

DOI: <https://doi.org/10.32782/2524-0072/2025-77-100>

УДК 330.8

ТЕОРЕТИЧНА КОНЦЕПТУАЛІЗАЦІЯ ВИЗНАЧЕННЯ ВАРТОСТІ ІНВЕСТИЦІЙНОГО ПРОЄКТУ З ВІДНОВЛЕННЯ ІНФРАСТРУКТУРИ НА ОСНОВІ ПОТРЕБ СТЕЙКХОЛДЕРІВ

THEORETICAL CONCEPTUALIZATION OF THE FORMATION OF VALUE OF INVESTMENT PROJECT WITH UPDATE INFRASTRUCTURE BASED ON STAKEHOLDERS' NEEDS

Безуглий Артем Олександрович

кандидат економічних наук, доцент,

Державне підприємство «Національний інститут розвитку інфраструктури»

ORCID: <https://orcid.org/0000-0003-3883-7968>**Базиліук Антоніна Василівна**

доктор економічних наук, професор,

завідувач кафедри фінансів, обліку та аудиту,

Національний транспортний університет,

ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-4145-5613>**Комар Віктор Юрійович**

начальник Центру забезпечення діяльності підприємства,

Державне підприємство «Національний інститут розвитку інфраструктури»

ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-2634-9257>**Bezuglyi Artem**

State enterprise «National Institute for Infrastructure Development»

Bazyliuk Antonina

National Transport University

Komar Viktor

State enterprise «National Institute for Infrastructure Development»

У статті досліджено теоретичні основи визначення вартості інвестиційного проєкту з відновлення інфраструктури на основі потреб стейкхолдерів, що актуалізується необхідністю відновлення інфраструктури через воєнні дії на території України. Узагальнено еволюцію теорій вартості та обґрунтовано, що розвиток стейкхолдерівської теорії сформував суттєвий вплив на теорію вартості, оскільки розуміння вартості трансформується у площину потреб та інтересів різних груп стейкхолдерів. Запропонована авторська система стейкхолдерів визначення вартості інвестиційного проєкту з відновлення інфраструктури на основі кількох рівнів стейкхолдерів та відмінності їх інтересів. Наукового обґрунтування набуло продовження стейкхолдерівського підходу, у випадку визначення вартості інвестиційного проєкту з відновлення інфраструктури, вартість слід розглядати як грошовий показник цінності проєкту, що набуває форми компромісу інтересів різних груп стейкхолдерів.

Ключові слова: вартість, відновлення інфраструктури, формування вартості, публічні інвестиційні проєкти, стейкхолдери.

The urgency of restoring transport infrastructure requires not only the justification of technical and economic issues in the process of implementing public investment projects. The search for new or modernized existing approaches to determining the cost of infrastructure restoration projects is becoming more urgent. The purpose of the article is to develop a theory of value and substantiate the theoretical conceptualization of determining the value of an infrastructure restoration investment project based on stakeholder needs. The article uses a number of methods and

scientific approaches. The historical method and the method of scientific abstraction are used to generalize theories of value. The method of logical generalization is used to form a theoretical construct for the formation of the value of investment projects for infrastructure restoration and to substantiate the author's stakeholder system for determining the value of an investment project for infrastructure restoration. The evolution of value theories is summarized and it is substantiated that the development of stakeholder theory has had a significant impact on the theory of value, since the understanding of value is transformed into the plane of the needs and interests of various stakeholder groups. The adaptation of stakeholder theory and the stakeholder approach to determining the value of an investment project for infrastructure restoration involves understanding the basic methodological provisions of investment and investment design, public finance and public administration, pricing, that is, the provisions of macroeconomics and microeconomics, management, public administration, etc. are synthesized, which simultaneously confirms the relevance and complexity of determining the value of an investment project for infrastructure restoration. A theoretical construction of the formation of the value of investment projects for infrastructure restoration from the fact of infrastructure destruction due to military actions and other armed aggression of the rf to the value of the investment project and the mandatory institutionalization of value is proposed. It is proposed to consider the cost of an investment project for infrastructure restoration as a monetary indicator of the value of the project, which takes the form of a compromise of the interests of different groups of stakeholders.

Keywords: value, renovation of infrastructure, value calculation,, public investment projects, stakeholders.

Постановка проблеми. Складність воєнного стану, що запроваджений з лютого 2022 року визначається погіршенням соціально-економічного становища України через низку ознак, першочергово, проведення воєнних дій на території України, макроекономічна та фінансова нестабільність, дефіцит бюджетних коштів та посилення боргової залежності від зовнішніх кредиторів та залучення більшості вільних внутрішніх фінансових ресурсів, виїзд частини населення за межі України та зменшення працездатного населення і платоспроможного попиту в економіці, руйнування майна фізичних осіб, бізнесу та енергодефіцит, а також руйнування інфраструктури, що формує синергетичний ефект з макроекономічною та соціальною нестабільністю.

Станом на початок 2025 року за розрахунками Світового банку визначено потребу у розмірі 524 млрд дол. США для повоєнної відбудови України, в тому числі частина даних коштів передбачена на відбудову транспортної інфраструктури, що зазнала значних руйнувань і вимагає відновлення. Актуальність відновлення транспортної інфраструктури вимагає не лише обґрунтування технічних та економічних питань, а пошук нових чи модернізованих підходів до визначення вартості проєктів з відновлення інфраструктури.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Проблематика визначення вартості будівництва, реконструкції чи ремонту транспортної інфраструктури досліджувалася іноземними та українськими вченими, зокрема, К.-У. Лі (Kang-Wook Lee) та К.-Х. Кімом (Kyong-Hoon Kim) [1; 2], Ю. М. Бібик, А. В. Бубею, І. Л. Гресько та іншими [3; 4]. Однак воєнний стан відкоригував основний напрям досліджень та актуальності набуло наукове

обґрунтування відновлення транспортної інфраструктури, що розглянуто у працях А. В. Базиліук [5], І. Е. Линник [6], А. М. Пасічника, І. Г. Лебідь, В. І. Каськіва, Б. О. Стасюка [7], О. М. Собоного [8] та інших.

Реалізацію інвестиційних проєктів, в тому числі у будівництві через окремі аспекти стейкхолдерівського підходу досліджено у працях А. С. Ваколюком [9], де обґрунтовано цінність інвестиційного проєкту з позиції стейкхолдерів та їх інтересів; І. С. Івахненко [10], де розвитку надано управлінню будівельними проєктами на базі теорії стейкхолдерів; Д. П. Литвиненко та О. В. Малєєва [11] розробили нові моделі та інструменти управління стейкхолдерами у проєктах розвитку та будівництва інфраструктури, В. П. Третяк та Д. Є. Кулик [12] досліджено вплив стейкхолдерів на реалізацію проєктів регіонального розвитку на основі групування стейкхолдерів за групами інтересів, проте у інтересах жодної з груп стейкхолдерів не визначено встановлення оптимальної вартості проєктів чи контроль за ціноутворенням, ефективним використанням коштів тощо; К. А. Мамонова, В. О. Єсіної та інших [13; 14] досліджено формування стейкхолдерівського середовища будівельних підприємств, інвестиційну привабливість будівельного підприємства на основі інтегрального показника рівня взаємодії стейкхолдерів та доведено прямий і сильний зв'язок між досліджуваними показниками; Л. Л. Калініченко та К. А. Зіненка [15] досліджували вплив інтересів за групами стейкхолдерів на економічну безпеку будівельного підприємства, в тому числі досягнення балансу інтересів усіх стейкхолдерів. Враховуючи проведені дослідження стейкхолдерівського підходу у будівництві та забезпечення діяльності будівельних підприємств

емств, варто відмітити про недостатню увагу наукової спільноти до реалізації стейкхолдерівського підходу у інвестиційних проєктах з відновлення інфраструктури.

Формулювання цілей статті. Мета статті полягає у розвитку теорії вартості та обґрунтуванні теоретичної концептуалізації визначення вартості інвестиційного проєкту з відновлення інфраструктури на основі потреб стейкхолдерів.

Виклад основного матеріалу дослідження. Еволюція економічних відносин та еволюція економічних вчень відбувається у нерозривному зв'язку, що вимагає перегляду сутності основних економічних категорій, до яких незмінно належить вартість. Ретроспективний аналіз теорій вартості вказує на постійну еволюцію розуміння поняття «вартість» та основних факторів її формування: трудова теорія вартості визначала працю як основний фактор вартості товару та виключно праця визначалася як еквівалент у порівнянні товарів під час обміну; теорія витрат виробництва визначали три фактори виробництва (праця, капітал та земля) у формуванні вартості товарів та заклали основи для наступних пошуків у напрямку можливого збільшення переліку факторів, до яких інтелектуальна теорія вартості додала знання, а інформаційно-енергетична теорія додала енергію, час та інформацію.

У XIX–XX ст. панівними була теорія попиту та пропозиції, за положеннями якої формування вартості визначали через ринковий механізм, наміри та настрої продавців та покупців через цінність та корисність товару для покупця та намірів до виробництва такого товару у продавця. Теорія граничної корисності визначала вартість товарів на основі корисності для споживача відповідно до закону спадної корисності. Однак, вже на початку XX ст. з'явилися синтезовані теорії вартості, що поєднували окремі положення трудової теорії вартості та теорія граничної корисності, інших теорій, що вказує на розуміння вартості як комплексного грошового показника, що формується з урахуванням множинності факторів (витрати на виробництво та реалізацію, попит та пропозиція на ринку, корисність для покупця та інших соціально-економічних ефектів).

У 1984 р. вийшла другом праця «Стратегічне управління: стейкхолдерівський підхід» («Strategic Management: A Stakeholder Approach» [16]) американського вченого Р. Фрімена (Robert Edward Freeman), яка змінила визначала стейкхолдерів ключовими

особами підприємницької діяльності та досягнення їх інтересів та отримання ефектів має бути покладено в основу розвитку підприємств. На нашу думку, розвиток стейкхолдерівської теорії сформував суттєвий вплив на теорію вартості, оскільки розуміння вартості трансформується у площину потреб та інтересів різних груп стейкхолдерів.

Адаптація стейкхолдерівської теорії та стейкхолдерівського підходу до визначення вартості інвестиційного проєкту з відновлення інфраструктури передбачає розуміння основних методологічних положень інвестування та інвестиційного проєктування, публічних фінансів та публічного адміністрування, ціноутворення, тобто синтезуються положення макроекономіки та мікроекономіки, менеджменту, публічного адміністрування тощо, що підтверджує водночас актуальність та складність визначення вартості інвестиційного проєкту з відновлення інфраструктури.

На основі узагальнення наукового доробку українських вчених з дослідження стейкхолдерівської теорії [9; 10; 12; 15] погоджуємося з твердженням, що «цінність проєкту розглянута як здатність задовільнити результатами проєкту інтереси зацікавлених сторін, або стейкхолдерів проєкту» [9, с. 160].

Згідно з таким твердженням в основі вартості інвестиційного проєкту має бути закладена його цінність через її усвідомлення різними групами стейкхолдерів, проте вихідною (первинною) має бути цінність для замовника, а оскільки публічні інвестиційні проєкти передбачають досягнення задоволення публічних потреб, на публічному рівні має відбуватися інституціоналізація цінності відбудови транспортної інфраструктури. На рис. 1 визначено теоретичну конструкцію трансформації факту руйнування інфраструктури через воєнні дії та іншу збройну агресію РФ до цінності інвестиційного проєкту та обов'язкової інституціоналізації цінності інвестиційного проєкту з відновлення інфраструктури. Інституціоналізація цінності інвестиційного проєкту з відновлення інфраструктури реалізується шляхом закріплення у чинному законодавстві відновлення транспортної інфраструктури як пріоритет серед розміщення публічних інвестицій та публічних видатків: Бюджетний кодекс України від 08.07.2010 № 2456-VI, Середньостроковий план пріоритетних публічних інвестицій держави на 2026–2028 роки від 28.02.2025 № 294 тощо та формування державної електронної екосистеми DREAM.

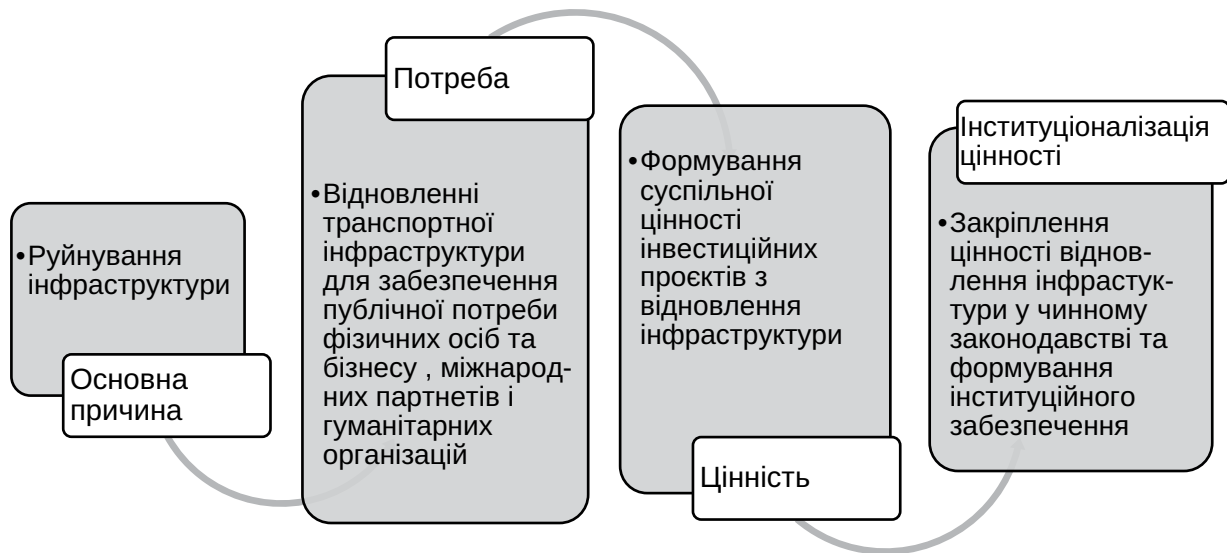


Рис. 1. Теоретична конструкція формування цінності інвестиційних проєктів з відновлення інфраструктури

Джерело: авторська розробка

«Під стейкхолдерами проєкту слід розуміти особу, групу осіб, організації, що здатні впливати на реалізацію проєкту протягом його життєвого циклу, та/або проєкт здатен вплинути на них» [9, с. 160], додатково до характеристик стейкхолдерів належить отримання прямої чи опосередкованої вигоди від реалізації інвестиційного проєкту, що зазначено у працях І. С. Івахненко. «Інтерес стейкхолдерів – це бажана ними економічна, соціальна, психологічна, ресурсна і будь-яка інша очікувана вигода від проєкту» [10, с. 113]. Для розуміння інтересів стейкхолдерів інвестиційних проєктів варто врахувати положення про відмінність інтересів стейкхолдерів: «різні групи стейкхолдерів можуть мати різні очікування та потреби від кінцевого результату проєкту» [12, с. 155], однак взаємодія між ними спрямована на досягнення «балансу інтересів стейкхолдерів» [15, с. 40].

Авторська система стейкхолдерів визначення вартості інвестиційного проєкту з відновлення інфраструктури наведена на рис. 2 та базується на кількох рівнях стейкхолдерів:

- перший рівень об'єднує замовників та виконавців та вартість проєкту слід розуміти як узгодженість або компроміс між їх інтересами щодо відновлення інфраструктури та прибутками виконавців проєкту;

- на другому рівні передбачено досягнення інтересів державних органів виконавчої влади чи органів місцевого самоврядування у частині досягнення цілей загальнодержавного

та регіонального розвитку через відновлення інфраструктури за мінімальних витратах, прозорих та публічних механізмів формування вартості проєктів;

- на третьому рівні передбачено досягнення інтересів суспільства загалом як платників податків, за рахунок податкових надходжень яких переважно відбувається відновлення інфраструктури, а також інших інвесторів (міжнародні інституції, уряди іноземних держав) та громадських, гуманітарних організацій.

Інтереси стейкхолдерів першого рівня полягають у формуванні вартості, яка формується у вигляді компромісу інтересів замовника та виконавця (виконавців). Замовника мають інтерес встановлення вартості, що буде економічно обґрунтованою та максимально мінімальною, що відповідає принципам бюджетного фінансування, а саме ефективності та результативності (ст. 7 Бюджетного кодексу України від 08.07.2010 № 2456-VI та Закон України від 16.01.2025 № 4225-IX) за умови реалізації більшості проєктів з державним чи місцевим бюджетним фінансуванням. У разі фінансування відновлення інфраструктури за рахунок бюджетного фінансування необхідно враховувати обмеженість бюджетних ресурсів через фіскальні диспропорції та хронічний дефіцит Зведеного бюджету України, що лише збільшується у довгостроковому періоді (2020 р. – 218,6 млрд грн, 2021 р. – 182,1 млрд грн, 2022 р. – 847,2 млрд грн, 2023 р. –



Рис. 2. Система стейкхолдерів визначення вартості інвестиційного проєкту з відновлення інфраструктури

Джерело: авторська розробка

1336,6 млрд грн, 2024 р. – 1356,2 млрд грн [17]). За наявних фіскальних дисбалансів, що посилюються нестабільними податковими надходженнями через макроекономічну нестабільність та коливання економічної кон'юнктури, необхідністю посиленого фінансування публічних потреб, а особливо фінансування оборони, громадського порядку, соціального захисту відповідно до викликів воєнного стану. За 2020–2024 роки видатки Зведеного бюджету України зросли у 3,1 разів, що становило 3348,7 млрд грн, в тому числі на 2184,1 млрд грн зросли видатки на оборону, на 553,2 млрд грн зросли видатки на громадський порядок та безпеку, на 187,1 млрд грн зросли видатки на обслуговування боргу, на 187,1 млрд грн зросли видатки на соціальний захист [17]. За аналізований період видатки на дорожнє господарство зменшилися у 2,0 разів, що становило 67,1 млрд грн [17] за характерного для України високого рівня волатильності бюджетного фінансування дорожнього господарства [18, с. 26].

Таким чином, обмеженість бюджетних ресурсів, їх дефіцит та потреба збільшення фінансування оборонних видатків формує інтерес групи стейкхолдерів, що представлені замовниками на першому рівні та платниками податків на третьому рівні до мінімізації вар-

тості та досягнення кращих інфраструктурних ефектів за залучення мінімального обсягу бюджетних коштів.

Інтереси виконавця (виконавців) у формуванні вартості інвестиційного проєкту з відновлення інфраструктури полягають у формуванні вартості, яка буде відповідати комерційній основі провадження господарської та інших видів діяльності. Оскільки відновлення інфраструктури передбачає будівництво чи капітальний ремонт, реконструкцію, в такому разі виконавцями найчастіше виступають підрядники – проєктні та будівельні організації, постачальники або організації, яка поєднує такі функції за проєктами «Проєктуй – Будуй».

Основними стейкхолдерами другого рівня за інвестиційного проєкту з відновлення транспортної інфраструктури з групи замовників визначаються центральні або місцеві органи влади, нормативне забезпечення діяльності яких досліджено О. М. Собоєвим [8]. Для потреб відновлення транспортної інфраструктури сформована інституційна екосистема на чолі з Урядом України та Стратегічною інвестиційною радою, місцевими органами самоврядування як інституціями з формування пріоритетів загальнодержавних та регіональних публічних інвестицій, іншими органи центральної виконавчої влади, що визначаються стейкхолдерами другого рівня:

– Державне агентство відновлення та розвитку інфраструктури України наділено обов'язком реалізація державної політики у сфері дорожнього господарства та здійснення державного управління автомобільними дорогами загального користування державного значення (Постанова КМУ від 10.09.2014 № 439 зі змінами, внесеними Постановою КМУ від 07.03.2025 № 272);

– Міністерство розвитку громад та територій України проводить оцінку інвестиційного проєкту в частині відповідності стратегічним цілям та пріоритетам Державної стратегії регіонального розвитку України, технічної (інфраструктурної) та інституційної спроможності (оцінка операційної готовності, енерго-ефективності, спроможності реалізації тощо) (Постанова КМУ від 09.08.2024 № 903);

– Міністерство економіки, довкілля та сільського господарства України розробляє Середньостроковий план пріоритетних публічних інвестицій держави, в тому числі за напрямом транспортної інфраструктури (Постанова КМУ від 28.02.2025 № 294), проводить оцінку інвестиційного проєкту в частині стратегічної доцільності (відповідності національним та секторальним стратегіям) та соціально-економічної доцільності (оцінка соціального та економічного впливу, охоплення населення тощо) (Постанова КМУ від 09.08.2024 № 903);

– Міністерство фінансів України проводить оцінку інвестиційного проєкту в частині фінансової доцільності (оцінка фінансової спроможності та прийнятності) (Постанова КМУ від 09.08.2024 № 903);

– головні розпорядники бюджетних коштів розробляють заходи щодо підго-

товки та реалізації публічних інвестиційних проєктів, здійснюють оцінку ефективності публічних інвестиційних проєктів, підготовку звітів про стан їх підготовки та реалізації (ст. 22 Бюджетного кодексу України від 08.07.2010 № 2456-VI);

– контролюючі органи (Рахункова палата Верховної Ради України, Державна аудиторська служба України, Національне агентство з питань запобігання корупції, Державна інспекція архітектури та містобудування України та інші) наділені повноваженнями контролю та цільовим та ефективним використанням коштів, якістю реалізації робіт з відновлення інфраструктури.

Висновки. Нові суспільні виклики вимагають перегляду теоретичних та прагматичних аспектів економічних відносин, в тому числі перегляду вимагає теорія вартості. Актуальним слід вважати адаптацію стейкхолдерівської теорії та стейкхолдерівського підходу до визначення вартості інвестиційного проєкту з відновлення інфраструктури, що реалізується через розуміння та синтез основних методологічних положень інвестування та інвестиційного проєктування, публічних фінансів та публічного адміністрування, що підтверджує водночас складність визначення вартості інвестиційного проєкту з відновлення інфраструктури.

Запропоновано визначення вартості інвестиційного проєкту з відновлення інфраструктури за стейкхолдерівським підходом: вартість слід розглядати як грошовий показник, що набуває форми компромісу між інтересів різних груп стейкхолдерів для досягнення кращих інфраструктурних ефектів (цінності) за залучення мінімального обсягу бюджетних коштів.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ:

1. Lee K.-W. Cost Performance Comparison of Road Construction Projects Considering Bidding Condition and Project Characteristics. *Sustainability*. 2024. 16, 10083. DOI: <https://doi.org/10.3390/su162210083>
2. Lee K.-W., Kim K.-H. Analyzing Cost and Schedule Growths of Road Construction Projects, Considering Project Characteristics. *Sustainability*. 2021. 13, 13694. DOI: <https://doi.org/10.3390/su132413694>
3. Безуглий А. О., Бібик Ю. М., Бубела А. В., Гресько І. Л., Славінська О. С., Харченко А. М. Особливості проведення вартісної оцінки автомобільних доріг загального користування. *Дороги і мости*. 2019. Вип. 19–20. С. 5–15. DOI: <https://doi.org/10.36100/dorogimosti2019.19.005>
4. Безуглий А. О., Бібик Ю. М., Гресько І. Л., Бойко М. О. Особливості нової системи ціноутворення в дорожній галузі та шляхи її удосконалення. *Дороги і мости*. 2023. Вип. 28. С. 8–18. DOI: <https://doi.org/10.36100/dorogimosti2023.28.008>
5. Nazarenko I., Bazyliuk A., Nazarenko M., Gorobinska I., Nakonechna S. Directions of Financial Support for Post-war Recovery and Sustainable Development of Smart Cities in Ukraine. In: Slavinska, O., Danchuk, V., Kunytska, O., Hulchak, O. (eds) *Intelligent Transport Systems: Ecology, Safety, Quality, Comfort*. ITSESQC 2024. Lecture Notes in Networks and Systems. 2025. Vol 1336. Springer, Cham. DOI: https://doi.org/10.1007/978-3-031-87379-9_33

6. Линник І. Поствоєнне відновлення об'єктів транспортної інфраструктури за допомоги міжнародних партнерів. *Містобудування та територіальне планування*. 2025. № 88. С. 283–294. DOI: <https://doi.org/10.32347/2076-815x.2025.88.283-294>
7. Пасічник А. М., Лебідь І. Г., Каськів В. І., Стасюк Б. О., Лебідь Є. М. Аналіз та оцінка обсягів фінансування відновлення транспортної та цивільної інфраструктури України. *Дороги і мости*. 2023. Вип. 27. С. 42–51. DOI: <https://doi.org/10.36100/dorogimosti2023.27.042>
8. Соболий О. М. Організаційно-правове регулювання відновлення постраждалої внаслідок збройної агресії інфраструктури та міжнародних логістичних зв'язків України. *Міжнародний науковий журнал "Інтернаука". Серія: "Юридичні науки"*. 2023. № 2. С. 9–16. DOI: <https://doi.org/10.25313/2520-2308-2023-2-8614>
9. Ваколюк А. С. Сучасна парадигма ціннісно-орієнтованого управління як інструмент інноваційно-інвестиційної реконфігурації бізнес-процесів підприємств-стейкхолдерів будівництва. *Управління розвитком складних систем*. 2020. Вип. 42. С. 159–168. DOI: <https://doi.org/10.32347/2412-9933.2020.42.159-168>
10. Івахненко І. С. Роль стейкхолдерів у забезпеченні реалізації девелопменту в будівництві. *Управління розвитком складних систем*. 2019. № 39. С. 112–117. DOI: [dx.doi.org/10.6084/m9.figshare.11340692](https://doi.org/10.6084/m9.figshare.11340692)
11. Литвиненко Д. П., Малєєва О. В. Моделі управління стейкхолдерами на етапах життєвого циклу проєктів розвитку транспортних систем. *Радіoeлектронні і комп'ютерні системи*. 2020. № 3. С. 97–107 DOI: <https://doi.org/10.32620/reks.2020.3.10>
12. Третьак В. П., Кулик Д. Є. Розвиток підходів до визначення впливу стейкхолдерів на реалізацію проєктів регіонального розвитку. *Проблеми економіки*. 2023. № 3. С. 149–156. DOI: <https://doi.org/10.32983/2222-0712-2023-3-149-156>
13. Мамонов К., Єсіна В., Матвєєва Н., Славута О., Троян В. Формування інтелектуальних систем інвестиційної привабливості будівельних підприємств та визначення впливу на них стейкхолдерів. *Фінансово-кредитна діяльність: проблеми теорії та практики*. 2022. № 2(43). С. 193–201. DOI: <https://doi.org/10.55643/fcaptr.2.43.2022.3511>
14. Мамонов К., Грицьков Е., Величко В., Троян В., Зубарев Д. Формування партнерських стейкхолдерних відносин на будівельних підприємствах: організаційно-економічні аспекти. *Фінансово-кредитна діяльність: проблеми теорії та практики*. 2021. № 2(37). С. 362–373. DOI: <https://doi.org/10.18371/fcaptr.v2i37.230307>
15. Зінченко К. А., Калініченко Л. Л. Стейкхолдери як фактори впливу на економічну безпеку будівельного підприємства. *Економічний простір*. 2020. № 158. С. 38–46. DOI: <https://doi.org/10.32782/2224-6282/158-6>
16. Freeman R. E. Strategic Management: A Stakeholder Approach. Boston: Pitman. Latest edition. *Journal of Econometrics*. 1984. Т. 87. №. 1. С. 115–143.
17. Open Budget – Державний веб-портал бюджету для громадян. URL: <https://openbudget.gov.ua> (дата звернення: 08.08.2025).
18. Бойко С. В., Гошовська В. В., Бойко Н. В. Волатильність бюджетного фінансування дорожнього господарства в Україні. *Modern Economics*. 2019. № 14(2019). С. 26–32. DOI: [https://doi.org/10.31521/modecon.V14\(2019\)-04](https://doi.org/10.31521/modecon.V14(2019)-04)

REFERENCES:

1. Lee K.-W. (2024) Cost Performance Comparison of Road Construction Projects Considering Bidding Condition and Project Characteristics. *Sustainability*, 16, 10083. DOI: <https://doi.org/10.3390/su162210083>
2. Lee K.-W., Kim K.-H. (2021) Analyzing Cost and Schedule Growths of Road Construction Projects, Considering Project Characteristics. *Sustainability*, 13, 13694. DOI: <https://doi.org/10.3390/su132413694>
3. Bezuglyi A., Bibik Y., Bubela A., Hresko I., Slavinska O., Kharchenko A. (2019) Osoblyvosti provedenia vartisnoi otsinky avtomobilnykh dorih zahalnoho korystuvannia [Features of carrying out the cost evaluation of public roads]. *Dorogi i mosti – Roads and bridges*, iss. 19-20, pp. 5–15. DOI: <https://doi.org/10.36100/dorogimosti2019.19.005>
4. Bezuglyi A., Bibik Y., Hresko I., Boyko M. (2023) Osoblyvosti novoi systemy tsinoutvorennia v dorozhnii haluzi ta shliakhy yii udoskonalennia [Features of the new pricing system in the road sector and ways to improve it]. *Dorogi i mosti – Roads and bridges*, is. 28, pp. 8–18. DOI: <https://doi.org/10.36100/dorogimosti2023.28.008>
5. Nazarenko I., Bazyliuk A., Nazarenko M., Gorobinska I., Nakonechna S. (2025) Directions of Financial Support for Post-war Recovery and Sustainable Development of Smart Cities in Ukraine. In: Slavinska, O., Danchuk, V., Kunytska, O., Hulchak, O. (eds) *Intelligent Transport Systems: Ecology, Safety, Quality, Comfort*. ITSESQC 2024. Lecture Notes in Networks and Systems, vol 1336. Springer, Cham. DOI: https://doi.org/10.1007/978-3-031-87379-9_33
6. Lynnyk I. (2025) Postvoienne vidnovlennia obektiv transportnoi infrastruktury za dopomohy mizhnarodnykh partneriv. *Mistobuduvannia ta terytorialne planuvannia* [Post-war reconstruction of transport infrastructure facilities

with the assistance of international partners]. *Mistobuduvannia ta terytorialne planuvannia – Urban planning and territorial planning*, vol. 88, pp. 283–294. DOI: <https://doi.org/10.32347/2076-815x.2025.88.283-294>

7. Pasichnyk A., Lebid I., Kaskiv V., Stasiuk B., Lebid Y. (2023) Analiz ta otsinka obsiahiv finansuvannia vidnovlennia transportnoi ta tsyvilnoi infrastruktury Ukrainy [Analysis and assessment of the volume of financing restore of transport and civil infrastructure of Ukraine]. *Dorogi i mosti – Roads and bridges*, is. 27, pp. 42–51. DOI: <https://doi.org/10.36100/dorogimosti2023.27.042>

8. Sobovyi O. (2023) Orhanizatsiino-pravove rehuliuвання vidnovlennia postrazhdaloi vnaslidok zbroinoi ahresii infrastruktury ta mizhnarodnykh lohistychnykh zviazkiv Ukrainy [Organizational and legal regulation of the restoration of the damaged consequences of armed aggression infrastructure and international logistics connections of Ukraine]. *Mizhnarodnyi naukovi zhurnal "Internauka". Seriya: "Iurydychni nauky" – International Scientific Journal "Internauka". Series: "Juridical Sciences"*, vol. 2, pp. 9–16. DOI: <https://doi.org/10.25313/2520-2308-2023-2-8614>

9. Vakoliuk A. S. (2020) Suchasna paradyhma tsinnisno-orientovanoho upravlinnia yak instrument innovatsiino-investytsiinoi rekonfiguratsii biznes-protsesiv pidpriemstv-steikholderiv budivnytstva [The modern paradigm of value-oriented management as a tool for innovative-investment reconfiguration of business processes of construction stakeholder enterprises]. *Upravlinnia rozvytkom skladnykh system – Management of Development of Complex Systems*, vol. 42, pp. 159–168. DOI: <https://doi.org/10.32347/2412-9933.2020.42.159-168>

10. Ivakhnenko I.S. (2019) Rol steikholderiv u zabezpechenni realizatsii developmentu v budivnytstvi [The role of stakeholders in ensuring the implementation of development in construction]. *Upravlinnia rozvytkom skladnykh system – Management of Development of Complex Systems*, vol. 39, pp. 112–117. DOI: <https://doi.org/10.6084/m9.figshare.11340692>

11. Lytvynenko D. P., Malyeyeva O. V. (2020) Modeli upravlinnia steikholderamy na etapakh zhyttievoho tsykladu proektiv rozvytku transportnykh system [Models of stakeholders management at the stages of the life cycle of projects of transport systems' development]. *Radioelektronni i kompiuterni systemy – Radioelectronic and computer system*, vol. 3, pp. 97–107. DOI: <https://doi.org/10.32620/reks.2020.3.10>

12. Tretyak V. P., Kulyk D. Y. (2023) Rozvytok pidkhodiv do vyznachennia vplyvu steikholderiv na realizatsiiu proektiv rehionalnogo rozvytku [Developing the approaches to determining the impact of stakeholders on the implementation of regional development projects]. *Problemy ekonomiky – Problems of the economy*, vol. 3, pp. 149–156. DOI: <https://doi.org/10.32983/2222-0712-2023-3-149-156>

13. Mamonov K., Yesina V., Matvieieva N., Slavuta O., Troian V. (2022) Formuvannia intelektualnykh system investytsiinoi pryvabyvosti budivelnykh pidpriemstv ta vyznachennia vplyvu na nykh steikholderiv [Formation of investment attraction for intelligent building enterprises and definitions of stakeholders' influence on them]. *Finansovo-kredytna diialnist: problemy teorii ta praktyky – Financial and Credit Activity Problems of Theory and Practice*, vol. 2(43), pp. 193–201. DOI: <https://doi.org/10.55643/fcaptp.2.43.2022.3511>

14. Mamonov K., Grytskov E., Velychko V., Troian V., Zubarev D. (2021) Formuvannia partnerskykh steikholdernykh vidnosyn na budivelnykh pidpriemstvakh: orhanizatsiino-ekonomichni aspekty [Formation of partnership stakeholder relations at construction enterprises: organizational and economic aspects]. *Finansovo-kredytna diialnist: problemy teorii ta praktyky – Financial and Credit Activity Problems of Theory and Practice*, vol. 2(37), pp. 362–373. DOI: <https://doi.org/10.18371/fcaptp.v2i37.230307>

15. Zinenko K.A., Kalinichenko L.L. (2020) Steikholdery yak faktory vplyvu na ekonomichnu bezpeku budivelnogo pidpriemstva [Stakeholders as factors influencing the economic security of a construction enterprise]. *Ekonomichnyi prostir – Economic space*, vol. 158, pp. 38–46. DOI: <https://doi.org/10.32782/2224-6282/158-6>

16. Freeman R. E. (1984) Strategic Management: A Stakeholder Approach. Boston: Pitman. Latest edition. *Journal of Econometrics*, iss. 87, vol. 1, pp. 115–143.

17. Open Budget. Derzhavnyi veb-portal biudzhetu dlia hromadian. Available at: <https://openbudget.gov.ua> (accessed August 9, 2025).

18. Boiko S., Hoshovska V., Boiko N. (2019) Volatylnist biudzhethnoho finansuvannia dorozhnoho hospodarstva v Ukraini [Volatility of Budget Financing of Road Economy in Ukraine]. *Modern Economics*, 14(2019), pp. 26–32. DOI: [https://doi.org/10.31521/modecon.V14\(2019\)-04](https://doi.org/10.31521/modecon.V14(2019)-04)