

УДК 330.322.5:332.1

DOI: <https://doi.org/10.30838/EP.217.91-100>**Бобер Л.П.**

Київський столичний університет імені Бориса Грінченка

Bober Larysa

Borys Grinchenko Kyiv Metropolitan University

<https://orcid.org/0009-0007-1910-9371>**Жукова Ю.М.**

кандидат економічних наук

Київський столичний університет імені Бориса Грінченка

Zhukova Yuliia

PhD in Economic Sc.

Borys Grinchenko Kyiv Metropolitan University

<https://orcid.org/0000-0001-6312-9600>

ОЦІНЮВАННЯ ВИГІД ГРОМАДИ В ПРОЄКТНИХ РІШЕННЯХ МІСТА

У статті обґрунтовано роль економічного оцінювання муніципальних проєктів та їх альтернативної вартості як міри цінності відхиленої можливості, закріпленої за обраним проєктом. На матеріалах бюджету Києва та реєстру проєктних пропозицій платформи DREAM PIP розглянуто структуру інвестиційного портфеля столиці й закономірність, за якою розподіляються капітальні кошти за галузями міської економіки. Досліджено механізм відбору проєктів за суто фінансовими оцінками, який не відображає повний обсяг вигод громади поза грошовим потоком, а справжня ціна проєктного рішення ґрунтується на порівнянні кошторисної вартості проєкту з відхиленими альтернативами галузі. На прикладі транспортної галузі проведено кількісний аналіз альтернативної вартості проєктів у структурі портфеля м. Києва та доведено, що альтернативна вартість і строки реалізації проєктів формують асиметричні довгострокові вигоди громади.

Ключові слова: проєктний аналіз, міська економіка, муніципальні проєкти, вигоди громади, альтернативна вартість, економічне оцінювання, публічні інвестиції.

EVALUATING COMMUNITY BENEFITS IN URBAN PROJECT DECISIONS

The article substantiates the role of the economic appraisal of municipal projects and their opportunity cost as a measure of the value of the foregone alternative that the selected project retains.

Drawing on the Kyiv city budget and the register of project proposals of the DREAM PIP platform, the study examines the structure of the capital's investment portfolio and the pattern underlying the allocation of capital funds across sectors of the urban economy. The selection mechanism for projects, which relies on purely financial appraisal and leaves community benefits outside monetary flows uncounted, is investigated. The true cost of a budgetary decision rests on comparing a project's estimated cost with the alternatives forgone within the sector's portfolio. Using the transport sector as an example, a quantitative analysis of the opportunity cost of building the Podilskyi Bridge across the Dnipro is conducted by comparing its cost with that of three forgone sector projects and with the structure of the transport portfolio.

Among the projects registered in the unified public investment system on the DREAM platform, the construction of the Podilskyi Bridge across the Dnipro River stands out for its estimated cost, which amounts to 13.9% of the total value of the transport sector's portfolio. Alternative projects within the sector – the renewal of metro rolling stock, the restoration of the Ye. O. Paton Bridge, and the capital repair of the Southern Bridge – compete for the same budgetary capacity of the community. A similar pattern is observed in the distribution of the registry's transport proposals by project purpose, as a numerically small group of newly created facilities accounts for nearly half of the portfolio's value. The opportunity cost of building the Podilskyi Bridge is further supplemented by an assessment of its implementation period, which amounts to 25.5 years and exceeds the terms of the alternative projects by four to five times, indicating a significantly delayed and substantially discounted receipt of benefit by the community. The findings confirm that opportunity cost and project implementation timelines jointly produce asymmetric long-term benefits for the community.

Keywords: project analysis, urban economy, municipal projects, community benefits, opportunity cost, economic appraisal, public investment.

JEL Classification: H43, H54, R42.

Постановка проблеми. Складність оцінювання муніципальних проєктів зумовлена природою організації і функціонування комунального господарства, у якому значна частина створюваних благ належить до суспільних, або змішаних, а ще одна частина проявляється у формі позитивних екстерналій, які отримують суб'єкти, що не брали участі у фінансуванні проєкту. Спільною ознакою обох груп комплікацій є відсутність відповідних вигід у грошових потоках балансоутримувача, оскільки вигаши від створеного блага отримують домогосподарства та інші бюджетні розпорядники, чий видашки скорочуються завдяки проєкту, оплаченому коштом громади.

Бюджет розвитку територіальної громади формується з обмеженого кола джерел, а публічні інвестиції становлять порівняно невелику частку загальних видатків міського бюджету і розподіляються між капітальними ремонтами наявних об'єктів та новим будівництвом [2]. Обсяг заявлених громадою потреб систематично перевищує наведені межі, через що процедура відбору проєктів серед портфеля альтернатив набуває вирішального значення. Водночас оцінювання муніципальних проєктів лише за фінансовими показниками не дає можливості врахувати й порівняти вигоди громади, що здатні принести додаткову користь громаді, але виявляються поза межами касової віддачі, що становить проблему, на розв'язання якої спрямоване дослідження.

Аналіз останніх досліджень та публікацій. Інституційне середовище оцінювання публічних інвестицій в Україні зазнало протягом 2024-2025 рр. істотного оновлення у статтях 33¹ і 75² Бюджетного кодексу України, положеннями яких запроваджується єдиний проєктний портфель, середньострокове планування пріоритетних публічних інвестицій громад та інститут місцевих інвестиційних рад [1, ст. 33¹; 75²]. Методичне забезпечення супроводу проєктного фінансування розробляє Асоціація міст України [3]. Всеукраїнська асоціація громад виявила низку проблем, пов'язаних з практикою реалізації реформи публічних інвестицій, які виникають через брак кваліфікованого персоналу, здатного готувати й оцінювати місцеві проєкти [4].

У наукових публікаціях дослідження способів оцінювання інвестиційних проєктів розгортається у декількох напрямках. Дослідження корпоративного сектору спираються на класичний фінансовий апарат чистої приведеної вартості, внутрішньої норми дохідності та дисконтованого строку окупності, який побудований на припущенні про повноту грошових потоків як міри результатів проєкту. Праці, присвячені публічним інвестиціям розширюють цей напрямок від вимірювання окремого об'єкта до врахування наслідків, що виникають за його межами. О. Никифрук, С. Кучер, О. Стасюк і Н. Федяй обґрунтовують доповнення традиційної моделі оцінкою мультиплікаційних ефектів від будівництва першої черги Дністровської ГАЕС через таблиці «витрати – випуск», отримавши приріст даної вартості та валового внутрішнього продукту, який не відображається у фінансовій моделі самого об'єкта [5].

У роботах зарубіжних дослідників акценти ставляться на процедурній стороні відбору інвестиційних проєктів. D. Voix-Cots і P. Pujadas запропонували декілька методів для оцінювання, пріоритизації та оптимізації публічних інвестицій [6]. J. Kapsoli, T. Mogues і G. Verdier виміряли розрив ефективності публічних інвестицій методами стохастичного граничного аналізу та аналізу середовища функціонування, встановивши, що усунення їх неефективності підвищило б інфраструктурний випуск у середньому на 55 відсотків загалом і на 54 відсотки для країн з ринками, що формуються [7]. Дослідники наголошують на зміщенні акценту з обсягу капітальних вкладень на якість процедур, у межах яких ці вкладення розподіляються. P. Pujadas, F. Pardo-Bosch, A. Aguado-Renter і A. Aguado розробили індекс пріоритизації різнорідних міських вкладень, у якому коефіцієнт гомогенізації зводить непорівнянні пропозиції до спільної шкали через оцінку суспільної потреби, і перевірили його на п'ятнадцяти проєктах Барселонської міської ради [8].

Міжнародну методичну базу вимірювання користності публічних інвестицій формують документи Європейської комісії, у яких економічна оцінка проєктів пов'язується з їх внеском в суспільний добробут і провадиться за допомогою аналізу вигід і витрат [9].

Водночас муніципальна ланка, у якій частка негрошових вигід є найбільшою, виявляється методично найменш забезпеченою способами вимірювання суспільних вигод проєкту у формі, придатній для порівняння пропозицій різного галузевого спрямування в межах єдиного проєктного портфеля громади, що формує невирішену раніше частину загальної наукової проблеми.

Мета статті полягає в обґрунтуванні ролі економічного оцінювання вигід громади у проєктних рішеннях міста та у перевірці отриманих положень на відкритих даних м. Києва. Досягнення мети передбачає розмежування фінансового та економічного вимірів для оцінювання проєктів, класифікацію методів грошового оцінювання вигід громади за наявністю їх ринкової ціни, а також кількісну перевірку альтернативної вартості на прикладі транспортної галузі єдиного портфеля проєктів м. Києва.

Методи дослідження. Для досягнення мети дослідження використано комплекс загальнонаукових і спеціальних методів. Методи аналізу і синтезу використані для систематизації теоретичних підходів до економічного оцінювання муніципальних проєктів, зокрема концепції альтернативної вартості та аналізу вигід і витрат. Структурно-функціональний аналіз застосовано для діагностики галузевої структури інвестиційного портфеля публічних інвестицій м. Києва та реєстру платформи «Єдиний проєктний портфель публічних інвестицій держави» (DREAM PIP). Розгляд і зіставлення окремих складових альтернативних проєктів у структурі транспортного портфеля столичної агломерації за кошторисною вартістю, цінністю суспільної вигоди й строком реалізації проводилися за допомогою порівняльного методу. Кількісний метод використано для розрахунків частки вартості й строку реалізації

обраного проекту у структурі портфеля галузі на місцевому рівні. Систематизацію і опрацювання масивів даних платформи DREAM PIP здійснено засобами Microsoft Power BI та Excel, що уможливило побудову таблиць і рисунків дослідження, розрахунок окремих показників на основі впорядкованих вибірок.

Виклад основних результатів дослідження. Нагальною потребою економічного розвитку громад є вироблення та оцінювання проектних рішень з погляду їх кошторисної вартості разом з вигодами, які мешканці отримують в результаті уведення об'єкта в експлуатацію, включно з грошовим зиском від цих вигод, відкладеним у часі. Із запровадженням системи управління публічними інвестиціями потреба в оцінюванні вигід набула нормативного закріплення у порядку використання інституційного механізму капітальних вкладень громади, оскільки включення проекту до єдиного портфеля та його розгляд місцевою інвестиційною радою передбачають попереднє оцінювання очікуваних результатів у формі, придатній для порівняння ініціатив різного галузевого спрямування [1, ст. 33¹; 75²].

Вихідним поняттям оцінювання економічної ефективності проектних рішень є альтернативна вартість, під якою розуміється цінність найкращої з відхилених можливостей використання обмеженого ресурсу громади, що закріплюється за обраним проектом. Для місцевих бюджетів альтернативна вартість має практичне значення, оскільки сукупний обсяг капітальних вкладень громади обмежений надходженнями з визначеного законом кола джерел [1, ст. 71], а кошти, закріплені за одним об'єктом, вибувають з обігу на весь строк його реалізації, через що громада недоотримує вигоди найкращої з відхилених пропозицій.

Для розпорядника бюджетних коштів обґрунтування вибору об'єкта для капітальних вкладень належить до нормативних обов'язків, оскільки бюджетним законодавством встановлюється вимога досягнення максимального результату за визначеного бюджетом обсягу коштів [1, п. 6 ч. 1 ст. 7], а розрахунки, покладені в основу бюджетних показників, мають виконуватися за затвердженими методиками [1, п. 5 ч. 1 ст. 7], через що економічні оцінки інвестиційних пропозицій належать до необхідних складників документації, за якою формується єдиний проектний портфель публічних інвестицій громади [1, ч. 1 ст. 33¹, ч. 4 ст. 75²].

Альтернативна вартість муніципального проекту за своєю сутністю відображає вигоди, притаманні найкращій з відхилених пропозицій, через що її обчислення передбачає попереднє порівняння проектів, поданих до розгляду місцевою інвестиційною радою. Порівнюваність інвестиційних пропозицій досягається зведенням результатів до спільної міри, для чого у методології соціально-економічного оцінювання застосовується аналіз вигід і витрат, аналіз економічної ефективності та багатокритеріальний аналіз [10, с. 6].

Спільною мірою для муніципальних проектних пропозицій вітчизняними і міжнародними документами визначаються вигоди громади, тобто приріст добробуту мешканців «з урахуванням суспільної цінності результатів, вироблених проектом, і

альтернативних витрат всіх ресурсів, необхідних для виконання, експлуатації та обслуговування проекту» [10, с. 16].

Методичне забезпечення економічного обґрунтування спирається на аналіз вигід і витрат, призначений для ранжування проектних альтернатив за величиною чистого результату та підвищення віддачі від капітальних вкладень [10, с. 6]. Метод полягає у виявленні, кількісній оцінці та грошовому вираженні вигід і витрат проекту за їх дисконтуванням до чистої величини в поточній вартості. Розрахунок будується на порівнянні варіанту реалізації з варіантом мінімальних дій, причому вигоди й витрати враховуються з позицій суспільної корисності, а не суб'єкта реалізації проекту [10, с. 6-7].

Аналіз економічної ефективності застосовується за неможливості виразити вигоди проекту у грошовій формі або за їх тотожності для порівнюваних альтернатив, саме ж порівняння зводиться до вартості життєвого циклу проекту на одиницю створеного результату [10, с. 6-7].

У багатокритеріальному аналізі вагові критерії застосовуються до грошових і негрошових характеристик впливу проекту, включно з наслідками, недоступними для монетизації, а підсумкова оцінка виражається в балах, непорівнянних з обсягом капітальних вкладень [10, с. 7]. За європейською методологією обидва методи застосовуються послідовно – спочатку за допомогою багатокритеріального аналізу формується короткий перелік альтернатив, згодом відібрані варіанти порівнюються між собою в межах аналізу вигід і витрат [11, с. 84].

В українському законодавстві порядок підготовки публічних інвестиційних проектів установлює складові експертної оцінки проекту через стратегічне, економічне, комерційне, фінансове та управлінське обґрунтування [12, п. 16]. Вигоди громади підлягають вимірюванню в межах економічного обґрунтування, тоді як за допомогою решти складників перевіряється відповідність проекту стратегічним цілям, стан ринку, наявність джерел фінансування та спроможність замовника реалізувати проект [12, п. 13]. У методології соціально-економічного оцінювання публічних інвестицій розмежовують методи виявлення проектних пропозицій за наявністю їх ринкової ціни та вигоди, що ґрунтуються на неринкових перевагах [10, с. 36].

Вигоди, що мають ринкову вартість оцінюються шляхом ринкового коригування цін до соціальних, з огляду на реальну цінність ресурсів для суспільства. Ціни на ринку у муніципальному господарстві формуються попитом і пропозицією, але й мають певні викривлення через природну монополізацію послуг з водопостачання, водовідведення, тепlopостачання, тарифне регулювання і бюджетні дотації та екологічні зовнішні ефекти. Коригування здійснюється за допомогою фіскальних поправок, за яких інвестиційні та експлуатаційні витрати враховуються без податку на додану вартість, а ціни на ресурси беруться без урахування субсидій, а також із застосуванням тіньових цін, «які представляють собою вартість використання

ресурсів і результатів для суспільства» [10, с. 35]. Для муніципальних проєктів обидва прийоми стосуються переважно витратної частини, адже більшість ресурсів для їх реалізації надходить за цінами, обтяженими податком на додану вартість і ввізним митом, а тарифи на послуги природних монополій для окремих категорій споживачів підлягають державному регулюванню й відхиляються від економічно обґрунтованого рівня [10, с. 36].

Вигоди, позбавлені ринкової вартості, оцінюються двома групами неринкових методів. Методи виявлених переваг установлюють цінність блага за фактичною поведінкою споживачів, методи заявлених переваг – за результатами опитувань щодо готовності платити [10, с. 39].

Для муніципальних проєктів найширше застосування має гедоністичний метод, сутність якого полягає у виявленні грошової цінності блага, що виробляється комунальним господарством і капіталізуються у вартості нерухомості.

Метод витрат на пом'якшення наслідків придатний для оцінки затрат приватного сектору на заміщення відсутнього публічного блага, а метод транспортних витрат застосовується при оцінці вартості об'єктів дозвілля та рекреації, до яких мешканці прибувають з різних районів міста.

Вигоди муніципального проєкту, крім економічної складової, мають фінансовий, маркетинговий, або комерційний, соціальний та екологічний вимір. Кожен із вимірів має власний предмет і власний критерій, який обґрунтовує підстави до прийняття або відхилення проєкту з існуючих альтернатив, через що питання вигод і витрат піддається багатокритеріальному аналізу. Фінансово прийнятні оцінки для реалізації проєкту можуть не мати попиту або не відповідати потребам громади, економічно доцільне рішення може виявитись непосильним для бюджету в утриманні, а корисне для міста загалом як соціальна цінність може розподіляти навантаження інфраструктури нерівномірно між районами.

Бюджет розвитку столиці на 2026 рік включає 678 окремих проєктів і програм публічних інвестицій сукупною вартістю 31,7 млрд грн. Найбільша частка коштів припадає на транспортну галузь, а ще близько сорока відсотків акумулюється у сфері муніципальної інфраструктури, житлового фонду, освіти й охорони здоров'я [2]. Рішенням Київської міської ради від 14 травня 2026 року №610/11077 до початкового бюджету внесено зміни зі скороченням загального обсягу публічних інвестицій на 283,7 млн грн (0,9%), порівняно з груднем [13, Додаток 6] (табл.1).

Таблиця 1

**Галузева структура публічних інвестицій м. Києва на 2026 рік
(за грудень 2025 року і травень 2026 року)**

Номер галузі	Галузь (сектор)	Грудень 2025, млн грн	Травень 2026, млн грн	Різниця, млн грн	Різниця, %
13	Транспорт	15 099,8	15 134,4	+34,6	+0,2
4	Житло	4 237,6	3 622,8	-614,8	-14,5
6	Муніципальна інфраструктура та послуги	3 494,3	3 401,9	-92,4	-2,6
7	Освіта і наука	2 918,1	3 065,3	+147,2	+5,0
8	Охорона здоров'я	2 283,2	2 221,6	-61,6	-2,7
9	Публічні послуги і пов'язана з ними цифровізація	1 398,3	1 398,3	+0,0	+0,0
1	Громадська безпека	677,6	677,6	+0,0	+0,0
2	Довкілля	433,9	616,5	+182,6	+42,1
11	Енергетика	382,9	385,7	+2,8	+0,7
3	Соціальна сфера	345,9	433,0	+87,1	+25,2
12	Спорт та фізичне виховання	248,2	248,2	+0,0	+0,0
5	Культура та інформація/медіа та комунікації	175,3	206,1	+30,8	+17,6
10	Публічні фінанси	9,2	9,2	+0,0	+0,0
	Усього	31 704,2	31 420,6	-283,7	-0,9

Примітка: грудень – додаток 6 до рішення Київської міської ради від 18.12.2025 №313/10780 [2, с. 1-87]; травень – додаток 6 у редакції рішення Київської міської ради від 14.05.2026 №610/11077 [13].

Джерело: складено авторами за даними [2, с. 1-87; 13]

Фінансування об'єктів житла скоротилось на 614,8 млн грн, муніципальної інфраструктури та послуг – на 92,4 млн грн; видатки на освіту і науку збільшено на 147,2 млн грн, у соціальній сфері – на 87,1 млн грн, а публічні інвестиції у транспортну галузь – на 34,6 млн грн. Коригування бюджету відбулось за рахунок перерозподілу пріоритетів між галузями в межах практично незмінного загального ресурсу громади за тим самим принципом альтернативної вартості, який

визначив первісний відбір проєктів [2; 13].

Проєктні пропозиції реєструються в централізованій системі DREAM PIP для розгляду місцевою інвестиційною радою та включення до єдиного проєктного портфеля публічних інвестицій, запровадженого відповідно до оновленого інституційного механізму капітальних видатків [1, ст. 33¹]. Реєстр охоплює техніко-економічно обґрунтовані пропозиції галузей на державному і місцевому рівні управління, а їх портфельний

спосіб організації дозволяє агрегувати дані за різними ознаками, та оцінити альтернативну вартість відхилених пропозицій і сукупний обсяг фінансування потреб громади [14].

Станом на кінець серпня 2026 року реєстр налічує 1869 проєктних пропозицій, розділених між основними галузями [15] (рис. 1).

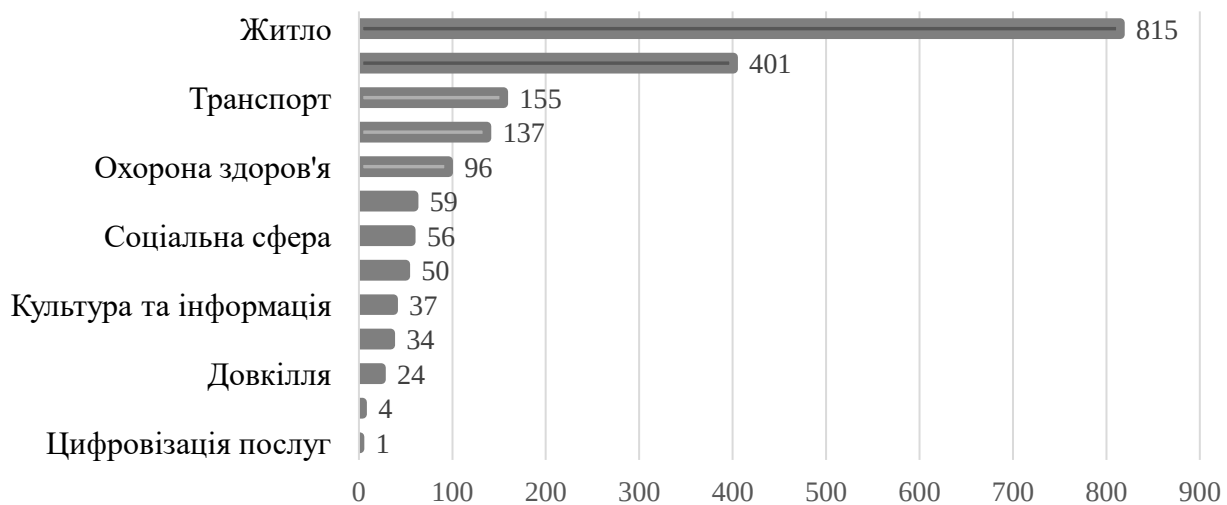


Рис. 1. Кількість проєктних пропозицій реєстру DREAM PIP за галузями (м. Київ)

Джерело: побудовано авторами за даними реєстру DREAM PIP [15].

Переважає більшість проєктів, 815 одиниць, належить до об'єктів житлової нерухомості, а освіта і наука – другий за кількістю масив із 401 пропозицією.

Транспортна галузь із 155 пропозиціями посідає третє місце за кількістю, що вказує на певні розбіжності між масовістю пропозицій та їх бюджетним фінансуванням. На галузь припадає найбільша частка річного бюджету розвитку серед тринадцяти галузей, 48,2 % вартості від 31,42 млрд грн, попри те, що сектор займає третє місце за кількістю зареєстрованих

пропозицій [2; 13, Додаток 6].

З аналітичної точки зору розбіжність між кількістю пропозицій і потребою в інвестиціях пояснюється неоднорідністю масштабу проєкту усередині одного портфеля, у якому переважна більшість зареєстрованих ініціатив охоплює порівняно недорогі інкрементальні заходи з модернізації чи підтримання транспортної інфраструктури, а на нечисленну групу капіталомістких проєктів будівництва нових об'єктів припадає основна частка вартості портфеля (табл. 2).

Таблиця 2

Структура транспортного портфеля публічних інвестицій (призначення)

Мета проєкту	Кількість проєктів	Частка кількості у секторальному портфелі, %	Вартість, млн грн	Частка вартості у секторальному портфелі, %
Створення нових об'єктів та сервісів	17	11,0	70 109,1	48,9
Покращення стану інфраструктури	51	32,9	53 761,5	37,5
Проєкти модернізації для відповідності сучасним стандартам	34	21,9	18 616,0	13,0
Запровадження інновацій та енергоефективних рішень	52	33,5	892,7	0,6
Забезпечення інклюзивності та рівних можливостей	1	0,6	120,0	0,1
Усього	155	100	143 499,3	100

Джерело: складено авторами за даними [15].

Запровадження інновацій та енергоефективних рішень становить третину пропозицій транспортного портфеля, але менше одного відсотка його вартості, тоді як категорія «створення нових об'єктів та сервісів» – лише одну десяту пропозицій за майже половину вартості [15].

Серед проєктів, зареєстрованих у реєстрі публічних інвестицій м. Києва на платформі DREAM, будівництво Подільського мостового переходу через річку Дніпро вирізняється кошторисною вартістю, яка становить 13,9 % сукупної вартості портфеля транспортної галузі (рис. 2).

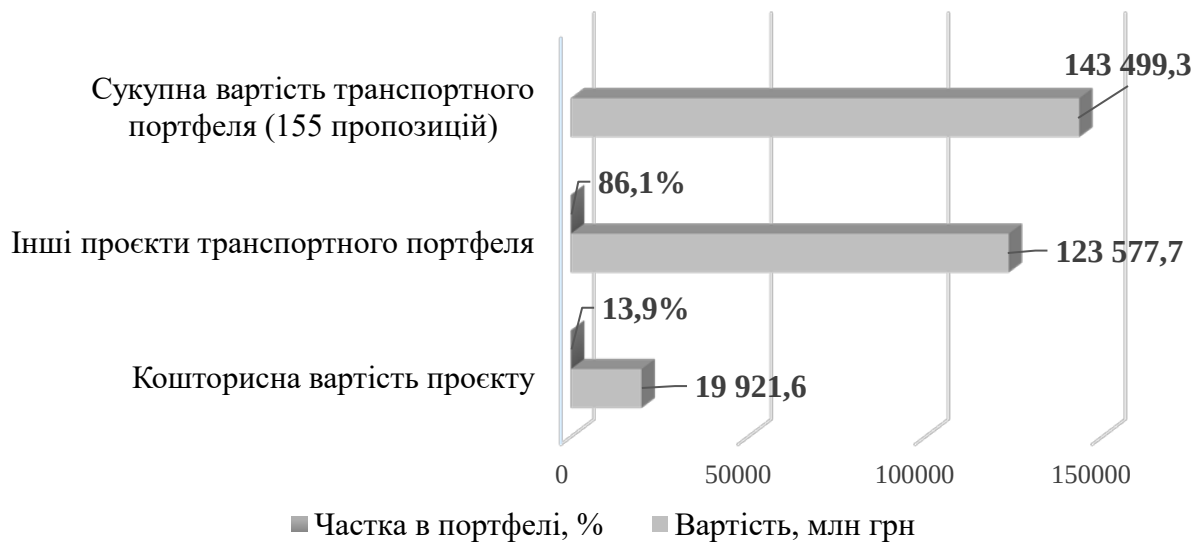


Рис. 2. Частка вартості проекту Подільського мостового переходу в сукупній вартості транспортного портфеля.

Джерело: побудовано авторами за даними [13; 14].

Кошторисна вартість проекту будівництва Подільського мостового переходу становить 19 921,6 млн грн, а період реалізації охоплює 2004-2029 рр. за даними Єдиного проектного портфеля публічних інвестицій [14]. Оновлений кошторис проекту встановлено розпорядженням виконавчого органу Київської міської ради (Київської міської державної адміністрації) [16]. Станом на 1 січня 2026 року освоєно 19 258,4 млн грн, або 96,7 відсотка кошторисної вартості, а на 2026 рік проекту виділено 183,6 млн грн бюджетного фінансування [13; 14].

Вигоди, які громада отримує від реалізації проекту Подільського мостового переходу варто оцінювати за пакетом альтернативних пропозицій в межах

транспортної галузі. У Єдиному проектному портфелі публічних інвестицій зареєстровано ще декілька проектів того самого сектору – оновлення рухомого складу метрополітену, реставрацію мосту імені Є. О. Патона та капітальний ремонт Південного мосту – кожен з яких претендує на ту саму бюджетну спроможність громади. Вибір кожної з альтернатив спирається на власний набір явних і неявних вигід [14; 15].

Окрім порівняння фінансових показників за обраними муніципальними ініціативами, варто розглянути й супутні вигоди, що впливають на пріоритетність здійснення публічних інвестицій в портфелі проектних альтернатив (табл. 3).

Таблиця 3

Порівняння вигід альтернативних проектів

Проект	Вартість, млн грн	Термін реалізації	Вигода	Обґрунтування вибору
Придбання рухомого складу метрополітену	20 700,0	67 міс. (5,6 р)	Зниження витрат: – на утримання на 57 %; – на споживання електроенергії більш ніж на 20 %	Оновлення 40% парку вагонів, відмова від запчастин російського виробництва
Реставрація мосту імені Є.О. Патона через р. Дніпро	9 084,6	76 міс. (6,3 р)	Економія 1 816,9 млн грн	Збереження пам'ятки архітектури замість більшої пропускної спроможності реконструкції
Капітальний ремонт Південного мосту через р. Дніпро	5 951,4	60 міс. (5,0 р)	Економія 2 380,5 млн грн	Виключно економічна доцільність без додаткового функціонального чи культурного обґрунтування
Подільський мостовий перехід через р. Дніпро	19 921,6	306 міс. (25,5 р)	Розрахункова інтенсивність руху 60,1 тис. авто/добу	Проект на завершальній стадії реалізації – порівняння альтернативних вигід не застосовано

Примітка: вартість проекту наведено за статтею «Вартість проекту (підготовка та реалізація)» бюджету, без урахування вартості експлуатації та закриття об'єкта. Економію розраховано як різницю між вартістю відхиленої дорожчої альтернативи та вартістю обраного проектного рішення за даними [19; 20]

Джерело: складено авторами за даними [13; 14; 15; 17; 18; 19; 20].

Вигоди від реалізації проекту з оновлення рухомого складу Київського метрополітена очікуються на рівні попереднього досвіду підприємства, отриманого при модернізації вагонів на Святошинсько-Броварській лінії у 2014-2017 рр., результат якого полягав у зниженні споживання електроенергії на тягу поїздів більше ніж на 20 відсотків, а фактичні витрати на технічне обслуговування модернізованих вагонів за одинадцять років виявились на 57 відсотків нижчими, ніж утримання вагонів старого зразка. Проект передбачає комплексну модернізацію 220 вагонів протягом 2024-2028 рр. та додаткове придбання 120 одиниць рухомого складу на заміну моделей, що вичерпають строк експлуатації протягом наступних восьми років, і разом становитимуть оновлення близько 40 відсотків інвентарного парку пасажирських вагонів міста. Заміна вагонів усуває також залежність комунального підприємства від комплектуючих і запасних частин російського виробництва, на яких досі тримається технічне обслуговування застарілого парку [17; 18].

Реставрація мосту імені Є. О. Патона з пристосуванням до сучасного використання обрана замість реконструкції, яка дозволила б збільшити пропускну спроможність переправи. Підставою для відхилення альтернативи з реконструкції мосту стала її дорожча вартість та неможливість збереження пам'ятки архітектури. Реконструкція потребує 10 901,6 млн грн інвестицій у порівнянні з 9 084,6 млн грн реставрації, що на 20 відсотків дорожче. Невідкладність робіт з реставрації споруди зумовлена його технічним станом, який за результатами обстеження 2025 року визнано непридатним через вичерпаний залишковий ресурс [19].

При порівнянні альтернативних рішень щодо капітального ремонту Південного мосту або його повної реконструкції перевагу надано першому проекту, оскільки альтернатива потребує 8 331,9 млн грн інвестицій, що на 40 % перевищує вартість капітального ремонту. На відміну від проекту з реставрації моста Патона та Подільського мостового переходу вибір проектного рішення тут спирається виключно на економічну доцільність, без додаткового функціонального чи культурного обґрунтування [20].

Подільський мостовий перехід посідає окреме місце серед чотирьох проектів, оскільки перебуває на завершальній стадії реалізації, а не на етапі вибору між варіантами. Оскільки рішення, прийняте у 2004 році станом на початок 2026 року виконане на 96,7 %, порівняння вигід альтернативного вибору в цьому випадку не залишає підстав для обґрунтування [14]. Натомість задокументований термін реалізації проекту мостового переходу надає можливість оцінити темпоральні вигоди, що з урахуванням соціального дисконту та відкладених очікувань, з однієї сторони, роблять проект менш пріоритетним і цінним, з іншої – невиправданим з точки зору реалізації потреби та сукупного зиску. Строк реалізації проекту становить 306 місяців, або 25,5 року, тоді як для трьох альтернативних пропозицій в межах порівнювального пакета цей показник істотно нижчий. Оновлення рухомого складу метрополітена триває 67 місяців, реставрація мосту Патона – 76

місяців, а капітальний ремонт Південного мосту – 60 місяців [18; 19; 20]. Термін реалізації проекту Подільського мостового переходу у 4-5 разів довший за кожний з альтернативних термінів, що само по собі становить змістовну складову проектного аналізу. Розрахункова інтенсивність руху на мосту становить 60,1 тис. автомобілів на добу, а роль мостового переходу у зв'язку між районами Троєщини, Вигурівщини, Воскресенки та масиву Райдужний із правобережною частиною міста, включно з майбутньою лінією метро, виявляється чи не єдиним показником вигоди в межах проекту.

Висновки. Вигоди громади становлять необхідну складову обґрунтування проектних рішень. Оцінювання муніципальних проектів виключно за кошторисною вартістю не дає можливість виявити втрачену цінність відхилених альтернатив, що у свою чергу звужує підстави для їх відбору та включення до портфеля інвестицій громади. Оцінка альтернативної вартості, застосована до портфеля проектів транспортної галузі Києва, дозволяє розкрити пріоритети інвестицій у галузях комунального господарства, порівняти витрати з отримуваними вигодами. Кожне з альтернативних рішень спирається на власний набір вигід, частина яких не завжди може бути відображена суто фінансовими показниками.

Вигоди громади від впровадження муніципального проекту охоплюють пряму функціональну корисність об'єкта та приховані ефекти, що виявляються за допомогою ринкових і неринкових методів оцінювання. Фінансово підтверджена економія, соціальна, культурна чи функціональна цінність об'єкта та час, потрібний для отримання результату, його вплив на просторове планування та середовище становлять важливі категорії, на які потрібно зважати окремо при оцінці альтернатив.

Тривалий термін реалізації муніципальних проектів в оцінюванні вигід громади складає окрему методичну проблему. Соціальний дисконт послідовно знижує теперішню вартість віддалених у часі вигід, применшуючи цінність довгострокових проектів порівняно з короткостроковими альтернативами, навіть у схожих за вартістю пропозиціях, хоча мешканці міста отримують реальну користь від проекту вже в період експлуатації об'єкта, а повна оцінка вигід можлива лише після накопичення достатнього обсягу кількісних і якісних даних про результати втіленого проектного рішення. Тому альтернативні рішення в управлінні муніципальним господарством мають ґрунтуватись на відповідності призначенню і пріоритетності для потреб громади поряд із критерієм найвищої фінансової вигоди, оскільки доцільність міських проектів визначається цінністю для мешканців, а не прибутковістю вкладень.

Подальшого дослідження при оцінці вигід громади потребує методика застосування багатокритеріального аналізу до порівняння альтернативних рішень, що поєднує фінансові, темпоральні, соціальні, екологічні виміри та оцінку ризиків реалізації муніципальних проектів у вагових критеріях пріоритетності з обґрунтуванням інтегральної оцінки портфеля проектних

пропозицій, а також обґрунтування соціальної ставки дисконтування для проєктів громади, що враховує тривалість реалізації і момент фактичного отримання вигоди мешканцями. Розширення секторальної вибірки проєктного портфеля за межі транспортної галузі, включно з проєктами водопостачання, поводження з відходами та енергоефективної модернізації будівель, дасть можливість перевірити стійкість виявлених закономірностей на інших типах муніципальних активів.

Декларація щодо використання інструментів штучного інтелекту. Для підготовки статті авторами було використано інструмент штучного інтелекту

Claude (модель Sonnet 5, розробник Anthropic). Інструмент застосовувався для виправлення орфографічних і пунктуаційних помилок у тексті, оформлення списку використаних джерел і References, а також для очищення і структурування баз даних, використаних під час побудови рисунків і таблиць. Наукова концепція, результати дослідження і висновки авторами сформульовані самостійно, аналіз даних і розрахунки проведено в середовищі Microsoft Power BI. Автори несуть повну відповідальність за достовірність і наукову коректність викладеного матеріалу.

Список використаних джерел:

1. Про бюджет міста Києва на 2026 рік : Рішення Київської міської ради від 18.12.2025 № 313/10780. Київська міська рада, 2025. URL: <https://ips.ligazakon.net/document/MR250290> (дата звернення: 15.06.2026).
2. Бюджетний кодекс України : Закон України від 08.07.2010 № 2456-VI (зі змінами; ст. 33-1 щодо публічних інвестиційних проєктів). URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2456-17> (дата звернення: 15.06.2026).
3. Система управління публічними інвестиціями на місцевому рівні. Асоціація міст України. URL: <https://www.auc.org.ua/novyna/systema-upravlinnya-publichnymy-investyciyamy-na-miscevomu-rivni> (дата звернення: 15.06.2026).
4. Стан реалізації реформи публічних інвестицій в територіальних громадах. Всеукраїнська асоціація громад. 2025. URL: <https://hromady.org/en/stan-realizaci%D1%97-reformi-publichnix-investicij-v-teritorialnix-gromadax/> (дата звернення: 15.06.2026).
5. Никифорок О. І., Кучер С. В., Стасюк О. М., Федяй Н. О. Мультиплікаційні ефекти від інвестування в суспільно значущий інфраструктурний проєкт. Економіка і прогнозування. 2023. № 1. С. 97-114. DOI: <https://doi.org/10.15407/eip2023.01.097>
6. Boix-Cots D., Pujadas P. A decision-support framework for evaluating public investments: integrating sustainability in urban planning and resource allocation. International Journal of Urban Sustainable Development. 2025. Vol. 17(1). Pp. 44-68. DOI: <https://doi.org/10.1080/19463138.2025.2474416>
7. Pujadas P., Pardo-Bosch F., Aguado-Renter A., Aguado A. MIVES multi-criteria approach for the evaluation, prioritization, and selection of public investment projects. A case study in the city of Barcelona. Land Use Policy. 2017. Vol. 64. Pp. 29–37. DOI: <https://doi.org/10.1016/j.landusepol.2017.02.014>
8. Kapsoli J., Mogues T., Verdier G. Benchmarking Infrastructure Using Public Investment Efficiency Frontiers. IMF Working Paper. No. 2023/101. Washington, DC: International Monetary Fund, 2023. 32 p. DOI: <https://doi.org/10.5089/9798400243196.001>
9. European Commission. Economic Appraisal Vademecum 2021-2027. General Principles and Sector Applications. Brussels: European Commission, 2021. DOI: <https://doi.org/10.2776/182302>
10. Рекомендації щодо проведення аналізу вигід та витрат в інвестиційних проєктах : додаток до Посібника з питань державно-приватного партнерства / Світовий банк, Міністерство розвитку економіки, торгівлі та сільськогосподарства України. Київ, 2021. 153 с. URL: <https://me.gov.ua/download/60c86764-c77f-4c82-920f-b0cf48f51fec/file.pdf> (дата звернення: 15.06.2026).
11. Sartori D., Catalano G., Genco M., Pancotti C., Sirtori E., Vignetti S., Del Bo C. Guide to cost-benefit analysis of investment projects. Economic appraisal tool for Cohesion Policy 2014–2020. Luxembourg: Publications Office of the European Union, 2015. 364 p. DOI: <https://doi.org/10.2769/97516>
12. Деякі питання управління публічними інвестиціями : Постанова Кабінету Міністрів України від 28.02.2025 № 527. Верховна Рада України. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/527-2025-п> (дата звернення: 15.06.2026).
13. Про внесення змін до рішення Київської міської ради від 18 грудня 2025 року № 313/10780 «Про бюджет міста Києва на 2026 рік» : Рішення Київської міської ради від 14.05.2026 № 610/11077. Київська міська рада, 2026. URL: <https://old.kmr.gov.ua/uk/content/rishennya-kyivskoyi-miskoyi-rady-12500> (дата звернення: 15.06.2026).
14. Єдиний проєктний портфель публічних інвестицій по місту Києву на 2026 рік. Департамент економіки та інвестицій виконавчого органу Київської міської ради (Київської міської державної адміністрації), 2026. URL: <https://dei.kyivcity.gov.ua/publicni-investytsii> (дата звернення: 15.06.2026).
15. Реєстр проєктних пропозицій DREAM PIP по м. Києву (регіональний рівень). DREAM, 2026. URL: <https://dream.gov.ua/ua/pipe-pipeline> (дата звернення: 15.06.2026).
16. Про перезатвердження проєкту «Будівництво Подільського мостового переходу через р. Дніпро у м. Києві» (Коригування) : Розпорядження виконавчого органу Київської міської ради (Київської міської державної адміністрації) від 13.10.2021 № 2152. URL: https://kyivcity.gov.ua/npa/pro_perezatverdzhennya_proektu_budivnistvo_podilskogo_mostovogo_perekhodu_cherez_

r_dnipro_u_m_kievi_koriguvannya/xwbgyb29vk_kmda_2152/ (дата звернення: 15.06.2026).

17. Про схвалення проекту «Оновлення рухомого складу Київського метрополітену» та залучення кредитних коштів Європейського інвестиційного банку : Розпорядження начальника Київської міської військової адміністрації від 19.10.2023 № 826. URL: https://kyivcity.gov.ua/npa/pro_skhvalennya_proyektu_onovlennya_rukhomogo_skladu_kivskogo_metropolitenu_ta_zaluchennya_kreditnikh_koshtiv_yevropeyskogo_investitsiynogo_banku/kmva_826_992550/ (дата звернення: 15.06.2026).

18. Придбання рухомого складу метрополітену: картка проекту. DREAM PIP, 2026. URL: <https://dream.gov.ua/ua/pip/DREAM-UA-220526-A100C959> (дата звернення: 15.06.2026).

19. Реставрація з пристосуванням мосту ім. Є. О. Патона через р. Дніпро у м. Києві: картка проекту. DREAM PIP, 2026. URL: <https://dream.gov.ua/ua/pip/DREAM-UA-260526-E86F013E> (дата звернення: 15.06.2026).

20. Капітальний ремонт Південного мосту через р. Дніпро: картка проекту. DREAM PIP, 2026. URL: <https://dream.gov.ua/ua/pip/DREAM-UA-260526-813EE12F> (дата звернення: 15.06.2026).

References:

1. Kyivska miska rada (2025). Pro biudzheth mista Kyieva na 2026 rik [On the budget of the city of Kyiv for 2026]: rishennia vid 18.12.2025 No. 313/10780. <https://ips.ligazakon.net/document/MR250290> [in Ukrainian].
2. Verkhovna Rada Ukrainy (2010). Biudzhetni kodeks Ukrainy [Budget Code of Ukraine]: Zakon Ukrainy vid 08.07.2010 No. 2456-VI. <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2456-17> [in Ukrainian].
3. Asotsiatsiia mist Ukrainy. Systema upravlinnia publichnymy investytsiamy na mistsevomu rivni [The public investment management system at the local level]. <https://www.auc.org.ua/novyna/systema-upravlinnya-publichnymy-investytsiamy-na-miscevomu-rivni> [in Ukrainian].
4. Vseukrainska asotsiatsiia hromad (2025). Stan realizatsii reformy publichnykh investytsii v terytorialnykh hromadakh [The state of implementation of the public investment reform in territorial communities]. <https://hromady.org/en/stan-realizaci%D1%97-reformi-publichnix-investicij-v-teritorialnix-gromadax/> [in Ukrainian].
5. Nykyforuk, O. I., Kucher, S. V., Stasiuk, O. M., & Fediai, N. O. (2023). Mulytyplikatsiini efekty vid investuvannya v suspilno znachushchyi infrastruktturnyi proiekt [Multiplier effects from investment in a socially significant infrastructure project]. *Ekonomika i prohnozuvannya*, (1), 97-114. <https://doi.org/10.15407/eip2023.01.097> [in Ukrainian].
6. Boix-Cots, D., & Pujadas, P. (2025). A decision-support framework for evaluating public investments: integrating sustainability in urban planning and resource allocation. *International Journal of Urban Sustainable Development*, 17(1), 44-68. <https://doi.org/10.1080/19463138.2025.2474416>
7. Pujadas, P., Pardo-Bosch, F., Aguado-Renter, A., & Aguado, A. (2017). MIVES multi-criteria approach for the evaluation, prioritization, and selection of public investment projects. A case study in the city of Barcelona. *Land Use Policy*, (64), 29-37. <https://doi.org/10.1016/j.landusepol.2017.02.014>
8. Kapsoli, J., Mogues, T., & Verdier, G. (2023). Benchmarking Infrastructure Using Public Investment Efficiency Frontiers. IMF Working Paper, No. 2023/101. Washington, DC: International Monetary Fund. <https://doi.org/10.5089/9798400243196.001>
9. European Commission (2021). Economic Appraisal Vademecum 2021-2027. General Principles and Sector Applications. Brussels: European Commission. <https://doi.org/10.2776/182302>
10. Svitovyi bank, Ministerstvo rozvytku ekonomiky, torhivli ta silskoho hospodarstva Ukrainy (2021). Rekomendatsii shchodo provedennia analizu vyhid ta vytrat v investytsiynykh proiektakh: dodatok do Posibnyka z pytan derzhavno-pryvatnoho partnerstva [Recommendations on conducting cost-benefit analysis of investment projects: an annex to the Public-Private Partnership Guide]. Kyiv. <https://me.gov.ua/download/60c86764-c77f-4c82-920f-b0cf48f51fec/file.pdf> [in Ukrainian].
11. Sartori, D., Catalano, G., Genco, M., Pancotti, C., Sirtori, E., Vignetti, S., & Del Bo, C. (2015). Guide to cost-benefit analysis of investment projects. Economic appraisal tool for Cohesion Policy 2014-2020. Luxembourg: Publications Office of the European Union. <https://doi.org/10.2769/97516>
12. Kabinet Ministriv Ukrainy (2025). Deiaki pytannia upravlinnia publichnymy investytsiamy [Certain issues of public investment management]: postanova vid 28.02.2025 No. 527. <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/527-2025-n> [in Ukrainian].
13. Kyivska miska rada (2026). Pro vnesennia zmin do rishennia Kyivskoi miskoi rady vid 18 hrudnia 2025 roku No. 313/10780 «Pro biudzheth mista Kyieva na 2026 rik» [On amendments to the Kyiv City Council decision No. 313/10780 «On the budget of the city of Kyiv for 2026»]: rishennia vid 14.05.2026 No. 610/11077. <https://old.kmr.gov.ua/uk/content/rishennya-kyivskoyi-miskoyi-rady-12500> [in Ukrainian].
14. Departament ekonomiky ta investytsii vykonavchoho orhanu Kyivskoi miskoi rady (Kyivskoi miskoi derzhavnoi administratsii) (2026). Iedynyi proiektnyi portfel publichnykh investytsii po mistu Kyievu na 2026 rik [Unified project portfolio of public investments for the city of Kyiv for 2026]. <https://dei.kyivcity.gov.ua/publichni-investytsii> [in Ukrainian].
15. DREAM (2026). Reiestr proiektnykh propozyitsii DREAM PIP po m. Kyievu (rehionalnyi riven) [Register of

DREAM PIP project proposals for the city of Kyiv (regional level)]. <https://dream.gov.ua/ua/pip-pipeline> [in Ukrainian].

16. Vykonavchiy orhan Kyivskoi miskoi rady (Kyivska miska derzhavna administratsiia) (2021). Pro perezatverdzhennia proektu «Budivnytstvo Podilskoho mostovoho perekhodu cherez r. Dnipro u m. Kyievi» (Koryhuvannia) [On the re-approval of the project «Construction of the Podilskyi Bridge Crossing over the Dnipro River in Kyiv» (Amendment)]: rozporiadzhennia vid 13.10.2021 No. 2152. https://kyivcity.gov.ua/npa/pro_perezatverdzhennya_proektu_budivnytstvo_podilskoho_mostovoho_perekhodu_cherez_r_dnipro_u_m_kyievi_koryhuvannya/xwbgyb29vk_kmda__2152/ [in Ukrainian].

17. Kyivska miska viiskova administratsiia (2023). Pro skhvalennia proiektu «Onovlennia rukhomoho skladu Kyivskoho metropolitenu» ta zaluchennia kredytnykh koshtiv Yevropeiskoho investytsiinoho banku [On the approval of the project "Renewal of the Kyiv Metro rolling stock" and raising credit funds from the European Investment Bank]: rozporiadzhennia vid 19.10.2023 No. 826. https://kyivcity.gov.ua/npa/pro_skhvalennya_proyektu_onovlennya_rukhomogo_skladu_kivskogo_metropolitenu_ta_zaluchennya_kreditnykh_koshtiv_yevropeyskogo_investitsiynogo_banku/kmva__826_992550/ [in Ukrainian].

18. DREAM PIP (2026). Prydbannia rukhomoho skladu metropolitenu: kartka proiektu [Procurement of metro rolling stock: project card]. <https://dream.gov.ua/ua/pip/DREAM-UA-220526-A100C959> [in Ukrainian].

19. DREAM PIP (2026). Restavratsiia z prystosuvanniam mostu im. Ye.O. Patona cherez r. Dnipro u m. Kyievi: kartka proiektu [Restoration and adaptive reuse of the Ye.O. Paton Bridge over the Dnipro River in Kyiv: project card]. <https://dream.gov.ua/ua/pip/DREAM-UA-260526-E86F013E> [in Ukrainian].

20. DREAM PIP (2026). Kapitalnyi remont Pivdennoho mostu cherez r. Dnipro: kartka proiektu [Capital repair of the Southern Bridge over the Dnipro River: project card]. <https://dream.gov.ua/ua/pip/DREAM-UA-260526-813EE12F> [in Ukrainian].

Дата надходження статті: 05.08.2026 р.

Дата прийняття статті до друку: 18.09.2026 р.

Дата публікації (оприлюднення) статті: 01.10.2026 р.

Стаття поширюється на умовах ліцензії Creative Commons Attribution License International CC-BY.