

## ІНВЕСТИЦІЙНО-ІННОВАЦІЙНА ДІЯЛЬНІСТЬ

УДК 330.342.3

DOI: <https://doi.org/10.32782/2415-8801/2024-3.7>**Захаров Д.С.**

кандидат технічних наук,  
докторант кафедри підприємництва та бізнес-адміністрування,  
Харківський національний університет  
міського господарства імені О.М. Бекетова

**Палант О.Ю.**

доктор економічних наук, доцент,  
професор кафедри підприємництва та бізнес-адміністрування,  
Харківський національний університет  
міського господарства імені О.М. Бекетова

**Приймак В.О.**

аспірант кафедри підприємництва та бізнес-адміністрування,  
Харківський національний університет  
міського господарства імені О.М. Бекетова

**ФІНАНСУВАННЯ ТА ІНВЕСТИЦІЙНА ПІДТРИМКА  
СТАБІЛЬНОЇ РОБОТИ ТА ПОДАЛЬШОГО РОЗВИТКУ  
МІСЬКОГО ГРОМАДСЬКОГО ТРАНСПОРТУ УКРАЇНИ**

*В статті розглянуто як саме бюджет України на 2025 рік вплине на стабільну роботу та подальший розвиток надважливої галузі економіки – міського громадського транспорту. Надані характеристики основних статей доходної та видаткової частин бюджету України на 2025 рік. Проведено аналіз стану підприємств міського громадського транспорту України за кілька останніх років. Виявлено, що кількісний склад парку рухомого складу та інфраструктурних об'єктів не зазнав значних змін, але й в подальшому потребує додаткового фінансування з боку держави та місцевих органів влади. Підкреслено, що автобусні перевезення (як би їх не критикували за не екологічність), стали великою підтримкою в роботі міського громадського транспорту під час блекаутів. Надано характеристики та механізми підтримки інвестиційних проектів, які можуть бути реалізовані в Україні під час війни, зазначені переваги інвестування в Україну та охарактеризовані гарантії Уряду України щодо майбутніх інвестпроектів.*

*Ключові слова:* міський громадський транспорт, фінансування, інвестиції, економічний розвиток, валовий внутрішній продукт, інфляція.

**FINANCING AND INVESTMENT SUPPORT  
FOR STABLE OPERATION AND FURTHER DEVELOPMENT  
OF URBAN PUBLIC TRANSPORT OF UKRAINE****Zakharov Denys, Palant Oleksii, Pryimak Vladyslav***O.M. Beketov National University of Urban Economy in Kharkiv*

*The article examines exactly how the budget of Ukraine for 2025 will affect the stable operation and further development of an extremely important branch of the economy – urban public transport. The characteristics of the main items of the revenue and expenditure parts of the budget of Ukraine for 2025 are given. An analysis of the state of urban public transport enterprises of Ukraine over the past few years has been carried out. It was found that the quantitative composition of the fleet of rolling stock and infrastructural facilities has not undergone significant changes, but in the future, it will require additional funding from the state and local authorities. It is emphasized that bus transportation (no matter how they are criticized for not being environmentally friendly), has become a great support in the work of urban public transport during blackouts. Identified leaders among transport companies in terms of profits in 2023. The characteristics and mechanisms of support of investment projects*

*that can be implemented in Ukraine during the war are provided, the advantages of investing in Ukraine are indicated, and the guarantees of the Government of Ukraine regarding future investment projects are described. The necessity of a more careful study of the problems of insufficient funding and insufficient investment support of the urban public transport industry has been proven, given their relevance. It was revealed that the rate of growth of the gross domestic product during the war was insufficient for the stable operation of the country's economy, and inflationary expectations, although decreasing, were also insufficient for the stabilization of the country's economy. The main expenditures of the budget of Ukraine for 2025 are aimed at military goals, while the financing of the economy and social benefits remain outside the main priorities. The necessity of attracting international investments to the economy of Ukraine despite the high risks of investing during the war has been proven. For this purpose, the Government of Ukraine provides support and guarantees of investment protection.*

*Keywords: urban public transport, financing, investment, economic development, gross domestic product, inflation.*

**Постановка проблеми.** Міський громадський транспорт, як відомо, планово-збиткова галузь економіки України. Він завжди вимагав додаткового зовнішнього фінансування. До середини 2000-х років це були субвенції з Держбюджету та фінпідтримка з боку органів місцевого самоврядування. Зараз він майже повністю (в середньому по підприємствах галузі від 80 до 100%) фінансується за рахунок міських рад, до відома яких він належить. Вітчизняні довоєнні інвестиційні проекти стосовно міського громадського транспорту майже зупинились, нові механізми для їхнього запуску доки не винайдено. Уряд України, затверджуючи бюджет на 2025 рік, виділив незначні суми фінансування транспортної галузі, тому країна має звернутися до міжнародної підтримки і по цьому важливому для її населення питанню. Уряд розраховує на залучення додаткових коштів в економіку країни, зокрема, через інвестиційні проекти, надає їм державні гарантії, розробляє заходи та винаходить стимули щодо їх підтримки та просування. Тому опрацювання питання фінансування та міжнародної інвестиційної підтримки стабільної роботи та подальшого розвитку міського громадського транспорту України вказує на актуальність обраної теми дослідження.

**Аналіз останніх досліджень і публікацій.** Проблемам фінансування та інвестпідтримки галузей економіки у воєнний час присвячена доволі велика кількість наукових робіт. Так, загальним питанням діяльності підприємств України в умовах воєнного бізнес-ландшафту присвячена робота Т.О. Гаврилко та О.М. Доманської [5], управлінню фінансовими ризиками в умовах війни – робота І.Б. Хоми та Р.І. Боберського [6], сталому розвитку транспортно-логістичного сектору – робота А. Гречана та ін. [10]. Щодо висвітлення економічних проблем суто транспортної галузі, то перспективам розвитку авіаційного транспорту України посвячена робота О.В. Пугіна [7], економічно-організаційним проблемам розвитку громадського транспорту в умовах воєнного стану – робота А.І. Ільчова [8], забезпеченню розвитку конкретного транспортного підприємства в умовах, що склалися, – робота П.О. Скок

та Ю.В. Онуфрійчук [9]. Разом з тим, публікації, присвячені проблематиці застосування інвестиційного інструментарію та питанням фінансування галузі міського громадського транспорту у воєнний час, майже відсутні у вітчизняному науковому просторі, що вказує на необхідність більш ретельного дослідження означених проблем.

**Формулювання цілей статті.** Метою дослідження є висвітлення проблем недостатнього фінансування транспортної галузі в світлі бюджету України на 2025 рік та науково-обґрунтована можливість застосування інвестиційних інструментів підтримки галузі з наданням гарантій інвесторам з боку Уряду України.

**Виклад основного матеріалу дослідження.** Незважаючи на продовження війни, економіка України поступово відновлюється. Так, у I кварталі 2024 року реальний ВВП України зріс на 6,5% у річному вимірі. Це значно швидше, ніж попередні очікування НБУ. У II кварталі Національний банк України оцінив зростання реального валового внутрішнього продукту відносно аналогічного періоду минулого року в 3,7% [1]. За оцінками НБУ, економіка продовжує зростати навіть після нових значних пошкоджень внаслідок російських атак, в тому числі промислових та енергетичних об'єктів. Зараз війна сильно обмежує можливості економіки. Зокрема, відбудова пошкодженої інфраструктури потребує не лише значних фінансових та матеріальних ресурсів, але й часу. Електроенергії періодично не вистачає для покриття потреб транспорту, промисловості, бізнесу та населення, ситуація залишиться на попередньому рівні й в наступних двох-трьох роках. Це, звісно, гальмує відновлення економіки. Так, Нацбанк очікує уповільнення зростання ВВП у III кварталі поточного року до 3,1%, а в IV – до 2,3%, саме з цих причин. Міжнародна фінансова допомога, що залишиться значною навіть попри очікування певного скорочення її надання в наступні роки, підтримає економіку країни. Знову ж таки, за прогнозом НБУ, реальний річний ВВП зросте на 3,7% в 2024 році, а надалі прогнозується його пришвидшення до 4–5% в 2025–2026 роках (рис. 1).

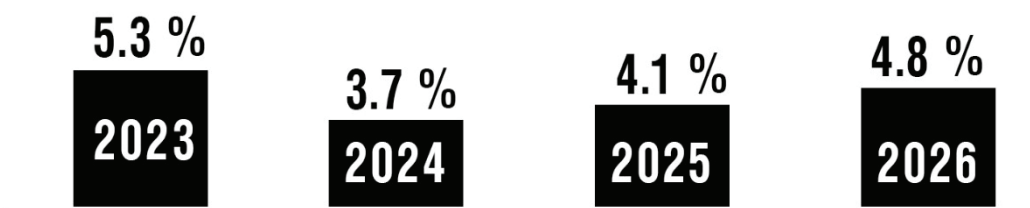


Рис. 1. Темпи зростання ВВП з урахуванням міжнародної допомоги

Джерело: складено авторами на основі матеріалів [1]

Щодо інфляційних процесів, то інфляція мала доволі низькі показники на початку поточного року, але впродовж останніх місяців пришвидшилась та сягнула величини близько 5% у річному вимірі. Така тенденція була очікуваною. Зростання споживчих цін передусім пришвидшилося через збільшення витрат підприємств на електроенергію, паливно-мастильні матеріали та оплату праці. Частково позначилось на споживчих цінах й послаблення курсу гривні відносно основних світових валют. Виважені дії НБУ мають загальмувати інфляцію наступного року. В пригальмуванні інфляції в нашій країні має вплинути сповільнення інфляційних процесів в країнах, з якими Україна веде торгівлю, крім того, очікується світове зниження цін на енергоносії, зокрема цін на нафту. З урахуванням цих чинників влітку наступного року інфляція має почати сповільнюватися, й наприкінці 2025 року має сягнути показника в 6,6%. У 2026 році, згідно з прогнозом НБУ, інфляція продовжить знижуватися та повернеться до показника 5% (рис. 2).

Бюджети України 2022–2024 років зорієнтовані на військові потреби. Верховна Рада прийняла закон, що вже підписаний Президентом України, щодо збільшення бюджету України на 500 млрд грн, які підуть виключно на військові потреби, а саме – на фінансування армії. Загальні видатки у 2025 році складуть 3 трлн. 737 млрд гривень, доходи – 1 трлн. 911 млрд гривень. Фінансування безпеки та оборони у 2025 році практично не зросте та складе понад 2,22 трлн. грн проти близько 2,18 трлн. грн в поточному році (табл. 1).

Це майже 60% від усіх запланованих видатків на 2025 рік. Понад 1 трлн. грн з цих коштів піде на оплату праці військових, суттєвого збільшення цих видатків у 2025 році порівняно з поточним не закладено.

Таблиця 1

#### Видатки з держбюджету на військові потреби на 2024–2025 роки, млрд грн

Видатки	2024 рік	2025 рік
Оплата праці військових	1149	1158
Озброєння та військова техніка, з яких:	704,9	737,2
Мінстратегпром	39,8	54,6
Держспецзв'язку	43,3	46,9
Інші видатки	352,8	357,4
Усього	2176	2223

Джерело: складено авторами на основі матеріалів [1]

Разом з цим, якщо розглядати показники економічного зростання підприємств транспорту, то спостерігається стійка тенденція щодо їхнього збільшення. Так, за даними [2], 10 найбільших підприємств, що працюють в сфері транспорту та пошти отримали в 2023 році дохід в 219,82 млрд грн Це на 14% більше, ніж у 2022 році. Серед лідерів – Укрзалізниця, Нова пошта, Оператор газотранспортної системи України, Укрпошта, Укртранснафта. Найбільший прибуток серед транспортних компаній отримала Укртранснафта, а найбільші збитки понесла Укрпошта.

Підприємства міського громадського транспорту до цього переліку не потрапили, вони зали-

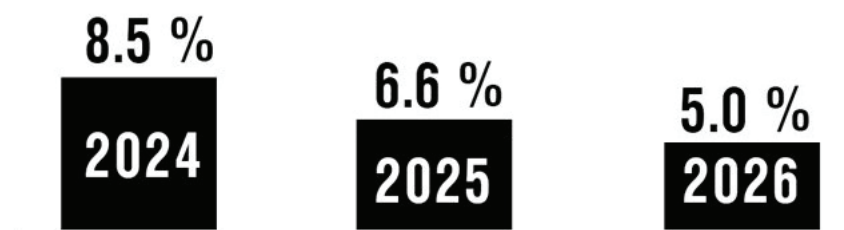


Рис. 2. Інфляційні очікування 2024–2026 років

Джерело: складено авторами на основі матеріалів [1]

шаються дотаційними та такими, що постійно потребують допомоги з боку держави та місцевих органів влади. Однак громадський транспорт працює в усіх містах, що залишилися на підконтрольній Україні території. В своїй попередній роботі ми вже характеризували сучасний стан та перспективи розвитку міського громадського транспорту України [4] по цілому ряду економічних показників, як то: обсяги транспортної роботи, обсяги пасажироперевезень, власні витрати та доходи підприємств, та дійшли висновку, що «не зважаючи на те, що у зв'язку з війною з 24 лютого 2022 року транспортне обслуговування населення здійснювалося зі значними обмеженнями, а в окупованих містах було припинено, міський громадський транспорт України зберіг свої основні функції та як міг, перевозив значні обсяги пасажирів».

В табл. 2 наведені дані щодо інвентарного парку тролейбусів та трамвайних вагонів станом на початок 2022, 2023 та 2024 років [3].

Значні втрати рухомого складу, особливо на початку повномасштабної війни, компенсувались закупівлею нових та вживаних транспортних засобів громадського транспорту та безоплатною передачею трамваїв та тролейбусів від країн-партнерів. Як видно із табл. 2, суттєвих змін щодо кількості транспортних засобів громадського електротранспорту в цілому по країні не сталося. Однак, були витрачені значні суми на закупівлю

та адаптацію до українських умов експлуатації придбаних одиниць рухомого складу.

Втрачена транспортна інфраструктура – дороги, трамвайні колії, енергогосподарство тощо, теж потребують великих обсягів фінансування після їх значного пошкодження внаслідок російських військових атак. В табл. 3 наведений перелік інфраструктурних об'єктів міського електротранспорту України станом на 01.01.2021 року та 01.01.2024 року (для порівняння).

Як видно із табл. 3, суттєвих змін щодо кількості інфраструктурних об'єктів громадського транспорту в цілому по країні не сталося, однак, нажаль, далеко не всі вони функціонують, частина їх лише числяться на балансі підприємств, але їх вже не існує, а обчислення втрат через об'єктивні причини не може бути здійснено на цілому ряді підприємств.

Під час блекаутів на допомогу електротранспорту прийшли автобуси. Саме на них лягла відповідальність за перевезення значної кількості пасажирів, коли весь наземний та підземний електротранспорт не міг зрушити з місця. Автобусний парк країни теж зазнав великих втрат свого рухомого складу за часів повномасштабної війни. Але його інфраструктура є більш гнучкою та простою в порівнянні з міським електротранспортом, а шляхи пересування можуть легко змінюватися відповідно до насущних потреб. За даними

Таблиця 2

### Інвентарний парк тролейбусів та трамвайних вагонів загалом по підприємствам громадського транспорту України

Період	Тролейбусів	Трамвайних вагонів
Всього пасажирських одиниць рухомого складу станом на 01.01.2022	3889	2314
Всього службових одиниць рухомого складу станом на 01.01.2022	122	279
Всього пасажирських одиниць рухомого складу станом на 01.01.2023	3873	2313
Всього службових одиниць рухомого складу станом на 01.01.2023	121	280
Всього пасажирських одиниць рухомого складу станом на 01.01.2024	3749	2314
Всього службових одиниць рухомого складу станом на 01.01.2024	118	277

Джерело: складено авторами на основі матеріалів [3]

Таблиця 3

### Об'єкти міського електротранспорту України

Інфраструктурні об'єкти міського електротранспорту	Станом на 01.01.2021	Станом на 01.01.2024
Контактна мережа трамваю, км	1878,4	1877
Трамвайна колія, км	1852,63	1851,874
Контактна мережа тролейбусу, км	4468,97	4465,04
Кількість трамвайних депо	29	29
Кількість тролейбусних депо	52	51
Кількість трамвайних маршрутів	170	169
Кількість тролейбусних маршрутів	450	485
Кількість тягових підстанцій	687	689

Джерело: складено авторами на основі матеріалів [3]

«Укравтопрому», у 2023 році український автобусний парк поповнився 2770 автобусами, що майже на третину більше, ніж у 2022 році. В I кварталі 2024 року з-за кордону завезли 239 одиниць автобусів, з них 60 нових та 179 вживаних, загальною вартістю понад 12,1 млн дол. Найбільшим поставальником нових автобусів стала Туреччина, найбільше вживаних автобусів завезено із Польщі [12].

Бюджет 2025 року виділяє 43,2 млрд грн на дорожній фонд. Однак 24,35 млрд грн з цієї суми виділяється на обслуговування боргів «Укравтодору». На утримання та розвиток автомобільних доріг державного значення виділено 11,318 млрд грн, місцевого значення – 6,602 млрд грн. На заходи безпеки дорожнього руху виділено 754,5 млн грн; 409 млн грн залучено на функціонування і розвиток внутрішніх водних шляхів та інфраструктури внутрішнього водного транспорту (морські та річкові порти); 2,1 млрд грн виділено на будівництво третьої гілки метрополітену у м. Харкові (у 2024 році було виділено 0,7 млрд грн, але станом на липень поточного року їх не використано); 702 млн грн виділено на будівництво метрополітену у м. Дніпро (збільшення фінансування склало 43 млн грн в порівнянні з 2024 роком, але рівень виконання станом на липень 2024 року становить 17,8%); на компенсацію за перевезення пасажирів міським транспортом виділено 1,1 млрд грн.

Без інвестиційної підтримки міському громадському транспорту буде дуже важко залишатись «на плаву». Уряд країни додає зусиль щодо залучення додаткових коштів в економіку. Так, Міністерство економіки під час Ukraine Recovery Conference-2024 представило 95 інвестиційних проєктів на загальну суму понад 27 млрд дол. Інвестпроєкти торкаються енергетики, транспорту та логістики, агропромислового комплексу, «зеленої» металургії, медицини та фармації, постачання деяких критичних матеріалів, IT-галузі та деяких інших, не менш відповідальних напрямків розвитку. В підсумковому документі форуму зазначено, що «інвестування в Україну саме зараз є стратегічно вигідним з огляду на декілька факторів. Так, міжнародна фінансова допомога та механізми співфінансування за участі міжнародних фінансових установ та організацій підтримують приватні інвестиції. Водночас сприятливі глобальні тренди, такі як декарбонізація та євроінтеграція, у поєднанні з великими потребами у реконструкції інфраструктури, енергетики та сільського господарства, створюють значні можливості. Реконструкція за міжнародної підтримки буде драйвером економічного зростання України,

що забезпечить потенціал для отримання високих прибутків. Крім того, прогрес України на шляху до ЄС наближає її стандарти до європейського ринку, покращуючи інвестиційні перспективи» [11]. Усвідомлюючи великі ризики інвестування під час війни, уряд України разом з партнерами має підтримувати інвесторів за допомогою дієвих заходів та стимулів та готовий надати детальну інформацію щодо їх переваг та допомогти інвесторам максимально їх використати. Серед гарантій, на які посилається Уряд, – гарантії Ukraine Facility, підтримка та надання гарантій країнами G7, впровадження міжнародного страхування військових ризиків, запуск цільових державних програм підтримки інвесторів, дерегуляція внутрішнього ринку, надання реальних податкових та митних пільг, відкриття доступу до фінансування, співфінансування, підтримка інноваційного бізнесу субсидіями. З метою стимулювання залучення в економіку України стратегічних інвесторів, підвищення інвестиційної привабливості, створення нових робочих місць, зростання конкурентоспроможності економіки бюджетом із спеціального фонду передбачені видатки в обсязі 3 млрд грн, які дозволяють інвесторам отримувати компенсацію до 30% від обсягів вкладень [13].

#### Висновки з проведеного дослідження.

1. Доведено необхідність більш ретельного дослідження проблем недостатнього фінансування та недостатньої інвестиційної підтримки галузі міського громадського транспорту з огляду на їх актуальність.

2. Виявлено, що темпи зростання ВВП у воєнний час недостатні для стійкої роботи економіки країни, а інфляційні очікування, хоч і зменшуються, але теж недостатні для стабілізації економіки.

3. Основні видатки бюджету України на 2025 рік спрямовані на воєнні цілі, а фінансування економіки та соціальні виплати залишаються поза основними пріоритетами.

4. Проаналізовані економічні показники підприємств транспорту, зокрема, міського громадського транспорту (по кількісному складу парків рухомого складу та власних інфраструктурних об'єктів). Виявлені лідери серед транспортних компаній по прибуткам в 2023 році. Також виявлена кількісна стабільність основних засобів підприємств міського електричного транспорту.

5. Доведена необхідність залучення міжнародних інвестицій в економіку України попри великі ризики інвестування під час війни. Для цього Уряд України надає підтримку та гарантії захисту інвествкладень.

#### Список використаних джерел:

1. Інфляційний звіт. *Національний Банк України*. URL: <https://bank.gov.ua/ua/monetary/report> (дата звернення 10.09.2024).
2. Відкриваємо Україну. *Опендатобот*. URL: <https://opendatobot.ua/> (дата звернення 20.09.2024).

3. Офіційний веб-сайт корпорації Укрелектротранс. URL: <https://www.korpmet.org.ua/> (дата звернення 21.09.2024).
4. Захаров Д.С. Аналіз стану та перспективи розвитку міського громадського транспорту України. *Економічний простір*. 2024. № 191. С. 178–184.
5. Гаврилко Т.О., Доманська О.М. Діяльність підприємств України в умовах воєнного бізнес-ландшафту. *Бізнес-навігатор*. 2024. Вип. 3 (76). С. 249–255. DOI: <https://doi.org/10.32782/business-navigator.76-42>
6. Хома І.Б., Боберський Р.І. Управління фінансовими ризиками в умовах війни. *Причорноморські економічні студії*. 2023. Вип. 84. С. 47–51. DOI: <https://doi.org/10.32782/bses.84-7>
7. Пугін О.В. Майбутнє авіаційного транспорту України: тренди та перспективи. *Науковий погляд: економіка та управління*. 2024. № 3 (87). С. 115–120. DOI: <https://doi.org/10.32782/2521-666X/2024-87-19>
8. Ільчов А.І. Економіко-організаційні проблеми розвитку громадського транспорту в умовах воєнного стану. *Бізнес-навігатор*. 2024. Вип. 3 (76). С. 492–495. DOI: <https://doi.org/10.32782/business-navigator.76-81>
9. Скок П.О., Онофрійчук Ю.В. Забезпечення розвитку транспортного підприємства на засадах сталого розвитку. *Причорноморські економічні студії*. 2023. Вип. 84. С. 99–104. DOI: <https://doi.org/10.32782/bses.84-17>
10. Гречан А., Безуглий А. та ін., Реалізація цілей сталого розвитку на прикладі транспортно-логістичного сектору. *Financial and Credit Activity Problems of Theory and Practice*. 2022. № 4 (45). С. 191–201.
11. Міністерство економіки представило 95 інвестиційних проєктів на понад \$27 млрд під час Ukraine Recovery Conference 2024 у Берліні. *Урядовий портал*. URL: <https://www.kmu.gov.ua/news/ministerstvo-ekonomiky-predstavulo-95-investytsiinykh-proiektiv-na-ponad-27-mlrd-pid-chas-ukraine-recovery-conference-2024-u-berlini> (дата звернення 24.09.2024).
12. Україна: інвестиції в систему громадського транспорту. *Plan4UA*. URL: <https://plan4ua.com/uk/articles/ukraine-investments-in-public-transport-system> (дата звернення 24.09.2024).
13. Інвестиційна діяльність в Україні за 1 квартал 2024 року. *Міністерство економіки України*. URL: <https://me.gov.ua/Documents/Detail?lang=uk-UA&id=9cb46b66-6285-4f7f-a08e-f450f32f0cb2&title=InvestitsiinaDiialnistVUkrainiZa1-Kvartal2024-Roku> (дата звернення 24.09.2024).

#### References:

1. Inflation report of the NBU. Available at: <https://bank.gov.ua/ua/monetary/report> (accessed September 10, 2024).
2. We are opening Ukraine. *Opendatabot*. Available at: <https://opendatabot.ua/> (accessed September 20, 2024).
3. The official website of the Ukrelektrotrans corporation. Available at: <https://www.korpmet.org.ua/> (accessed September 21, 2024).
4. Zakharov D. S. (2024) Analiz stanu ta perspektyvy rozvytku mis'koho hromads'koho transportu Ukrayiny [Analysis of the state and prospects for the development of urban public transport in Ukraine]. *Economic space*, vol. 191, pp. 178–184. (in Ukrainian)
5. Gavrylko T. O., Domanska O. M. (2024) Diyal'nist' pidpryyemstv Ukrayiny v umovakh voyennoho biznes-landshtaftu [Activities of Ukrainian enterprises in the conditions of the military business landscape]. *Business navigator*, vol. 3 (76), pp. 249–255. DOI: <https://doi.org/10.32782/business-navigator.76-42> (in Ukrainian)
6. Khoma I. B., Boberskyi R. I. (2023) Upravlinnya finansovymy ryzykamy v umovakh viyny [Management of financial risks in conditions of war]. *Black Sea Economic Studies*, no. 84, pp. 47–51. DOI: <https://doi.org/10.32782/bses.84-7> (in Ukrainian)
7. Pugin O. V. (2024) Maybutnye aviatsiynoho transportu Ukrayiny: trendy ta perspektyvy [The future of air transport of Ukraine: trends and prospects]. *Scientific view: economics and management*, no 3 (87), pp. 115–120. DOI: <https://doi.org/10.32782/2521-666X/2024-87-19> (in Ukrainian)
8. Ilyichev A. I. (2024) Ekonomiko-orhanizatsiyni problemy rozvytku hromads'koho transportu v umovakh voyennoho stanu [Economic and organizational problems of public transport development under martial law]. *Business navigator*, vol. 3 (76), pp. 492–495. DOI: <https://doi.org/10.32782/business-navigator.76-81> (in Ukrainian)
9. Skok P. O., Onofriychuk Yu. V. (2023) Zabezpechennya rozvytku transportnoho pidpryyemstva na zasadakh staloho rozvytku [Ensuring the development of the transport enterprise on the basis of sustainable development]. *Black Sea Economic Studies*, no 84, pp. 99–104. DOI: <https://doi.org/10.32782/bses.84-17> (in Ukrainian)
10. Hrechani A. and other (2022) Realizatsiia tsilei staloho rozvytku na prykladi transportno-lohistychnoho sektoru [Implementation of the goals of sustainable development on the example of the transport and logistics sector]. *Financial and Credit Activity Problems of Theory and Practice*, vol. 4 (45), pp. 191–201. (in Ukrainian)
11. The Ministry of Economy presented 95 investment projects worth more than \$27 billion during the Ukraine Recovery Conference 2024 in Berlin. *Government Portal*. Available at: <https://www.kmu.gov.ua/news/ministerstvo-ekonomiky-predstavulo-95-investytsiinykh-proiektiv-na-ponad-27-mlrd-pid-chas-ukraine-recovery-conference-2024-u-berlini> (accessed September 24, 2024).
12. Ukraine: investments in public transport system. *Plan4UA*. Available at: <https://plan4ua.com/uk/articles/ukraine-investments-in-public-transport-system> (accessed September 24, 2024).
13. Investment activity in Ukraine for the 1st quarter of 2024. *Ministry of Economy of Ukraine*. Available at: <https://me.gov.ua/Documents/Detail?lang=uk-UA&id=9cb46b66-6285-4f7f-a08e-f450f32f0cb2&title=InvestitsiinaDiialnistVUkrainiZa1-Kvartal2024-Roku> (accessed September 24, 2024).

E-mail: [zakharovds@online.ua](mailto:zakharovds@online.ua), [conductor.kh@gmail.com](mailto:conductor.kh@gmail.com), [tramcar.kh@gmail.com](mailto:tramcar.kh@gmail.com)