

РОЗДІЛ 6 ПІДПРИЄМНИЦТВО ТА ТОРГІВЛЯ

УДК 330.342.3

DOI: <https://doi.org/10.32782/2304-0920/4-102-12>

Захаров Д. С.

Харківський національний університет міського господарства
імені О. М. Бекетова

ІНВЕСТИЦІЙНІ ІНСТРУМЕНТИ РОЗВИТКУ МІСЬКОГО ГРОМАДСЬКОГО ТРАНСПОРТУ УКРАЇНИ

Досліджено теоретичні питання формування інвестиційних інструментів підтримки сталого розвитку міського громадського транспорту України. Вони мають стати надійним вкладенням вільних грошей як фізичних, так і юридичних осіб, як в короткостроковій, так і в довгостроковій перспективі. Розглянуто інвестиційні інструменти, які найчастіше використовують українці для вкладення вільних коштів у сучасних умовах, здійснено аналіз їх прибутковості та можливих ризиків їх застосування. Представлена аналітика формування доходів українських домогосподарств. Узагальнено, що міський громадський транспорт може бути не тільки збитковим та таким, що потребує зовнішніх дотацій. Розробка та впровадження відповідних інвестиційних інструментів допоможе перетворити міський громадський транспорт України на привабливий, комфортний, якісний та зручний спосіб пересування населення в межах міст.

Ключові слова: міський громадський транспорт, інвестиції, ефективність, грошові кошти, стратегія економічного розвитку.

Постановка проблеми. Уряд України реалізує ініціативу ЄС “Ukraine Facility” [1] та спільно з Єврокомісією розробляє в рамках цієї угоди документ під назвою «План України» [2]. Цей документ має стати стратегічною основою відновлення та економічного розвитку нашої держави на 2024–2027 роки. На його реалізацію Європейський Союз виділяє Україні допомогу в сумі 50 млрд євро. Один із розділів «Плану України» присвячений розвитку вітчизняного транспорту, зокрема міського громадського. Однак документ містить лише один проєкт стосовно громадського транспорту, що ніяк не відповідає масштабам та глибині викликів, які стоять перед транспортними підприємствами-перевізниками й місцевими органами влади. Громадський транспорт згадується в розділі «Аналіз проблем», де йде мова про «відсутність програми розвитку громадського транспорту», а у розділі «Пропозиції» наведені дві цілі розвитку громадського транспорту: впровадження стратегічної програми оновлення та електрифікація громадського транспорту.

У черзі фінансування транспортних проєктів громадський транспорт посідає останнє місце. На реалізацію проєктів його відновлення закладено лише 17 млн дол. США, що складає 1,15 % від загальної суми транспортних проєктів, загальна сума реалізації яких становить 1477 млн дол., а у вимірі всього «Плану України», який розрахований на 50 млрд євро, частка пропозицій в секторі громадського транспорту становить лише 0,032 % від загальної суми. Але інвестиційні потреби українських міст у секторі громадського транспорту значно більше. Особливо в частині оновлення парку рухомого складу та модернізації інфраструктури – всього енергогосподарства (тягових підстанцій, надземних та підземних ліній електроживлення), трамвайних колій, ремонтних майстерень, зарядних станцій для новітніх видів електротранспорту тощо. Тому на велику підтримку Євросоюзу щодо реалізації планів відновлення галузі громадського транспорту України розраховувати не доводиться. Отже треба шукати інші джерела та інвестиційні інструменти.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Наукова та аналітична періодика, що висвітлює економічні проблеми, властиві галузі міського громадського транспорту, містить оцінку стану та шляхи їх вирішення, доволі слушні та життєствердуючі рекомендації щодо виведення галузі із кризи. Так, В. Черній [3], О. Палант та інші [4–6] досліджують техніко-економічні показники та дають оцінку ефективності функціонування міського громадського транспорту. Майже ці самі проблеми висвітлюють в своїх роботах Н. Боровик та Т. Сив’юк [7], В. Вдовіченко та Є. Нагорний [8], Х. Кравченко [9], В. Леня та К. Гнедіна [10], С. Скірковський із співавторами [11]. Підвищенню ефективності функціонування окремих видів громадського транспорту – тролейбусних систем [12–13], трамвайних господарств [14–16], автобусного сполучення [17], сталої роботи метрополітенів [18–19] також присвячені роботи вітчизняних науковців.

Виділення не вирішених раніше частин загальної проблеми. У більшості робіт декларується необхідність залучення інвестицій, в основному з боку іноземних партнерів (банків, благодійних організацій, урядів держав й т. ін.), для підтримки роботи громадського транспорту України. Однак робіт, які надають рекомендації щодо використання інвестиційних інструментів для вирішення проблем галузі, доволі мало.

Мета статті. Головною метою цієї роботи є необхідність розвитку теорії та методології інвестування в міський громадський транспорт, а також обґрунтування відповідних інвестиційних інструментів.

Виклад основного матеріалу. Повоєнний розвиток міського громадського транспорту України не може бути здійснений без додаткових вливань грошових коштів у відновлення інфраструктури, оновлення парку рухомого складу, діджиталізацію галузі, витрат на перебудову системи управління.

Переважаюча кількість підприємств міського громадського транспорту відносяться до комунальної форми власності. Винятком є автобусні підприємства, що мають на балансі переважно маломіські

транспортні засоби, що рухаються за допомогою двигунів внутрішнього згоряння та є забруднювачами міського середовища через викиди із не завжди справної вихлопної системи.

Основним джерелом фінансування для комунальних підприємств транспорту є надходження із місцевих бюджетів. Так, в статті [20] аналізуються основні економічні показники роботи комунальних транспортних підприємств, що входять до складу Корпорації підприємств міського електричного транспорту України «Укрелектротранс» [21], за 2022–2023 роки. Аналізуючи економічні показники функціонування та джерела доходів підприємств галузі виявлено, що вони складаються із доходів від реалізації квитків за проїзд, від інших видів діяльності підприємств (оренда приміщень, оренда транспортних засобів, розміщення реклами на транспорті й т. ін.), оплати за виконану транспортну роботу по укладеним договорам з місцевими радами, але лівова доля доходів припадає на дотації із місцевих бюджетів та фінансову підтримку підприємств теж із зовнішніх джерел фінансування. Тобто залишається тенденція недостатнього рівня покриття витрат підприємств за рахунок доходів від основного виду діяльності – перевезення пасажирів. У 2022 році цей показник був на рівні 16,8 %, у 2023 році – 21,5 % від загальної суми доходів комунальних транспортних підприємств. Фінансування підприємств за рахунок зовнішніх джерел у ці роки було потужним, що призвело до покриття витрат за рахунок всіх видів доходів в 2022 році в середньому по галузі 104,5 % та 103,2 % в 2023 році.

Але в звітах спостерігається нульова інвестиційна підтримка галузі. Хоча деякі науковці-економісти-транспортники звертали увагу на необхідність інвестиційної підтримки галузі міського громадського транспорту зі сторони держави, комерційних підприємств, громадян [22–25] і надавали слушні пропозиції та інвестиційні інструменти, за допомогою яких така інвестиційна підтримка стане вигідною для всіх сторін, що мають бути зацікавленими в ній: для місцевих рад, транспортних підприємств, інвесторів, пасажирів, питання не вдалося зрушити з місця.

Розглянемо основні інвестиційні інструменти, які використовують українці сьогодні, зокрема, депозити, державні облігації, криптовалюта, нерухомість.

Так, *гривневі депозити* після сплати податків в середньому орієнтовані на доходність 11,2 %. Але враховуючи заплановану на цей рік інфляцію на рівні 10,0–10,5 %, такий інвестиційний інструмент навряд чи врятує заощадження від знецінення. *Валютні депозити* мають доходність в середньому 2,3 %. Інвестування в *державні облігації* мали доходність в 18,5 % у 2023 році, в 2024 році вона зменшиться до 14–15 %. Перевагою облігацій є те,

що по доходам з них не треба виплачувати податки. Такий інвестиційний інструмент має принести вкладникам дохід, що перевищує рівень інфляції на 5 %. Інвестування в інструменти *фондового ринку*, де укладають угоди з купівлі-продажу цінних паперів, може диверсифікувати інвестиційний портфель та надати доступ до широкого спектру інвестиційних можливостей з високим рівнем прибутку в довгостроковій перспективі, але має високі ризики втрати капіталу, зокрема, через волатильність цін на папери, що є предметом купівлі-продажу. Однак вітчизняний фондовий ринок є доволі пасивним, що обмежує використання його інструментів для інвестування. Інвестування в *криптовалюту* може мати високу доходність як в короткостроковій, так і в довгостроковій перспективі, але має найвищу волатильність із всіх інвестиційних інструментів. Їх ринок до нині є нерегульованим, також велика можливість шахрайства та повної втрати капіталу. І останній інвестиційний інструмент, що представлено до розгляду, – інвестування в *об'єкти нерухомості*. Причому українці все частіше купують нерухомість за кордоном. Серед пріоритетів – Європа, Об'єднані Арабські Емірати, Туреччина, Індонезія. Покупців нерухомості приваблюють доволі прості процедури оформлення власності, низькі податки, висока прибутковність від здачі в оренду (5–15 % на рік) або від перепродажу (зростання ціни нерухомості 5–20 % кожного року).

Але не всі українці мають можливість застосовувати ці інвестиційні інструменти, бо далеко не всі в своєму розпорядженні мають вільні кошти. За даними інфляційного звіту НБУ [26], реальна заробітна плата в Україні в середньому за період 2021–2023 року змінювалась наступним чином (рис. 1): за 2021 рік – підвищилась на 10,5 %; за 2022 рік – знизилась на 11,4 %; за 2023 рік – підвищилась на 3,7 %.

За той самий період рівень безробіття в Україні мав такі показники (рис. 2): в 2021 році становив 9,8 %, в 2022 році 21,1 %, в 2023 році відповідно 18,2 %.

На рис. 3 наведені дані Державного комітету статистики [27] про матеріальний стан українських родин. Як видно із діаграми на рис. 3, тільки невелика частка населення України може стати інвесторами, тобто мають вільні кошти для вкладання в інвестиційні проекти. У той же час, НБУ звітує про те, що українці відкрили депозити в банках та придбали ОВДП на мільярди гривень, а також про те, що більш, ніж 10 % українців мають відкриті та працюючі криптогаманці.

Пропонуємо перенаправити вільні кошти українців у наше майбутнє – у сталий розвиток міського громадського транспорту України. Усі громадяни в різні періоди є пішоходами, пасажирами громадського транспорту, водіями власних транспортних засобів – автомобілів та засобів мікромобільності,

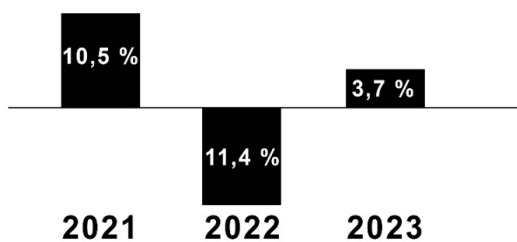


Рис. 1. Динаміка реальної заробітної плати в Україні за період 2021–2023 роки

Джерело: побудовано на основі [26]

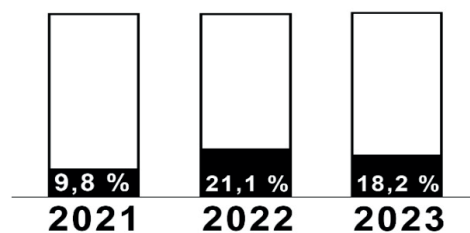


Рис. 2. Рівень безробіття в Україні за період 2021–2023 роки

Джерело: побудовано на основі [27]

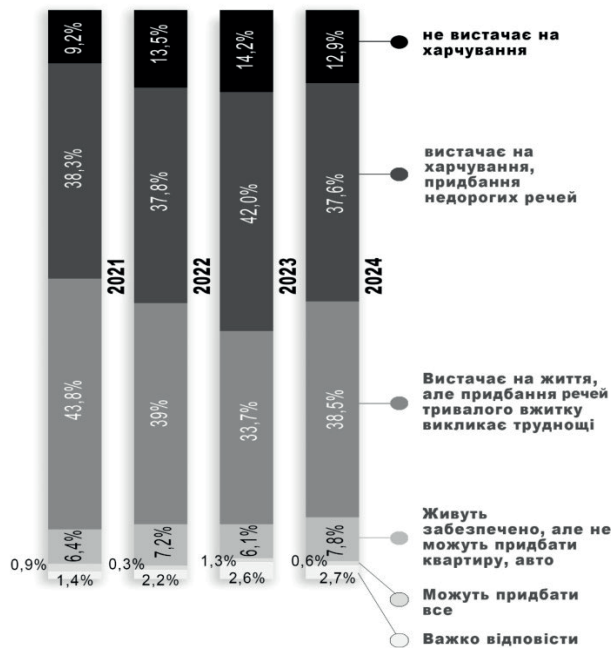


Рис. 3. Матеріальний стан українських родин за період 2021–2024 роки

Джерело: побудовано на основі [27]

та повсякденно стикаємось з наявними проблемами, що властиві всім цим категоріям громадян. За належної підтримки уряду та завдяки вірній роз'яснювальній роботі, після запровадження вигідного для інвесторів механізму вкладення коштів в розвиток міського громадського транспорту, можна розробити нові інвестиційні інструменти, які можуть стати вигіднішими за перераховані вище. Слідом за приватними інвесторами мають підтягнутися й юридичні особи, що мають вільні кошти та шукають механізми вигідного їх розміщення.

Наведемо кілька прикладів того, що міський громадський транспорт не є безнадійно збитковим та таким, що лише потребує зовнішніх дотацій для свого функціонування. Так, розвинене транспортне сполучення робить більш привабливими

цих чи інших роботодавців, підвищує ціну нерухомості, сприяє підвищенню виторгу торгівельних точок, наповнює відвідувачами медичні заклади, заклади освіти, місця відпочинку, що в підсумку призводить до збільшення податкових надходжень в бюджети різних рівнів, надає додаткові робочі місця, пожвавлює економіку. Громадський транспорт і сам є великим роботодавцем. Причому він забезпечує роботою всіх: винахідників, IT-спеціалістів, кваліфікованих фахівців, некваліфіковану робочу силу. Крім того, він є найнебезпечнішим видом переміщення в середині міст. Доля ДТП за участю громадського транспорту найнижча серед всіх учасників дорожнього руху (в метрополітені – майже нульова). Вдале використання громадського транспорту зменшує затори на дорогах, піклується про екологічний стан міст, зменшує рівень стресу населення, вивільняє час на інші справи. Використання громадського транспорту все частіше поєднується з пішою ходьбою та використанням засобів мікромобільності, зокрема їздою на велосипеді, що підвищує фізичну активність та сприяє здоровому способу життя.

Висновки з проведеного дослідження. На сьогодні гострою проблемою залишається відсутність ефективної системи фінансування інвестиційної діяльності українського транспортного комплексу, зокрема важливої його ланки – міського громадського транспорту. Відновлення парку рухомого складу та модернізація всієї транспортної інфраструктури відстає від існуючих потреб. Ця проблема вимагає перегляду механізмів фінансування галузі, створення та залучення до схеми вкладення капіталу нових механізмів та інструментарію підтримки інвестиційної діяльності. Недостатня увага, яка приділяється як теоретичним так і практичним аспектам формування інвестиційного середовища задля сталого економічного розвитку міського громадського транспорту, саме обумовила звернення до цієї теми. Визначення напрямків, обрання пріоритетів та черговості вкладання інвестицій має позитивно відбитися на формуванні транспортно-економічних зв'язків як на рівні міст, так і на рівні транспортного комплексу країни, сприятиме стабілізації його діяльності та подальшому економічному розвитку держави в цілому.

Список використаних джерел:

- Ініціатива ЄС "Ukraine Facility". URL: <https://me.gov.ua/Documents/List?lang=uk-UA&id=8f36a2d9-9611-4bff-8fa9-474da62bd28d&tag=PlanUkraini>
- Про схвалення Плану України. Розпорядження Кабінет Міністрів України № 244-р від 18 березня 2024 р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/244-2024-%D1%80#Text>
- Черній В.О. Оцінка ефективності функціонування міського громадського транспорту. *Вісник Хмельницького національного університету*. Сер. Економічні науки. 2021. № 4. С. 180–184.
- Чеканова Л.Г., Палант О.Ю., Кушнір Т.Б. Аналіз стану та перспективи розвитку міського наземного електричного транспорту. *Комунальне господарство міст. Сер. Економічні науки*. 2010. Вип. 92. С. 150–153.
- Палант О.Ю. Системна результативність роботи міського електротранспорту. *Інноваційна економіка*. 2014. № 6 (55). С. 87–93.
- Палант О.Ю. Дослідження техніко-економічних показників та стану галузі міського електричного транспорту України. *Бізнес-Інформ*. 2015. № 9. С. 200–212.
- Боровик Н.А., Сив'юк Т.С. Оцінка якості та ефективності пасажирських перевезень в сучасних ринкових умовах. URL: http://irbis-nbuv.gov.ua/cgi-bin/irbis_nbuv/cgiirbis_64.exe?C21COM=2&I21DBN=/UJRN&P21DBN=UJRN&IMAGE_FILE_DOWNLOAD=1&Image_file_name=PDF/Upsal_2012_9_66
- Вдовиченко В., Нагорний С. Формування методологічних рівнів оцінки системної ефективності міського громадського пасажирського транспорту *Східноєвропейський журнал передових технологій*. 2016. № 3/3 (81). URL: <https://media.neliti.com/media/publications/306704-formation-of-methodological-levels-of-as-bed1bc86.pdf>
- Кравченко Х.В. Сутність економічної категорії ефективності та визначення її на транспорті. *Проблеми економіки транспорту*. 2014. Вип. 8. С. 48–55.
- Лень В.С., Гнедіна К.В. Оцінка соціальної та екологічної ефективності функціонування міського пасажирського транспорту. *Економічний простір*. 2014. № 82. С. 94–103.
- Скірковський С., Седюкевич В., Карпенко В., Свічинський С. Дослідження факторів, що впливають на ефективність роботи міського громадського транспорту. *Автомобільний транспорт*. 2021. № 48. С. 45–53.
- Богодистий П.О., Збарський Л.В., Палант О.Ю. Тролейбуси України. Харків: Золоті сторінки, 2017. 480 с.
- Богодистий П.О. Пасажирські тролейбуси України. Полтава: ТОВ «АСМІ», 2016. 340 с.

14. Палант О.Ю., Джабраїлов А.М. Дослідження техніко-економічних показників функціонування трамвайних підприємств України. *Бізнес-навігатор*. 2021. № 4 (65). С. 80–88.
15. Джабраїлов А.М., Палант О.Ю. Теорія і методологія розвитку трамвайних колійних господарств України. *Держава та регіони*. Сер. Економіка та підприємництво, 2021. № 4 (121). С. 56–63.
16. Джабраїлов А.М. Розробка пропозицій щодо стратегічних шляхів розвитку трамвайних підприємств України. *Економіка та суспільство*, 2021. Вип. 28. URL: <https://economyandsociety.in.ua/index.php/journal/article/view/513/491>
17. Водовозов Є.Н. Інноваційні перетворення автобусного сполучення м. Києва як основа вдосконалення економічного потенціалу столиці. Матеріали Міжнар. наук.-практичн. конф. «Наука та інновації як основні шляхи вдосконалення економічного потенціалу країни», м. Львів, 29 червня 2019, С. 27–29.
18. Палант О.Ю., Стаматін В.В. Системна результативність роботи підприємств метрополітену (на прикладі КП «Харківський метрополітен»). *Науковий погляд: економіка та управління*, 2019. № 3. С. 160–171.
19. Палант О.Ю., Стаматін В.В. Елементи організаційно-економічного механізму системи автоведення поїздів як інноваційна діяльність підприємств метрополітенів країни. Матеріали Міжнар. наук.-практичн. інтернет-конф. «Конкурентоспроможність та інновації: проблеми науки та практики» м. Харків, 14 листопада 2019 р. С. 442–446.
20. Захаров Д.С. Аналіз стану та перспективи розвитку міського громадського транспорту України. *Економічний простір*. 2024. № 191. С. 178–184.
21. Укрелектротранс: офіційний веб-сайт. URL: <https://www.korpmet.org.ua/>
22. Палант О.Ю. Стратегія системної модернізації міського електричного транспорту: монографія. Харків : Золоті сторінки, 2016. 360 с.
23. Палант О.Ю. Теоретико-методологічні засади управління системною модернізацією підприємств міського електричного транспорту : дис. ... док. екон. наук : 08.00.04. Харків, 2017. 459 с.
24. Проблеми реструктуризації підприємств наземного електричного транспорту: монографія / Водовозов Є.Н. та ін. Харків : Золоті сторінки, 2018. 208 с.
25. Водовозов Є.Н. Організаційно-економічний механізм реструктуризації підприємств міського електричного транспорту : дис. ... канд. екон. наук : 08.00.04. Харків, 2018. 261 с.
26. Інфляційний звіт НБУ. НБУ: офіційний веб-сайт. URL: <https://bank.gov.ua/ua/monetary/report>
27. Державна служба статистики України: офіційний веб-сайт URL: <https://www.ukrstat.gov.ua/>

References:

1. EU initiative “Ukraine Facility”. Available at: <https://me.gov.ua/Documents/List?lang=uk-UA&id=8f36a2d9-9611-4bff-8fa9-474da62bd28d&tag=PlanUkraini>
2. On the approval of the Plan of Ukraine (2024). Decree of the Cabinet of Ministers of Ukraine No. 244-r of March 18. Available at: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/244-2024-%D1%80#Text>
3. Chernii V. O. (2021) Otsinka efektyvnosti funktsionuvannya mis'koho hromads'koho transportu [Evaluating the efficiency of urban public transport]. *Visnyk Khmel'nyts'koho natsional'noho universytetu. Ser. Ekonomichni nauky*, no. 4, pp. 180–184.
4. Chekanova, L. G., Palant, O. Yu., Kushnir, T. B. (2010) Analiz stanu ta perspektyvy rozvytku mis'koho nazemnoho elektrychnoho transportu. [Analysis of the state and development prospects of urban ground electric transport]. *Communal management of cities. Ser. Economic sciences*, is. 92, pp. 150–153.
5. Palant, O. Y. (2014) Systemna rezul'tatyvnist' roboty mis'koho elektrotransportu [Systems effectiveness of the operation of urban electric transport]. *Innovative Economy*, no. 6 (55), pp. 87–93.
6. Palant, O. Y. (2015) Doslidzhennya tekhniko-ekonomichnykh pokaznykiv ta stanu haluzi mis'koho elektrychnoho transportu Ukrainy [Study on Technical-Economic Indicators and the Status of City Electric Transport Industry of Ukraine]. *Business Inform*, no. 9, pp. 200–212.
7. Borovyk, N. A., Syviuk, T. S. Otsinka yakosti ta efektyvnosti pasazhyrskykh perevezhen v suchasnykh rynkovykh umovakh. [Assessment of the quality and efficiency of passenger transportation in modern market conditions]. Available at: http://irbis-nbuv.gov.ua/cgi-bin/irbis_nbuv/cgiirbis_64.exe?C21COM=2&I21DBN=UJRN&P21DBN=UJRN&IMAGE_/FILE_DOWNLOAD=/1&Image_file_name=PDF/Upsal_2012_9_66.pdf
8. Vdovychenko, V., Nahorni, Ye. (2016) Formuvannya metodolohichnykh rivniv otsinky systemnoi efektyvnosti miskoho hromads'koho pasazhyrskoho transportu. [Formation of methodological levels of assessment of the system efficiency of urban public passenger transport]. *Vostochno-evropeiskiy zhurnal peredovykh tekhnolohiy*, no. 3/3 (81). Available at: <https://media.neliti.com/media/publications/306704-formation-of-methodological-levels-of-as-bed1bc86.pdf>
9. Kravchenko, Kh. V. (2014) Sutnist ekonomichnoi katehorii efektyvnosti ta vyznachennia yii na transporti. [The essence of the economic efficiency category and its definition in transport]. *Problemy ekonomiky transportu*, is. 8, pp. 48–55.
10. Len, V. S., Hnedina, K. V. (2014) Otsinka sotsialnoi ta ekolohichnoi efektyvnosti funktsionuvannya miskoho pasazhyrskoho transportu [Assessment of the social and environmental efficiency of the functioning of urban passenger transport]. *Ekonomichniyi prostir*, no. 82, pp. 94–103.
11. Skirkovskiy, S. and other (2021) Doslidzhennia faktoriv, shcho vplyvayut na efektyvnist roboty miskoho hromads'koho transportu. [Study of factors affecting the efficiency of urban public transport]. *Avtomobilnyi transport*, no. 48, pp. 45–53.
12. Bogodisty, P. A., Zbarsky, L. V., Palant A. Yu. (2017) *Trolleybusy Ukrainy* [Trolleybuses of Ukraine]. Kharkiv : Zoloti storinki.
13. Bogodisty P. A. (2016). *Passazhirskiye trolleybusy Ukrainy* [Passenger trolleybuses of Ukraine]. Poltava : TOV “ASMI”.
14. Palant, O. Yu., Jabrailov, A. M. (2021). Doslidzhennya tekhniko-ekonomichnykh pokaznykiv funktsionuvannya tramvaynykh pidpryyemstv Ukrainy. [Study of technical and economic indicators of functioning of tram enterprises of Ukraine]. *Business navigator*, no. 4 (65), pp. 80–88.
15. Dzhabrailov, A. M., Palant, O. Y. (2021) Teoriya i metodolohiya rozvytku tramvaynykh kolyynykh hospodarstv Ukrainy [Theory and methodology of tramroad enterprises development in Ukraine] *Derzhava ta region*, no. 4 (121), pp. 56–63.
16. Dzhabrailov, A. M. (2021) Rozrobka propozyziy shchodo stratehichnykh shlyakhiv rozvytku tramvaynykh pidpryyemstv Ukrainy. [Development of proposals for strategic ways of development of tram enterprises of Ukraine]. *Economy and society*, vol. 28. Available at: <https://economyandsociety.in.ua/index.php/journal/article/view/513/491>
17. Vodovozov, E. N. (2019) Innovatsiyni peretvorennia avtobusnoho spoluchennya m. Kyieva yak osnova vdoskonalennya ekonomichnoho potentsialu stolytsi [Innovative transformations of the Kyiv bus service as a basis for improving the capital's economic potential]. Materials of the International scientific-practical conf. “Science and innovation as the main ways of improving the economic potential of the country”, Lviv.
18. Palant, O. Yu., Stamatyn, V. V. (2019) Systemna rezul'tatyvnist' roboty pidpryyemstv metropolitenu (na prykladі KP “Kharkivskiy metropoliten”) [Systemic performance of metro enterprises (on the example of KP “Kharkivskiy metro”).] *Scientific view: economics and management*, no. 3, pp.160–171.
19. Palant, O. Yu., Stamatyn, V. V. (November 14, 2019) Elementy orhanizatsiyno-ekonomichnoho mekhanizmu systemy avtovedennya poyzidiv yak innovatsiyna diyal'nist' pidpryyemstv metropoliteniv krayiny [Elements of the organizational and economic mechanism of the train driver system as an innovative activity of the country's metro companies]. Materials of the International scientific-practical Internet Conf. “Competitiveness and innovation: problems of science and practice” Kharkiv, pp. 442–446.

20. Zakharov, D. S. (2024) Analiz stanu ta perspektyvy rozvytku mis'koho hromads'koho transportu. [Analysis of the state and development prospects of urban public transport in Ukraine]. *Ekonomichnyi prostir*, no. 191, pp. 178–184.
21. Ukrelektrotrans (2024). Available at: <https://www.korpmet.org.ua/>
22. Palant, O. Y. (2016) *Stratehiya systemnoyi modernizatsiyi mis'koho elektrychnoho transportu* [Strategy of system modernization of urban electric transport]. Kharkiv: Golden Pages.
23. Palant, O. Y. (2017) *Teoretyko-metodolohichni zasady upravlinnya systemnoyi modernizatsiyeyu pidpryyemstv mis'koho elektrychnoho transportu* [Theoretical and methodological basis of management system modernization of urban electric transport] (Dr. Thesis), Kharkiv: O. M. Beketov National University of Urban Economy in Kharkiv.
24. Vodovozov, Yu. N. and other (2018) *Problemy restrukturyzatsiyi pidpryyemstv nazemnoho elektrychnoho transportu* [Problems of restructuring enterprises of land electric transport]. Kharkiv : Golden Pages.
25. Vodovozov, Y. N. (2018) *Orhanizatsino-ekonomichnyy mekhanizm restrukturyzatsiyi pidpryyemstv mis'koho elektrychnoho transportu* [The Organizational and Economic Mechanism for Restructuring Urban Electric Transport Enterprises] (PhD Thesis), Kharkiv: O. M. Beketov National University of Urban Economy in Kharkiv.
26. NBU (2024). Inflation report of the NBU. Available at: <https://bank.gov.ua/ua/monetary/report>
27. State Statistics Service of Ukraine (2024). Available at: <https://www.ukrstat.gov.ua/>

Zakharov Denys

O. M. Beketov National University of Urban Economy in Kharkiv

INVESTMENT INSTRUMENTS FOR THE DEVELOPMENT OF PUBLIC TRANSPORT IN UKRAINE

Summary

The article examines the theoretical issues of the formation of investment tools to support the sustainable operation of urban public transport in Ukraine. Such investment instruments should become a reliable way of investing free money for both individuals and legal entities, both in the short-term and in the long-term. The investment instruments most often used by Ukrainians to invest their free funds are considered, and an analysis of their profitability is provided with consideration of possible risks related to their use. An analysis of changes in wages and the level of unemployment, as well as the financial situation of Ukrainian families for 2021–2023, is provided. Arguments are given that urban public transport is not only unprofitable and requires external subsidies. If you look at it from a different angle, it provides many advantages for the economic development of cities. An acute problem remains the lack of a proven investment system for financing urban public transport. European partner countries provide only fragmentary assistance in the restoration of public transport damaged by military aggression. Renewal of rolling stock and modernization of transport infrastructure lags behind existing needs. This problem has long required a review of the financing mechanisms of the industry, the creation and involvement of new mechanisms and tools for supporting investment activities in the capital investment scheme. Determination of directions, selection of priorities and order of investments should have a positive impact on the formation of transport and economic relations both at the level of cities and at the level of the country's transport complex, will contribute to the stabilization of its activity and further economic development of the state as a whole. The lack of attention paid to both theoretical and practical aspects of the formation of an investment environment for the sustainable economic development of urban public transport has led to the writing of this work. It is the investment instruments that will help to transform urban public transport of Ukraine into an attractive, comfortable, high-quality and convenient way of moving within cities.

Keywords: urban public transport, investments, efficiency, money, economic development strategy.