

### Література:

1. Five ways AI and ML will change information management for the better – spice works. Spice works Inc. URL: <https://www.spiceworks.com/tech/artificial-intelligence/guest-article/ai-and-ml-information-management> (date of application: February 02, 2025).

2. The influence of AI in information management. VRC vitalecm. VRC. URL: <https://vitalrecordscontrol.com/resources/information-management-and-content-services-solutions/the-influence-of-ai-on-information-management/#:~:text=Machine%20Learning%20and%20Data%20Accuracy,data%20accuracy%20in%20information%20systems> (date of application: February 03, 2025).

3. What could the future of AI and machine learning mean for information management? – innovation in business. Innovation in Business. URL: <https://www.innovationinbusiness.com/what-could-the-future-of-ai-and-machine-learning-mean-for-information-management> (date of application: February 02, 2025).

4. Гевчук А.В., Шевчук А.А. Штучний інтелект в управлінні бізнес-процесами та захисті інформації в умовах формування цифрової економіки. In The VIII International Scientific and Practical Conference «*Modern technologies of human development*», November 06-08, 2023, Bordeaux, France, pp. 66-69. URL: <https://eu-conf.com/ua/events/modern-technologies-of-human-development/>

## ШЛЯХИ ЗАЛУЧЕННЯ ІНВЕСТИЦІЙ У ТРАНСПОРТНЕ БУДІВНИЦТВО УКРАЇНИ

**Іваненко В.О.**, здобувач вищої освіти,  
Миколаївський національний аграрний  
університет, м. Миколаїв, Україна

**Хилько І.І.**, старший викладач,  
Миколаївський національний аграрний  
університет, м. Миколаїв, Україна

ORCID ID: <http://orcid.org/0000-0001-7983-8276>

Актуальність дослідження зумовлена тим, що після початку російської агресії у 2014 році та великомасштабного вторгнення у 2022 році значна частина інфраструктури була зруйнована або пошкоджена, існує гостра необхідність у відновленні та модернізації транспортних об'єктів. Однак обмеженість державних ресурсів робить залучення інвестицій, в тому числі міжнародних, важливим завданням для розвитку галузі.

Метою роботи є вивчення та аналіз механізмів залучення приватних інвестицій у розвиток транспортної інфраструктури з особливим упором на державно-приватне партнерство (ДПП).

Сучасні виклики, пов'язані з глобалізацією, урбанізацією та зростаючою потребою у високоякісних транспортних послугах, потребують значних фінансових ресурсів. Для досягнення поставлених цілей необхідно забезпечення з боку держави проведення ефективної інвестиційної політики щодо залучення інвестицій на реалізацію конкретних проектів в транспортній сфері, тому питання аналізу інвестиційної компоненти розвитку транспортної системи України є актуальними і становлять значний теоретичний і практичний інтерес [1].

Однак обмеженість державних бюджетів часто ускладнює реалізацію великомасштабних інфраструктурних проектів. У такій ситуації залучення приватних інвестицій стає актуальним рішенням, яке не тільки мобілізує додаткові кошти, а й підвищує ефективність управління і впроваджує інноваційні технології. Одним з найважливіших механізмів залучення приватного капіталу є державно-приватне партнерство (ДПП). Поняття «державно-приватного партнерства» має різне смислове навантаження залежно від сфер діяльності, в яких реалізується це партнерство, та розуміння урядом тієї чи іншої країни завдань та принципів здійснення проектів на основі державно-приватного партнерства [2]. Цей інструмент дозволяє об'єднати ресурси держави і приватного сектора для спільних проектів.

Механізми ДПП включають різні моделі співпраці, такі як концесії, передача права на будівництво (BOT) та контракти на управління та обслуговування. Концесійна модель передбачає, що приватний партнер отримує право будувати або управляти інфраструктурою протягом певного періоду часу. Протягом цього часу інвестиції будуть відшкодовані за рахунок плати за користування або державних субсидій. Іншим важливим механізмом є використання гарантованих зобов'язань. У цьому випадку держава бере на себе відповідальність частково компенсувати витрати інвесторів у разі непередбачених обставин, таких як зміна попиту або макроекономічні ризики. Це знижує ризики для приватного капіталу і підвищує інтерес інвесторів.

Іншим ефективним механізмом є так звана доступність, при якій держава регулярно платить приватному партнеру для забезпечення доступності та належного стану інфраструктури, незалежно від її завантаженості. Інфраструктурні облигації також є перспективним фінансовим інструментом для залучення приватного капіталу. Вони дозволяють залучати кошти від широкого кола

інвесторів, таких як пенсійні фонди, страхові компанії або міжнародні фінансові установи. Крім того, створення спеціалізованих інвестиційних фондів забезпечує додатковий приплив капіталу для фінансування великих проєктів. Такі фонди об'єднують ресурси приватних та інституційних інвесторів і забезпечують їм стабільний дохід, заснований на довгострокових інвестиціях в інфраструктуру. У світовій практиці механізми залучення приватного капіталу в транспортну інфраструктуру демонструють значну ефективність.

До основних ризиків фінансування підприємств транспортної інфраструктури належать: політичні, які можуть суттєво впливати на стимулювання або заборону транспортування певних видів вантажів; загальноекономічні, пов'язані з невизначеністю шляхів розвитку економіки і суспільства, зі зниженням темпів економічного розвитку країни та кризовими явищами; інфляційні, викликані певними очікуваннями серед вантажовласників та населення; валютні ризики, які виникають в процесі фінансування інвестиційних проєктів в іноземній валюті; корупційні, пов'язані з хабарництвом та бюрократичною тяганиною; непрогнозовані та непередбачувані зміни у податковому законодавстві, які можуть суттєво вплинути на фінансові результати діяльності підприємств [3]. Нормативні ризики також становлять значну загрозу, оскільки зміни в законодавстві можуть вплинути на прибутковість проєктів. Крім того, узгодження умов між державою і приватними інвесторами вимагає тривалих переговорів, що затягує реалізацію проєктів.

**Висновок.** Для досягнення максимального ефекту необхідно вдосконалювати існуючі механізми, враховуючи як міжнародний досвід, так і національну специфіку. Прозорість, взаємовигідні партнерські відносини та професійне управління проєктами є запорукою успішного залучення інвестицій та розвитку транспортної інфраструктури в умовах сучасних глобальних викликів.

### Література

1. Степаненко С.В., Городецька Т.Е., Руденко С.В. Інвестиційна складова розвитку транспортної системи України. *Економічний простір*. 2023. № 184. С. 123-128. URL: <https://doi.org/10.32782/2224-6282/184-21>
2. Ментух М. Правова природа державно-приватного партнерства у сфері будівництва та експлуатації транспортних шляхів в Україні. Тернопіль: ЗУНУ. 2024. 106 с. URL: <https://appi.wunu.edu.ua/index.php/appj/article/view/1816/1869>
3. Лоза С. Інвестування транспортної галузі – як основа відновлення економіки країни. *Modeling the development of the economic systems*. Запоріжжя: ЗНУПІ. 2023. № 1. С. 200-211. URL: <https://doi.org/10.31891/mdes/2023-7-28>