим та водночас найризикованішим, оскільки саме тут науково-дослідний проєкт трансформується у повноцінний бізнес. На регіональному рівні він сприяє розвитку інноваційного підприємництва, підвищенню інвестиційної активності та створенню нових високотехнологічних робочих місць.

Завершальний етап «Фінансування та масштабування» спрямований на розширення масштабів діяльності інноваційних підприємств та їх вихід на міжнародні ринки. Основним завданням стартапу на цьому етапі є залучення значного обсягу інвестицій для налагодження масового виробництва, розширення географії продажів та зміцнення позицій на зовнішніх ринках.

Матеріальна інфраструктура охоплює індустриальні парки та кластери, які забезпечують готову виробничу, логістичну та сервісну базу. Їхня роль особливо важлива для прикордонних регіонів, де розвиток експортної діяльності має ключове значення для регіональної

³ Frenz, Marion and Lambert, Ray (2012) Innovation dynamics and the role of infrastructure. URL: <https://eprints.bbk.ac.uk/id/eprint/10502/1/12-1035-bis-occasional-paper-03.pdf>

економічної стабільності. Фінансове забезпечення здійснюється через венчурні фонди, регіональні фонди розвитку, гарантійні фонди та банківські інструменти (кредитування, лізинг, грантові програми та інвестиційні платформи). Додатково на цьому етапі надаються послуги з експортного консалтингу, міжнародного бізнес-девелопменту, супроводу зовнішньоекономічної діяльності та забезпечення прямого доступу до міжнародних ринків. Органи державної влади та місцевого самоврядування відіграють важливу роль у формуванні сприятливого інвестиційного середовища. Їхнє завдання полягає у забезпеченні доступу підприємствам до інвестиційного капіталу, стимулюванні інноваційного розвитку, гарантуванні фінансової стійкості інноваційного бізнесу та підвищенні його експортної спроможності. Реалізація цих завдань сприятиме зростанню конкурентоспроможності економіки прикордонних регіонів.

Важливо підкреслити, що найвищої ефективності інноваційна інфраструктура досягає лише тоді, коли функціонує як єдина інтегрована система, яка забезпечує *безперервний перехід інновацій між усіма етапами та спільне використання елементів матеріальної й нематеріальної інфраструктури*. Така система має мати мережевий характер, за якого всі її компоненти активно взаємодіють у межах інноваційного процесу шляхом обміну ресурсами, знаннями, технологіями та клієнтськими потоками. При цьому окремі складові інфраструктури можуть виконувати взаємопов'язані функції або частково дублювати одна одну. Наприклад, технопарк може одночасно виконувати роль бізнес-інкубатора та забезпечувати трансфер технологій. Мережева інтеграція дає змогу мінімізувати так звані «долини смерті», що виникають, наприклад, через недостатню валідацію, брак експертизи, нестачу капіталу чи помилкову стратегію виходу на ринок⁴.

Отже, *ефективність інноваційного процесу в цілому залежить від синхронізованої роботи всіх чотирьох етапів і належного фінансування кожного з них*, як матеріальної, так і нематеріальної складової інфраструктури. Органам державної влади необхідно забезпечити системний підхід до управління цими процесами, який мінімізує ризики на критичних переходах (особливо між етапами верифікації та валідації) і гарантує стаке інноваційне зростання.

Особливого значення інноваційна інфраструктура набуває у прикордонних регіонах. З одного боку, вони перебувають у зоні підвищених ризиків, зокрема пов'язаних із посиленням конкуренції з боку економічно розвиненіших країн-членів ЄС (ризик «вимивання» кваліфікованих кадрів, економічна залежність та витіснення локальних виробників), а з іншого – володіють суттєвим потенціалом для міжнародної співпраці, розвитку транскордонного співробітництва та інтеграції у європейські ринки й глобальні інноваційні процеси. Проте серед прикордонних регіонів лише Львівська область входить в першу десятку областей за обсягами реалізованої інноваційної продукції і у 2024 році є беззаперечним лідером (6046,9 млн грн), за нею йде Івано-Франківська (1109,7 млн грн) область (див. рис. 2.2)⁵.

⁴ Шаповалов М. «Долина смерті» – загроза для будь-якого стартапу. Як спрогнозувати і пережити першу кризу. Журнал *Forbes Ukraine*. 13.08.2021. URL: <https://forbes.ua/innovations/dolina-smerti-ugroza-dlya-lyubogo-startapa-kak-sprognozirovat-i-perezhit-pervyy-kризis-13082021-2235>

⁵ Державна служба статистики України. *Обсяг реалізованої інноваційної продукції (товарів, послуг) за регіонами (2020, 2022, 2024)*. URL: https://www.ukrstat.gov.ua/operativ/operativ2020/ni/ni_reg/ni_reg.html

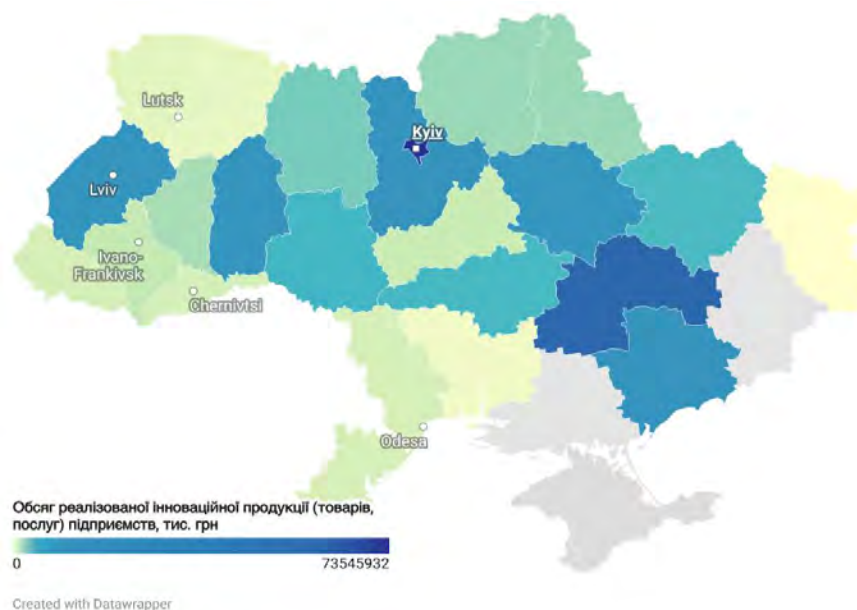


Рис. 2.2. Обсяг реалізованої інноваційної продукції (товарів, послуг) підприємств у розрізі регіонів у 2024 році

Джерело: складено за даними Державної служби статистики України⁶

Частка інноваційної продукції у загальному обсязі реалізованої продукції прикордонних регіонів залишається низькою та коливається у 2024 році від 0,2% у Одеській області до 1,2% у Львівській та Івано-Франківській областях, що нижче за середній показник по Україні (2,1%) (див. рис. 2.3)⁷.

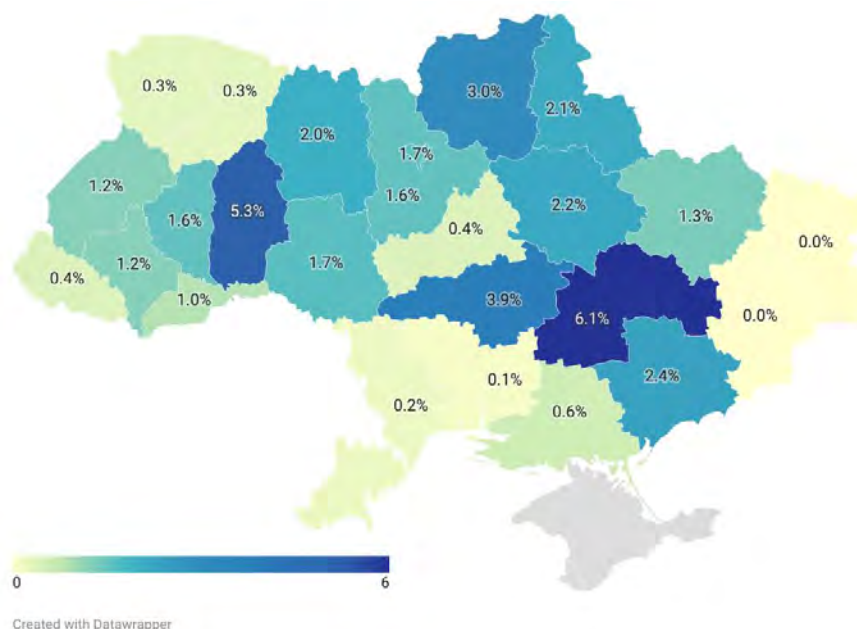


Рис. 2.3. Частка інноваційної продукції (товарів, послуг) у загальному обсязі реалізованої продукції підприємствами регіонів України, % у 2024 році

Джерело: складено за даними Державної служби статистики України⁸

⁶ Державна служба статистики України. *Обсяг реалізованої інноваційної продукції (товарів, послуг) за регіонами (2020, 2022, 2024)*. URL: https://www.ukrstat.gov.ua/operativ/operativ2020/ni/ni_reg/ni_reg.html.

⁷ Там само.

⁸ Там само.

Така ситуація свідчить про недостатню ефективність механізмів комерціалізації інновацій та обмежену спроможність регіональної інноваційної екосистеми трансформувати наукові результати у ринкові продукти. При цьому, регіональне лідерство Львівської області за обсягом, поєднане з географічною близькістю до кордонів ЄС, створює потенціал для формування транскордонних інноваційних мереж. Низька інноваційна активність більшості прикордонних регіонів створює значну просторову нерівномірність і ризик посилення внутрішньої міграції кваліфікованих кадрів.

За таких умов постає необхідність глибшого аналізу інноваційної інфраструктури прикордонних регіонів, що дозволить виявити прогалини, усунення яких підвищило б здатність інноваційної інфраструктури цих регіонів генерувати відчутну економічну цінність (створювати конкурентоспроможні продукти та послуги) та стало б одним із ключових чинників забезпечення стійкості та прискореного відновлення економіки України.

Дослідження інноваційної інфраструктури прикордонних регіонів України, що межують з країнами-членами ЄС, показало, що окремі елементи як матеріальної, так і нематеріальної складових інфраструктури можуть бути повністю відсутніми або представленими в обмеженій кількості в певних регіонах (див. табл. 2.1-2.2). Така фрагментарність та структурний дисбаланс свідчать про те, що на сьогодні регіональна інноваційна інфраструктура неспроможна забезпечити повний цикл інноваційного розвитку. За відсутності її подальшого удосконалення це створює суттєві ризики для економічного відновлення в умовах повоєнної трансформації.

Таблиця 2.1

Об'єкти матеріальної інноваційної інфраструктури за етапами інноваційного процесу у розрізі прикордонних областей станом на березень 2024 року

Етап / Область	Етап I: Генерація ідей (R&D-центри, наукові / інноваційні парки)	Етап II: Трансфер та верифікація (центри інновацій та трансферу технологій, технологічні парки)	Етап III: Запуск та інкубація (інноваційні бізнес-інкубатори, акселератори, інновційні хаби)	Етап IV: Фінансування та масштабування (індустріальні парки, інноваційні кластери та кластери УКА)	Всього об'єктів у регіоні	% від загальної кількості по Україні
Волинська	6	0	3	4	13	1,4
Львівська	47	13	10	19	89	9,3
Закарпатська	9	0	0	6	15	1,6
Івано-Франківська	14	3	3	7	27	2,8
Чернівецька	13	0	4	6	23	2,4
Одеська	38	5	1	4	48	5,0
<i>Всього по прикордонних регіонах</i>	127	21	21	46	215	22,5
<i>Всього по Україні</i>	653	79	89	134	955	100,0
<i>Частка об'єктів інноваційної інфраструктури прикордонних регіонів відповідного етапу інноваційно-го процесу відносно їх загальної кількості, %</i>	59,1	9,8	9,8	21,4	100,0	-

Частка об'єктів інноваційної інфраструктури прикордонних регіонів у загальній кількості об'єктів інноваційної інфраструктури України на відповідному етапі інноваційного процесу, %	19,4	26,6	23,6	34,3	100,0	-
---	------	------	------	------	-------	---

Джерело: розраховано за даними Державної служби статистики України⁹ та Українського національного офісу інтелектуальної власності та інновацій¹⁰

Таблиця 2.2

Об'єкти нематеріальної інноваційної інфраструктури за етапами інноваційного процесу у розрізі прикордонних областей станом на березень 2024 року

Етап / Область	Етап I: Генерація ідей (послуги стартап-шкіл)	Етап II: Трансфер та верифікація (послуги центрів інтелектуальної власності, центрів підтримки технологій та інновацій (TISC), інноваційні технологічні платформи)	Етап III: Запуск та інкубація (програми інноваційних бізнес-ікубаторів, акселераторів)	Етап IV: Фінансування та масштабування (регіональні фонди розвитку / фонди гарантування, експортний консалтинг)	Всього об'єктів у регіоні	% від загальної кількості по Україні
Волинська	0	2	2	2	6	2,7
Львівська	2	4	9	4	19	8,5
Закарпатська	0	0	0	2	2	0,9
Івано-Франківська	0	2	3	3	8	3,6
Чернівецька	2	1	4	2	9	4,0
Одеська	2	4	1	3	10	4,5
Всього по прикордонних регіонах	6	13	19	16	54	24,2
Всього по Україні	24	70	67	62	223	100,0
Частка об'єктів інноваційної інфраструктури прикордонних регіонів відповідного етапу інноваційного процесу відносно їх загальної кількості, %	11,1	24,1	35,2	29,6	100,0	-
Частка об'єктів інноваційної інфраструктури прикордонних регіонів у загальній кількості об'єктів інноваційної інфраструктури України на відповідному етапі інноваційного процесу, %	25,0	18,6	28,4	25,8	100,0	-

Джерело: розраховано за даними Українського національного офісу інтелектуальної власності та інновацій¹¹, а також за інформацією, отриманою з офіційних вебсайтів регіональних фондів підтримки підприємництва та торгово-промислових палат областей України.

⁹ Державна служба статистики України. Кількість організацій, які здійснювали наукові дослідження і розробки (2021-2024). URL: https://ukrstat.gov.ua/operativ/menu/menu_u/ni.htm

¹⁰ Український національний офіс інтелектуальної власності та інновацій. Інфраструктура інноваційної екосистеми України у регіональному розрізі. URL: <https://nipo.gov.ua/interaktyvni-dashbordy-ip-innovatsii/>

¹¹ Український національний офіс інтелектуальної власності та інновацій. Інфраструктура інноваційної екосистеми України у регіональному розрізі. URL: <https://nipo.gov.ua/interaktyvni-dashbordy-ip-innovatsii/>

Прикордонні області, що межують з країнами-членами ЄС, забезпечують близько чверті всієї інноваційної інфраструктури України (22,5% – матеріальної та 24,2% – нематеріальної). Однак, регіональний розподіл інноваційної інфраструктури у прикордонних регіонах є досить нерівномірний. Лідерами за загальною кількістю об'єктів є Львівська (108 одиниць) та Одеська (58 одиниць) області. Їхня сукупна частка становить 63,7% від усього обсягу матеріальної та 53,7% нематеріальної інноваційної інфраструктури прикордонних регіонів, що свідчить про значний потенціал цих територій як інноваційних та освітніх хабів.

Найменш розвиненою інноваційна інфраструктура є у Закарпатській (сукупно 17 об'єктів) та Волинській (сукупно 19 об'єктів) областях. На ці регіони припадає лише 13,4% всієї прикордонної інноваційної інфраструктури. При цьому у Закарпатській області практично нерозвинена інфраструктура, що забезпечує другий та третій етапи інноваційного процесу.

У розрізі етапів інноваційного процесу простежується структурний дисбаланс. У матеріальній інфраструктурі найбільша кількість об'єктів (59,1% від загальної кількості в прикордонних регіонах) зосереджена на початковому етапі генерування ідей, що вказує на домінування дослідницького сектору, тоді як інфраструктура для комерціалізації є недостатньо розвиненою. У нематеріальній інфраструктурі, навпаки, найменша кількість об'єктів спотерігається саме на етапі генерування ідей. Зокрема, у Волинській, Закарпатській та Івано-Франківській областях немає жодної стартап-школи.

Найслабшою ланкою у формуванні інноваційної інфраструктури прикордонних регіонів є другий етап (трансфер і верифікація). На цей етап припадає лише 9,8% об'єктів матеріальної та 24,1% об'єктів нематеріальної інфраструктури прикордонних областей. Особливо низьким є рівень забезпечення інфраструктурною базою цього етапу в Закарпатській області, де вона фактично відсутня як у матеріальному, так і нематеріальному представленнях. У Волинській та Чернівецькій областях повністю відсутні об'єкти матеріальної інфраструктури, що свідчить про низьку спроможність цих регіонів комерціалізувати наукові розробки та створювати перевірені прототипи інноваційних продуктів.

Незважаючи на обмежену роль окремих прикордонних регіонів у науково-технологічному трансфері, у прикордонних областях зосереджено 26,6% матеріальної та 18,6% нематеріальної інфраструктури другого етапу відносно України. Серед них Львівська область вирізняється найбільш розвиненою матеріальною інфраструктурою цього етапу (тут функціонують 12 центрів інновацій та трансферу технологій та 1 технологічний парк), що дає підстави розглядати її як основний центр перевірки та трансферу інновацій. Разом з тим, спільною проблемою більшості прикордонних областей залишається недостатня кількість центрів трансферу технологій, що гальмує процеси комерціалізації результатів наукової діяльності.

На етапі запуску стартапів та інкубації частка матеріальної інфраструктури прикордонних регіонів становить 23,6% відносно загальної кількості об'єктів цього етапу в Україні (або 9,8% об'єктів у структурі самих прикордонних регіонів), а частка нематеріальної – 28,4% відносно України (або 35,2% у межах прикордонних регіонів). Як і на попередньому етапі, на Львівську область припадає найбільше об'єктів матеріальної та нематеріальної інфраструктури (10 та 9 об'єктів відповідно), тоді як у Закарпатській області такі об'єкти відсутні, хоча у Стратегії розвитку Закарпатської області на період 2021-2027 років

передбачено створення бізнес-інкубатора¹². В Одеській області налічується лише по одному об'єкту кожного типу. Загалом такий регіональний дисбаланс, за якого Львівська область акумулює більшість ресурсів, а Закарпатська не має жодного об'єкта інфраструктури, знижує можливості підтримки стартапів і стримує розвиток інноваційного потенціалу прикордонних регіонів, що межують з країнами-членами ЄС, оскільки інноваційні екосистеми не можуть розвиватися рівномірно і використовувати всі наявні регіональні переваги.

Прикордонні регіони демонструють найвищий рівень забезпеченості інноваційною інфраструктурою на етапі фінансування та масштабування (34,3% матеріальної та 25,8% нематеріальної інфраструктури від загального показника України). Водночас у структурі самих прикордонних регіонів на цей етап припадає 21,4% об'єктів матеріальної та 29,6% нематеріальної інфраструктури. Попри те, що інфраструктура масштабування у прикордонних регіонах є розвиненішою, ніж на попередніх етапах інноваційного процесу, спостерігається її висока територіальна концентрація. Зокрема, Львівська область суттєво випереджає інші регіони, що зумовлює просторову нерівномірність розвитку інноваційної інфраструктури. Така диспропорція може призвести до зниження загального регіонального інноваційного потенціалу, міграції людського капіталу до регіону-лідера або закордон, перевантаження його соціальної та житлової інфраструктури, а також формування залежності від одного центру інноваційного розвитку. Львівська область домінує на цьому етапі, маючи 19 об'єктів матеріальної та 4 об'єкти нематеріальної інфраструктури, зокрема найбільшу кількість індустриальних парків. Водночас Чернівецька область також демонструє порівняно розвинену інфраструктуру фінансування та масштабування, маючи 8 об'єктів із 40, що функціонують у прикордонних регіонах.

Варто зазначити, що після 2022 року кількість індустриальних парків у прикордонних областях України зросла більше ніж на 50%. Зокрема, у Львівській області цей показник збільшився на 52,6%, а в Закарпатській – на 90%. Така позитивна динаміка пов'язана із запровадженням державних стимулів розвитку індустриальних парків у жовтні 2021 року, відповідно до Закону України №1710-IX «Про внесення змін до Закону України “Про індустриальні парки” та деяких інших законодавчих актів України щодо залучення інвестицій у промисловий сектор економіки шляхом стимулювання створення індустриальних парків»¹³). Крім того, у 2025 році у Львові було запущено венчурний фонд для підтримки українських технологічних стартапів¹⁴, що сприятиме активізації інноваційної діяльності, залученню приватного капіталу на етапі фінансування і масштабування та розвитку екосистеми високотехнологічного підприємництва в регіоні.

Загалом, Львівська область демонструє збалансований цикл розвитку інноваційної інфраструктури на всіх етапах інноваційного процесу, із перевагою у розвитку інфраструктури для R&D. Найменш розвинена регіональна інноваційна інфраструктура спостерігається у Закарпатській області, де інноваційний цикл практично несформований, а на другому та третьому етапах відсутні об'єкти інноваційної інфраструктури. В Одеській області через

¹² Стратегія розвитку Закарпатської області на період 2021-2027 років. Закарпатська обласна рада: сайт. URL: <https://zakarpattia.gov.ua/zakarpattia-otrymalo-stratehiu-rozvytku-oblasti-do-2027-roku/>

¹³ Про внесення змін до Закону України "Про індустриальні парки" та деяких інших законодавчих актів України щодо залучення інвестицій у промисловий сектор економіки шляхом стимулювання створення індустриальних парків: Закон України від 7.09.2021 №1710-IX. Законодавство України: сайт. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1710-20#Text>

¹⁴ У Львові запустили перший венчурний фонд для українських технологічних стартапів. Укрінформ: сайт. <https://www.ukrinform.ua/rubric-economy/4043508-u-lyvovi-zapustili-persij-venchurnij-fond-dla-ukrainskih-tehnologicnih-startapiv.html>

практично відсутність інноваційної інфраструктури на третьому етапі ускладнюється процес інкубації та запуску нових продуктів та їх подальше масштабування, хоча перший етап підтримується достатньо добре (35 R&D-центрів). Таким чином, Львівська область є основним центром інноваційної діяльності прикордонних регіонів, тоді як Закарпатська та Волинська області залишаються поза активним інноваційним розвитком.

Отже, аналіз інноваційної інфраструктури прикордонних областей України виявив суттєву структурну нерівномірність, яка простежується як за регіональним, так і за поетапним розподілом інноваційного процесу. Структурний дисбаланс інноваційної інфраструктури прикордонних областей (Волинська, Львівська, Закарпатська, Івано-Франківська, Чернівецька та Одеська) добре візуалізується на рисунку 2.4 як у регіональному розрізі, так і в контексті національного розподілу.

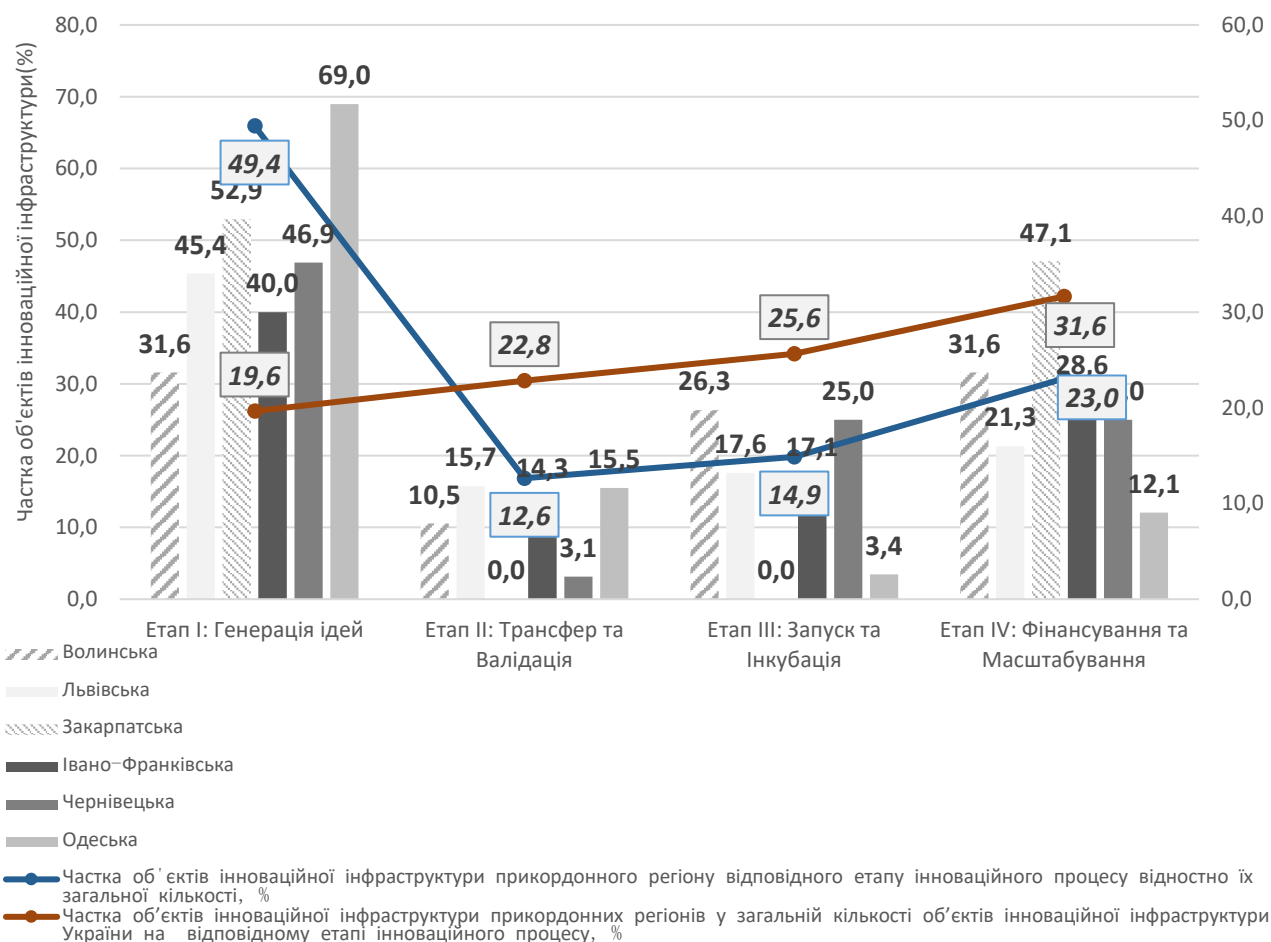


Рис. 2.4. Розподіл об'єктів інноваційної інфраструктури відносно етапів інноваційного процесу в розрізі прикордонних регіонів станом на березень 2024 року

Джерело: розраховано за даними Державної служби статистики України та Українського національного офісу інтелектуальної власності та інновацій

По-перше, розвиток інноваційної інфраструктури прикордонних областей характеризується моноцентричністю, із очевидним домінуванням Львівської області, на яку припадає найбільша частка об'єктів на всіх етапах інноваційного циклу (етап 1 – 36,8%, етап 2 – 50%, етап 3 – 47,5%, етап 4 – 37,1%) у межах прикордоння. Відносно високий рівень забезпеченості інфраструктурою демонструє також Одеська область на перших двох етапах інноваційного процесу, однак на етапі запуску та інкубації спостерігається низька інституційна спроможність. Водночас виявлено критично низький рівень розвитку інфраструктури у Закарпатській області, де на окремих етапах (зокрема трансферу та валідації)

об'єкти інноваційної інфраструктури відсутні або їх обсяги є мінімальними. Це підтверджує обмежену спроможність регіону інтегруватися у повний інноваційний цикл, що може негативно позначитися на його участі у післявоєнному відновленні з орієнтацією на технологічне зростання.

По-друге, простежується поетапний дисбаланс у структурі інноваційної інфраструктури, особливо в розрізі прикордонних регіонів. Найбільша концентрація об'єктів припадає на перший етап генерування ідей (49,4% об'єктів у структурі прикордонних регіонів), тоді як середні етапи є найменш забезпеченими, що створює своєрідну «долину смерті» для перевірки та запуску інноваційних проєктів. Водночас в загальнонаціональному вимірі інноваційна інфраструктура прикордонних регіонів займає помітну частку, хоча частка об'єктів на першому етапі є найнижчою (19,6%), тоді як на етапі масштабування – найвищою (31,6%), що свідчить про дисбаланс у забезпеченні етапів інноваційного процесу на рівні держави. Попри це, навіть на етапі масштабування спостерігається висока територіальна концентрація в окремих регіонах, що посилює просторову асиметрію розвитку інноваційного середовища.

Для прикордонних регіонів стратегічно важливо *розширювати транскордонні інноваційні зв'язки через розвиток мережеских кластерів та реалізацію спільних інвестиційних проєктів*, що забезпечуватиме глибшу інтеграцію у європейський інноваційний простір. Такий підхід дозволить регіонам використовувати переваги інноваційних екосистем сусідніх країн, спільно долати бар'єри доступу до капіталу, технологій і знань, а також отримувати фінансову та інституційну підтримку із програм Європейського Союзу та інших міжнародних фондів. Зокрема, програми типу INTEREG CBC спрямовані на зменшення економічної асиметрії та стимулювання інноваційної співпраці між прикордонними регіонами ЄС та сусідніми країнами, а також на розвиток транскордонної інфраструктури, здатної підтримувати інноваційне підприємництво.

Дослідження підтверджують, що транскордонне співробітництво між кластерами та інноваційними мережами є одним з основних чинників підвищення регіональної конкурентоспроможності, прискорення трансферу знань і досягнення ефекту масштабу при виході на міжнародні ринки. Показовим прикладом такої взаємодії є програма Euromed Clusters Forward (ECF), що фінансується ЄС. Ініціатива спрямована на розвиток кластерів у країнах Середньоморського регіону шляхом удосконалення нормативно-правової бази, інституційної спроможності та механізмів співпраці між учасниками моделі «п'ятикратної спіралі» (Quintuple Helix) (університет – промисловість – уряд – громадськість – довкілля) активізації транскордонного співробітництва між південними сусідніми країнами та європейськими партнерами. Спільна діяльність кластерів дозволяє розширювати своє охоплення глобальними ринками, підвищуючи колективний інноваційний потенціал та конкурентоспроможність на міжнародному рівні¹⁵.

Формування таких транскордонних інноваційних екосистем є важливим чинником для швидкого масштабування інновацій, зміцнення фінансової та інституційної стійкості та підвищення конкурентоспроможності українських прикордонних регіонів. Це особливо актуально в умовах релокації бізнесу та технологічних компаній у західні області під час воєнного стану. Так, значна частина IT-сектору та високотехнологічних підприємств за час повномасштабної війни перемістилася до прикордонних областей або працює у межах

¹⁵ Maroun, N. (2025). The importance of cross-border collaboration between clusters. *Berytech*: Website. URL: <https://berytch.org/the-importance-of-cross-border-collaboration-between-clusters/>

українсько-польського транскордонного регіону¹⁶, що також посилює мережеву та інноваційну інфраструктуру цих регіонів. Показники активності прикордонних регіонів у транскордонній інноваційній взаємодії в умовах війни представлено у таблиці 2.3.

Таблиця 2.3

Участь українських прикордонних регіонів, що межують з країнами-членами ЄС, у транскордонному інноваційному співробітництві за програмний період 2021-2027

Область	Кількість реалізованих проєктів	Кількість партнерів	Кількість проєктів реалізованих за напрямками			Індекс участі в інноваційному співробітництві (розраховано за формулою середнього значення)
			кластеризація та економічна співпраця	інноваційний потенціал та підвищення обізнаності	знання і трансфер технологій	
Волинська	17	20	-	1	4	1,7
Львівська	29	37	1	1	3	1,7
Закарпатська	34	45	-	4	3	2,3
Івано-Франківська	22	24	-	1	1	0,7
Чернівецька	9	11	-	2	2	1,3
Одеська	21	24	-	3	3	2,0
Україна	151	195	1	19	17	-

Джерело: розраховано за даними keep.eu¹⁷.

Дослідження участі прикордонних регіонів у транскордонних проєктах за інноваційними напрямками демонструє сформовану інституційну спроможність цих регіонів до міжнародної співпраці. Водночас частка проєктів, орієнтованих безпосередньо на інноваційний розвиток, залишається відносно низькою. У Закарпатській області вона становить 4,6%, а в решти областях є ще меншою у програмному періоді 2021-2027. Найбільша кількість інноваційно-орієнтованих проєктів зосереджена за напрямками «Інноваційний потенціал та підвищення обізнаності» (19) та «Знання і трансфер технологій» (17), що свідчить про зростання зацікавленості прикордонних регіонів у розвитку інфраструктури для обмін знаннями, оцінювання інновацій та комерціалізації результатів дослідження. Водночас у сфері транскордонної наукової співпраці за програмами Interreg у цьому програмному періоді наразі не було реалізовано жодного проєкту. Це вказує на недостатню інтегрованість університетів та академічних установ прикордонних регіонів у європейські дослідницькі мережі саме в рамках Interreg, а також на превалювання прикладних проєктів, зумовлене умовами воєнного часу.

Найбільшу кількість проєктів за зазначеними напрямками реалізують Закарпатська та Одеська області. Вони також демонструють найвищі значення Індексу участі в транскордонному інноваційному співробітництві (2,3 та 2,0 відповідно), що свідчить про їхню інтегрованість у транскордонні інноваційні мережі. Високі показники Закарпатської області зумовлені ефективним використанням можливостей географічного розташування та доступом

¹⁶ Olechnicka, A. & Kniazevyts, A. (2025). War-induced relocation of high-tech companies: Spatial perspectives from Ukraine and Poland. *International Entrepreneurship Review*, 11(2), 83-103. <https://doi.org/10.15678/IER.2025.1102.05>

¹⁷ Statistics. URL: <https://keep.eu/statistics/>

* Під критичними етапами інноваційного процесу розуміють такі стадії його проходження, на яких найімовірніше виникають бар'єри та ризики, здатні призупинити / зупинити трансформацію інноваційної ідеї у комерційний продукт або послугу.

до кількох транскордонних програм. Одеська область, своєю чергою, активно залучена також до програм міжнародного міжтериторіального співробітництва (зокрема, Чорноморської та Дунайської ініціатив). Водночас поєднання високої транскордонної активності з низькою часткою реалізованої інноваційної продукції у цих регіонах свідчить про наявність проблем у внутрішній інноваційній інфраструктурі, зокрема недостатню підтримку процесів трансферу технологій, інкубації та комерціалізації результатів досліджень на регіональному рівні.

Тому *інституційна підтримка критичних етапів** інноваційного процесу, особливо на ділянках, де кількість об'єктів інфраструктури є мінімальною, має стати пріоритетом для прикордонних регіонів, що дозволить зменшити ризики виникнення «долини смерті» та забезпечити комерціалізацію більшої частки інноваційної продукції. Доцільним є *розширення мережі центрів трансферу та центрів технологій* у прикордонних регіонах, які б забезпечували необхідну технологічну експертизу та супровід переходу від ідеї до функціонального прототипу.

Важливо *запровадити регіональні програми співфінансування створення спеціалізованих бізнес-інкубаторів, орієнтованих на технологічні стартапи*, що сприятиме забезпеченню переходу від прототипування до масштабування бізнесу. На основі позитивного досвіду Львівської області доцільно стимулювати активізацію інших прикордонних регіонів щодо формування та розвитку інноваційної інфраструктури через механізми регіональних цільових програм та залучення зовнішніх інвестиційних фондів, що дозволить зменшити просторову нерівномірність інноваційного розвитку.

Окрім того, необхідно *посилити транскордонну співпрацю* не лише у формуванні інноваційних мереж, але й у налагодженні спільної науково-дослідної співпраці, інакше в довгостроковій перспективі це може негативно вплинути на конкурентоспроможність регіональної економіки.

На етапі оцінювання інноваційних проєктів слід *інтегрувати екологічні та соціальні критерії*, зокрема через створення консультаційних центрів зі сталого розвитку для забезпечення відповідності інновацій цілям європейської «п'ятикратної спіралі» та вимогам Європейського зеленого курсу.

Отже, інноваційна інфраструктура прикордонних областей України характеризується високою територіальною концентрацією у Львівській області та функціональною незбалансованістю, що обмежує її роль у формуванні цілісної інноваційної екосистеми. Подолання цих диспропорцій потребує комплексної регіональної політики, спрямованої на підтримку проміжних етапів інноваційного процесу та диверсифікацію просторових центрів розвитку. Такий підхід дозволить посилити інтеграційний потенціал прикордонних регіонів і підвищити їхню конкурентоспроможність у національному та європейському інноваційному просторі.

III. ДИНАМІКА ТА СТРУКТУРНІ ОСОБЛИВОСТІ ПРЯМИХ ІНОЗЕМНИХ ІНВЕСТИЦІЙ У ПРИКОРДОННИХ ОБЛАСТЯХ ЗАХІДНОГО РЕГІОНУ УКРАЇНИ

Прямі іноземні інвестиції (ПІІ) набувають стратегічного значення для забезпечення стійкого розвитку економіки прикордонних областей Західного регіону України, виступаючи ключовим чинником їхньої економічної стійкості в умовах військової агресії та подальшого повоєнного відновлення. Ці інвестиції не лише слугують джерелом довгострокового фінансування та накопичення капіталу, а й забезпечують трансфер критично важливих технологій, інноваційних управлінських практик та сприяють інтеграції регіонального виробництва у глобальні ланцюги доданої вартості, що є фундаментальною передумовою для створення нової індустріальної бази, розширення експортного потенціалу та формування регіонального інвестиційного хабу як опори для подальшої реструктуризації та модернізації національної економіки.

Прямі іноземні інвестиції (інструменти участі в капіталі): залишки за регіонами.

Динаміка надходжень прямих інвестицій в економіку прикордонних областей Західного регіону України демонструвала переважно позитивні тенденції зростання. Зниження відносно попереднього звітного року було зафіксовано у 2020 році, зумовлене глобальною економічною кризою та негативним впливом пандемії COVID-19 та 2022 р. внаслідок повномасштабного вторгнення рф. В умовах воєнного стану (з лютого 2022 року) інвестиційний клімат зазнав суттєвої трансформації. Характерними структурними особливостями якого стали: сповільнення темпів зростання обсягів прямих інвестицій протягом 2022–2024 років; нарощення частки боргових інструментів у структурі прямих іноземних інвестицій (ПІІ), що є ознакою підвищеного ризику та короткострокового фінансування, а також збільшення питомої ваги ПІІ прикордонних областей Західного регіону у загальнонаціональному обсязі ПІІ в Україну (див. рис. 3.1).

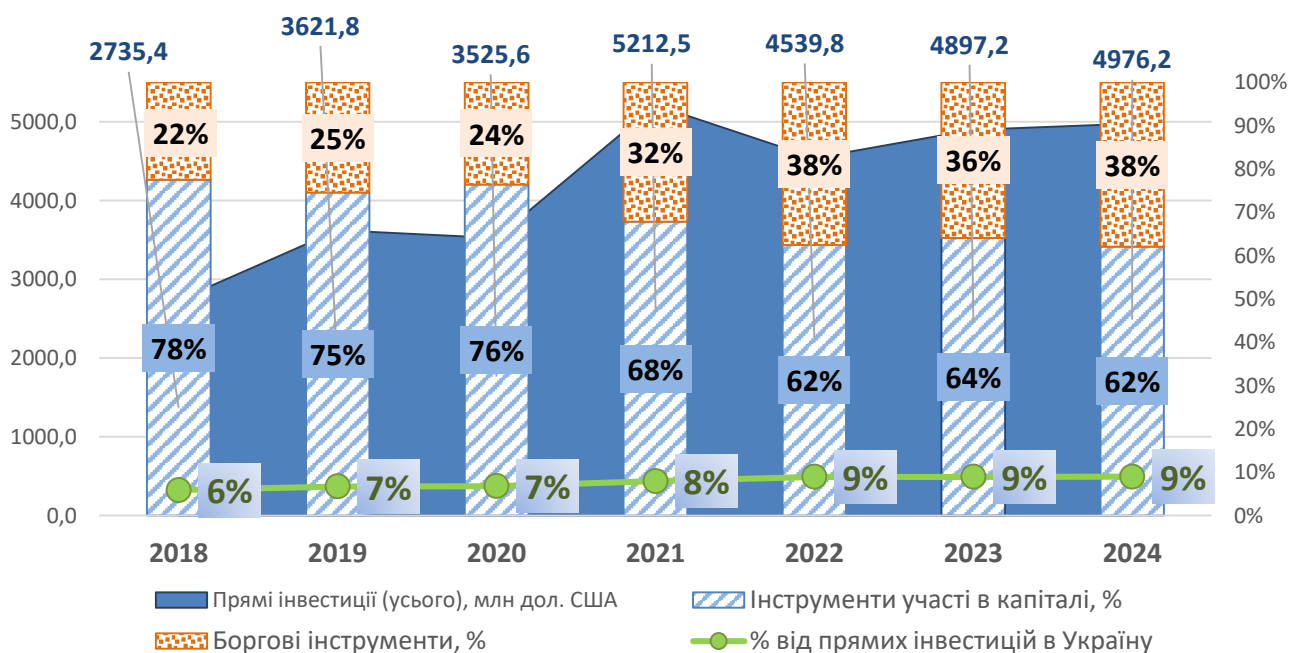


Рис. 3.1. Динаміка прямих іноземних інвестицій у прикордонні області Західного регіону України та їх структура, 2018-2024 рр.

Джерело: побудовано на основі даних Національного банку України. URL: <https://bank.gov.ua/>

Аналіз структури прямих інвестицій (ПІ) у прикордонних областях Західного регіону засвідчує поступове, але суттєве зміщення акцентів. Традиційно, ключовим інструментом надходжень у регіон були інструменти участі в капіталі. Однак, починаючи з 2021 року, спостерігається виразне зростання частки боргових інструментів у загальній структурі ПІ. Порівняно з 2018 роком, до 2024 року абсолютний обсяг акумульованих боргових інструментів у досліджуваних областях зріс у 3,1 рази, тоді як інструменти участі в капіталі збільшилися лише в 1,4 рази. Серед прикордонних областей Західного регіону помітно вирізняється Івано-Франківська область, де частка боргового капіталу в структурі ПІ від 2021 року коливається в межах 61–68%. Аналогічне збільшення частки боргових інструментів зафіксовано у Чернівецькій (з 35% у 2018 р. до 50% у 2024 р.) та Волинській (з 22% у 2018 р. до 46% у 2024 р.) областях. Водночас, на загальнонаціональному рівні та у Львівській області переважає класична структура ПІ: для України співвідношення між інструментами участі в капіталі та борговими інструментами протягом 2018–2024 років залишалося відносно стабільним (70% на 30% у 2024 р.), і подібна стійкість характерна для Львівської області (78% до 22% на кінець 2024 р.). Домінування боргових інструментів у більшості прикордонних областей свідчить про прагнення інвесторів мінімізувати ризики та забезпечити більш стабільний і прогнозований дохід. Така зміна з акцентом на короткострокове фінансування вимагає окремого дослідження в контексті економічної стійкості регіону з урахуванням видів економічної діяльності, країн походження інвестицій та змін в інституційних умовах (додатки, рис. Б.1).

Аналіз темпів приросту прямих іноземних інвестицій (ПІІ) у прикордонних областях Західного регіону свідчить про нарощення їхніх обсягів відносно 2018 р. Важливо відзначити, що навіть у кризові 2020 рік (пандемія COVID-19) та 2022 рік (повномасштабне вторгнення) темпи приросту для цих областей залишалися додатними, демонструючи їхню високу інвестиційну стійкість. Нарощення інтенсивності інвестиційних надходжень стало особливо суттєвим у 2023 та 2024 роках. Водночас, загальнонаціональна динаміка ПІІ мала протилежний характер: у 2022 році в Україні було зафіксовано скорочення обсягу інструментів участі в капіталі на 4% порівняно з 2018 роком; у 2023 та 2024 роках загальнодержавні темпи приросту інвестицій зберігалися на низькому рівні, співставному з кризовим 2020 роком (додатки, рис. Б.2).

Враховуючи переважну частку інструментів участі в капіталі у структурі прямих іноземних інвестицій (ПІІ), подальший аналіз доцільно сфокусувати саме на цьому компоненті. Розподіл залишків прямих інвестицій (за інструментами участі в капіталі) за прикордонними регіонами є суттєво диференційованим: станом на 31.12.2024 року найбільший обсяг акумульовано у Львівській області (1826,5 млн дол. США), що підтверджує її статус як регіонального інвестиційного лідера. Натомість, найменший обсяг ПІІ зафіксовано у Чернівецькій області (45,3 млн дол. США), що відображає значну просторову нерівномірність інвестиційних потоків (див. рис. 3.2).

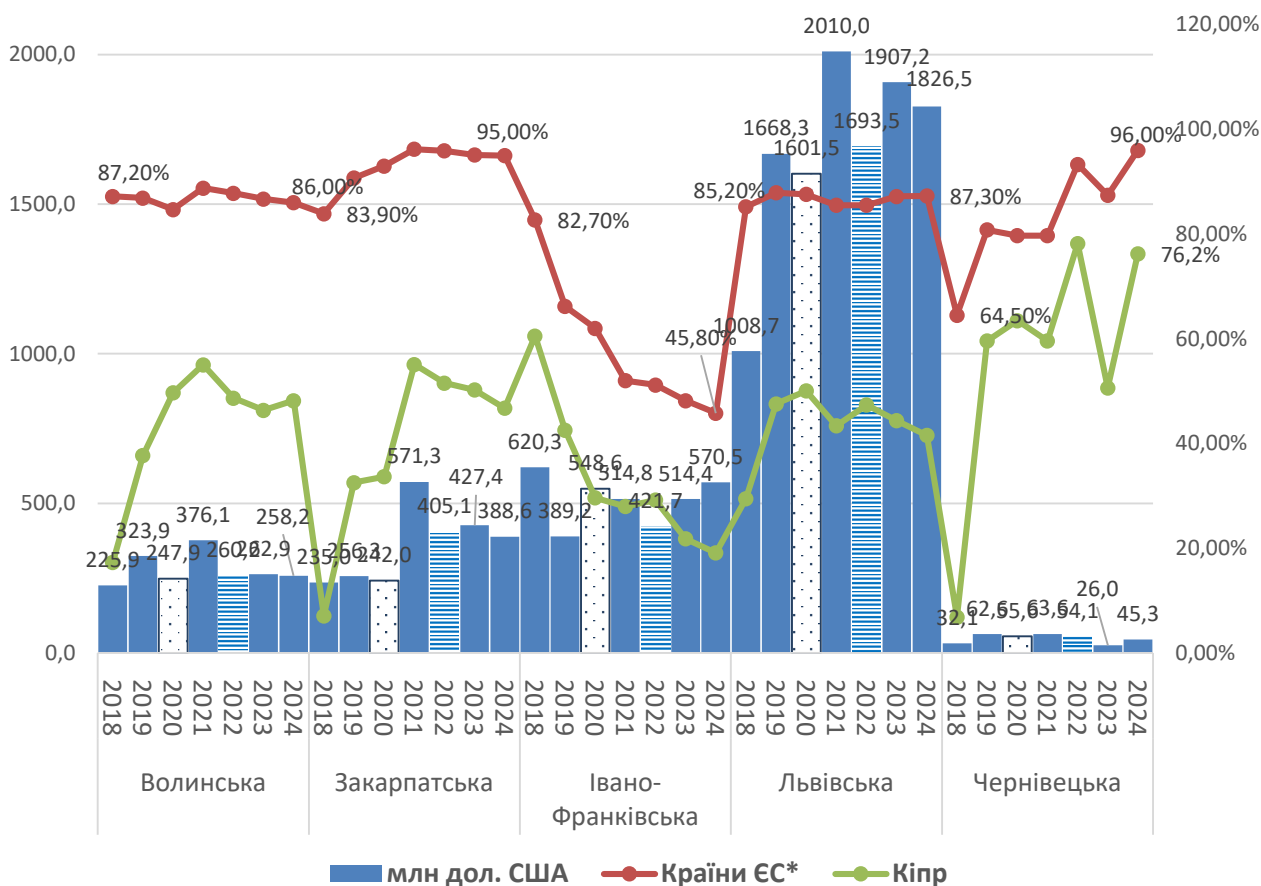


Рис. 3.2. Прямі інвестиції (інструменти участі в капіталі) в економіці прикордонних областей Західного регіону України: залишки за видами економічної діяльності, млн дол. США

* Починаючи з 31.12.2020 дані наведено без урахування Сполученого Королівства Великої Британії та Північної Ірландії.

2022 р. на графіку виділений як стовпчик із штриховкою.

2020 р. – виділено штриховкою крапки

Джерело: побудовано на основі даних Національного банку України. URL: <https://bank.gov.ua/>.

Аналіз динаміки інструментів участі в капіталі засвідчує різну інтенсивність їхнього приросту у чотирьох із п'яти прикордонних областей відносно базового 2018 року. Львівська та Закарпатська області продемонстрували найбільш стабільне та значне нарощення цього показника, зафіксувавши зростання у 2024 році на 81% та 65% відповідно, порівняно з 2018 роком. Волинська область показала помірне зростання обсягів інструментів участі в капіталі (на 14% у 2024 р. відносно 2018 р.), причому піковий обсяг (приріст на 66% порівняно з 2018 р.) був досягнутий у 2021 році.

Винятком є Івано-Франківська область, яка продемонструвала скорочення інструментів участі в капіталі протягом усього досліджуваного періоду. Це відображає зміну фокусу іноземних інвесторів у регіоні: різкий структурний зсув стався вже у 2021 році, коли обсяг боргових інструментів суттєво зріс (903,9 млн дол США на кінець 2021 р. порівняно зі 130,8 млн дол. США у 2020 р.). Це нарощення, не пов'язане із запровадженням воєнного стану, підкреслює дострокову тенденцію до мінімізації ризиків через превалювання боргового капіталу над інвестиціями.

Сукупний обсяг прямих інвестицій для всіх прикордонних областей Західного регіону продемонстрував негативну динаміку у два ключові періоди: у 2020 році та 2022 році. У ці

кризові роки було зафіксовано скорочення абсолютних обсягів ПІ порівняно з попереднім звітним періодом, що свідчить про чутливість інвестиційного середовища регіону до глобальних (пандемія COVID-19) та внутрішніх (повномасштабна військова агресія) шоків (див. рис. 3.3).

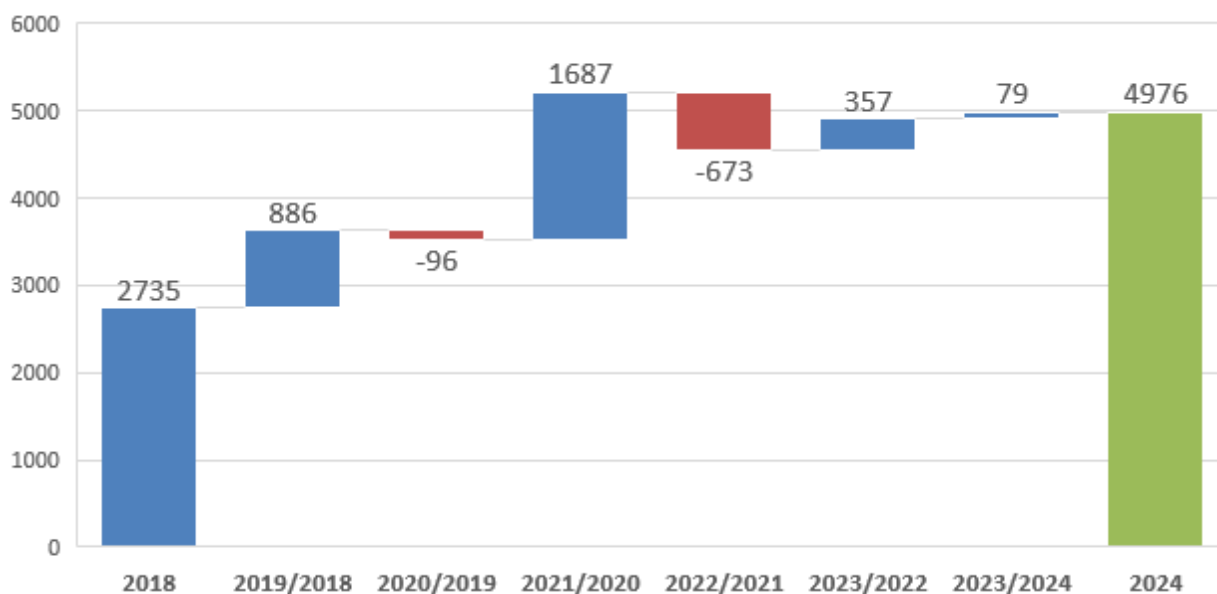


Рис. 3.3. Прямі інвестиції (усього) у прикордонних областях Західного регіону (залишки за регіонами), млн дол США

Джерело: побудовано на основі даних Національного банку України. URL: <https://bank.gov.ua/>

Прямі інвестиції (інструменти участі в капіталі): за видами економічної діяльності та країнами світу. Ключовими секторами спрямування прямих інвестицій (за інструментами участі в капіталі) у прикордонних областях Західного регіону України традиційно залишаються промисловість та сільське, лісове та рибне господарства. Аналіз просторової диференціації розподілу прямих інвестицій у національному масштабі свідчить про його суттєву нерівномірність. Зокрема, у 2021 році до промислового сектору Закарпатської області було залучено 494,3 млн дол. США інструментів участі в капіталі. Хоча ця сума є значною для регіону, вона становить лише 2,4% від загального обсягу прямих інвестицій, спрямованих у промисловість України.

Волинська область є абсолютним лідером за часткою ПІ, спрямованих у промисловий сектор, де вона становила 90% у 2020 році та 86% у 2024 році. Схожа висока концентрація (дві третини інвестицій) на промисловості спостерігається також у Закарпатській та Івано-Франківській областях. Водночас, Івано-Франківська область виділяється як регіональний лідер із залучення ПІ у сільське, лісове та рибне господарство, де цей сектор акумулював 20% ПІ у 2020 році. Попри тимчасове зниження частки у 2021-2022 роках, до 2024 року показник відновився, досягнувши 22% від загального обсягу ПІ в області (див. рис. 3.4).

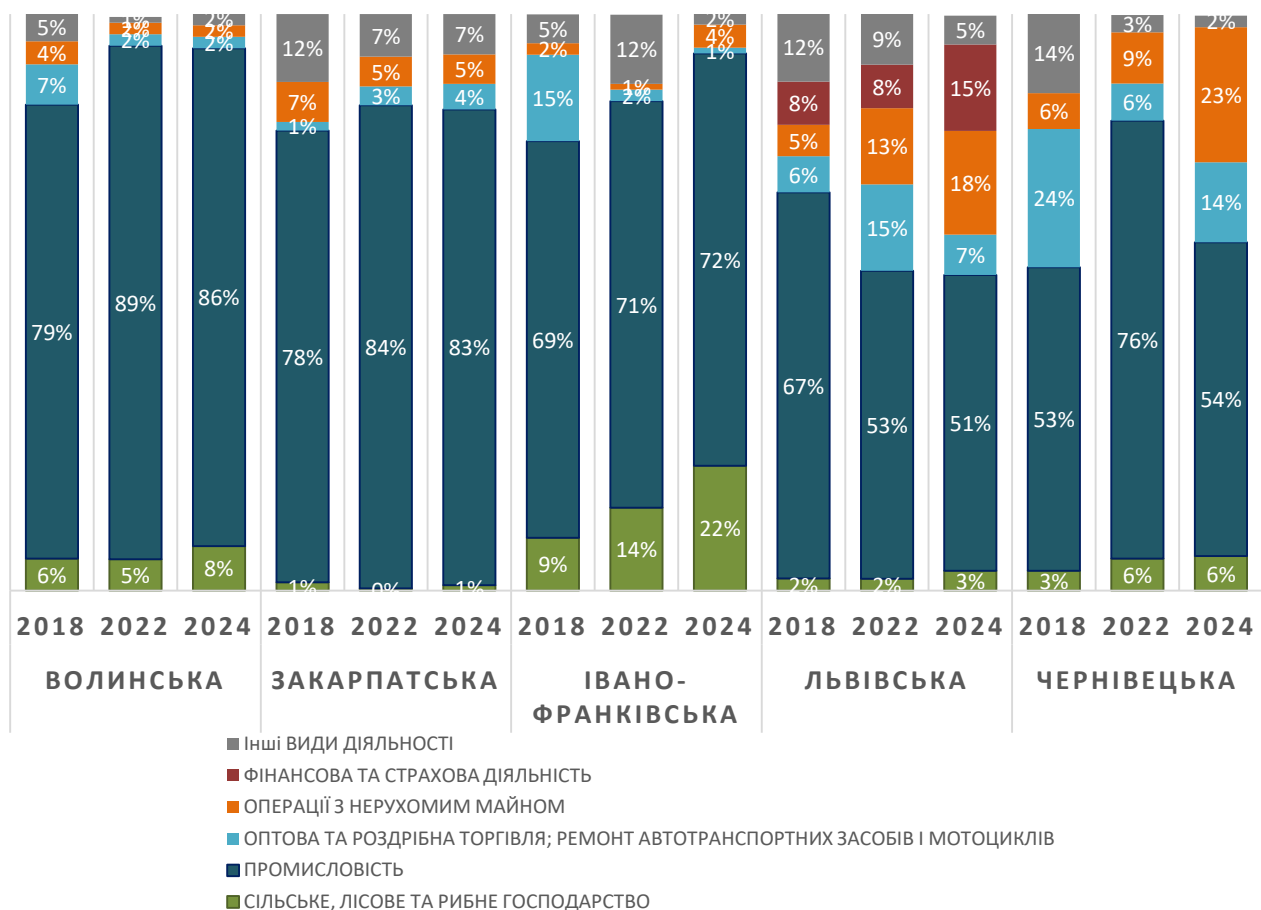


Рис. 3.4. Структура прямих інвестицій (інструменти участі в капіталі) за видами економічної діяльності у прикордонних областях Західного регіону України у 2018-2024 рр.: залишки за видами економічної діяльності, %

Джерело: побудовано на основі даних Національного банку України. URL: <https://bank.gov.ua/>

Особливістю Львівської області є значне нарощення ПІ у фінансову та страхову діяльність, обсяг яких у 2021 році зріс у 2,7 рази (до 210,6 млн дол. США) порівняно з 2018 роком (76,1 млн дол. США). Хоча у 2022 році відбулося невелике зниження, зростання продовжилось протягом 2023-2024 років. Ще більш інтенсивна динаміка спостерігається у сфері операцій з нерухомим майном: обсяг ПІ у цей сектор різко зріс майже вп'ятеро у 2020 році (до 253,3 млн дол. США) порівняно з 2018 роком (54,8 млн дол. США). Нарощення тривало і надалі, незважаючи на воєнний стан, досягнувши 319,8 млн дол. США на кінець 2024 року (див. рис. 3.5).

Тенденція до зростання інвестицій у нерухомість характерна і для Чернівецької області, де на кінець 2024 року частка цього сектору зросла до 23% (10,6 млн дол. США) від загального обсягу інструментів участі в капіталі (45,3 млн дол. США). Це свідчить про підвищення привабливості нерухомості прикордонних регіонів як інвестиційного активу в умовах нестабільності.

Обсяги прямих інвестицій у сільське, лісове та рибне господарства демонстрували позитивні тенденції у 2021–2022 роках, особливо у Львівській та Івано-Франківській областях.

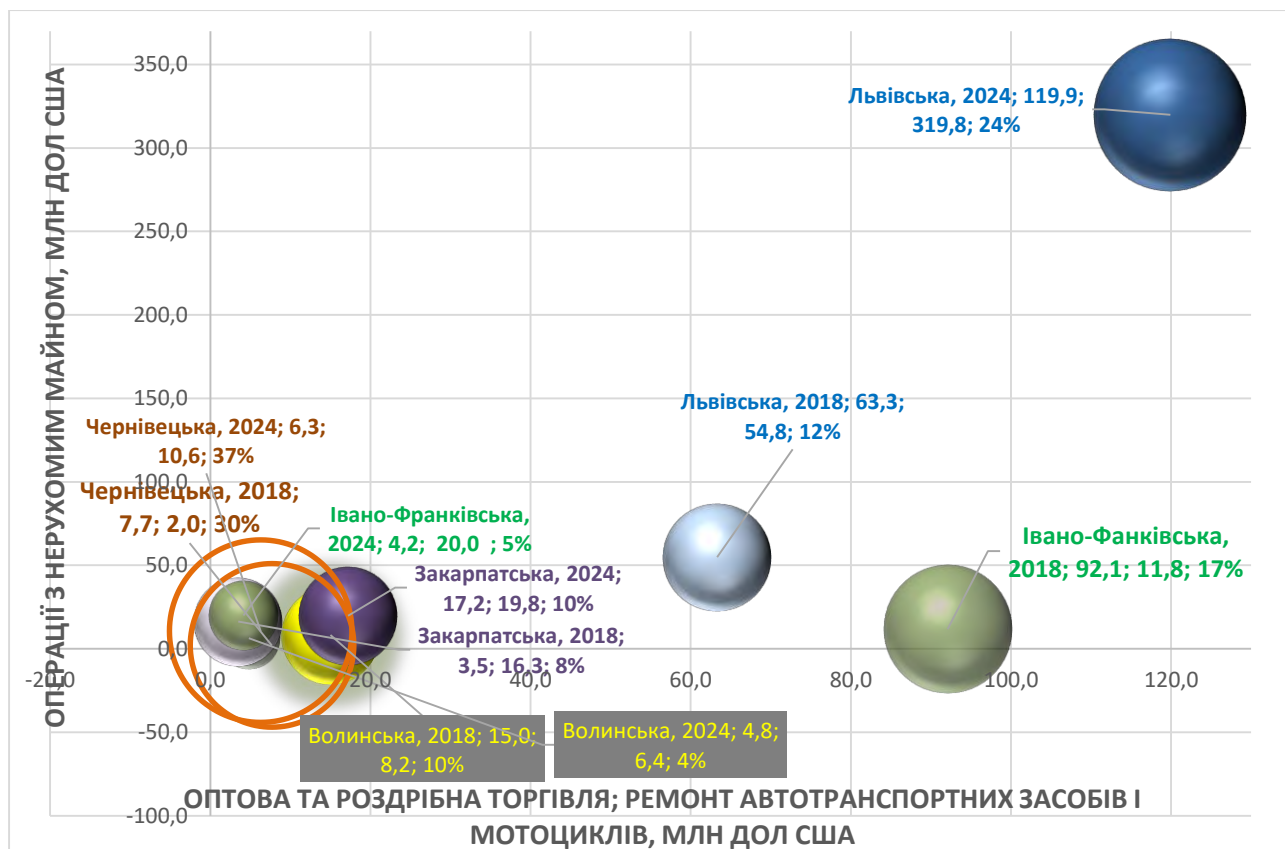


Рис. 3.5. Зміна абсолютних обсягів прямих інвестицій (інструменти участі в капіталі) в операції з нерухомим майном та оптову та роздрібну торгівлю; ремонт автотранспортних засобів і мотоциклів у 2018 р. та 2024 р., млн дол. США

Примітка. Розмір кулі – сумарна частка інвестицій в операції з нерухомим майном та оптову, роздрібну торгівлю; ремонт автотранспортних засобів і мотоциклів за відповідні роки у структурі інвестицій області (інструменти участі в капіталі), млн дол. США.

Джерело: побудовано на основі даних Національного банку України. URL: <https://bank.gov.ua/>

У 2024 році в Івано-Франківську область було залучено прямих інвестицій у сільське, лісове та рибне господарства на суму 123,3 млн дол. США. Цей обсяг становить 5% від загальної структури прямих інвестицій у дану галузь по Україні. Водночас, у 2020 році цей показник був значно вищим і сягав 22,76% (при обсязі 110,3 млн дол. США). Зниження частки відбулося внаслідок зростання інвестицій в аналогічні галузі в інших областях України.

У розрізі країн, найбільші обсяги залучення прямих інвестицій протягом 2018–2024 років надійшли з країн ЄС, передусім із Кіпру. Зокрема, у Львівській області обсяги прямих інвестицій, залучених із Кіпру, залишалися стабільними протягом 2018–2024 років і становили близько 800 млн дол. США щорічно. Сумарно за цей період (2018–2024 рр.) у Львівську область із Кіпру було залучено 5172,8 млн дол. США, тоді як у Чернівецьку — лише 202,7 млн дол. США.

Таким чином, ключовим партнером у залученні прямих інвестицій до економіки прикордонних областей Західного регіону України залишається офшорна зона Кіпру. Варто зазначити, що на обсяги залучення прямих інвестицій із Кіпру абсолютно не вплинули негативні фактори, як-от пандемія COVID-19 та воєнні дії на території України. Це підтверджується порівнянням показників: 1202,2 млн дол. США у 2019 р. та 1303,3 млн дол. США у 2022 р.

Понад 80% прямих інвестицій (за інструментами участі в капіталі) в економіку прикордонних областей надходить із країн ЄС. Для Закарпатської та Чернівецької областей ця частка перевищувала 90% за останні три роки (2022–2024 рр.). Для Івано-Франківської області спостерігається спадна тенденція надходження прямих інвестицій (інструментів участі в капіталі) з Кіпру (19,1% у 2024 р.), натомість зростають інвестиції зі Швейцарії (з 20,5% у 2020 р. до 46,2% у 2024 р.). Найбільшим стратегічним партнером Львівської області серед країн ЄС є Польща. Частка прямих інвестицій з неї в економіку Львівщини сягає 20% від усіх прямих інвестицій області (інструменти участі в капіталі) протягом 2021–2024 років. В економіці Чернівецької області зростає роль таких країн, як Нідерланди, Німеччина, Польща. Однак Кіпр залишається найбільшим партнером, інвестиції з якого значно зросли: з 6,9% у 2018 р. (2,2 млн дол. США) до 76,2% у 2024 р. (34,5 млн дол. США).

Головними партнерами у 2024 році із залучення прямих інвестицій в економіку прикордонних областей були:

- Волинська область: Провідну роль відігравали Кіпр (124,5 млн дол. США), Австрія (41,2 млн дол. США), Словаччина (17,7 млн дол. США) та Польща (15,6 млн дол. США). Сумарно ці країни забезпечили 77,1% від загального обсягу залучених інвестицій.
- Закарпатська область: Основними партнерами були Кіпр (181,7 млн дол. США), Австрія (46,7 млн дол. США), Нідерланди (37,0 млн дол. США) та Німеччина (27,5 млн дол. США), що разом становило 75,4% від загального обсягу залучених інвестицій.
- Івано-Франківська область: Найбільші обсяги інвестицій надійшли від Швейцарії (263,5 млн дол. США), Кіпру (109,0 млн дол. США) та Данії (105,5 млн дол. США). Частка цих країн сягнула 83,8% від загального обсягу залучених інвестицій.
- Львівська область: Провідними партнерами стали Кіпр (759,0 млн дол. США), Польща (449,3 млн дол. США) та Швейцарія (112,8 млн дол. США). Їхня сукупна частка склала 72,3% від загального обсягу залучених інвестицій.
- Чернівецька область: Кіпр був стратегічним партнером із залученням 34,5 млн дол. США, що становить 76,2% від загального обсягу залучених інвестицій.

Прямі інвестиції в Україну та прикордонні області Західного регіону: операції за інструментами. Динаміка потоку прямих інвестицій (за операціями з інструментами) у прикордонні області Західного регіону України характеризується значною мінливістю у річному вимірі. У 2018 році у всіх п'яти західних прикордонних областях було зафіксовано додатне сальдо прямих інвестицій.

У Івано-Франківській області, починаючи з 2019 року, цей показник переважно є від'ємним (за винятком 2021 року), що свідчить про постійний відтік капіталу. При цьому, якщо у 2022 році чистий відтік становив -202,7 млн дол. США, то у 2023 році він значно знизився до -2,5 млн дол. США. Протягом усього досліджуваного періоду (2018–2024 рр.) Закарпатська та Чернівецька області демонстрували додатне сальдо операцій прямих інвестицій, хоча й зі змінною динамікою абсолютних обсягів. Львівська область залишалася лідером за абсолютними обсягами залученого капіталу. Зокрема, у 2023 році потік інвестицій в область становив 424,2 млн дол. США. Левову частку прямих інвестицій становлять інструменти участі в капіталі. Однак у Волинській, Закарпатській, Івано-Франківській та Чернівецькій областях простежується тенденція до зростання припливу запозичень (боргових інструментів).

Аналіз потоку інструментів участі в капіталі у досліджуваних прикордонних областях за поточні роки (2018–2024 рр.) виявив наступні тенденції:

- Львівська та Чернівецька області демонстрували додатне сальдо протягом усього періоду 2018–2024 років. Для Львівської області характерним є значне зростання припливу: у 2022 році обсяг був вищий у 2,6 рази порівняно з 2018 роком (див. рис. 3.6);

- Івано-Франківська область, навпаки, (за винятком 2018 р. та 2021 р.) фіксувала від'ємне сальдо показника інструментів участі в капіталі.

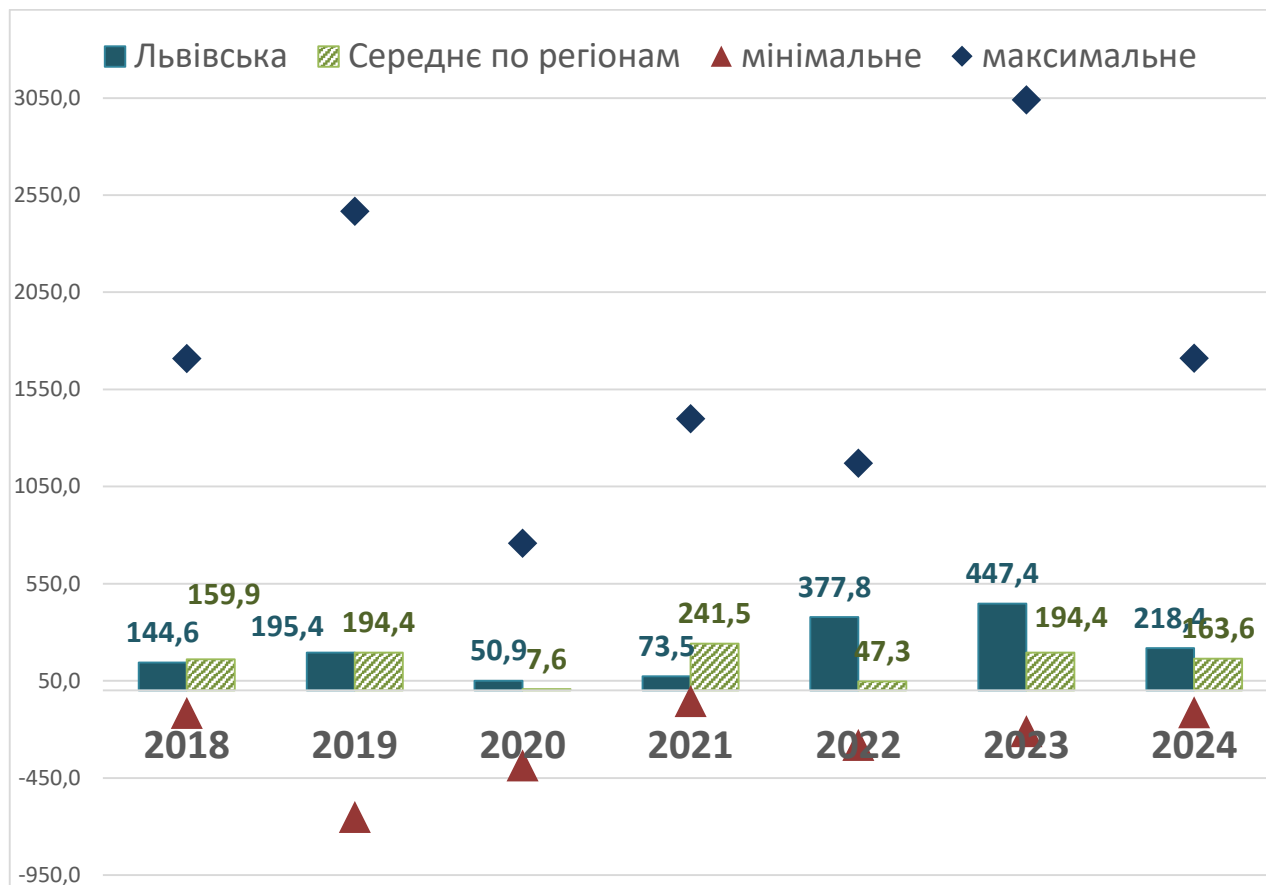


Рис. 3.6. Динаміка інструментів участі в капіталі у Львівській області, максимальне, мінімальне та середнє значення по областях України: операції за регіонами (млн дол. США)

Джерело: побудовано на основі даних Національного банку України. URL: <https://bank.gov.ua/>

Слід зазначити, що інструменти участі в капіталі поділяються на дві основні категорії: 1) інструменти участі в капіталі, крім реінвестування доходів та 2) реінвестування доходів. Власне, протягом поточних років у Львівській області інструменти участі в капіталі були сформовані переважно за рахунок реінвестованих доходів (див. Додатки, рис. Б.3).

Інвестиційна динаміка у прикордонних областях Західного регіону України була нерівномірною. У 2018 році зафіксовано позитивний сумарний приплив прямих іноземних інвестицій у розмірі 201,8 млн дол. США. Однак, у 2020 році в цих регіонах було зафіксовано від'ємне сальдо інвестицій, що свідчить про їх відтік. Крім того, приплив ПІІ у 2022 та 2024 роках поступався показникам попередніх років (див. рис. 3.7).

Загалом, частка прикордонних областей Західного регіону (з урахуванням припливу та відтоку) у структурі всіх ПІІ, що надійшли в Україну, зростає. У 2018 році їхня сумарна частка

становила 4% від усіх ПІІ в Україні. У 2024 році їхня сумарна частка сягнула 12% від загального обсягу прямих іноземних інвестицій (за операціями).

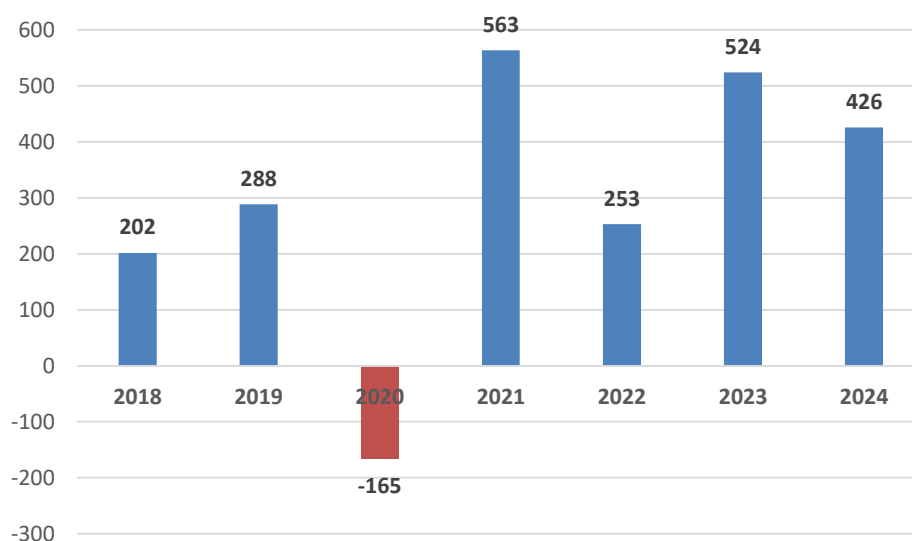


Рис. 3.7. Прямі інвестиції (усього) сумарно для усіх прикордонних областей Західного регіону України: операції за інструментами, млн дол. США

Джерело: побудовано на основі даних Національного банку України. URL: <https://bank.gov.ua/>

Доходи від прямих інвестицій.

Динаміка доходів, отриманих нерезидентами від прямих іноземних інвестицій (ПІІ) у прикордонних областях Західного регіону, є змінною. Львівська область була єдиною, яка демонструвала позитивну динаміку за сплаченими доходами протягом усього досліджуваного періоду (2018–2024 рр.). Інші області фіксували коливання виплат доходів від ПІІ, а в окремі роки навіть від'ємне сальдо.

Івано-Франківська область у 2020 році та в період з 2022 по 2024 роки демонструвала від'ємні значення за показником доходів, що свідчить про вразливість економіки регіону та суттєвий вплив пандемії COVID-19 і воєнного стану в Україні.

Загалом, найбільші доходи від інструментів участі в капіталі компаній і часток в інвестиційних фондах, сплачені нерезидентам, зафіксовано у Львівській області протягом 2022-2024 років (понад 300 млн дол. США щорічно). Такий значний показник не є притаманним для жодної іншої досліджуваної прикордонної області Західного регіону (див. рис. 3.8).

У статистиці Національного банку України доходи від прямих іноземних інвестицій представлені двома основними показниками: доходи від інструментів участі в капіталі компаній та часток в інвестиційних фондах, процентні доходи. Зокрема, 2020 рік характеризувався від'ємним сальдо реінвестованих доходів як для України в цілому, так і для прикордонних областей Західного регіону. 2021 рік є найбільш сприятливим для обох об'єктів аналізу, оскільки саме в цей період були зафіксовані найвищі виплачені доходи від ПІІ за весь досліджуваний період. 2022 рік відзначився суттєвим скороченням абсолютних обсягів сплачених доходів: для України — у 9,5 раза, а сумарно для прикордонних областей Західного регіону — у 3 рази порівняно з 2021 роком. У 2023 році спостерігалася позитивна динаміка цього показника. Проте у 2024 році для України було зафіксовано подальше зростання, а сумарно для прикордонних областей Західного регіону – незначний спад (див. рис. 3.9).

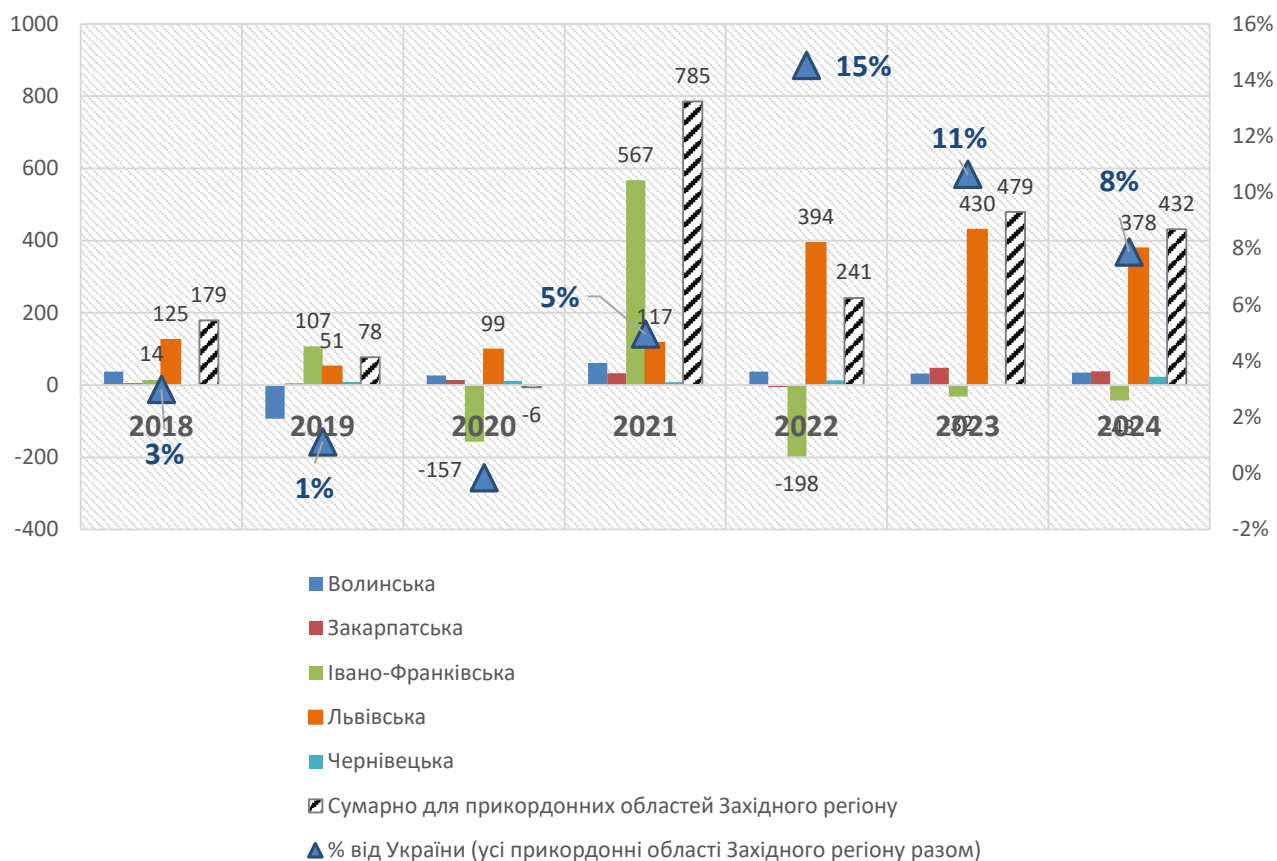
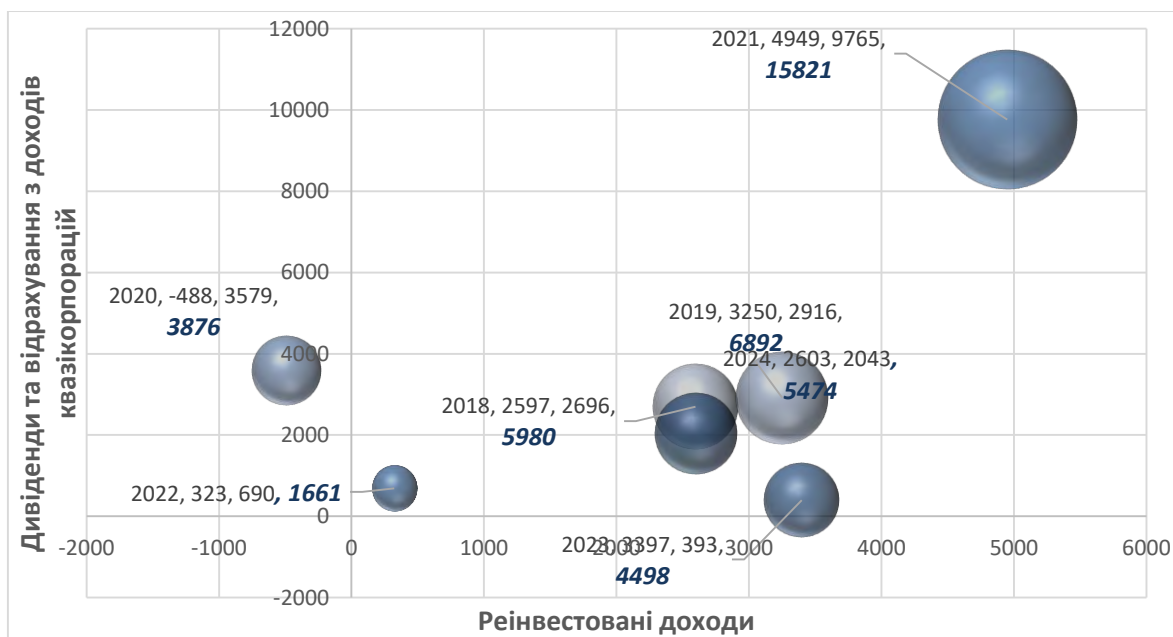


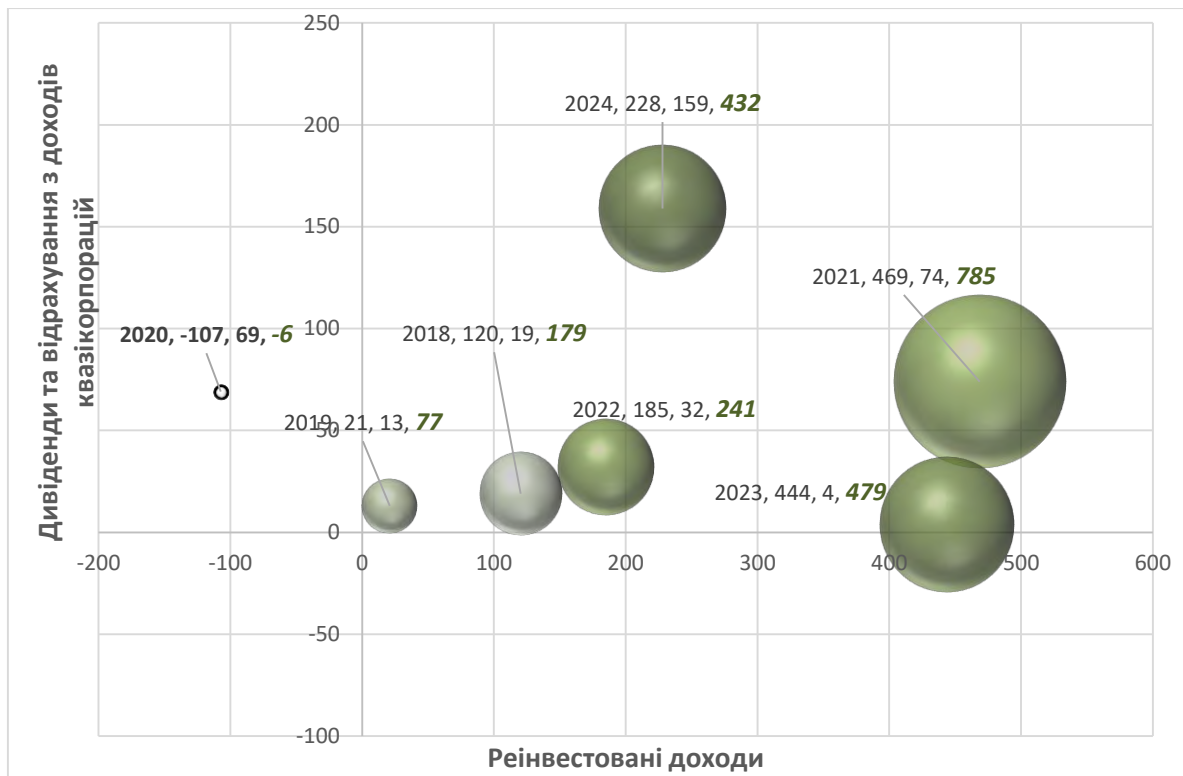
Рис. 3.8. Доходи від прямих інвестицій, сплачені нерезидентам (за регіонами), млн дол. США

Примітка: 2020 р. є від'ємним сумарно для всіх прикордонних областей Західного регіону

Джерело: побудовано авторами на основі даних Національного банку України. URL: <https://bank.gov.ua/>



а)



б)

Рис. 3.9. Абсолютні обсяги реінвестованих доходів та виплачених дивідендів та відрахувань з доходів квазікорпорацій в Україні (а) та сумарно для прикордонних областей Західного регіону (б), 2018-2024 рр., млн дол. США

Примітка. Розмір кулі – це абсолютні обсяги доходів від прямих інвестицій (усього), млн дол. США

Джерело: побудовано авторами на основі даних Національного банку України. URL: <https://bank.gov.ua/>

Загалом, 2023 рік у громадській думці населення України характеризувався сплеском позитивних настроїв та високими оцінками вектору руху країни як правильного. За результатами загальнонаціональних опитувань, частка осіб, які позитивно оцінювали вектор руху України, коливалася від 25% до 74% у період 2022–2024 років. Максимально позитивна оцінка була зафіксована у лютому 2023 року на рівні 74% (за даними Соціологічної групи «Рейтинг»).

Попри загальний позитив, інтегральний показник Індексу інвестиційної привабливості України у 2023 році (за даними Європейської Бізнес Асоціації за аналітичної підтримки Gradus Research) становив 2,44 бали з 5-ти можливих, що є незначним зниженням порівняно з другою половиною 2022 року (2,48 балів). Хоча оцінка членами Асоціації поточного стану інвестиційного клімату у 2023 році залишалася переважно негативною, спостерігалися такі позитивні зрушення: кількість топ-менеджерів, які вважають, що нові інвестиції в Україну будуть вигідними, зросла майже вдвічі; частка опитаних директорів, які вважають інвестиційний клімат вкрай несприятливим, зменшилася з 37% до 24%¹. Таким чином, 2023 рік відзначився як покращенням настроїв серед населення, так і зростанням оптимізму серед експертів щодо інвестування в Україну.

У 2024 році Індекс інвестиційної привабливості України зріс до 2,49 бала. Загальні оцінки інвестиційного клімату в цілому залишалися співставними з показниками 2023 року.

¹Індекс інвестиційної привабливості України 2023. URL: <https://inventure.com.ua/uk/analytics/investments/indeks-investicijnoyi-privablivosti-ukrayini-2023>

Загалом, спостерігалася така динаміка оцінок серед опитаних: частка респондентів, які оцінили інвестиційний клімат як несприятливий, становила 60% (порівняно з 59% у 2023 р.); частка тих, хто вважав клімат вкрай несприятливим, знизилася до 20% проти 24% у 2023 році².

Структура сплачених доходів від прямих інвестицій в Україні залишається відносно стабільною. У 2018 році 11% доходів становили проценти, а 89% — доходи від інструментів участі в капіталі компаній і часток в інвестиційних фондах. У 2024 році цей розподіл був співставним і становив 15% на 85% відповідно. Відмінними у цій динаміці були:

- 2021 рік, коли 93% припало на доходи від інструментів участі в капіталі компаній і часток в інвестиційних фондах.
- 2022 рік, коли спостерігалася зворотна тенденція: 61% становили доходи від інструментів участі в капіталі, а 39% – процентні доходи.

Це різке зміщення структури у 2022 році було передусім пов'язано з обмеженнями, запровадженими Національним банком України (НБУ) Постановою №18 від 24 лютого 2022 року. Ці обмеження стосувалися роботи банківської системи та валютних операцій в умовах воєнного стану (зокрема, обмеження на виведення капіталу, валютні операції, фіксований курс гривні та ліміти на зняття готівки)³.

У 2018 році ситуація для досліджуваних прикордонних областей відповідала загальноукраїнській тенденції: 22% припадало на процентні доходи, 78% – на доходи від інструментів участі в капіталі компаній і часток в інвестиційних фондах. Однак, вже з 2022 року регіональна ситуація кардинально змінилася. На сьогодні 90% сягає частка доходів від інструментів участі в капіталі компаній і часток в інвестиційних фондах у структурі всіх доходів від прямих інвестицій.

Доходи від інструментів участі в капіталі компаній і часток в інвестиційних фондах включають реінвестовані доходи, що є важливим показником для економіки регіону. Цей показник свідчить про довіру іноземних інвесторів та їхній намір продовжувати вкладати зароблені кошти. Частка реінвестованих доходів у структурі доходів від інструментів участі в капіталі є змінною як для України, так і для прикордонних областей Західного регіону. Сумарно для прикордонних областей позитивними були 2018 рік та період 2021–2023 рр., коли частка реінвестованих доходів перевищувала 80%. За підсумками 2019 та 2024 років, значення цього показника сумарно для прикордонних областей Західного регіону відповідало загальноукраїнській тенденції, коли близько половини доходів від ПІІ реінвестовувалося. Слід також зазначити, що 2022 рік продемонстрував концентрацію реінвестованого капіталу в досліджуваному регіоні: 57% реінвестованих доходів України припало саме на прикордонні області Західного регіону країни. Варто наголосити, що такий стрибок частки відбувся внаслідок суттєвого скорочення абсолютних обсягів реінвестованих доходів в інші регіони України (див. рис. 3.10).

² UkraineInvest. Інвестиційний клімат в Україні покращується: 70% опитаних компаній інвестуватимуть в Україну попри війну. URL: <https://ukraineinvest.gov.ua/news/investycijnyj-klimat-v-ukrayini-pokrashhuyetsya-70-opytanyh-kompanij-investuvatymut-v-ukrayinu-popry-vijnu/>

³ Тюпка Я. Нацбанк знімає обмеження на валютному ринку: хто і що від цього виграє. URL: <https://delo.ua/finance/nacbank-znimaje-obmezennya-na-valyutnomu-rinku-xto-i-shho-vid-cyogo-vigraje-450952/>

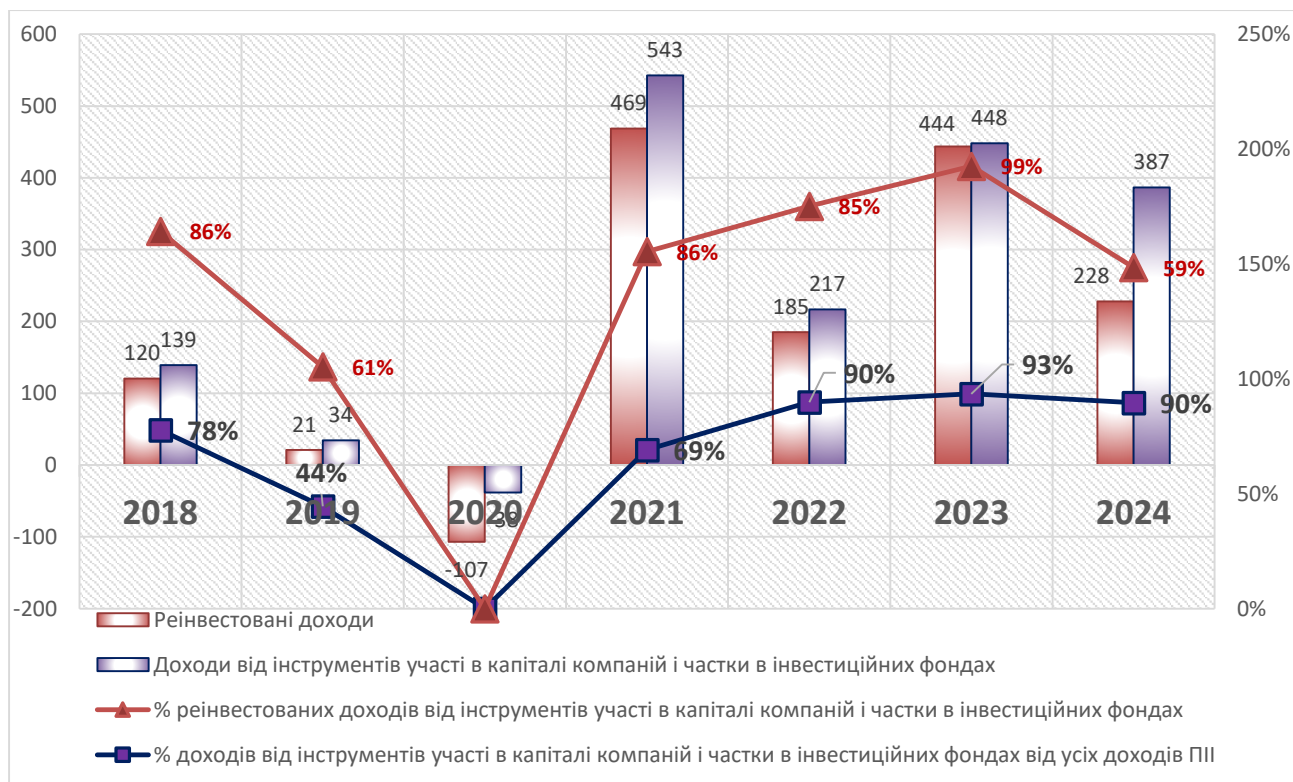


Рис. 3.10. Доходи від інструментів участі в капіталі компаній і частки в інвестиційних фондах та реінвестовані доходи сумарно для прикордонних областей Західного регіону, 2018-2024 рр., млн дол. США

Примітка. для 2020 р. не подано % значення, оскільки цей рік мав від'ємний показник реінвестованих доходів.
Джерело: побудовано авторами на основі даних Національного банку України. URL: <https://bank.gov.ua/>

Серед прикордонних областей Західного регіону вирізняється Львівська область, яка протягом усього досліджуваного періоду демонструвала позитивну динаміку за показником реінвестованих доходів. Натомість, Івано-Франківська область характеризується відтоком реінвестицій, що свідчить про вразливість її економіки до кризових ситуацій.

Підсумовуючи, пандемія COVID-19 та шоківий 2022 рік, спричинений військовою агресією РФ, негативно вплинули на нарощування обсягів прямих іноземних інвестицій (ПІІ) як в Україну загалом, так і в прикордонні області Західного регіону зокрема. Адаптація до умов воєнного стану відобразилася у наступних тенденціях:

- Уповільнене, але зростання прямих інвестицій у прикордонні області Західного регіону;
- Зміна структури ПІІ шляхом збільшення частки боргових інструментів;
- Збільшення частки прикордонних областей Західного регіону у загальній структурі прямих іноземних інвестицій в Україну.

З 2021 року спостерігається стрімке зростання частки боргових інструментів у структурі інвестицій прикордонних областей Західного регіону, причому цей процес відбувається з більшою інтенсивністю, ніж у середньому по Україні.

Серед усіх досліджуваних областей вирізняється Івано-Франківська область, частка боргових інструментів для якої протягом 2018–2024 років коливалася в межах 61%–68%. Львівська область натомість демонструє загальноукраїнську тенденцію, для якої частка боргових інструментів протягом досліджуваного періоду становила 20%–24%.

Збільшення частки боргових інструментів у структурі інвестицій з 2021 року, імовірно, пов'язане з процесами економічного відновлення після пандемії COVID-19. Подальше зростання цієї частки може свідчити про зростання економічної нестабільності, через що інвестори надають перевагу борговим механізмам фінансування як менш ризикованим порівняно з інструментами участі в капіталі.

Інструменти участі в капіталі превалюють у структурі інвестицій як в Україну загалом, так і в прикордонні області Західного регіону зокрема. Понад 80% прямих інвестицій у прикордонні області надходять із країн ЄС, причому для Закарпатської та Чернівецької областей ця частка перевищує 90%. В Івано-Франківській області спостерігається зменшення інвестицій з Кіпру та зростання — зі Швейцарії. У Львівській області ключовим інвестором залишається Польща, а в Чернівецькій — Кіпр, частка якого суттєво зросла за останні роки.

Основним напрямом залучення прямих інвестицій (інструментів участі в капіталі) у прикордонних областях Західного регіону залишається промисловий сектор. Дещо вирізняється Львівська область, де зростає спрямування ПІІ в такі сектори як операції з нерухомим майном, частка яких зросла з 5% у 2018 р. до 18% у 2024 р., та фінансову та страхову діяльність, частка яких зросла з 8% у 2018 р. до 15% у 2024 р. Нарощування інвестицій в операції з нерухомим майном характерне також для Чернівецької області, де частка цього сектору зросла з 6% у 2018 р. до 23% у 2024 р. від усіх інвестицій (за інструментами участі в капіталі) відповідно до видів економічної діяльності.

Для всіх прикордонних областей Західного регіону спостерігалися два кризові періоди в акумулюванні прямих інвестицій — 2020 та 2022 роки, коли їхні загальні обсяги скоротилися порівняно з попередніми роками. Згідно з оцінками операцій за інвестиційними інструментами, 2020 рік відзначився значним чистим відтоком капіталу. Крім того, у 2022 та 2024 роках спостерігалось зменшення поточних надходжень у порівнянні з попередніми звітними періодами.

Протягом 2018-2024 років сформувалася тенденція до збільшення частки прикордонних областей Західного регіону в загальній структурі прямих інвестицій, що надійшли в Україну протягом року (за операціями з інструментами). У структурі доходів від прямих іноземних інвестицій переважають доходи від інструментів участі в капіталі компаній і часток в інвестиційних фондах як для України в цілому, так і сумарно для прикордонних областей Західного регіону. У структурі доходів від інструментів участі в капіталі переважають реінвестовані доходи. Обсяг реінвестованих доходів для прикордонних областей Західного регіону є змінним. За стабільних та сприятливих умов частка реінвестованих доходів сягала 86% у структурі доходів від інструментів участі в капіталі. Львівська область єдина з досліджуваних областей демонструє позитивну динаміку щодо реінвестування доходів протягом 2018–2024 років.

IV. ІНСТРУМЕНТИ ФІНАНСУВАННЯ РОЗВИТКУ ЛОГІСТИЧНО-ТРАНСПОРТНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ РЕГІОНІВ УКРАЇНИ НА ІННОВАЦІЙНІЙ ОСНОВІ

Військова агресія росії спричинила кардинальні процеси глобальної трансформації в Україні та світі. Ці виклики вимагають інституційної проактивності, оперативності та ефективності у прийнятті рішень та реагуванні на події, що стосуються логістики переміщення осіб, надання гуманітарної допомоги, забезпечення продовольством і постачання озброєння. Такі чинники є визначальними для досягнення перемоги над агресором, а також для успішної відбудови та економічного зростання України у післявоєнний період.

На сучасному етапі відбувається суттєве переформатування міжнародних ланцюгів постачання товарів, що охоплює як напрями, так і види транспорту. Спостерігається безпрецедентне збільшення навантаження на логістичну інфраструктуру прикордонних областей Західного регіону України. З огляду на тривалість військових дій, необхідність післявоєнного відновлення України та формування нових логістичних маршрутів у межах Європейського Союзу, прогнозується подальше зростання цих навантажень.

України відіграє стратегічну роль у міжнародних трансформаційних процесах, її логістичні шляхи включено до Транс'європейської транспортної мережі (TEN-T). Основна мета TEN-T полягає у стимулюванні економічного зростання та підвищенні конкурентоспроможності в межах єдиного європейського економічного простору. Це досягається шляхом створення ефективних мультимодальних високошвидкісних маршрутів та забезпечення безперешкодного транзиту вантажів територіями країн-членів і країн-сусідів, що беруть участь у проєкті. TEN-T покликана гарантувати високоефективну мультимодальність, що є критично важливою як для сприяння вибору оптимальних та більш стійких (екологічно чистих) способів перевезення пасажирів і вантажів, так і для забезпечення можливості консолідації значних обсягів для здійснення далекомагістральних перевезень.

Для реалізації цієї стратегічної мети ключова роль відводиться мультимодальним терміналам (Регламент TEN-T, преамбула, п. 61¹). Мультимодальні вантажні термінали (інтермодальні вузли, сухі порти) є важливими елементами логістичної інфраструктури, що забезпечують оптимізацію ланцюгів постачання, прискорення транспортних операцій, зниження операційних витрат та, як наслідок, підвищення конкурентоспроможності національних економік. Водночас, реалізація проєктів зі створення, розширення чи модернізації таких терміналів потребує значних капіталовкладень. Обсяги необхідного фінансування часто перевищують можливості виключно державного бюджетного або прямого державного фінансування. У зв'язку з цим, для забезпечення сталого розвитку мультимодальних вантажних терміналів, особливу увагу слід приділити диверсифікованим інструментам фінансування. До них належать інструменти Європейського Союзу (зокрема, «Механізм об'єднання Європи» - далі CEF), регламенти Транс'європейської транспортної мережі (TEN-T), а також традиційні банківські та альтернативні схеми фінансування.

Нормативно-правова основа розвитку мультимодальних вантажних терміналів у ЄС. Регламент TEN-T² є базовим нормативно-правовим документом, що визначає політику та стратегію розвитку мультимодальних вантажних терміналів (МВТ) у ЄС. Згідно з цим Регламентом, МВТ визначено як споруда, обладнана для перевантаження вантажу між

¹ Regulation (EU) 2024/1679 of the European Parliament and of the Council of 13 June 2024 on guidelines for the development of the trans-European transport network (TEN-T). URL: <https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/2024/1679/oj/eng>

² Там же

принаймні двома видами транспорту або між двома різними залізничними системами, а також для його тимчасового зберігання. До таких терміналів належать об'єкти, розташовані у внутрішніх або морських портах, уздовж внутрішніх водних шляхів та в аеропортах, а також залізнично-автомобільні термінали (Регламент TEN-T, ст. 3, ч. 1, п. 12).

Для забезпечення фінансування проєктів спільного інтересу (Projects of Common Interest), Регламент TEN-T встановлює взаємозв'язок із CEF. У зв'язку з цим, посилання на «мультимодальні логістичні платформи», в Регламенті CEF слід тлумачити відповідно як посилання на «мультимодальні вантажні термінали» (Регламент TEN-T, преамбула, п. 91) .

Відповідно до Розділу 6 Регламенту TEN-T, мультимодальні вантажні термінали TEN-T повинні бути відкритими для всіх операторів і користувачів на недискримінаційній основі та відповідати одному із таких критерій локалізації:

- розташовані в морських портах, у внутрішніх портах, або аеропортах мережі TEN-T, чи поблизу них, як зазначено в Додатку II Регламенту TEN-T;
- класифіковані як залізничні автомобільні термінали або термінали вздовж внутрішніх водних шляхів мережі TEN-T, як зазначено в Додатку II Регламенту TEN-T.

Таким чином, окрім формулювання концептуального поняття MBT, Регламент TEN-T забезпечує чітку ідентифікацію їхнього місцезнаходження шляхом включення Додатку II, який містить «Список вузлів транс'європейської транспортної мережі».

Відповідно до положень Регламенту TEN-T, держави-члени Європейського Союзу зобов'язані до 19 липня 2027 року провести комплексний аналіз ринку та перспективний аналіз функціонування мультимодальних вантажних терміналів (MBT), розташованих на їхній території (Регламент TEN-T, ст. 36, ч. 3).

Для включення залізнично-автомобільних терміналів та терміналів уздовж внутрішніх водних шляхів до Додатку II Регламенту TEN-T (Списку вузлів мережі), встановлюється технічний критерій щодо мінімального річного обсягу перевалки. Термінал має відповідати одній із таких умов:

- річна перевалка ненасипних вантажів має перевищувати 800 000 тонн на рік;
- річна перевалка навалочних вантажів має перевищувати 0,1 % від відповідного загального річного обсягу вантажів, що обробляються в усіх морських портах Союзу (Регламент TEN-T, ст. 36, ч. 5).

Згідно зі статтею 37 Регламенту TEN-T, MBT включають комплексне функціональне обладнання та інфраструктуру, а саме:

- фізичну інфраструктуру: об'єкти, що забезпечують безперебійне з'єднання різних видів транспорту у зоні терміналу та прилеглої території;
- перевантажувальне обладнання: технічні засоби, необхідні для переміщення, розміщення та тимчасового зберігання вантажу, включаючи крани, конвеєри та інші перевантажувальні пристрої;
- спеціалізовані зони: чітко визначені функціональні простори, такі як зона воріт (Gate Area), проміжний буфер, зона очікування, зона перевантаження та відповідні смуги руху/завантаження;
- інформаційно-комунікаційні технологічні системи (ІКТ): системи для транспорту, критично важливі для ефективної роботи терміналів, зокрема ті, що сприяють плануванню пропускну здатності інфраструктури, оптимізації транспортних операцій, а також забезпеченню зв'язності між різними видами транспорту та перевантаження;
- інфраструктуру альтернативних видів палива: обладнання для забезпечення сталого функціонування терміналів та обслуговування транспортних засобів.

Відповідно до частини 2 статті 36 Регламенту TEN-T, держави-члени докладають усіх можливих зусиль для забезпечення достатньої потужності мультимодального вантажного терміналу, що обслуговує TEN-T. Це зобов'язання реалізується з урахуванням поточних та майбутніх транспортних потоків, зокрема тих, які обслуговують міські вузли; промислові центри; порти; логістичні вузли. При цьому Регламент встановлює чіткі параметри та цільові показники, яким мають відповідати МВТ до 31 грудня 2030 року та 31 грудня 2040 року, що підкреслює довгостроковий та стратегічний характер планування.

Особливості розвитку мережі мультимодальних вантажних терміналів в Україні.

Базовим національним нормативно-правовим актом, що регламентує окреслену сферу дослідження, є Закон України “Про мультимодальні перевезення” від 17.11.2021 № 1887-IX³ (далі – Закон). Відповідно до абзацу одинадцятого частини першої статті 1 Закону, мультимодальний термінал визначається як виробничо-перевантажувальний комплекс будь-якої форми власності, який використовується під час мультимодального перевезення для зміни видів транспорту, виконання операцій навантаження, розвантаження, зберігання вантажів тощо, а під час міжнародного перевезення також може виконувати функцію пункту пропуску (пункту контролю) через державний кордон України.

Згідно зі статтею 6 Закону, державна підтримка мультимодальних перевезень передбачає комплекс заходів, зокрема:

- сприяння залученню інвестицій у розвиток мультимодальних перевезень та розбудову відповідних терміналів;
- сприяння розвитку міжнародного співробітництва у цій сфері та адаптації законодавства України до міжнародних вимог;
- підтримка розвитку мультимодальних перевезень і транспортно-логістичної інфраструктури, зокрема шляхом затвердження відповідних державних програм;
- надання державної допомоги для будівництва та облаштування мультимодальних терміналів, а також для надання послуг мультимодальних перевезень, відповідно до вимог Закону України “Про державну допомогу суб’єктам господарювання”.

Стаття 8 Закону встановлює, що мультимодальні перевезення вантажів здійснюються з використанням мультимодальних терміналів, які мають такі характеристики:

- правовий статус: можуть перебувати у державній, комунальній та приватній власності;
- локалізація: можуть розміщуватися на території залізничних станцій та інших об’єктів залізничного транспорту, аеропортів, морських та річкових портів.

Визначення технічних вимог до організації та функціонування МВТ в Україні належить до компетенції центрального органу виконавчої влади, який забезпечує формування державної політики у сферах автомобільного, залізничного, морського та внутрішнього водного транспорту (наразі це Міністерство розвитку громад та територій України (Мінрозвитку)). Ці вимоги підлягають обов'язковому погодженню з іншими центральними органами, зокрема:

- Міністерством фінансів України як центральним органом, що забезпечує формування державної податкової та митної політики (Положення про Міністерство фінансів України, п. 1).
- Державною прикордонною службою України (Держприкордонслужба) як органом, що реалізує державну політику у сфері захисту державного кордону (Закон України “Про Державну прикордонну службу України”, ст. 6) .

³ Законодавство України. Закон України “Про мультимодальні перевезення” від 17.11.2021 № 1887-IX. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1887-20#Text>

Незважаючи на прийняття Закону України “Про мультимодальні перевезення”, наразі не видано необхідних підзаконних актів на його виконання, зокрема, не затверджено відповідних державних програм та не визначено технічних вимог до організації та функціонування мультимодальних терміналів. Ця прогалина згадується і у стратегічних документах. Національна транспортна стратегія України на період до 2030 року⁴ (схвалена Постановою Кабінету Міністрів України від 27.12.2024 № 1550) констатує недостатній рівень розвитку мультимодальних перевезень та транспортно-логістичних технологій у транспортній системі країни.

Початок повномасштабної збройної агресії росії проти України призвів до руйнування значної частини традиційних логістичних ланцюгів, що використовувалися у мультимодальних перевезеннях. Це суттєво обмежило або повністю унеможливило використання більшості морських портів. Внаслідок цього розвиток мультимодальних перевезень в Україні та їхня інтеграція з країнами ЄС зазнали значно уповільнився. Зокрема, у країнах-членах ЄС рівень контейнеризації вантажних перевезень становить 35–55% від загального обсягу, тоді як в Україні цей показник наразі не перевищує 4%⁵.

Згідно зі Стратегією акціонерного товариства “Українська залізниця” на 2019–2023 роки, погодженою розпорядженням Кабінету Міністрів України від 12 червня 2019 р. № 591, до 2030 року було заплановано суттєве збільшення обсягів перевезення вантажів у контейнерах з базового рівня 400 тис. TEU на рік до 1616 тис. TEU на рік (базовий сценарій). Однак, внаслідок військової агресії росії запланованих показників не досягнуто. Це об’єктивно вимагає перегляду встановлених цільових показників та розроблення нових шляхів їх досягнення, що мають бути адаптовані до поточних та прогнозованих умов. Крім того, існує нагальна потреба в удосконаленні національної нормативно-правової бази у сферах мультимодальних перевезень та транспортної логістики для забезпечення ефективної діяльності в умовах військового часу та повоєнної відбудови⁶.

Незважаючи на нагальну необхідність гармонізації національної нормативно-правової бази у сфері мультимодальних перевезень та транспортної логістики із законодавством Європейського Союзу, Операційний план заходів з реалізації Національної транспортної стратегії на 2025–2027 роки містить обмежену кількість запланованих заходів у мультимодальній сфері - лише два пункти:

- пункт 89 передбачає забезпечення розвитку ефективних мультимодальних перевезень та транспортно-логістичної інфраструктури. Захід сфокусований на прийнятті нормативно-правового акту щодо вдосконалення розвитку мультимодальних перевезень та вжитті заходів, спрямованих на розвиток транспортно-логістичної інфраструктури, із запланованим терміном реалізації – 2027 рік;

- пункт 90 стосується приведення стратегічного плану розвитку та інвестиційних планів АТ “Укрпошта” у відповідність із Національною транспортною стратегією. У 2027 році планується затвердити відповідні стратегічні та інвестиційні плани АТ “Укрпошта” з урахуванням положень Стратегії.

Така ситуація засвідчує про ***відсутність конкретизованих короткострокових заходів щодо впровадження регуляторних механізмів, критично важливих для швидкої інтеграції української логістичної системи в мережу TEN-T.***

⁴ Законодавство України. Національна транспортна стратегія України на період до 2030 року. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1550-2024-%D0%BF#n22>

⁵ Там же.

⁶ Там же.

Проведений порівняльний аналіз законодавства Європейського Союзу та України дозволяє констатувати *суттєві відмінності у концептуальних підходах до визначення поняття та практичного застосування терміну “мультимодальний вантажний термінал”*. У законодавстві ЄС (зокрема, в Регламенті TEN-T) МВТ розглядається через чітко визначені технічні критерії локалізації, функціонування та мінімальних економічних параметрів, що забезпечує його стандартизацію та інтеграцію в єдину мережу. Натомість, відповідно до національного законодавства України, МВТ наразі визначено переважно як інфраструктурний елемент у логістичному ланцюзі постачання. При цьому відсутнє чітке визначення технічних та економічних параметрів для їх створення, функціонування та включення до пріоритетних державних програм.

Інвестиційна політика у сфері мультимодальних вантажних терміналів. Відповідно до законодавства, інвестиціями є всі види майнових та інтелектуальних цінностей, що вкладаються в об'єкти підприємницької та інших видів діяльності, кінцевою метою яких є отримання прибутку (доходу) та/або досягнення соціального й екологічного ефекту. У свою чергу, інвестиційна діяльність⁷ являє собою сукупність практичних дій громадян, юридичних осіб і держави, спрямованих на реалізацію зазначених інвестицій.

У контексті мультимодальних вантажних перевезень інвестиційну політику можна класифікувати за джерелами фінансування та формою власності об'єктів на три основні групи:

- державна підтримка інвестиційної діяльності: фінансування та реалізація проєктів органами державної влади (наприклад, будівництво та модернізація об'єктів виключно за рахунок державного бюджету);
- приватна (комерційна) інвестиційна діяльність: залучення приватного капіталу та ведення комерційної діяльності приватними суб'єктами господарювання;
- змішані інвестиції: передбачає спільне фінансування та експлуатацію об'єктів, що часто реалізується через державно-приватне партнерство на об'єктах, зокрема, державної власності.

Інвестиційна політика розвитку МВТ у країнах ЄС переважно визначається Регламентом СЕФ. Інструмент СЕФ зорієнтований на стимулювання інвестицій у сферу транс'європейських мереж, залучаючи фінансування як з державного, так і з приватного секторів. СЕФ підвищує правову визначеність та дотримується принципу технологічної нейтральності. Завданням СЕФ є використання синергії між транспортним, енергетичним і цифровим секторами, тим самим підвищуючи ефективність дій Союзу та мінімізуючи витрати на впровадження (Регламент СЕФ, Преамбула, п. 2).

З огляду на значні інвестиційні потреби, необхідні для досягнення стратегічних цілей (завершення базової мережі TEN-T до 2030 року - ~ €350 млрд; завершення всеосяжної мережі TEN-T до 2050 року, декарбонізація та цифровізація - ~ €700 млрд протягом 2021–2027 рр.), доцільно максимально ефективно використовувати різні фінансові програми та інструменти Союзу. Це досягається завдяки спрощеному інвестиційному процесу та узгодженості між СЕФ, Європейським фондом регіонального розвитку (ERDF), Фондом згуртованості та програмою InvestEU (Регламент СЕФ, Преамбула, п. 25).

Регламент СЕФ встановлює цілі, бюджет на період 2021–2027 років, форми фінансування Союзу та правила його надання (Регламент СЕФ, ст. 1). Зокрема, загальний фінансовий пакет СЕФ на період з 1 січня 2021 року до 31 грудня 2027 року становить €33,71 млрд, з яких €25,807

⁷ Закон України “Про інвестиційну діяльність” від 18.09.1991 № 1560-XII. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1560-12#Text>

млрд спрямовуються на проекти у транспортній сфері (Регламент СЕФ, ст. 4). СЕФ надає фінансування у формі грантів та закупівель (Регламент СЕФ, ст. 6, ч. 2). Гранти управляються відповідно до Розділу VIII Фінансового регламенту ЄС № 2018/1046 (Регламент СЕФ, ст. 13)⁸. При цьому розмір фінансової підтримки Союзу може коливатися від 30% до 85% вартості проекту, причому 50% є найбільш поширеною часткою (Регламент СЕФ, ст. 15).

Гранти СЕФ можуть використовуватися у поєднанні з фінансуванням від Європейського інвестиційного банку (ЄІБ), Національних банків сприяння чи інших державних фінансових установ, фінансових установ та інвесторів приватного сектора, зокрема через державно-приватне партнерство (ДПП).

Таким чином, Регламенти СЕФ та TEN-T формують комплексну правову регламентацію ЄС для конкурсного фінансування інфраструктурних проектів у транспортній сфері, невід'ємною складовою яких є МВТ. Кожна країна ЄС, а також треті країни, до числа яких з 2022 року належить і Україна, можуть претендувати на співфінансування у рамках інструменту СЕФ. Для цього інфраструктурний проект має відповідати цілям та завданням, визначеним у вказаних регламентах, та бути включеним до національного переліку пріоритетних інвестиційних проектів. Водночас, держави-члени ЄС зберігають повну самостійність щодо визначення джерел та форм фінансування розвитку транспортної системи загалом та МВТ зокрема. Наприклад, у сфері будівництва автомобільних магістралей, окрім фондів ЄС, широко застосовуються інструменти державного бюджетного фінансування та концесії (зокрема, в Угорщині та Польщі). Розвиток МВТ у більшості випадків стимулюється переважно приватними капіталовкладеннями.

Особливості фінансування розвитку МВТ у різних регіонах світу наведено у таблиці 4.1.

Таблиця 4.1

Моделі та інструменти фінансування розвитку логістично-транспортної інфраструктури в окремих регіонах світу

Регіон	Модель фінансування	Основні інструменти та механізми	Приклади проєктів / особливості
Америка (США)	Комбінована модель (Федеральні гранти + Приватний капітал)	Гранти INFRA/RAISE/MEGA ⁹ : Федеральні програми грантового співфінансування великих та соціально/екологічно орієнтованих проєктів. Висока частка приватного капіталу	CenterPoint Intermodal Center (Joliet, IL); Проєкти проходять ESG-оцінку (environmental review NEPA), що забезпечує відповідність принципам сталості.
Азія (Індія)	Державно-приватне партнерство (PPP) з акцентом на передачі експлуатації	Модель DBFOT (Design–Build–Finance–Operate–Transfer). Держава надає землю та базову інфраструктуру. Співфінансування МФО (JBIC, Світовий банк) у рамках Dedicated Freight Corridors (DFC).	Мережа сухих портів (Inland Container Depots) під управлінням CONCOR.
Азія (Сінгапур)	Державна Корпорація з фокусом на сталому розвитку	Державні корпоративні облігації (наприклад, PSA International) ¹⁰ . Зелені кредити / Green Notes (відповідно до Green	Port of Singapore (PSA International), Jurong Port

⁸ Regulation (EU, Euratom) 2018/1046 of the European Parliament and of the Council of 18 July 2018 on the financial rules applicable to the general budget of the Union. URL: <https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/2018/1046/oj/eng>

⁹ U.S. Department of Transportation. The INFRA Grant Program <https://www.transportation.gov/grants/infra-grant-program>; U.S. Department of Transportation. RAISE Grants Program Overview. URL: <https://www.transportation.gov/RAISEgrants>

¹⁰ PSA green finance framework. URL: <https://www.globalpsa.com/wp-content/uploads/2025/02/PSA-Green-Finance-Framework-Second-Party-Opinion-2025.pdf>

		Finance Framework) для фінансування сталої логістичної інфраструктури.	
Азія (Південна Корея)	PPP із державною власністю	Модель BTL (Build–Transfer–Lease) ¹¹ : Приватний оператор фінансує та будує, передає державі, але експлуатує через оренду.	Логістичні кластери в Бусані та Інджеоні

Порівняльний аналіз європейської, американської та азійської моделей розвитку МВТ демонструє, що держава не виступає єдиним або виключним джерелом фінансування. Натомість, її ключова роль полягає у виконанні функцій модератора (регулятора), який забезпечує створення сприятливих умов для залучення приватного та міжнародного капіталу.

Загальна характеристика інструментів фінансування розвитку МВТ в Україні. Чинні національні стратегічні документи, зокрема Національна транспортна стратегія на період до 2030 року, Стратегія розвитку та розбудови прикордонної інфраструктури з країнами Європейського Союзу та Республікою Молдова до 2030 року, а також Закон України “Про мультимодальні перевезення”, обмежуються ідентифікацією ключових понять та констатацією стратегічної потреби інтеграції національної транспортної системи до мережі TEN-T і розвитку МВТ.

На сьогодні не розроблено окремої державної програми чи концепції, яка б чітко визначала механізми інтеграції національної транспортної мережі до транс'європейської мережі TEN-T. Через це відсутні й конкретні часові параметри її розвитку які б корелювалися із встановленими етапами розвитку мережі TEN-T (Регламент TEN-T, стаття 6): базової (ядро) до 31 грудня 2030 року; розширеної до 31 грудня (до 2040 року); комплексної - до 31 грудня 2050 року.

Досвід функціонування подібних ініціатив у минулому, зокрема Програми розвитку національної мережі міжнародних транспортних коридорів в Україні на 2006–2010 роки, свідчить про їхню реалізацію виключно за рахунок коштів державного бюджету¹².

На підставі цього можна констатувати відсутність сучасної, цілеспрямованої інвестиційної політики у сфері розвитку МВТ. Фінансування інфраструктурних проєктів, пов'язаних із дорожньою мережею, здійснюється в рамках загальних інструментів державного бюджетного фінансування (зокрема, за рахунок коштів Дорожнього фонду). Водночас, об'єкти прикордонної інфраструктури, які функціонально можна віднести до МВТ, наразі розвиваються переважно за рахунок виключно приватних інвестицій.

Україною укладено низку міжнародних угод, які створюють передумови для залучення додаткових інвестиційних механізмів, зокрема грантових та кредитних. Зокрема, укладення Угоди між Україною, з однієї сторони, та Європейським Союзом, з іншої сторони, про участь України у програмі ЄС «Механізм об'єднання Європи» (CEF) від 06.06.2023 дозволить належним українським суб'єктам господарювання подавати конкурсні пропозиції для залучення фінансування ЄС для розвитку транспортних артерій та підтримки стійких транс'європейських мереж у сферах транспорту, енергетики та цифрових послуг. Станом на 2025 рік в Україні вже

¹¹ Korea Development Institute (KDI). *Build–Transfer–Lease (BTL) Project*. URL: <https://www.kdi.re.kr/eng/>; United Nations ESCAP. *Government Support for PPP Projects in the Republic of Korea*. Bangkok: UN, 2012. Режим доступу: <https://www.unescap.org/sites/default/files/4b-Govt-support-PPPs-in-ROK.pdf>

¹²Законодавство України. Програми розвитку національної мережі міжнародних транспортних коридорів в Україні на 2006–2010 роки. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/496-2006-%D0%BF#Text>

розпочато реалізацію шести таких проєктів, чотири з яких здійснюються під егідою Агентства відновлення та два – АТ «Укрзалізниця».

Фінансові угоди між Україною та провідними міжнародними фінансовими організаціями, такими як Міжнародний банк реконструкції та розвитку (МБРР), Європейський банк реконструкції та розвитку (ЄБРР) та Європейський інвестиційний банк (ЄІБ), формують надійне підґрунтя для залучення кредитних коштів у розвиток транспортної інфраструктури загалом та МВТ зокрема.

Фінансування розвитку МВТ на основі фінансової безповоротної допомоги – грантів.

Грант у сфері розвитку мультимодальних вантажних терміналів - це безповоротна цільова фінансова підтримка, що надається Європейським Союзом (публічним донором) для підготовки, будівництва або модернізації транспортно-логістичної інфраструктури (МВТ, сухих портів, логістичних вузлів). Фінансування зазвичай передбачає співфінансування за рахунок державних коштів, ЄІБ або приватних інвестицій. Підтримка надається лише тим проєктам, які є суспільно значущими (наприклад, стратегічна мобільність, інтеграція до європейських транспортних коридорів, зменшення викидів).

Така модель фінансування прямо передбачена Регламентом ЄС стосовно CEF. Регламент (ЄС) № 2021/1153 Європейського Парламенту та Ради встановлює, що CEF є ключовим інструментом Європейського Союзу. Його мета - прискорення інвестицій у високоефективну, з'єднану та стійку інфраструктуру в транспортному секторі, що включає мультимодальні рішення та логістичні вузли. У конкурсних умовах CEF Transport (зокрема, в оголошенні щодо “Roads and multimodal freight terminals – studies, works or mixed”) спеціально зазначається, що фінансуванню підлягають такі види діяльності, які стосуються доріг та МВТ у межах мережі TEN-T:

- Studies (Дослідження): сюди входять підготовчі дослідження, техніко-економічне обґрунтування та проєктна документація;
- Works (Роботи): будівництво або модернізація інфраструктури;
- Mixed (Змішані): комбіновані проєкти, що поєднують дослідження та роботи.

Також наводяться граничні частки співфінансування, які для окремих категорій (зокрема для країн політики згуртованості) можуть сягати високих значень - до 70–85% у пріоритетних напрямках (CEF-T-2024 / CEF-T-2023 calls). Це підтверджує, що грант у цій сфері - це безповоротне співфінансування капітальних витрат мультимодальних терміналів з фокусом на їх роль у транс'європейській мережі (TEN-T) та стійкій мобільності.

Для досягнення максимальної узгодженості між керівними принципами та програмуванням відповідних фінансових інструментів, доступних на рівні ЄС, фінансування TEN-T має відповідати Регламенту TEN-T та базуватися, зокрема, на Регламенті (ЄС) 2021/1153 (Регламент TEN-T, преамбула, п. 91). Крім того, фінансування може здійснюватися також і іншими інструментами, передбаченими законодавством Союзу, включаючи:

- InvestEU, створений Регламентом (ЄС) 2021/523 Європейського Парламенту та Ради;
- Фондом відновлення та стійкості, заснованому Регламентом (ЄС) 2021/241 Європейського Парламенту та Ради;
- Політикою Згуртованості, як викладено в статті 174 Договору про функціонування Європейського Союзу¹³;

¹³ European Union. Consolidated version of the Treaty on the Functioning of the European Union - PART THREE: UNION POLICIES AND INTERNAL ACTIONS - TITLE XVIII: ECONOMIC, SOCIAL AND TERRITORIAL COHESION - Article 174 (ex Article 158 TEC). URL: https://eur-lex.europa.eu/eli/treaty/tfeu_2008/art_174/oj/eng

- Horizon Europe;
- Інноваційним фондом, заснованим Директивою 2003/87/ЕС Європейського Парламенту та Ради;
- Іншими інструментами фінансування, створеними Європейським інвестиційним банком.

Особливістю CEF є можливість комбінованого фінансування (blending), включно з отриманням гранту, кредиту та використанням приватного капіталу. Наприклад, CEF-T заохочує участь приватних інвесторів та фінансових інституцій у проєктах транспортної інфраструктури¹⁴. У країнах ЄС використовуються також гарантії ЄІБ, облігації зелених проєктів, інвестиційні фонди для транспорту.

Одним із інструментів фінансування інновацій у транспортно-логістичній сфері є InnovFin. InnovFin (EU Finance for Innovators) - це фінансовий інструмент ЄС, створений у межах програми Horizon 2020 та продовжений у 2021–2027 рр. через механізми InvestEU та Horizon Europe. Його метою є забезпечення доступу до фінансування для інноваційних проєктів, що мають високий рівень технологічного або інвестиційного ризику, але значний потенціал економічного ефекту. У сфері транспортної та логістичної інфраструктури InnovFin спрямований на:

- розвиток цифрових технологій у мультимодальних перевезеннях (digital logistics, smart terminals, автоматизовані склади);
- підтримку енергоефективних та “зелених” рішень (Green Logistics, альтернативне паливо, водневі транспортні кластери);
- фінансування досліджень і пілотних проєктів у межах TEN-T і CEF-Transport.

Даний інструмент реалізується спільно Європейським інвестиційним банком (EIB), Європейським інвестиційним фондом (EIF) за підтримки Європейської Комісії (Directorate-General for Research and Innovation).

У транспортно-логістичному секторі InnovFin часто використовується в поєднанні з CEF або як pre-investment support - попереднє фінансування для підготовки великих проєктів TEN-T. InnovFin не є грантовим інструментом, а діє як фінансовий механізм з елементами гарантії та пільгових позик. Основними його характеристиками є:

- нижча ставка, порівняно з комерційними банками, завдяки гарантії ЄІБ;
- строк кредиту до 20 років;
- можливість комбінування з грантом CEF чи структурними фондами;
- фінансування до 50–75 % вартості проєкту.

Для інноваційних проєктів у сфері логістики InnovFin часто виконує роль «якірного інвестора», що зменшує ризик для приватних кредиторів і полегшує залучення додаткового капіталу.

Перевагами використання цього інструменту для розвитку транспортно-логістичних проєктів є:

- зниження вартості капіталу завдяки гарантії ЄІБ;
- можливість фінансування НДДКР у транспортній сфері (що не покриває CEF);
- підтримка “зелених” і цифрових технологій, включно з автоматизацією складів, електромобільними парками, водневими системами;
- синергія з іншими інструментами - CEF, Horizon Europe, InvestEU.

¹⁴ The European Investment Bank (EIB). URL: <https://www.eib.org/en/press/all/2019-089-eu-provides-eur-200-million-for-sustainable-and-efficient-transport-and-simplifies-access-to-financing-for-transport-projects>

InnovFin виконує роль “містка” між традиційними інфраструктурними фондами (CEF) і фінансуванням високоризикових інновацій.¹⁵

Можливостями даного інструменту може скористатися і Україна. ЄС та Євроатом підписали угоду про асоціацію України з програмою «Горизонт Європа» (Horizon Europe) та Програмою досліджень та навчання Євроатом (Euratom Research and Training Programme), яка набула чинності в червні 2022 року¹⁶. Дана угода дозволяє вітчизняним підприємствам та дослідницьким організаціям брати участь у низці інноваційних фінансових інструментів ЄС, зокрема таких як InnovFin та використовувати продукти ЄІБ, орієнтовані на інновації. У контексті мультимодальних логістичних терміналів це створює потенційно можливість підготовки проєктів для моделі «грант + кредит + приватний капітал». Завдяки цьому вітчизняні логістичні компанії та державні підприємства можуть отримувати технічну допомогу InnovFin; готувати проєкти для подальшого фінансування через InvestEU або Ukraine Facility; залучати кредити ЄІБ для цифровізації мультимодальних терміналів. **InnovFin може стати ключовим механізмом попереднього фінансування (pre-financing) для українських терміналів, що планують інтегруватися в мережу TEN-T.**

У контексті розвитку логістично-транспортної інфраструктури України InnovFin - це інноваційний інструмент, спрямований на зменшення фінансових бар'єрів для інфраструктурних проєктів із високим рівнем технологічного ризику. У транспортній логістиці він забезпечує підтримку “розумних” мультимодальних систем, цифрових платформ, еко-терміналів і рішень з декарбонізації. Також для України InnovFin може стати важливою складовою комплексного фінансування у межах нової європейської архітектури – CEF, InvestEU та Ukraine Facility.

InvestEU є одним із найважливіших інструментів фінансування інфраструктури ЄС, включно з мультимодальною транспортною логістикою, «зеленими» та цифровими проєктами. InvestEU – Європейська програма інвестицій у сталий розвиток і транспортну інфраструктуру.

InvestEU (ІнвестЄС) - це об'єднана інвестиційна програма ЄС, створена для підтримки післякризового економічного відновлення та сталого розвитку у 2021–2027 рр. Вона є наступником Європейського фонду стратегічних інвестицій (EFSI) і об'єднує всі основні фінансові інструменти ЄС під одним механізмом¹⁷.

InvestEU складається з чотирьох головних «вікон» (windows) фінансування, що охоплюють усі ключові галузі економіки ЄС (див. табл. 4.2)

Таблиця 4.2

Основні компоненти InvestEU

Компонент	Сфера підтримки	Тип проєктів
Sustainable Infrastructure Window	Енергетика, транспорт, логістика, цифровізація	TEN-T, мультимодальні термінали, зелена енергетика

¹⁵ European Investment Bank. *InnovFin – EU Finance for Innovators*. Luxembourg: EIB, 2014. URL: https://www.eib.org/attachments/thematic/innovfin_eu_finance_for_innovators_en.pdf;

European Commission. “InnovFin – EU Finance for Innovators: A joint initiative of the European Commission and the EIB Group under Horizon 2020.” Brussels: EC, 2016. URL: https://eur-lex.europa.eu/resource.html?format=PDF&uri=cellar%3A9fc59715-aa54-11e6-aab7-01aa75ed71a1.0001.03/DOC_1

¹⁶ Agreement between the European Union and European Atomic Energy Community and Ukraine on the participation of Ukraine in Horizon Europe and the Euratom Research and Training Programme (2021-2025). OJ L 95/1, 23.3.2022

¹⁷ Regulation (EU) 2021/523 of the European Parliament and of the Council of 24 March 2021 establishing the InvestEU Programme and amending Regulation (EU) 2015/1017. URL: <https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/2021/523/oj/eng>

Research, Innovation and Digitalisation Window	R&D, цифрові рішення, автоматизація	Цифрова логістика, Smart Mobility
SME Window	Підтримка малого та середнього бізнесу	Логістичні стартапи, автоматизація складів
Social Investment and Skills Window	Освіта, зайнятість, соціальна інфраструктура	Розвиток компетенцій у транспортному секторі

Керівним партнером програми є Європейський інвестиційний банк (EIB), а також Європейський інвестиційний фонд (EIF), який реалізує програми гарантій для МСП. InvestEU має гарантію ЄС у розмірі €26,2 млрд, що дозволяє мобілізувати до €372 млрд інвестицій у 2021–2027 рр.¹⁸ Ця структура продовжує принцип EFSI: ЄС бере на себе частину ризику, щоб стимулювати участь приватного капіталу.

У межах Sustainable Infrastructure Window InvestEU фінансує розбудову мультимодальних терміналів TEN-T; модернізацію логістичних парків; електрифікацію та декарбонізацію транспорту; “розумні” транспортні системи (ITS, цифровізація вантажопотоків)¹⁹.

InvestEU тісно пов’язаний із Connecting Europe Facility (CEF) - для інфраструктурних проєктів; Horizon Europe / InnovFin - для R&D і цифрових інновацій; Cohesion Fund і Recovery and Resilience Facility (RRF) - для регіонального співфінансування. Таким чином, InvestEU виступає надбудовою над існуючими фондами, створюючи “єдиний вхід” для проєктів, які потребують комплексного фінансування²⁰.

Після початку повномасштабної війни ЄС ухвалив рішення про розширення доступу України до механізмів InvestEU через: програму Ukraine Facility (2024–2027); можливість участі у спільних проєктах TEN-T / CEF-Neighbourhood; надання гарантій для приватних інвесторів, які фінансують українські логістичні вузли.

RAISE (Rebuilding American Infrastructure with Sustainability and Equity) є федеральною програмою грантового фінансування у США, започаткованою Міністерством транспорту США (U.S. Department of Transportation, USDOT) у 2021 році. Вона є продовженням попередніх програм TIGER (Transportation Investment Generating Economic Recovery) та BUILD (Better Utilizing Investments to Leverage Development). Головна мета RAISE - підтримка стратегічних інфраструктурних проєктів, що сприяють сталому розвитку, соціальній справедливості та регіональному зростанню²¹.

Програма RAISE фінансується з федерального бюджету США у межах Infrastructure Investment and Jobs Act (IIJA, 2021). Бюджет програми на період 2021–2026 років становить близько \$7,5 млрд. Фінансування надається у вигляді грантів штатам, містам, портам та транспортним агентствам для реалізації проєктів у сферах транспорту, логістики, мультимодальних перевезень та безпеки дорожнього руху.

До пріоритетних напрямів фінансування програми відносяться:

- Мультимодальна транспортна інфраструктура (залізничні, автомобільні, водні та повітряні перевезення);

¹⁸ The InvestEU Fund. URL: <https://www.housingeurope.eu/invest-eu/>

¹⁹ EIB Investment Report 2023/2024. URL: <https://www.eib.org/en/publications/20230323-investment-report-2023>

²⁰ ESF+financial instruments. URL: https://www.fi-compass.eu/sites/default/files/publications/ESF_FIs_Handbook_Final_Report_RTW.pdf

²¹ RAISE grants. URL: https://www.transportation.gov/sites/dot.gov/files/2022-09/RAISE%202022%20Award%20Fact%20Sheets_1.pdf

- Цифровізація транспортних процесів і підвищення ефективності логістичних вузлів;
- Екологічна сталість (зменшення викидів CO₂, розвиток електромобільного транспорту);
- Інклюзивність і соціальна справедливість у доступі до транспортних послуг;
- Підвищення безпеки дорожнього руху.

Програма фінансує до 80% загальної вартості проекту. Необхідною умовою участі є подання попереднього техніко-економічного обґрунтування (Project Narrative) згідно з вимогами USDOT. Відбір здійснюється на конкурсній основі відповідно до критеріїв ефективності, сталості та регіонального впливу. Проекти мають відповідати федеральним стандартам NEPA (National Environmental Policy Act).

RAISE забезпечує розвиток транспортної інфраструктури США через фінансування «розумних» логістичних систем, мультимодальних вузлів і сухих портів. Вона також сприяє переходу до «зеленої логістики» шляхом підтримки інновацій у сфері енергозбереження та цифровізації ланцюгів постачання. RAISE є прикладом того, як державна грантова програма може ефективно стимулювати інвестиції в транспортну логістику, залучаючи місцеві бюджети та приватний капітал. Її принципи - прозорість, інклюзивність, сталість і цифровізація, можуть бути адаптовані в європейських і українських моделях фінансування логістичної інфраструктури.

Японський банк міжнародного співробітництва (JBIC) - це державний фінансовий інститут Японії, створений у 1999 році шляхом об'єднання Export-Import Bank of Japan (JEXIM) та Overseas Economic Cooperation Fund (OECF). JBIC працює під юрисдикцією Міністерства фінансів Японії (Ministry of Finance of Japan) і виконує функцію національного агентства з фінансування міжнародних інвестиційних та інфраструктурних проектів. Його місія - підтримка зовнішньоекономічної діяльності японських компаній, зміцнення економічних відносин між Японією та іншими країнами, а також сприяння сталому розвитку світової економіки²².

Основними напрямками діяльності JBIC є:

- Фінансування інфраструктурних проектів за кордоном (транспорт, енергетика, логістика, водопостачання, телекомунікації);
- Підтримка японських компаній у міжнародних інвестиційних ініціативах;
- Забезпечення стабільного постачання енергоресурсів до Японії;
- Сприяння розвитку зелених і цифрових технологій у країнах-партнерах;
- Участь у міждержавних програмах сталого розвитку (SDGs) та ESG-фінансуванні.

JBIC застосовує широкий спектр фінансових інструментів, зокрема: прямі кредити (Direct Loans) - надаються урядам або компаніям для реалізації інфраструктурних проектів; гарантії (Guarantees) - покриття кредитних ризиків для приватних банків, що фінансують міжнародні проекти; інвестиції в акціонерний капітал (Equity Participation) - участь у спільних підприємствах або фондах розвитку; Two-Step Loans - кредити через місцеві банки з метою підтримки малого і середнього бізнесу; co-financing - спільне фінансування з іншими міжнародними банками розвитку (ADB, World Bank, EBRD)²³.

JBIC активно підтримує розвиток транспортних та мультимодальних логістичних систем у країнах Азії, Африки, Європи та Латинської Америки. Особлива увага приділяється фінансуванню портів, залізничних коридорів і мультимодальних терміналів. Прикладами такого фінансування є Індія, де профінансовано проєкт Delhi–Mumbai Industrial Corridor (DMIC)

²² The Role and Function of the Japan Bank for International Cooperation. URL: <https://www.jbic.go.jp/en/about/role-function.html>

²³ JBIC / Annual Report 2023. URL: https://www.jbic.go.jp/en/information/image/2023E_m00_full.pdf

у партнерстві з ADB та JICA; В'єтнам, де профінансовано порт Lach Huyen International Terminal; Єгипет, де прокредитовано контейнерний термінал East Port Said (сума понад \$240 млн); Польща, де співфінансовано залізничну інфраструктуру для логістичних вузлів TEN-T; Україна, якій надано консультаційна підтримка у сфері транспортної логістики²⁴.

JBIC приділяє значну увагу фінансуванню зелених проєктів відповідно до принципів ESG (Environmental, Social, Governance). У 2020 році створено спеціальний інструмент - JBIC Green Operations, що фінансує екологічно сталу інфраструктуру, зокрема: проєкти з декарбонізації транспорту (електричні порти, залізниці на водневій тязі); інвестиції у відновлювану енергетику для логістичних вузлів; розробку систем Smart Port та Digital Logistics.

JBIC активно співпрацює з міжнародними фінансовими організаціями, зокрема з Asian Development Bank (ADB), European Bank for Reconstruction and Development (EBRD), International Finance Corporation (IFC), Japan International Cooperation Agency (JICA). Такі партнерства дозволяють реалізовувати великі інфраструктурні проєкти у форматі Public-Private Partnership (PPP) або Project Finance.

JBIC розглядає Україну як перспективного партнера у післявоєнній відбудові. У 2024 році в межах співпраці з JICA та EBRD банк оголосив про готовність підтримати інвестиційні проєкти у сфері логістики, транспорту, відновлюваної енергетики та експорту агропродукції. Йдеться про можливе фінансування мультимодальних терміналів у західних областях України, модернізацію залізничних коридорів і портової інфраструктури²⁵.

Одним з інструментів фінансової підтримки розвитку МВТ є субсидія. Це внутрішня підтримка, коли держава зменшує навантаження на приватного інвестора або оператора інфраструктурного об'єкта (терміналу, сухого порту), компенсуючи частину витрат або ризик. Субсидія може надаватися у вигляді прямого трансферу бюджетних коштів на інфраструктуру загального користування (під'їзні залізничні колії, інженерні мережі терміналу), компенсації відсоткових ставок за кредитами на будівництво логістичного хабу, податкових пільг (наприклад, звільнення або зменшення плати за землю/майно на період окупності), державних гарантій за залученими кредитами.

В Україні така підтримка кваліфікується як «державна допомога суб'єктам господарювання» і регулюється національним законодавством про державну допомогу та про державно-приватне партнерство / концесії. Держава може частково співфінансувати капітальні витрати на інфраструктуру, яка має суспільне значення (інфраструктура портів, терміналів, транспортних коридорів), за умови дотримання процедур погодження такої допомоги та недопущення спотворення конкуренції на ринку. Цей підхід відображено в практиці підготовки концесій портів «Ольвія» та «Херсон», де держава виступала стороною, що забезпечує регуляторні й інфраструктурні умови, а приватний партнер - інвестиції та операційну ефективність²⁶.

Державно-приватне партнерство (Public-Private Partnership, PPP) - це договірна модель довгострокової співпраці між публічним партнером (держава, орган місцевого

²⁴ Урядовий портал. Відновлення України потребує взаємодії з приватним сектором для залучення інвестицій. URL: <https://www.kmu.gov.ua/en/news/serhii-marchenko-vidnovlennia-ukrainy-potrebuie-vzaiemodii-z-pryvatnym-sektorem-dlia-zaluchennia-investitsii>

²⁵ UkraineInvest. Japan will provide EUR 1.25 bln to support Japanese investors in Ukraine. URL: <https://ukraineinvest.gov.ua/en/news/20-02-2024/>

²⁶ Міністерство економіки, довкілля та сільського господарства України. URL: <https://me.gov.ua/News/Detail?id=631d0d38-5f3c-493a-ab3b-36ef3c5eed14&lang=uk-UA&showMenuTree=true&title=PidpisanoDogovirKontsesiiSpetsializovanogoMorskogoPortuOlviia>

самоврядування, державне підприємство) і приватним партнером, у межах якої приватний партнер інвестує у створення/модернізацію/експлуатацію інфраструктурного об'єкта, а натомість отримує право на його експлуатацію і дохід (тарифи з користувачів, плата за доступ, availability payments тощо). Держава, зі свого боку, зобов'язується забезпечити правову рамку, регуляторну підтримку та умови доступу до об'єкта як інфраструктури загального інтересу. Такий підхід зафіксований у чинному українському законодавстві про державно-приватне партнерство та в оновленому законодавчому пакеті про PPP і концесії, який у 2024–2025 роках був спрямований на прискорення залучення приватних інвестицій у транспортну та логістичну інфраструктуру (у тому числі залізничну, портову, мультимодальну)²⁷.

У практиці України PPP уже використовується як інструмент відновлення та модернізації портової інфраструктури. Зокрема, державно-приватні партнерства в портах «Ольвія» і «Херсон» були впроваджені за підтримки Міжнародної фінансової корпорації (IFC) і Європейського банку реконструкції та розвитку (ЄБРР), які виступали радниками уряду та потенційними кредиторами інвестора. Це позиціонується як перші системні пілоти PPP у портовій логістиці України за міжнародними стандартами.

Для MBT PPP означає, що:

- держава визнає термінал об'єктом стратегічної інфраструктури (часто - елементом коридору, сухого порту або прикордонного хаба);
- приватний інвестор фінансує обладнання, технології, операційні процеси;
- доходи йдуть від перевалки, зберігання, митно-логістичного сервісу, залізнично-автомобільної переробки вантажів.

У 2025 році Верховна Рада ухвалила новий рамковий закон «Про публічно-приватне партнерство», який набрав чинності 31 жовтня 2025 року і замінює попередню редакцію Закону України «Про державно-приватне партнерство» від 2010 року²⁸. Новий закон:

- спрощує підготовку PPP-проектів у критичній інфраструктурі;
- розширює перелік публічних партнерів (тепер це не лише органи влади, а й державні та комунальні підприємства, які надають суспільно значущі послуги - транспорт, пошта, логістика);
- формально зближує українську термінологію з європейською;
- вводить пришвидшену процедуру PPP/концесій на період воєнного стану аби пришвидшити реконструкцію інфраструктури;
- дозволяє більш гнучко погоджувати умови з кредиторами та інвесторами, у тому числі з можливістю укладання прямих угод з кредиторами, які можуть регулюватися іноземним правом.

Основний зміст нового закону полягає у офіційному законодавчому закріпленні механізму відновлення інфраструктури (зокрема логістичної та мультимодальної) на засадах співробітництва між державою, приватним сектором та міжнародними фінансовими інституціями.

Нова логіка PPP і концесій в Україні узгоджується з європейськими цілями сталого розвитку й вимагає, щоб великі інфраструктурні проекти відповідали принципам сталості (ESG), зокрема енергоефективності й безпеки. У новій редакції законодавства це зафіксовано

²⁷ New Rules for Public-Private Partnerships: What Investors Should Know. URL: <https://usubc.org/new-rules-for-public-private-partnerships-what-investors-should-know/>

²⁸ Верховна рада України. Закон України «Про державно-приватне партнерство» від 1 липня 2010 року № 2404-VI. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2404-17#Text>

через вимогу узгоджувати PPP-проекти з національними цілями відновлення і Цілями сталого розвитку (SDGs) відповідно до рамки UNECE PIERS, яку Україна погодила у процесі підготовки нового закону про PPP²⁹. Це робить проекти мультимодальних терміналів не лише логістично важливими, а й “соціально-економічно виправданими” для донорського фінансування.

Особливою формою публічно-приватного партнерства (ППП) є концесія, яка передбачає передачу державою (концесієдавцем) приватному партнеру (концесіонеру) право створити, модернізувати, фінансувати та експлуатувати інфраструктурний об’єкт (наприклад, портовий/логістичний термінал) на визначений строк, після чого об’єкт повертається державі. В Україні правовий режим концесій визначається Законом України «Про концесії»³⁰, який у сучасній редакції (після 2019 р.) став основою для перших концесій морських портів і наразі використовується як модель для логістичних і транспортних активів. Порти «Ольвія» та «Херсон» є пілотними кейсами концесії за підтримки ЄБРР, IFC і фонду Global Infrastructure Facility (GIF)³¹.

Часто концесія в інфраструктурі структурується як модель DBFOT (Design–Build–Finance–Operate–Transfer): *Design (Проектування)* - приватний партнер розробляє технічні рішення для терміналу / хабу; *Build (Будівництво)* - зводить або модернізує об’єкт; *Finance (Фінансування)* - вкладає власний капітал та залучає кредити (іноді під гарантії МФО); *Operate (Експлуатація)* - управляє терміналом і збирає доходи (тариф за перевалку вантажу, логістичні послуги); *Transfer (Передача)* - після завершення строку концесії об’єкт повертається державі.

Цю модель широко застосовують у портах і логістичних вузлах у Східній Європі, Туреччині та країнах Азії.

Модель концесійного фінансування інфраструктурних проєктів BOT (Build–Operate–Transfer). У рамках даної моделі приватний інвестор (концесіонер) проєктує та будує об’єкт інфраструктури (Build), експлуатує його протягом визначеного періоду для повернення інвестицій та отримання прибутку (Operate), передає об’єкт у власність держави після закінчення строку концесійної угоди (Transfer). BOT є класичною формою PPP і використовується для об’єктів, які мають стратегічне значення, зокрема транспортних вузлів, мультимодальних терміналів, портів, аеропортів, автомагістралей, логістичних кластерів. Модель BOT регулюється міжнародними стандартами PPP, розробленими Світовим банком, OECD та ЄБРР.

З юридичного погляду, концесійна угода BOT є договірним механізмом, що визначає права власності на об’єкт на кожному етапі, строк експлуатації (зазвичай 20–35 років), механізм передачі активів державі після завершення строку, систему компенсацій і тарифів. В Україні така форма регулюється Законом України “Про концесії”³², а також новим Законом “Про публічно-приватне партнерство”), де BOT визначається як базова модель концесійного типу (Верховна Рада України, 2025)³³.

²⁹ UNECE. Ukraine's new law on public-private partnerships embraces UNECE's PIERS methodology to facilitate sustainable post-war recovery. URL: <https://unece.org/economic-cooperation-and-integration/press/ukraines-new-law-public-private-partnerships-embraces>

³⁰ Законодавство України. Закон України «Про концесію». URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/155-20#n646>

³¹ Мінекономіки. Підписано договір концесії спеціалізованого морського порту «Ольвія». URL: <https://me.gov.ua/News/Detail?id=631d0d38-5f3c-493a-ab3b-36ef3c5eed14&lang=uk-UA&showMenuTree=true&title=PidpisanoDogovirKontsesiiSpetsializovanogoMorskogoPortuOlviia>

³² Верховна рада України (2025). Закон України «Про концесію» № 155 -IX від 3 жовтня 2019 року. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/155-20#Text>

³³ Закон України “Про публічно-приватне партнерство”. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/4510-20#Text>

У рамках BOT створюється спеціальна проектна компанія (SPV - Special Purpose Vehicle), яка залучає кредити від банків, МФО або інвесторів; підписує концесійну угоду з державою; здійснює всі будівельні, операційні та фінансові операції; обслуговує борг за рахунок доходів від користування інфраструктурою. Джерелами фінансування є міжнародні фінансові організації (ЄБРР, ЄІБ, IFC, Світовий банк); комерційні банки; державні гарантії або субсидії; інвестиційні фонди інфраструктури. Така модель широко застосовується у сфері портової, залізничної, автомобільної та мультимодальної інфраструктури.

Недоліками BOT є складність юридичного оформлення та тривалі переговори; ризик політичних змін, що можуть вплинути на тарифи або умови концесії; необхідність державних гарантії для залучення кредитів; високі вимоги до технічного нагляду. Проте ці ризики зменшуються завдяки використанню механізмів страхування політичних ризиків (MIGA, ECA) та публічної прозорості угод, що рекомендовано OECD Infrastructure Governance Indicators (2023).³⁴

Україна офіційно визнає BOT одним із базових форматів реалізації проєктів ППП. Діючий Закон України «Про концесію» гармонізований з директивами ЄС.

BOT є універсальною концесійною моделлю, що забезпечує розвиток стратегічних транспортно-логістичних об'єктів без значного навантаження на державний бюджет. Для України доцільно застосовувати BOT для великих мультимодальних терміналів, де приватний оператор має досвід експлуатації таких об'єктів (наприклад, DP World, Maersk Logistics, PSA International). BOT доцільно поєднувати з blended finance та ESG-інструментами, що дозволить зменшити ризики та підвищити інвестиційну привабливість.

Концесійна або квазідержавно-приватна модель фінансування інфраструктурних проєктів BTL (Build–Transfer–Lease). BTL - це гібрид BOT- і лізингових моделей, який знижує ризики для держави (бо об'єкт одразу належить їй) і дає інвестору стабільне джерело прибутку (через орендні платежі або операційну діяльність). У рамках даної моделі приватний інвестор (концесіонер) фінансує, проектує і будує інфраструктурний об'єкт (наприклад, мультимодальний термінал, логістичний парк або сухий порт); після завершення будівництва він передає об'єкт державі (Transfer); держава, у свою чергу, передає цей об'єкт інвестору в довгострокову оренду (Lease), що дозволяє інвестору експлуатувати та отримувати дохід від його використання протягом певного строку (зазвичай 20–30 років). Це означає, що право власності одразу переходить до держави, але право користування і прибутку - залишається у приватного партнера на визначений період.

Перевагами BTL-моделі є те, що ***для держави:*** об'єкт одразу стає державною власністю (зменшення ризиків втрати активів); держава контролює стратегічну інфраструктуру; можливість гнучкого управління тарифами й податками; ***для інвестора:*** стабільний дохід від оренди чи експлуатації; гарантовані платежі держави або користувачів; нижчі регуляторні ризики, ніж у BOT; ***для міжнародних фінансових організацій:*** спрощений механізм участі у фінансуванні (через гарантії чи субсидії); прозора структура власності.

У сфері мультимодальної інфраструктури модель BTL дозволяє будувати термінали швидкого реагування (dry ports, логістичні хаби) без повного бюджетного навантаження; забезпечити залучення приватних операторів (Maersk, DP World, PSA) до управління

³⁴ OECD Infrastructure Governance Indicator. URL:

https://www.oecd.org/content/dam/oecd/en/publications/reports/2023/06/oecd-infrastructure-governance-indicators_3c046ecb/95c2cef2-en.pdf

державними активами; гарантувати безперервність операцій, навіть за умов обмеженого фінансування.

Проектне фінансування (project finance) - це фінансування інфраструктурного активу, коли основним джерелом погашення боргу є майбутні грошові потоки саме цього активу, а не загальний баланс компанії-спонсора. Це зазвичай робиться через спеціально створену проектну компанію (SPV), яка укладає концесійний/PPP контракт з державою, залучає кредитні кошти (у тому числі від ЄБРР, ЄІБ, IFC), обслуговує борг за рахунок тарифів, портових/термінальних зборів, плати за логістичні послуги.

У портових і логістичних проєктах в Україні ця модель фактично застосована: IFC офіційно повідомляла, що підтримує уряд України у впровадженні першого державно-приватного партнерства за міжнародними стандартами в портовій галузі (Херсонський морський торговельний порт), готуючи фінансову структуру, яка дозволяє приватному партнеру інвестувати і повернути інвестиції за рахунок операційної діяльності порту³⁵.

У 2025 році було розпочато перший з початку повномасштабної війни проєкт публічно-приватного партнерства в портовій сфері. Об'єктом ППП визначено Перший та Контейнерний термінали порту Чорноморськ, до складу яких входять шість глибоководних причалів та інфраструктурний комплекс. Важливо відзначити, що стратегічні активи зберігаються у власності держави. Згідно з умовами прозорого довгострокового договору, інвестор забезпечує залучення капіталу, модернізацію та ефективне управління терміналами³⁶.

У контексті проєктного фінансування для реалізації мультимодального вантажного терміналу або сухого порту, цей механізм передбачає таку послідовність дій та умови:

- створення Суб'єкта Спеціального Призначення (SSP) / Special Purpose Vehicle (SPV): Започатковується незалежний юридичний суб'єкт (SPV), єдиною метою якого є будівництво, володіння та експлуатація конкретного інфраструктурного об'єкта (терміналу чи сухого порту);
- набуття Прав: Цей SPV отримує необхідні юридичні та експлуатаційні права (концесії, ліцензії, дозволи) для спорудження та подальшої комерційної діяльності об'єкта;
- залучення Фінансування: Кредитування SPV здійснюється банками та/або міжнародними фінансовими організаціями (МФО).
- обмежений Регрес (Limited Recourse): Критичним елементом є джерело погашення позики. Обслуговування та повернення кредитних зобов'язань здійснюється виключно за рахунок грошових потоків, генерованих самим проєктом. Доходи формуються від основних видів діяльності терміналу: послуги з перевалки та обробки вантажів; складські послуги; митно-логістичний сервіс. Таким чином, фінансові установи не мають прямого права вимагати погашення боргу з інших активів холдингу або материнської компанії інвестора.

Зазначений підхід є фундаментально важливим для великомасштабних логістичних вузлів та інфраструктурних проєктів, які характеризуються значними капітальними витратами та тривалим терміном окупності інвестицій. Механізм дозволяє ізолювати фінансові ризики проєкту від загального фінансового стану інвестора.

Серед низки інструментів фінансування розвитку логістично-транспортної інфраструктури можна виділити інструменти, які базовані на інших (інноваційних) підходах до фінансування. Такими є ESG-інструменти - це фінансові інструменти

³⁵ IFC підтримує впровадження перших в Україні проєктів концесій у портах. URL: <https://www.ukrinform.ua/rubric-economy/3295462-ifc-pidtrimue-vprovadzenna-persih-v-ukraini-proektiv-koncesij-u-portah.html>

³⁶ Мінрозвитку. Міністерство розвитку громад та територій України. Україна запускає найбільший інвестиційний проєкт у портовій сфері за всі роки незалежності. URL: <https://mindev.gov.ua/news/ukraina-zapuskaie-naibilshiyi-investytsiyniyi-proiekt-u-portovii-sferi-za-vsi-roky-nezalezhnosti-oleksii-kuleba>

(найчастіше боргові), у яких умови фінансування або використання коштів пов'язані з екологічними, соціальними та управлінськими цілями (Environmental, Social, Governance).

Найпоширенішими такими інструментами у транспортно-логістичній інфраструктурі є:

зелені облігації (green bonds) - облігації, кошти від яких спрямовуються виключно на екологічно стійкі проєкти (зменшення викидів CO₂, енергоефективність, модернізація залізничної компоненти, електрифікація термінальних операцій);

соціальні облігації (social bonds) - для проєктів із соціальним ефектом (робочі місця, регіональний розвиток)³⁷;

облігації, пов'язані зі стійкістю (sustainability-linked bonds) - де розмір купона залежить від досягнення екологічних або соціальних KPI: наприклад, переведення більшої частки вантажів із автотранспорту на залізницю (менше викидів на тонно-кілометр), скорочення простоїв вантажівок, цифрове відстеження логістики для уникнення порожніх пробігів;

ESG-кредити - банківські позики з пільговими умовами для компаній, які досягають екологічних і соціальних цілей;

фонди ESG-інвестування - інституційні фонди, які вкладають у компанії, що відповідають стандартам сталого розвитку.

Ці інструменти відповідають принципам зелених облігацій³⁸ та таксономії ЄС для сталих інвестицій³⁹. Вони активно почали використовуватись після 2023 року для інфраструктурних проєктів мобільності й логістики з метою прив'язки інвестицій до сталого розвитку логістичного ланцюга. Це особливо важливо для розвитку мультимодальних терміналів, оскільки вони безпосередньо впливають на декарбонізацію перевезень шляхом переведення вантажів з автошляхів на залізницю й річковий транспорт, скорочення порожніх пробігів та впровадження цифрового контролю потоків.

ESG (Environmental, Social and Governance) - це концепція сталого фінансування, яка інтегрує екологічні, соціальні та управлінські фактори у процес інвестування. Вона визначає, наскільки проєкт або компанія відповідає принципам сталого розвитку, соціальної відповідальності та належного корпоративного управління. Поняття ESG було закріплено в 2006 році ООН через ініціативу Principles for Responsible Investment (UN PRI)⁴⁰.

У транспортно-логістичному секторі ESG-фінансування спрямовується на розвиток «зелених» мультимодальних терміналів, екологічно чистих транспортних засобів і цифрових систем управління: будівництво енергоефективних логістичних центрів; впровадження відновлюваних джерел енергії у транспортній галузі; перехід до електричного та водного транспорту; використання цифрових технологій для скорочення вуглецевого сліду.

Міжнародні стандарти ESG⁴¹ встановлюють принципи оцінювання сталості інвестиційних проєктів і визначають звітність компаній у сфері ESG. У сфері логістично-транспортної інфраструктури імплементація ESG-підходів забезпечує системну інтеграцію екологічних та соціальних критеріїв у процеси прийняття інвестиційних та операційних рішень. Це сприяє

³⁷ ICMA (2021). Green Bond Principles. URL: <https://www.icmagroup.org/assets/documents/Sustainable-finance/2021-updates/Green-Bond-Principles-June-2021-140621.pdf>

³⁸ ICMA (2025). Green Bond Principles. URL: <https://www.icmagroup.org/assets/documents/Sustainable-finance/2025-updates/Green-Bond-Principles-GBP-June-2025.pdf>

³⁹ European Union (2025). EU taxonomy for sustainable activities. URL: https://finance.ec.europa.eu/sustainable-finance/tools-and-standards/eu-taxonomy-sustainable-activities_en

⁴⁰ Principles for Responsible Investment. URL: <https://www.unpri.org/esg-integration/what-is-esg-investing>

⁴¹ UN Principles for Responsible Investment (UN PRI, 2006), Global Reporting Initiative (GRI Standards, 2021), Task Force on Climate-related Financial Disclosures (TCFD, 2017), Sustainability Accounting Standards Board (SASB, 2018), EU Taxonomy Regulation (Regulation (EU) 2020/852).

досягненню оптимального балансу між економічною ефективністю (прибутковістю), забезпеченням соціального добробуту та відповідальністю за охорону довкілля. Впровадження ESG-фінансування (екологічного, соціального та управлінського) відкриває для України стратегічну можливість диверсифікації та суттєвого нарощування інвестиційних потоків у розвиток ключових ланок логістично-транспортної інфраструктури, зокрема морських портів, мультимодальних терміналів та транспортних мереж.

Окремим методом фінансування є value capture (захоплення вартості), який передбачає відшкодування витрат на інфраструктуру за рахунок приросту вартості землі, нерухомості або бізнес-активів, який виникає внаслідок реалізації публічних інвестиційних проектів. Згідно з визначенням ОЕСР value capture - це «використання зростання ринкової вартості приватних активів, викликаного державними інвестиціями, для часткового фінансування цих інвестицій»⁴².

Основними інструментами застосування Value Capture у розвитку мультимодальних терміналів є:

- “Land Value Tax (податок на приріст вартості землі)” - використовується для фінансування інфраструктури, що збільшує ціну земельних ділянок поблизу терміналів;
- “Tax Increment Financing (TIF)” - дозволяє муніципалітету залучити кредит на будівництво терміналу, який погашається за рахунок майбутніх податкових надходжень від розвитку бізнесу навколо нього⁴³;
- “Development Impact Fees” - внески забудовників логістичних парків і складів у будівництво під’їзних шляхів і термінальної інфраструктури;
- “Joint Development” - спільне використання державою та приватними компаніями прибутків від комерційної нерухомості, створеної біля мультимодальних хабів.

Економічний ефект для територій від використання Value Capture у мультимодальних вузлах створюється шляхом:

- підвищення вартості землі поблизу терміналів (до +25-40% протягом 3–5 років);
- стимулювання локального бізнесу (склади, логістика, промислові парки);
- створення додаткових податкових надходжень для місцевих бюджетів;
- розвиток суміжних секторів - будівництво, транспорт, послуги.

Основними бар’єрами впровадження цього механізму в Україні є⁴⁴ відсутність методології оцінки приросту вартості землі; складність у визначенні зони впливу терміналів (benefit area); недостатня координація між муніципальними та державними структурами; обмежене законодавче забезпечення в Україні⁴⁵.

В умовах післявоєнного відновлення Value Capture може стати ключовим інструментом залучення приватного капіталу у будівництво мультимодальних терміналів⁴⁶. Його застосування можливе у таких форматах:

⁴² OECD. (2020). Value Capture Financing for Transport Infrastructure. Paris: OECD Publishing. URL: <https://www.oecd.org/regional/value-capture/>

⁴³ EPA. Infrastructure Financing Options for Transit-Oriented Development. URL: https://www.epa.gov/sites/default/files/2014-02/documents/infrastructure_financing_options_for_transit-oriented_development.pdf

⁴⁴ Reforming Land Valuation and Taxation in Ukraine. URL: <https://documents1.worldbank.org/curated/en/099018512112432292/pdf/IDU-66739eb8-175e-4453-a4d4-94e886d6ae76.pdf>

⁴⁵ Land value capture and Ukraine’s reconstruction. URL: <https://dgagroup.com/insight/asg-white-paper-land-value-capture-and-ukraines-reconstruction/>

⁴⁶ Там же.

- пілотні проекти з використанням Development Impact Fees для логістичних парків у Львівській, Волинській, Одеській областях;
- впровадження Tax Increment Financing у рамках муніципальних стратегій сталого розвитку;
- використання спільних моделей (Joint Development) для модернізації портових терміналів у Чорноморську та Рені;
- поєднання Value Capture з грантами CEF і кредитами ЕІВ для інтеграції України в мережу TEN-T. Такі підходи відповідають європейським практикам сталого фінансування.

Value Capture забезпечує новий підхід до фінансування мультимодальних вантажних терміналів, заснований на принципі економічної вигоди для території. Його впровадження дозволяє формувати сталі джерела фінансування, підвищувати інвестиційну привабливість і забезпечувати реалізацію логістичного потенціалу регіонів України⁴⁷.

Змішане фінансування (Blended Finance) - це стратегічне поєднання публічних та приватних фінансових ресурсів із метою реалізації проєктів сталого розвитку. За визначенням ОЕСР «Blended Finance - це використання державних ресурсів для мобілізації додаткових приватних інвестицій у розвиток». Такий підхід дозволяє зменшити інвестиційні ризики, стимулювати участь приватного сектору та збільшити масштаби інфраструктурних програм⁴⁸.

Blended Finance охоплює низку інструментів, які можуть бути ефективно використані для розвитку мультимодальних терміналів:

- Гарантії (Guarantees) - зниження фінансових ризиків для приватних інвесторів через участь міжнародних банків розвитку (IFC, EIB, EBRD).
- Субсидії та гранти (Subsidies / Grants) - надання державної підтримки або коштів ЄС (CEF, NDICI) для підготовки проєктів.
- Пільгові кредити (Concessional Loans) - кредити з нижчими відсотковими ставками, що покривають частину вартості будівництва терміналів.
- Інвестиції в капітал (Equity Participation) - участь держави або міжнародних фінансових інституцій у статутному капіталі інфраструктурних компаній.
- Public-Private Partnership (PPP) - змішані партнерства з розподілом ризиків між державним і приватним секторами.

Перевагами Blended Finance для мультимодальних терміналів є забезпечення довгострокового фінансування без перевантаження державного бюджету, підвищення привабливості проєктів для приватних інвесторів, можливість комбінувати фінансові інструменти (кредити, гранти, облігації, гарантії), забезпечення відповідності принципам ESG та Цілям сталого розвитку (SDGs), стимулювання інноваційних технологій у логістиці (цифровізація, енергоефективність).

Основними викликами реалізації Blended Finance є висока складність координації між різними фінансовими структурами; необхідність наявності сильних інституцій для управління ризиками; недостатня кількість локальних банків і агентств, здатних адмініструвати - Blended Finance; обмежений доступ до міжнародних ринків капіталу у країнах, що розвиваються; необхідність розробки прозорої нормативної бази для залучення приватного сектору.

⁴⁷ SCIC (2025). Modernizing Ukraine's Transport and Logistics Infrastructure. URL: <https://www.csis.org/analysis/modernizing-ukraines-transport-and-logistics-infrastructure>

⁴⁸ OECD. (2020). Blended Finance Principles for Unlocking Commercial Finance for the SDGs. Paris: OECD Publishing. <https://www.oecd.org/dac/financing-sustainable-development/blended-finance-principles/>

Україна може використовувати Blended Finance для фінансування мультимодальних терміналів у рамках програм “Ukraine Facility (2024–2027)” та “Eastern Partnership Transport Connectivity”. Механізм дозволяє поєднати грантові кошти ЄС (CEF) з кредитами EIB та EBRD; залучати приватних операторів до управління мультимодальними вузлами; використовувати державні гарантії для зниження ризиків інвесторів; інтегрувати принципи ESG у всі етапи реалізації проєктів. Такі підходи вже успішно використовуються у Польщі та Словаччині для розвитку TEN-T логістичних коридорів.

Blended Finance є ефективним інструментом для фінансування мультимодальних вантажних терміналів. Він дозволяє поєднати ресурси міжнародних фінансових інституцій, приватного сектору та державних структур, забезпечуючи сталість і ефективність проєктів. Для України впровадження Blended Finance створює можливість швидшої інтеграції в європейську логістичну мережу та залучення інвестицій у стратегічні транспортні вузли.

MBT (інтермодальні хаби, сухі порти, логістичні парки) фінансуються не одним інструментом, а “пакетом”: гранти ЄС (CEF) + національні субсидії + приватний капітал під PPP/концесію + довгострокове проєктне фінансування +, дедалі частіше, зелені боргові інструменти. Це видно і в ЄС, і в поточних пілотах України⁴⁹.

Регламент (ЄС) 2021/1153 щодо механізму «З’єднання Європи» (Connecting Europe Facility, CEF), визначає мультимодальність та сталу логістику пріоритетними напрямками фінансування. Це надає змогу виділяти прямі гранти на розвиток ключових елементів TEN-T, таких як мультимодальні термінали та логістичні вузли у прикордонних регіонах України⁵⁰.

Комбіноване фінансування (Blended Finance) та ESG-боргові інструменти (зокрема, зелені облігації (Green Bonds) і облігації, прив’язані до сталого розвитку (Sustainability-Linked Bonds)) є критично важливими механізмами для забезпечення інвестицій у капіталомісткі інфраструктурні об’єкти з тривалим терміном реалізації, як-от мультимодальні термінали, особливо в країнах із підвищеним інвестиційним ризиком. Для України, станом на 2025 рік, ця модель є не просто бажаною опцією, а фактично єдиною реалістичною стратегією залучення приватного капіталу в логістично-транспортний сектор⁵¹.

Розвиток мультимодальних логістичних терміналів та транспортної інфраструктури є визначальним чинником підвищення національної конкурентоспроможності та забезпечення ефективної інтеграції України до міжнародних транспортних коридорів. Світова практика засвідчує високу ефективність застосування комплексу інвестиційних інструментів, які забезпечують прозоре та взаємовигідне залучення як публічних, так і приватних фінансових ресурсів. Серед ключових моделей варто виокремити комбіноване фінансування (Blended Finance), публічно-приватне партнерство, зелені облігації; цифрове фінансування (Digital Finance). Україна має значний потенціал для адаптації та імплементації цих передових моделей фінансування. Однак, успішна реалізація вимагає комплексних системних змін, що включають послідовну законодавчу підтримку, розвиток інституційної спроможності, підвищення довіри інвесторів.

⁴⁹ European Union. CEF Transport: €2.5 billion available for infrastructure projects across the EU. URL: https://cinea.ec.europa.eu/news-events/news/cef-transport-eu25-billion-available-infrastructure-projects-across-eu-2024-09-24_en

⁵⁰ Regulation (EU) 2021/1153 of the European Parliament and of the Council of 7 July 2021 establishing the Connecting Europe Facility and repealing Regulations (EU) No 1316/2013 and (EU) No 283/2014 (Text with EEA relevance). URL: <https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/2021/1153/oj/eng>

⁵¹ PWC. Exploring reconstruction investment opportunities in Ukraine: A strategic approach for investors. URL: <https://www.pwc.com/ua/en/publications/2025/exploring-reconstruction-investment-opportunities-ukraine.html>

Аналіз найперспективніших фінансових інструментів підкреслює критичну важливість комплексного підходу, що вимагає синергетичної взаємодії державних ініціатив, фінансової підтримки міжнародних фінансових організацій (МФО) та активної участі приватного сектору. У перспективі особливої уваги слід приділити розробці адаптивних моделей управління ризиками, створенні цифрових платформ для ефективного залучення приватного капіталу та вдосконаленні методів ESG-оцінки інвестиційної привабливості проєктів; при цьому розроблена дорожня карта запровадження цих інноваційних механізмів може слугувати фундаментальною основою для забезпечення сталого розвитку транспортної інфраструктури України в умовах сучасних економічних та безпекових викликів.

Дорожня карта використання фінансових інструментів для розвитку інфраструктури України включає:

- інтеграцію та таргетування фінансування ЄС: забезпечення повної інтеграції до Транс'європейської транспортної мережі (TEN-T) та цільове спрямування фінансування з механізму Connecting Europe Facility – Transport (CEF) на розвиток мультимодальних вантажних терміналів уздовж пріоритетних коридорів, з обов'язковою заздалегідь підготовкою проєктів відповідно до критеріїв лотів CEF⁵²;
- застосування комбінованого фінансування (Blended Finance): активне використання механізму змішаного фінансування (blending) шляхом поєднання грантів CEF із кредитними ресурсами від міжнародних фінансових організацій (наприклад, ЄІБ / ЄБРР) та приватного капіталу, що відповідає пріоритетам фінансової політики Європейського Союзу⁵³;
- стандартизація угод ППП: розробка та впровадження типових/стандартизованих угод ППП для терміналів з метою прискорення процесу підготовки проєктної документації, оцінки та ефективної алокації ризиків між партнерами;
- ліквідація вузьких місць: адресне фінансування та усунення критичних вузьких місць транспортної мережі, зокрема модернізація залізничних під'їздів та оптимізація інтерфейсів сполучення між терміналами/портами та річковою мережею (наприклад, Дунаєм), за аналогією з підходами, що застосовуються в програмах USDOT⁵⁴.

⁵² CINEA (2025). URL: https://cinea.ec.europa.eu/funding-opportunities/calls-proposals/2024-cef-transport-calls-proposals_en

⁵³ CEF (2025). URL: https://cinea.ec.europa.eu/programmes/connecting-europe-facility_en

⁵⁴ U.S.DOT. URL: <https://www.transportation.gov/>

ДОДАТКИ

Додаток А

Таблиця А.1

ВВП на особу, % від середнього показника ЄС-27¹

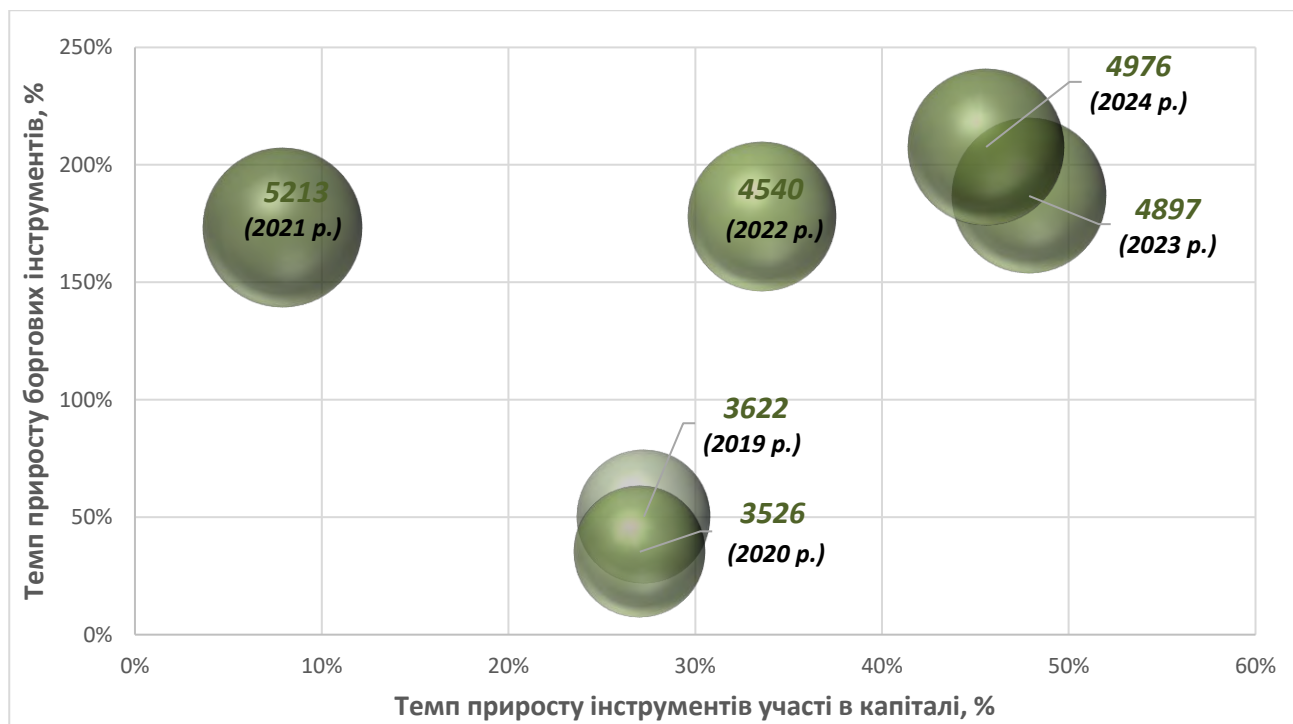
	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Європейський Союз – 27 країн	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100
Бельгія	132,6	132,7	131,5	131,2	131,7	131,7	131,3	133,6	132,1	130,0
Болгарія	23,6	24,8	26,0	27,3	29,2	31,0	33,0	36,8	38,3	40,4
Чеська Республіка	58,4	59,8	63,1	66,2	68,6	68,7	70,4	73,8	76,6	73,8
Данія	172,3	173,0	172,2	169,6	167,3	175,5	176,3	178,3	164,2	164,7
Німеччина	136,5	137,0	137,0	136,4	135,8	137,7	135,0	133,8	132,2	130,0
Естонія	57,6	59,2	62,3	65,4	67,8	68,7	71,1	75,4	73,3	72,7
Ірландія	208,6	203,8	215,7	223,7	231,0	248,5	264,8	277,1	258,6	262,2
Греція	58,3	56,8	55,6	54,9	54,5	51,3	52,2	54,4	55,7	56,6
Іспанія	84,3	84,9	84,9	84,7	84,0	78,2	78,5	79,7	80,8	81,9
Франція	119,4	117,7	115,7	114,5	113,9	112,3	111,0	107,7	107,9	106,8
Хорватія	38,9	40,0	41,0	42,3	44,1	42,1	44,8	47,8	51,7	54,5
Італія	99,4	99,6	98,1	96,9	95,3	92,1	93,7	93,7	94,8	93,6
Кіпр	74,9	77,0	78,4	80,5	82,4	80,7	83,7	86,5	85,4	86,5
Латвія	43,2	43,9	45,2	47,7	48,8	50,4	51,5	52,9	54,9	54,3
Литва	46,3	47,4	50,2	53,2	55,3	58,6	60,7	65,6	67,5	68,6
Люксембург	342,1	337,8	328,7	322,7	316,8	334,9	342,5	324,1	320,9	318,6
Угорщина	41,4	41,9	44,1	45,9	48,0	47,1	48,4	48,6	53,6	54,1
Мальта	82,8	83,9	90,5	92,2	91,3	91,3	96,8	93,5	98,6	101,7
Нідерланди	148,5	148,5	147,8	149,1	150,9	153,4	152,9	155,4	153,3	156,5
Австрія	142,6	142,9	140,9	141,5	140,6	139,8	136,4	137,4	136,6	135,0
Польща	41,0	39,6	41,7	43,3	44,8	46,9	47,4	48,5	52,1	56,7
Португалія	62,2	63,2	63,8	64,7	65,4	63,4	62,5	64,5	66,7	67,9
Румунія	29,1	29,8	32,1	34,3	36,3	37,3	37,9	40,8	44,0	46,6
Словенія	67,1	68,0	69,6	71,6	72,7	72,8	74,2	74,6	78,8	79,5
Словацька Республіка	53,3	52,8	52,7	54,1	54,7	56,6	56,3	55,8	59,2	60,2
Фінляндія	138,0	137,8	137,6	137,2	136,3	140,1	135,0	132,5	127,7	123,2
Швеція	166,1	164,2	159,2	149,4	145,5	151,3	154,1	143,8	131,8	131,7
Україна	6,9	6,9	7,9	8,6	10,31	10,77	12,26	12,36	12,85	13,26

¹ Eurostat (2025). Gross domestic product (GDP) and main components per capita. URL: https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/view/nama_10_pc/default/table?lang=en&category=na10.nama10.nama_10_ma

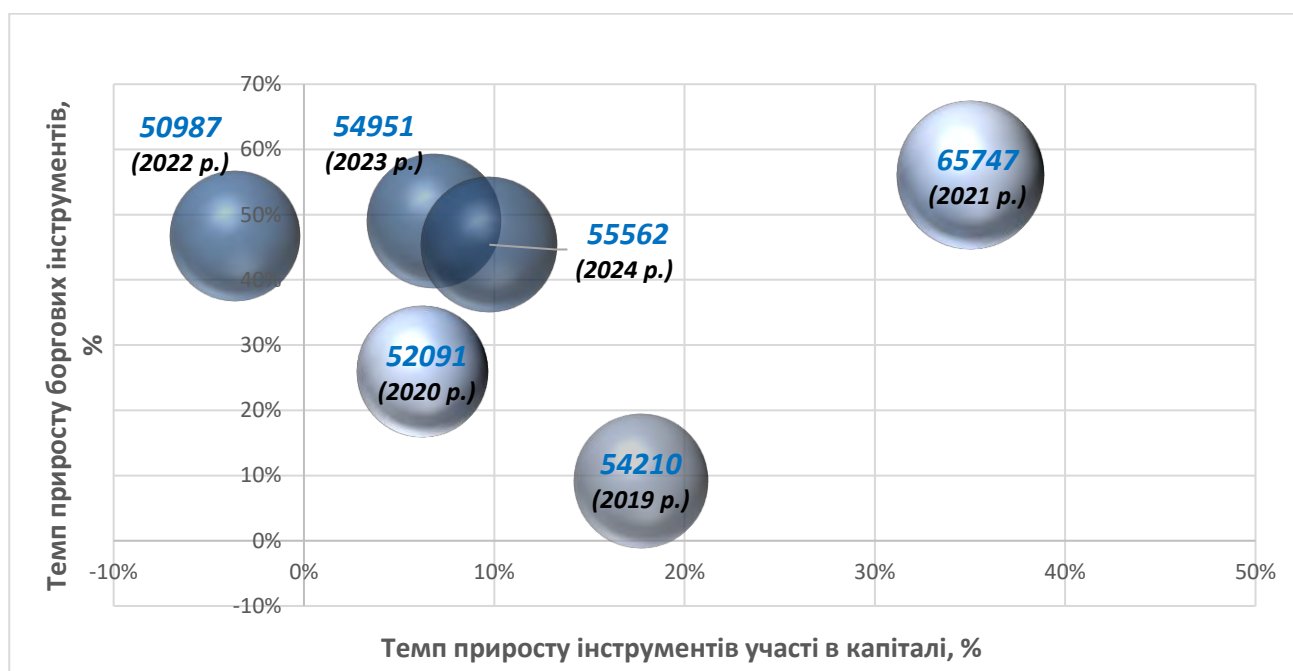
Додаток Б



Рис. Б.1. Структура ПІІ України та прикордонних областей Західного регіону України у 2018 та 2024 роках



а)



б)

Рис. Б.2. Темпи приросту прямих інвестицій (залишки за регіонами) у прикордонні області Західного регіону України (а) та Україну загалом (б), 2018-2024 рр.

Примітка: розраховано до базового 2018 р.

Розмір кулі – абсолютні обсяги прямих іноземних інвестицій (залишки за регіонами), млн дол. США

Джерело: побудовано на основі даних Національного банку України. URL: <https://bank.gov.ua/>

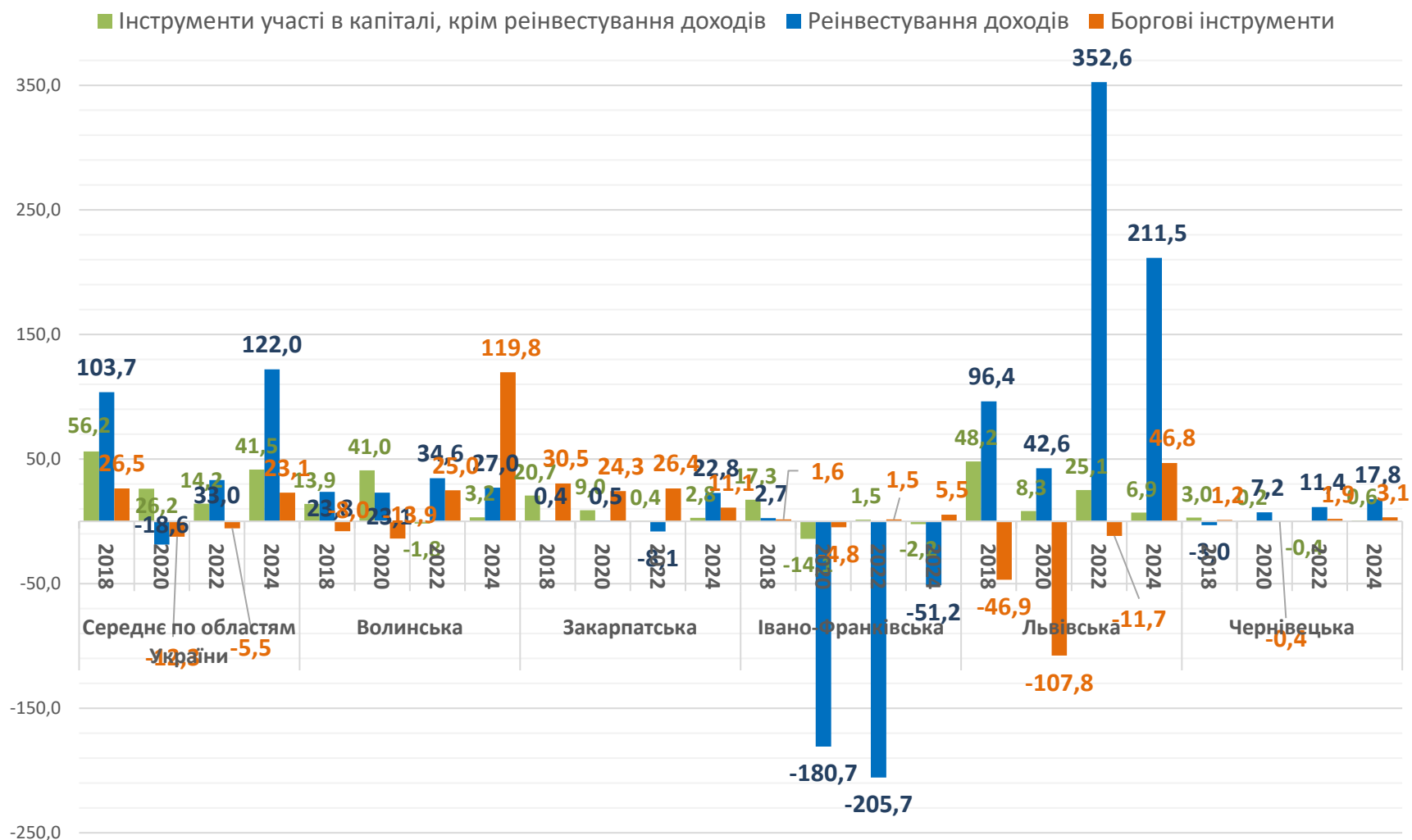


Рис. Б.3. Динаміка прямих інвестицій в прикордонні області Західного регіону та середнє по областях України: операції за регіонами (млн дол. США)

Джерело: побудовано на основі даних Національного банку України. URL: <https://bank.gov.ua/>

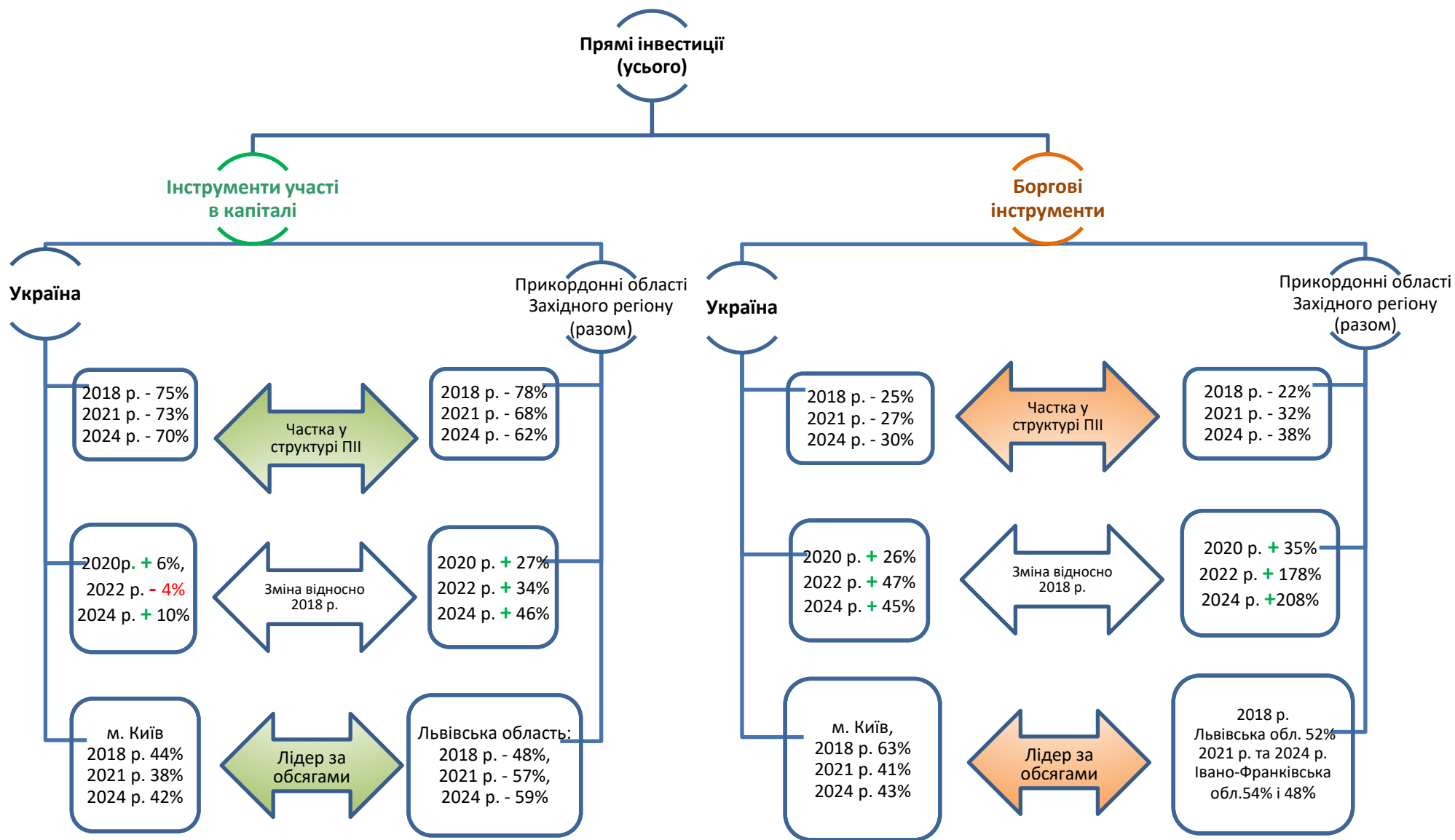


Рис. Б.4. Розподіл прямих іноземних інвестицій : порівняння Україна та прикордонні області Західного регіону України



Рис. Б.5. Основні тренди сплати доходів нерезидентам від прямих іноземних інвестицій у прикордонних областях Західного регіону України, 2018-2024 рр.

Науково-аналітична доповідь
(електронне видання)

**КОНЦЕПТУАЛЬНІ ЗАСАДИ
ІННОВАЦІЙНО-ОРІЄНТОВАНОГО РОЗВИТКУ
ЕКОНОМІКИ РЕГІОНІВ УКРАЇНИ ТА МЕХАНІЗМИ ЙОГО
ФІНАНСОВО-ІНВЕСТИЦІЙНОГО ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ**

*Притула Х.М., Калат Я.Я., Максименко А.О., Кирик І.М.,
Ясевич М.М., Виклюк М.І., Захарчук Є.В., Горин Г.В., Бубняк Н.С.*

Гарнітура «Times New Roman».
Умов. друк. арк. 6,19.

ДУ «Інститут регіональних досліджень
імені М. І. Долішнього НАН України»
79026, м. Львів, вул. Козельницька, 4