

ФІНАНСУВАННЯ МІСЬКОГО ГРОМАДСЬКОГО ТРАНСПОРТУ: СУЧАСНІ МОДЕЛІ, ДЖЕРЕЛА ТА МЕХАНІЗМИ РОЗВИТКУ

©2026 ПАЛАНТ О. Ю., ГРИБЕНЮК С. М., ДЖАБРАІЛОВ А. М.

УДК 330.342.3
JEL: C51; L25; L67; L81; L99

Палант О. Ю., Грибенюк С. М., Джабраїлов А. М. Фінансування міського громадського транспорту: сучасні моделі, джерела та механізми розвитку

Актуальність проблеми фінансування міського громадського транспорту зумовлена зростанням потреби в модернізації транспортної інфраструктури, високою капіталомісткістю транспортних проєктів, обмеженістю бюджетних ресурсів та необхідністю забезпечення сталого розвитку міських агломерацій. В умовах урбанізації, екологічної трансформації транспортних систем і післявоєнного відновлення українських міст особливого значення набуває пошук ефективних моделей фінансування громадського транспорту, здатних забезпечити його фінансову стійкість та інвестиційну привабливість. Мета статті полягає в дослідженні сучасних моделей фінансування міського громадського транспорту, визначенні особливостей формування фінансових ресурсів транспортної інфраструктури, а також обґрунтуванні доцільності впровадження мультиканальної моделі фінансування та концепції Transit-Oriented Development. У процесі дослідження використано методи теоретичного узагальнення, системного та порівняльного аналізу, структурно-функціональний підхід, а також елементи економіко-математичного моделювання для формалізації взаємозв'язків між джерелами фінансування та рівнем фінансової стійкості транспортної системи. Інформаційну базу дослідження становили наукові праці вітчизняних і зарубіжних учених, аналітичні матеріали міжнародних фінансових організацій, нормативно-правові акти та сучасні дослідження у сфері транспортної економіки й урбаністики. У статті досліджено державну, ринкову та змішану моделі фінансування міського громадського транспорту, особливості використання бюджетних ресурсів, кредитних механізмів, приватних інвестицій, інвестиційних фондів, муніципальних облігацій та державно-приватного партнерства. За результатами дослідження встановлено, що традиційна моноканальна модель фінансування, заснована переважно на бюджетному субсидуванні, поступово втрачає ефективність через високий рівень фінансової залежності транспортних підприємств та обмеженість ресурсів місцевих бюджетів. Обґрунтовано, що підвищення фінансової стійкості міського громадського транспорту можливе за умови диверсифікації джерел фінансування та інтеграції транспортної інфраструктури з механізмами комерційного розвитку міських територій. Доведено, що концепція Transit-Oriented Development дозволяє перетворити транспортну інфраструктуру на інструмент економічного розвитку міста шляхом монетизації транспортного простору, капіталізації вартості нерухомості та формування додаткових фінансових потоків. Запропоновано використання мультиканальної моделі фінансування, яка передбачає комплексне поєднання бюджетних коштів, міжнародного фінансування, приватних інвестицій, боргових інструментів та комерційних доходів як основи забезпечення довгострокового розвитку та фінансової стабільності міського громадського транспорту.

Ключові слова: міський громадський транспорт; мультиканальне фінансування; державно-приватне партнерство; Transit-Oriented Development; інвестиції; транспортна економіка; фінансова стійкість.

Формул: 2. **Бібл.:** 25.

Палант Олексій Юрійович – доктор економічних наук, доцент, професор кафедри підприємництва та бізнес-адміністрування, Харківський національний університет міського господарства ім. О. М. Бекетова (вул. Чорногладівська, 17, Харків, 61002, Україна)

E-mail: ladirra1104@gmail.com

ORCID: <https://orcid.org/0000-0001-8178-6874>

Грибенюк Сергій Миколайович – доктор філософії, провідний інженер ТОВ «РС ІНЖЕНЕРІНГ» (вул. Полтавський Шлях, 57, Харків, 61052, Україна)

E-mail: gribenuks@gmail.com

ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-9699-9116>

Джабраїлов Арсен Магомедович – доктор філософії, фізична особа-підприємець

E-mail: arsen01064@gmail.com

ORCID: <https://orcid.org/0000-0003-1371-0127>

UDC 330.342.3
JEL: C51; L25; L67; L81; L99

Palant O. Yu., Hrybeniuk S. M., Dzhabrailov A. M. Financing Urban Public Transport: Modern Models, Sources, and Development Mechanisms

The relevance of the problem of financing urban public transport is determined by the growing need for modernization of transport infrastructure, the high capital intensity of transport projects, limited budgetary resources, and the necessity to ensure sustainable urban development. Under conditions of urbanization, ecological transformation of transport systems, and postwar recovery of Ukrainian cities, the search for efficient financing models capable of ensuring the financial sustainability and investment attractiveness of public transport becomes especially important. The aim of the article is to study modern models of financing urban public transport, identify the peculiarities of the formation of financial resources for transport infrastructure, and substantiate the feasibility of implementing a multichannel financing model and the conception of Transit-Oriented Development. The research methodology is based on methods of theoretical generalization, system and comparative analysis, a structural-functional approach, and elements of economic-mathematical modeling to formalize the relationship between financing sources and the level of financial sustainability of the transport system. The information base of the study includes scientific works of domestic and foreign researchers, analytical materials of international financial organizations, regulatory legal acts, and modern studies in the field of transport economics and urban studies. The article examines the State-based, market, and mixed models of financing urban public transport, as well as the peculiarities of using budgetary resources, credit mechanisms, private investments, investment funds, municipal bonds, and public-private partnership instru-

ments. The results of the study show that the traditional single-channel financing model, based mainly on budget subsidies, is gradually losing its effectiveness due to the high level of financial dependence of transport enterprises and limited local budget resources. It is substantiated that increasing the financial sustainability of urban public transport is possible through diversification of financing sources and integration of transport infrastructure with mechanisms of commercial urban development. It is proved that the Transit-Oriented Development conception allows transport infrastructure to be transformed into an instrument of urban economic growth through monetization of transport space, capitalization of real estate value, and creation of additional financial flows. A multichannel financing model is proposed, which combines budgetary funds, international financing, private investments, debt instruments, and commercial revenues as a basis for ensuring long-term development and financial stability of urban public transport systems.

Keywords: urban public transport; multichannel financing; public-private partnership; Transit-Oriented Development; investments; transport economics; financial sustainability.

Formulae: 2. **Bibl.:** 25.

Palant Oleksii Yu. – D. Sc. (Economics), Associate Professor, Professor of the Department of Entrepreneurship and Business Administration, O. M. Beketov National University of Urban Economy in Kharkiv (17 Chornohlazivska Str., Kharkiv, 61002, Ukraine)

E-mail: ladirra1104@gmail.com

ORCID: <https://orcid.org/0000-0001-8178-6874>

Hrybeniuk Serhii M. – PhD, Leading Engineer of the «LLC RS Engineering» (57 Poltavskyi Shliakh Str., Kharkiv, 61052, Ukraine)

E-mail: gribenuks@gmail.com

ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-9699-9116>

Dzhabrailov Arsen M. – PhD, Individual Entrepreneur

E-mail: arsen01064@gmail.com

ORCID: <https://orcid.org/0000-0003-1371-0127>

Міський громадський транспорт є одним із ключових елементів сучасної міської інфраструктури, який забезпечує мобільність населення, економічну активність міст, екологічну безпеку та соціальну інтеграцію. У сучасних умовах урбанізації та зростання транспортних навантажень розвиток систем міського транспорту потребує значних інвестиційних ресурсів, ефективного управління фінансовими потоками та впровадження сучасних моделей фінансування.

Особливої актуальності набуває проблема фінансування сучасних і найбільш затребуваних видів громадського транспорту: метрополітенів, трамвайних систем, швидкісного трамвая, тролейбусних мереж та електробусної інфраструктури. Такі проекти характеризуються високою капіталомісткістю, тривалими строками окупності та значною соціальною значущістю. У зв'язку з цим держава та органи місцевого самоврядування змушені поєднувати бюджетні механізми підтримки із залученням приватного капіталу, кредитних ресурсів та інвестиційних фондів.

Огляд літератури та аналіз попередніх досліджень. Теоретичні та методологічні питання щодо субсидування операторів міського громадського транспорту та можливостей їх інвестиційної підтримки розглядаються в роботах П. Ван Рівена [1] та К. Дженссона, Х. Лонга, Д. Маттссона [2]. У цих роботах аналізуються інструменти регулювання ринків громадського транспорту в умовах монополії та конкуренції.

В українській науковій періодиці, що висвітлює економічні проблеми, властиві галузі міського громадського транспорту, дається оцінка стану

та пропонуються шляхи їх вирішення, наводяться рекомендації щодо виведення галузі з фінансової кризи. Так, В. О. Черній [3], І. О. Башинська та В. Ю. Філіппов [4], Д. С. Захаров [5; 6] досліджують техніко-економічні показники та дають оцінку ефективності функціонування міського громадського транспорту. Схожі проблеми висвітлюють у своїх роботах В. О. Приймак та Ю. О. Тараруєв [7], В. Вдовіченко та Є. Нагорний [8], Х. В. Кравченко [9], В. С. Лень і К. В. Гнедіна [10], С. Скірковський зі співавторами [11]. Підвищенню ефективності пасажирських перевезень присвячена робота В. К. Доли [12], функціонуванню окремих видів громадського транспорту – тролейбусних систем [13], трамвайних господарств [14–16], автобусного сполучення [17], сталої роботи метрополітенів [18; 19] також присвячені роботи вітчизняних науковців.

Але жодне із проаналізованих наукових джерел не дає чіткої відповіді на питання: як саме слід реорганізувати фінансування міського громадського транспорту таким чином, щоб він вийшов зі своєї багаторічної збитковості.

Метою даної статті є дослідження основних моделей фінансування міського громадського транспорту, визначення їх переваг і недоліків, а також аналіз сучасних джерел фінансування транспортної інфраструктури.

Методи дослідження. Теоретико-методологічною основою дослідження є сучасні концепції фінансування міської транспортної інфраструктури, теорія сталого розвитку міських агломерацій, положення транспортної економіки, урбаністики та фінансового менеджменту у сфері громадсько-

го транспорту. У процесі дослідження було використано комплекс загальнонаукових і спеціальних методів, що дозволило забезпечити системність аналізу механізмів фінансування міського громадського транспорту.

Для дослідження сучасних моделей фінансування міського громадського транспорту застосовано метод теоретичного узагальнення та системного аналізу, що дало можливість визначити основні підходи до формування фінансових ресурсів транспортних підприємств, виявити особливості державної, ринкової та змішаної моделей фінансування, а також обґрунтувати доцільність переходу до мультиканальної моделі фінансування транспортної інфраструктури.

Метод порівняльного аналізу використовувався для дослідження світового досвіду фінансування міського громадського транспорту та визначення особливостей використання механізмів державно-приватного партнерства, муніципального кредитування, інвестиційних фондів і концепції Transit-Oriented Development. На основі порівняння різних моделей фінансування було визначено їх переваги, недоліки та можливості адаптації до сучасних умов розвитку транспортної системи України.

У роботі також застосовано структурно-функціональний підхід, який дозволив розглядати систему фінансування міського громадського транспорту як багатокомпонентний механізм, що поєднує бюджетні, кредитні, інвестиційні та комерційні джерела фінансових ресурсів. Використання даного підходу дало можливість сформулювати концепцію мультиканального фінансування транспортної інфраструктури та обґрунтувати взаємозв'язок між диверсифікацією джерел фінансування та рівнем фінансової стійкості транспортної системи.

Для формалізації економічних взаємозв'язків між окремими джерелами фінансування та фінансовою стійкістю транспортної системи використано елементи економіко-математичного моделювання. Зокрема, у дослідженні запропоновано аналітичні залежності, які відображають вплив бюджетного фінансування, приватних інвестицій, міжнародного кредитування, боргових інструментів та комерційних доходів на рівень фінансової стійкості міського громадського транспорту.

Інформаційну базу дослідження становили наукові праці вітчизняних і зарубіжних учених з питань економіки транспорту, фінансування інфраструктурних проєктів, міської логістики та урбаністики, аналітичні матеріали міжнародних фінансових організацій, нормативно-правові акти у сфері функціонування громадського транспорту,

статистичні та аналітичні дані транспортних підприємств, а також результати досліджень щодо розвитку транспортної інфраструктури та механізмів Transit-Oriented Development.

У процесі підготовки дослідження спеціалізоване програмне забезпечення для економетричного аналізу та статистичного моделювання не використовувалося, оскільки дослідження має переважно теоретико-аналітичний характер і спрямоване на формування концептуальних підходів до вдосконалення системи фінансування міського громадського транспорту.

Результати дослідження. Фінансування міського громадського транспорту в сучасних умовах перестає бути виключно інфраструктурним або бюджетним питанням і поступово трансформується в комплексну систему управління міським економічним розвитком. На відміну від традиційного підходу, де транспорт розглядався переважно як дотаційна галузь соціального забезпечення населення, сучасні концепції міської економіки трактують громадський транспорт як один із ключових факторів формування економічної активності міста, розвитку ринку нерухомості, підвищення мобільності трудових ресурсів та забезпечення сталого урбаністичного розвитку.

Особливість фінансування міського громадського транспорту полягає в поєднанні його соціальної та економічної функцій [20]. З одного боку, транспорт повинен забезпечувати доступність перевезень для населення незалежно від рівня доходів, що обумовлює необхідність державного регулювання тарифів та бюджетної підтримки перевізників. З іншого боку, транспортна інфраструктура потребує значних капіталовкладень, регулярного оновлення рухомого складу, модернізації енергетичного господарства та впровадження цифрових систем управління перевезеннями, що вимагає формування стабільної та диверсифікованої системи фінансування.

У сучасних умовах традиційна модель фінансування громадського транспорту виключно за рахунок бюджетних ресурсів поступово втрачає ефективність. Зростання вартості енергоресурсів, інфляційні процеси, фізичне та моральне зношення інфраструктури та всіх інших основних засобів підприємств, необхідність екологічної модернізації транспорту та обмеженість місцевих бюджетів формують хронічний дефіцит фінансових ресурсів транспортних підприємств. Особливо гостро дана проблема проявляється у країнах з перехідною економікою, де значна частина транспортної інфраструктури була створена у другій половині XX століття та сьогодні потребує масштабної реконструкції [21].

У зв'язку з цим виникає необхідність переходу від моноканальної моделі фінансування, заснованої переважно на бюджетному субсидуванні, до мультиканальної моделі, яка передбачає одночасне використання декількох джерел фінансових ресурсів. Сутність мультиканальної моделі фінансування полягає в комплексному поєднанні бюджетного фінансування, приватних інвестицій, міжнародного кредитування, боргових інструментів, доходів від комерційної діяльності та механізмів монетизації транспортної інфраструктури [22; 23].

У межах даного підходу фінансову стійкість транспортної системи доцільно розглядати як функцію диверсифікації джерел фінансування:

$$FS = f(BF, PI, IF, DI, CR),$$

де FS – рівень фінансової стійкості транспортної системи; BF – бюджетне фінансування; PI – приватні інвестиції; IF – міжнародне фінансування; DI – боргові інструменти; CR – комерційні доходи транспортної інфраструктури.

На відміну від традиційних моделей, у яких головним джерелом покриття витрат виступає тарифна виручка та бюджетні дотації, мультиканальна модель передбачає формування додаткових фінансових потоків за рахунок комерційного використання транспортної інфраструктури. Саме тому у світовій практиці все більшого поширення набуває концепція Transit-Oriented Development (TOD) [23; 24], яка базується на інтеграції транспортного розвитку з житловою, комерційною та діловою забудовою міських територій. Економічна логіка TOD полягає в тому, що транспортна інфраструктура генерує приріст вартості прилеглих територій, стимулює розвиток бізнесу, збільшує ділову активність та формує додаткову податкову базу міста. У такому випадку громадський транспорт перестає бути виключно збитковим соціальним сектором і перетворюється на інструмент економічного розвитку міської агломерації.

У межах концепції TOD доходи транспортної системи формуються не лише за рахунок тарифної виручки, але й через механізми комерціалізації транспортного простору.

Саме використання мультиканальної моделі фінансування та інтеграція принципів Transit-Oriented Development створюють передумови для підвищення фінансової стійкості міського громадського транспорту, зниження рівня бюджетної залежності транспортних підприємств і забезпечення довгострокового розвитку транспортної інфраструктури.

У сучасній світовій практиці фінансування міського громадського транспорту здійснюється на основі декількох базових моделей, кожна з яких

характеризується різним рівнем участі держави, приватного сектора та міжнародних фінансових інституцій. Водночас розвиток урбанізаційних процесів, підвищення екологічних вимог до транспортних систем і необхідність масштабної модернізації транспортної інфраструктури привели до поступового переходу від жорстко централізованих моделей фінансування до більш гнучких змішаних механізмів, заснованих на диверсифікації фінансових ресурсів.

Традиційною для більшості країн світу залишається державна модель фінансування міського громадського транспорту. Її економічна сутність полягає в тому, що основним інвестором розвитку транспортної інфраструктури виступає держава або органи місцевого самоврядування. У межах даної моделі фінансування будівництва нових транспортних ліній, реконструкція інфраструктури, оновлення рухомого складу та компенсація збиткових перевезень здійснюються за рахунок державних і місцевих бюджетів. Домінування державної моделі пояснюється високою соціальною значущістю громадського транспорту. На відміну від більшості комерційних секторів економіки галузь громадського транспорту не може функціонувати виключно на основі ринкових механізмів, оскільки значна частина перевезень має соціальний характер. Регулювання тарифів, перевезення пільгових категорій пасажирів, забезпечення транспортної доступності віддалених районів міста та підтримка екологічно безпечних видів транспорту формують необхідність постійної державної участі у фінансуванні транспортних систем міст.

Разом із тим, виключно бюджетна модель фінансування поступово демонструє зниження ефективності. Зростання капітальних витрат на розвиток транспортної інфраструктури, подорожчання енергоресурсів, інфляційні процеси та хронічна дефіцитність місцевих бюджетів формують ситуацію, за якої транспортні підприємства стають критично залежними від бюджетних дотацій. У результаті цього виникає так званий «ефект фінансової стагнації», коли більша частина бюджетних коштів спрямовується не на розвиток транспортної системи, а на компенсацію поточних збитків та підтримку базового функціонування підприємств. Особливо гостро дана проблема проявляється у країнах із перехідною економікою, зокрема в Україні, де значна частина транспортної інфраструктури була сформована в радянський період і характеризується високим рівнем фізичного та морального зношення. Для більшості українських транспортних підприємств характерними залишаються хронічна збитковість, дефіцит інвестиційних ресурсів, висо-

ка енергоємність перевезень і критична залежність від фінансової підтримки місцевих бюджетів.

У відповідь на обмеженість бюджетного фінансування у світовій практиці почала активно розвиватися ринкова модель фінансування громадського транспорту, яка передбачає залучення приватного капіталу до реалізації транспортних проєктів [24]. У межах даної моделі транспортна інфраструктура розглядається не лише як соціальний об'єкт, але і як інвестиційний актив, здатний генерувати довгострокові фінансові потоки [25]. Ринкова модель базується на використанні таких фінансових інструментів, як банківське кредитування, випуск акцій та облігацій, інвестиційні фонди, концесійні механізми та державно-приватне партнерство. Економічною передумовою її розвитку стало усвідомлення того, що транспортна інфраструктура створює значний мультиплікативний ефект для міської економіки через підвищення мобільності населення, розвиток ринку нерухомості, зростання ділової активності та збільшення вартості земельних ресурсів [24].

Проте повна комерціалізація транспортної галузі також має суттєві обмеження. Приватний капітал орієнтується насамперед на проєкти з прогнозованою окупністю та мінімальними ризиками, тоді як значна частина міських транспортних маршрутів залишається соціально необхідною, але економічно малорентабельною. У результаті цього виникає конфлікт між необхідністю забезпечення соціальної доступності перевезень та прагненням інвесторів до максимізації прибутку.

Саме тому в сучасних умовах найбільш ефективною вважається *змішана модель фінансування*, яка поєднує елементи державного регулювання та ринкових механізмів. Її сутність полягає в розподілі фінансових ризиків між державою, місцевими органами влади, міжнародними фінансовими організаціями та приватними інвесторами. У межах змішаної моделі бюджетні ресурси використовуються переважно для фінансування соціально значущих видів громадського транспорту, компенсації пільгових перевезень і реалізації стратегічних транспортних програм, тоді як приватний сектор бере участь у фінансуванні комерційно привабливих сегментів транспортної системи, розвитку супутньої інфраструктури та впровадженні інноваційних технологій.

Ключовим елементом сучасної змішаної моделі фінансування поступово стає концепція мультиканального фінансування. На відміну від традиційної моделі, у якій домінує одне джерело фінансування, мультиканальний підхід передбачає формування системи взаємопов'язаних фінансових

потоків, що дозволяє суттєво знизити фінансові ризики та підвищити стійкість транспортної системи. У межах даної концепції фінансування громадського транспорту може здійснюватися одночасно за рахунок бюджетних асигнувань, міжнародних кредитів, випуску муніципальних облігацій, інвестиційних фондів, приватного капіталу, доходів від комерційної діяльності та механізмів Transit-Oriented Development. При цьому саме диверсифікація джерел фінансування дозволяє забезпечити довгострокову стабільність функціонування транспортної системи навіть в умовах економічної нестабільності або скорочення бюджетних ресурсів.

Особливого значення мультиканальна модель набуває в умовах післявоєнного відновлення української транспортної інфраструктури. Масштабна модернізація міського транспорту, електрифікація перевезень, оновлення рухомого складу та інтеграція українського транспортного сектора в європейський транспортний простір потребуватимуть значних фінансових ресурсів, які неможливо забезпечити виключно за рахунок місцевих бюджетів. Саме тому в перспективі ключову роль відіграватиме поєднання державної підтримки, міжнародного фінансування, приватних інвестицій та механізмів комерціалізації транспортної інфраструктури.

Одним із найбільш перспективних напрямів трансформації системи фінансування міського громадського транспорту в сучасних умовах є впровадження концепції Transit-Oriented Development. На відміну від традиційного підходу, за якого транспортна система функціонує переважно як окремий інфраструктурний елемент міста, концепція TOD передбачає інтеграцію транспортного розвитку з житловою, комерційною та діловою забудовою прилеглих територій. Її економічна сутність полягає у формуванні компактного міського середовища навколо великих транспортних вузлів, станцій метрополітену, магістральних шляхів трамвая та тролейбусу й інших об'єктів громадського транспорту. У результаті цього транспортна інфраструктура починає генерувати не лише транспортний, але й загальноміський економічний ефект, який проявляється через зростання вартості нерухомості, підвищення ділової активності, розвиток комерційної забудови та збільшення податкових надходжень до місцевих бюджетів.

Фактично в межах TOD громадський транспорт перестає розглядатися виключно як дотаційний сектор економіки та перетворюється на один із ключових драйверів міського економічного розвитку. При цьому джерела фінансування транспортної системи суттєво розширюються завдяки комерціалізації транспортного простору та вико-

ристанню механізмів монетизації інфраструктурних переваг. У межах концепції TOD фінансові надходження транспортної системи формуються не лише за рахунок тарифної виручки від перевезень пасажирів, але й через супутні економічні ефекти, пов'язані з функціонуванням транспортної інфраструктури, а саме:

$$REV = TR + CR + LV + ADV,$$

де *REV* – сукупний дохід транспортної системи; *TR* – тарифна виручка від перевезень; *CR* – комерційні доходи; *LV* – приріст вартості землі та нерухомості; *ADV* – рекламні та інші супутні доходи.

Таким чином, транспортна інфраструктура починає функціонувати як багатокomпонентний економічний актив, здатний формувати стабільні довгострокові фінансові потоки. Особливого значення в межах даної моделі набуває механізм Land Value Capture, який передбачає часткове повернення приросту вартості земельних ділянок і нерухомості, що виникає внаслідок будівництва нових транспортних ліній, на користь транспортної системи [24].

Обговорення. Світовий досвід свідчить про високу ефективність інтеграції транспортної та містобудівної політики. У багатьох країнах доходи від комерційної забудови територій поблизу транспортних вузлів, оренди площ, реклами та розвитку супутньої інфраструктури становлять суттєву частину фінансових надходжень транспортних операторів. Завдяки цьому знижується залежність транспортних підприємств від бюджетних дотацій та підвищується їх фінансова автономність.

Для України впровадження концепції Transit-Oriented Development може стати одним із ключових механізмів модернізації системи фінансування громадського транспорту. Особливо актуальним це питання є в умовах післявоєнного відновлення міст, коли реконструкція транспортної інфраструктури може бути інтегрована із комплексним оновленням міського середовища. Використання TOD дозволить не лише залучати додаткові інвестиційні ресурси, але й формувати нові центри економічної активності, підвищувати ефективність використання міського простору та стимулювати розвиток екологічно орієнтованого транспорту.

Водночас реалізація концепції Transit-Oriented Development вимагає комплексного реформування системи управління транспортною інфраструктурою, удосконалення механізмів містобудівного планування, розвитку ринку муніципальних фінансів та створення прозорих механізмів державно-приватного партнерства. Без належної інституційної підтримки потенціал TOD може залишитися нереалізованим, особливо в умовах нестабільного інвестиційного середовища.

ВИСНОВКИ

У сучасних умовах фінансування міський громадський транспорт перетворюється на один із ключових факторів забезпечення сталого розвитку міських агломерацій. Висока капіталомісткість транспортної інфраструктури, тривалий строк окупності інвестицій, необхідність екологічної модернізації транспорту та обмеженість бюджетних ресурсів формують потребу у трансформації традиційних підходів до фінансування міських транспортних систем.

У результаті проведеного дослідження встановлено, що традиційна моноканальна модель фінансування громадського транспорту, заснована переважно на бюджетному субсидуванні, поступово втрачає ефективність. Хронічна залежність транспортних підприємств від бюджетних дотацій обмежує можливості модернізації інфраструктури, оновлення рухомого складу та впровадження інноваційних транспортних технологій.

Обґрунтовано доцільність переходу до мультиканальної моделі фінансування, яка передбачає комплексне поєднання бюджетних ресурсів, міжнародного кредитування, приватних інвестицій, боргових інструментів та комерційних доходів транспортної інфраструктури. Встановлено, що саме диверсифікація джерел фінансування формує основу фінансової стійкості транспортної системи та дозволяє знизити ризики, пов'язані з нестабільністю окремих джерел фінансових надходжень.

Доведено, що одним із найбільш перспективних напрямів розвитку системи фінансування громадського транспорту є впровадження концепції Transit-Oriented Development, у межах якої транспортна інфраструктура розглядається не лише як об'єкт соціального забезпечення, а як інструмент економічного розвитку міста. Використання механізмів монетизації транспортного простору, комерційної забудови прилеглих територій та капіталізації зростання вартості нерухомості дозволяє формувати додаткові фінансові потоки та підвищувати рівень самофінансування транспортних систем.

Для України особливого значення набуває адаптація сучасних світових фінансових моделей до умов післявоєнного відновлення транспортної інфраструктури. У перспективі саме інтеграція державного фінансування, міжнародної фінансової підтримки, механізмів державно-приватного партнерства та концепції Transit-Oriented Development може стати основою формування фінансово стійкої та конкурентоспроможної системи міського громадського транспорту. ■

БІБЛІОГРАФІЯ

1. Van Reeve P. Subsidisation of Urban Public Transport and the Mohring Effect. *Journal of Transport Economics and Policy*. 2008. Vol. 42. No. 2. P. 349–359. DOI: <https://doi.org/10.3828/jtep.2008.42.2.349>
2. Jansson K., Lang H., Mattsson D. Optimal economic interventions in scheduled public transport. *Research in Transportation Economics*. 2008. Vol. 23. Iss. 1. P. 30–40. DOI: <https://doi.org/10.1016/J.RETREC.2008.10.010>
3. Черній В. О. Оцінка ефективності функціонування міського громадського транспорту. *Вісник Хмельницького національного університету. Серія «Економічні науки»*. 2021. № 4. С. 180–184. DOI: <https://doi.org/10.31891/2307-5740-2021-296-4-29>
4. Башинська І. О., Філіппов В. Ю. Розумна система міського пасажирського транспорту як складова Smart City : монографія. Харків : Діса плюс, 2018. 220 с.
5. Захаров Д. С. Аналіз стану та перспективи розвитку міського громадського транспорту України. *Економічний простір*. 2024. № 191. С. 178–184. DOI: <https://doi.org/10.32782/2224-6282/191-29>
6. Захаров Д. С. Корінна зміна підходів до формування маршрутної мережі міського громадського транспорту. *Наука і техніка сьогодні. Серія «Економіка»*. 2023. № 13. С. 290–300. DOI: [https://doi.org/10.52058/2786-6025-2023-13\(27\)-290-300](https://doi.org/10.52058/2786-6025-2023-13(27)-290-300)
7. Приймак В. О., Тараруєв Ю. О. Формування вартості транспортних послуг в умовах розосередження міського електричного транспорту. *Підприємництво та інновації*. 2024. Вип. 31. С. 73–78. DOI: <https://doi.org/10.32782/2415-3583/31.12>
8. Vdovychenko V., Nagorny Y. Formation of Methodological Levels of Assessing City Public Passenger Transport Efficiency. *Eastern-European Journal of Enterprise Technologies*. 2016. Vol. 3. No. 3. P. 44–51. DOI: <https://doi.org/10.15587/1729-4061.2016.71687>
9. Кравченко Х. В. Сутність економічної категорії ефективності та визначення її на транспорті. *Проблеми економіки транспорту*. 2014. Вип. 8. С. 48–55. URL: <https://crust.ust.edu.ua/server/api/core/bitstreams/8c38978e-3186-4337-beac-4f60b4e37311/content>
10. Лень В. С., Гнедіна К. В. Оцінка соціальної та екологічної ефективності функціонування міського пасажирського транспорту. *Економічний простір*. 2014. № 82. С. 94–103. URL: http://nbuv.gov.ua/UJRN/ecpros_2014_82_11
11. Skirkouski S., Sedziukevich U., Karpenko V., Svichynskyi S. Research of the Factors Influencing the Operational Performance of Urban Public Transport. *Автомобільний транспорт*. 2021. Вип. 48. С. 45–53. DOI: <https://doi.org/10.30977/AT.2219-8342.2021.48.0.45>
12. Доля В. К. Пасажирські перевезення. Харків : Форт, 2011. 504 с.
13. 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. Вип. 4. С. 80–88. DOI: <https://doi.org/10.32847/business-navigator.65-14>
15. Джабраїлов А. М., Палант О. Ю. Теорія і методологія розвитку трамвайних колійних господарств України. *Держава та регіони. Серія «Економіка та підприємництво»*. 2021. № 4. С. 56–63. DOI: <https://doi.org/10.32840/1814-1161/2021-4-9>
16. Джабраїлов А. М. Розробка пропозицій щодо стратегічних шляхів розвитку трамвайних підприємств України. *Економіка та суспільство*. 2021. Вип. 28. DOI: <https://doi.org/10.32782/2524-0072/2021-28-36>
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 р.). Львів, 2019. С. 27–29.
18. Палант О. Ю., Стататін В. В. Системна результативність роботи підприємств метрополітену (на прикладі КП «Харківський метрополітен»). *Науковий погляд: економіка та управління*. 2019. № 3. С. 160–171. DOI: <https://doi.org/10.32836/2521-666X/2019-65-19>
19. Стататін В. В. Розвиток підходів до розбудови інфраструктури метрополітенів (на прикладі м. Харків). *Вісник економіки транспорту і промисловості*. 2019. № 67. С. 164–172. DOI: <https://doi.org/10.18664/338.47:338.45.v0i67.181431>
20. Пастух М., Мерфорт М., Загребя В., Вагнер А. Трансформація сталої мобільності. URL: <https://transformative-mobility.org/трансформація-сталої-мобільності/>
21. П'ять несподіваних переваг громадського транспорту. URL: <https://enecities.org.ua/upload/files/Publications/Urban%20Mobility/publictransportadvantages.pdf>
22. Plan for the implementation «Ukraine Facility» 2024–2027. URL: <https://www.ukrainefacility.me.gov.ua/en/home/>
23. UNECE launches handbook on sustainable urban mobility and spatial planning to help steer cities' green recovery. URL: <https://unece.org/pep/press/unece-launches-handbook-sustainable-urban-mobility-and-spatial-planning-help-steer-cities>
24. Transport, Health and Environment Pan-European Programme (THE PEP). URL: [https://www.who.int/europe/initiatives/transport-health-and-environment-pan-european-programme-\(the-pep\)](https://www.who.int/europe/initiatives/transport-health-and-environment-pan-european-programme-(the-pep))
25. Twenty years of the Transport, Health and Environment Pan-European Programme. URL: <https://www.who.int/europe/news/item/26-01-2022-twenty-years-of-the-transport-health-and-environment-pan-european-programme>

REFERENCES

- Bashynska I. O. & Filippov V. Yu. (2018). *Rozumna sistema miskoho pasazhyrskoho transportu yak skladova Smart City: monohrafiia* [Smart urban passenger transport system as a component of Smart City: monograph]. Kharkiv: Disa plius.
- Bohodystyi P. O. (2016). *Pasazhyrski troleibusy Ukrainy* [Passenger trolleybuses of Ukraine]. Poltava: TOV «ASMI».
- Chernii V. O. (2021). Otsinka efektyvnosti funktsionuvannia miskoho hromadskoho transportu [Efficiency assessment of urban public transport operation]. *Visnyk Khmelnytskoho natsionalnoho universytetu. Seriya «Ekonomichni nauky»*, 4, 180–184. <https://doi.org/10.31891/2307-5740-2021-296-4-29>
- Dolia V. K. (2011). *Pasazhyrski perevezennia* [Passenger transportation]. Kharkiv: Fort.
- Dzhabrailov A. M. & Palant O. Yu. (2021). Teoriia i metodolohiia rozvytku tramvaynykh koliinykh hospodarstv Ukrainy [Theory and methodology of development of tram track facilities in Ukraine]. *Derzhava ta rehiony. Seriya «Ekonomika ta pidpriemnytstvo»*, 4, 56–63. <https://doi.org/10.32840/1814-1161/2021-4-9>
- Dzhabrailov A. M. (2021). Rozrobka propozyitsii shchodo stratehichnykh shliakhiv rozvytku tramvaynykh pidpriemstv Ukrainy [Development of proposals on strategic ways of development of tram enterprises of Ukraine]. *Ekonomika ta suspilstvo*, 28. <https://doi.org/10.32782/2524-0072/2021-28-36>
- enecities.org.ua. *Piat nespodivanykh perevah hromadskoho transportu* [Five unexpected advantages of public transport]. <https://enecities.org.ua/upload/files/Publications/Urban%20Mobility/publictransportadvantages.pdf>
- Jansson K., Lang H. & Mattsson D. (2008). Optimal economic interventions in scheduled public transport. *Research in Transportation Economics*, 1(23), 30–40. <https://doi.org/10.1016/J.RETREC.2008.10.010>
- Kravchenko Kh. V. (2014). Sutnist ekonomichnoi katehorii efektyvnosti ta vyznachennia yii na transporti [The essence of the economic category of efficiency and its definition in transport]. *Problemy ekonomiky transportu*, 8, 48–55. <https://crust.ust.edu.ua/server/api/core/bitstreams/8c38978e-3186-4337-beac-4f60b4e37311/content>
- Len V. S. & Hnedina K. V. (2014). Otsinka sotsialnoi ta ekolohichnoi efektyvnosti funktsionuvannia miskoho pasazhyrskoho transportu [Assessment of social and environmental efficiency of urban passenger transport functioning]. *Ekonomichniy prostir*, 82, 94–103. http://nbuv.gov.ua/UJRN/ecpros_2014_82_11
- Palant O. Yu. & Stamatina V. V. (2019). Systemna rezul'tatyvnist roboty pidpriemstv metropolitenu (na prykladi KP «Kharkivskiy metropoliten») [System performance of metro enterprises (on the example of KP "Kharkiv Metro")]. *Naukovyi pohliad: ekonomika ta upravlinnia*, 3, 160–171. <https://doi.org/10.32836/2521-666X/2019-65-19>
- Palant O. Yu. & Dzhabrailov A. M. (2021). Doslidzhenia tekhniko-ekonomichnykh pokaznykiv funktsionuvannia tramvaynykh pidpriemstv Ukrainy [Research of technical and economic indicators of operation of tram enterprises of Ukraine]. *Biznes-navihator*, 4, 80–88. <https://doi.org/10.32847/business-navigator.65-14>
- Pastukh M., Merfort M., Zahreba V. & Vahner A. *Transformatsiia staloi mobilnosti* [Transformation of sustainable mobility]. <https://transformative-mobility.org/transformatsiia-staloi-mobilnosti/>
- Pryimak V. O. & Tararuiiev Yu. O. (2024). Formuvannia vartosti transportnykh posluh v umovakh rozoseredzhenia miskoho elektrychnoho transportu [Cost formation of transport services in conditions of urban electric transport decentralization]. *Pidpriemnytstvo ta innovatsii*, 31, 73–78. <https://doi.org/10.32782/2415-3583/31.12>
- Skirkouski S., Sedziukevich U., Karpenko V. & Svichynskyi S. (2021). Research of the Factors Influencing the Operational Performance of Urban Public Transport. *Avtomobilnyi transport*, 48, 45–53. <https://doi.org/10.30977/AT.2219-8342.2021.48.0.45>
- Stamatin V. V. (2019). Rozvytok pidkhodiv do rozbudovy infrastruktury metropoliteniv (na prykladi m. Kharkiv) [Development of approaches to building metro infrastructure (on the example of Kharkiv)]. *Visnyk ekonomiky transportu i promyslovosti*, 67, 164–172. <https://doi.org/10.18664/338.47:338.45.v0i67.181431>
- ukrainefacility.me.gov.ua. *Plan for the implementation «Ukraine Facility» 2024–2027*. <https://www.ukrainefacility.me.gov.ua/en/home/>
- unece.org. *UNECE launches handbook on sustainable urban mobility and spatial planning to help steer cities' green recovery*. <https://unece.org/pep/press/unece-launches-handbook-sustainable-urban-mobility-and-spatial-planning-help-steer-cities>
- Van Reeve P. (2008). Subsidisation of Urban Public Transport and the Mohring Effect. *Journal of Transport Economics and Policy*, 2(42), 349–359. <https://doi.org/10.3828/jtep.2008.42.2.349>
- Vdovychenko V. & Nagornyy Y. (2016). Formation of Methodological Levels of Assessing City Public Passenger Transport Efficiency. *Eastern-European Journal of Enterprise Technologies*, 3(3), 44–51. <https://doi.org/10.15587/1729-4061.2016.71687>
- Vodovozov Ye. N. (2019). Innovatsiini peretvorennya avtobusnoho spoluchennia m. Kyieva yak osnova vdoskonalennia ekonomichnoho potentsialu stol'tsi [Innovative transformations of bus service in Kyiv as a basis for improving the economic potential of the capital]. *Materialy Mizhnar. nauk.-prak-*

tychn. konf. «Nauka ta innovatsii yak osnovni shliakhy vdoskonalennia ekonomichnoho potentsialu krainy» (m. Lviv, 29 chervnia 2019 r.) [Proceedings of the International Scientific and Practical Conference "Science and Innovations as the Main Ways to Improve the Country's Economic Potential" (Lviv, June 29, 2019)] (p. 27–29). Lviv.

who.int. (2022, January 26). *Twenty years of the Transport, Health and Environment Pan-European Programme*. <https://www.who.int/europe/news/item/26-01-2022-twenty-years-of-the-transport-health-and-environment-pan-european-programme>

who.int. *Transport, Health and Environment Pan-European Programme (THE PEP)*. [https://www.who.int/europe/initiatives/transport-health-and-environment-pan-european-programme-\(the-pep\)](https://www.who.int/europe/initiatives/transport-health-and-environment-pan-european-programme-(the-pep))

Zakharov D. S. (2024). Analiz stanu ta perspektyvy rozvytku miskoho hromadskoho transportu Ukrainy

[Analysis of the state and prospects for the development of urban public transport in Ukraine]. *Ekonomichnyi prostir*, 191, 178–184.

<https://doi.org/10.32782/2224-6282/191-29>

Zakharov D. S. (2023). Korinna zmina pidkhodiv do formuvannia marshrutnoi merezhi miskoho hromadskoho transportu [Fundamental change in approaches to the formation of the route network of urban public transport]. *Nauka i tekhnika sohodni. Seriya «Ekonomika»*, 13, 290–300. [https://doi.org/10.52058/2786-6025-2023-13\(27\)-290-300](https://doi.org/10.52058/2786-6025-2023-13(27)-290-300)

Стаття надійшла до редакції / Received: 10.05.2026

Статтю прийнято до публікації / Accepted: 23.05.2026

Оприлюднено / Published: 23.06.2026