

УДК 336.64:656(477)
DOI: 10.60022/3(4)-7S

Комар Андрій Миколайович

здобувач третього (освітньо-наукового) рівня вищої освіти
кафедри економіки, фінансів та обліку
ПВНЗ «Європейський університет», Україна

Komar Andrii

PhD student at the Department of Economics, Finance and Accounting
PHEE "European University", Ukraine
ORCID: 0009-0000-9881-5643

Ремига Юлія Сергіївна

кандидатка економічних наук, доцентка
доцентка кафедри економіки, фінансів та обліку
ПВНЗ «Європейський університет», Україна

Remyha Yuliia

Ph.D. in Economics, Associate Professor
Associate Professor at the Department of Economics, Finance and Accounting,
PHEE "European University", Ukraine
ORCID: 0000-0001-7162-5081

СУЧАСНИЙ СТАН ТА СПЕЦИФІКА ФІНАНСОВОГО ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ТРАНСПОРТНОЇ ГАЛУЗІ УКРАЇНИ

Анотація. У статті досліджено сучасний стан та галузеву специфіку фінансового забезпечення транспортної галузі України в умовах підвищеної макроекономічної та безпекової турбулентності. На основі офіційних статистичних даних за 2018-2024 рр. узагальнено динаміку ключових показників транспортної роботи та встановлено стійку низхідну тенденцію вантажних і пасажирських перевезень, що корелює з наслідками пандемічних обмежень і подальшими інфраструктурними шоками воєнного періоду. Показано, що скорочення транспортної роботи супроводжується структурними змінами у формуванні попиту на перевезення та підвищенням витратомісткості функціонування галузі, що безпосередньо впливає на фінансову стійкість перевізників і відтворювальні можливості інфраструктури.

Розкрито структуру джерел фінансування галузі з виокремленням внутрішнього контуру (самофінансування) та зовнішнього контуру (капітальні інвестиції, прямі іноземні інвестиції, лізингові інструменти, державна підтримка, міжнародні проєкти). Автором доведено, що внутрішній фінансовий потенціал транспортних підприємств характеризується нестійкістю, обмеженою здатністю до акумуляції інвестиційного ресурсу та високою чутливістю до шоків доходів і витрат. Виявлено волатильність капітальних інвестицій та іноземного інвестування, що посилює залежність сектора від механізмів довгострокового зовнішнього фінансування та інституційних гарантій зниження ризик-премій.

Окрему увагу приділено фінансовому лізингу як гнучкому механізму оновлення рухомого складу та спеціалізованих транспортних засобів, здатному частково компенсувати дефіцит власних інвестиційних ресурсів за рахунок розстроченого фінансування основних засобів. Акцентовано, що динаміка лізингових операцій має виражену залежність від вартості капіталу, доступності ресурсної бази та регуляторних умов, що зумовлює нерівномірність інвестиційної активності у часовому розрізі. Охарактеризовано роль державної програми «Доступний фінансовий лізинг 5-7-9%» у здешевленні лізингового ресурсу для суб'єктів ММСП та підтримці прийняття інвестиційних рішень у періоди підвищених ризиків.

Систематизовано внесок міжнародних фінансових інституцій і донорів у фінансове забезпечення транспорту через механізми проєктного кредитування, грантового співфінансування та гарантій, що спрямовуються на оновлення рухомого складу, модернізацію інфраструктури та підтримку міського громадського транспорту. Автором узагальнено той факт, що ефективність фінансового забезпечення галузі визначається не лише обсягом залучених ресурсів, а й якістю інституційного середовища, прозорістю процедур, проєктною спроможністю та наявністю інструментів управління ризиками. Обґрунтовано доцільність комбінованої моделі фінансового забезпечення транспорту із посиленням



проектного фінансування, розвитком гарантійних механізмів і впровадженням страхування воєнних ризиків як передумови відновлення інвестиційної привабливості та довгострокової стійкості транспортної системи України.

Ключові слова: транспортна галузь, фінансове забезпечення, капітальні інвестиції, прямі іноземні інвестиції, фінансовий лізинг, державна підтримка, міжнародні фінансові інституції, інвестиційні ризики.

CURRENT STATUS AND SPECIFICITY OF FINANCIAL SECURITY OF THE TRANSPORT INDUSTRY OF UKRAINE

Abstract. *The article examines the current state and industry-specific characteristics of financial support for the transport industry of Ukraine in conditions of increased macroeconomic and security turbulence. Based on official statistical data for 2018-2024, the dynamics of key indicators of transport work are summarized and a steady downward trend in freight and passenger transportation is established, which correlates with the consequences of pandemic restrictions and subsequent infrastructure shocks of the war period. It is shown that the reduction in transport work is accompanied by structural changes in the formation of demand for transportation and an increase in the cost-intensiveness of the industry's functioning, which directly affects the financial stability of carriers and the reproducible capabilities of the infrastructure. The structure of the industry's financing sources is revealed, with the separation of the internal circuit (self-financing) and the external circuit (capital investments, foreign direct investments, leasing instruments, state support, international projects). The author proves that the internal financial potential of transport enterprises is characterized by instability, limited ability to accumulate investment resources and high sensitivity to income and expense shocks. The volatility of capital investments and foreign investment is revealed, which increases the sector's dependence on mechanisms of long-term external financing and institutional guarantees of reducing the risk premium.*

Special attention is paid to financial leasing as a flexible mechanism for updating rolling stock and specialized vehicles, capable of partially compensating for the deficit of own investment resources through installment financing of fixed assets. It is emphasized that the dynamics of leasing operations has a pronounced dependence on the cost of capital, the availability of the resource base and regulatory conditions, which causes uneven investment activity over time. The role of the state program «Affordable Financial Leasing 5-7-9%» in reducing the cost of leasing resources for MSMEs and supporting investment decision-making in periods of increased risks is described.

The contribution of international financial institutions and donors to the financial provision of transport through mechanisms of project lending, grant co-financing and guarantees aimed at updating rolling stock, modernizing infrastructure and supporting urban public transport is systematized. The author summarizes the fact that the effectiveness of financial provision of the industry is determined not only by the volume of resources involved, but also by the quality of the institutional environment, transparency of procedures, project capacity and the availability of risk management tools. The feasibility of a combined model of financial provision of transport with increased project financing, development of guarantee mechanisms and introduction of war risk insurance as a prerequisite for restoring the investment attractiveness and long-term sustainability of the transport system of Ukraine is substantiated.

Keywords: *transport industry, financial support, capital investments, foreign direct investments, financial leasing, state support, international financial institutions, investment risks.*

Постановка проблеми. Транспортна галузь України є однією з базових складових національної економіки, оскільки забезпечує просторову єдність держави, безперервність виробничо-логістичних процесів, мобільність населення, функціонування внутрішнього ринку та інтеграцію у міжнародні транспортні коридори. У сучасних умовах від ефективності транспортної системи залежать конкурентоспроможність суб'єктів господарювання, стійкість економіки, підтримання експортно-імпортних потоків і формування передумов для відновлення інфраструктури.

Функціонування транспортної галузі України відбувається в умовах високої турбулентності зовнішнього та внутрішнього середовища, що загострює проблеми її фінансового забезпечення. Зношеність і руйнування інфраструктури, зростання витрат на утримання транспортних мереж, обмеженість бюджетних ресурсів, потреба в модернізації рухомого складу, цифровізації управлінських процесів, упровадженні екологічних і безпекових стандартів формують комплекс фінансових

викликів. За таких умов особливого значення набуває формування збалансованої моделі фінансового забезпечення, поєднуючи при цьому державні, місцеві, приватні та міжнародні джерела фінансування.

Специфіка фінансового забезпечення транспортної галузі зумовлена її капіталомісткістю, довгостроковим інвестиційним циклом, залежністю від державного регулювання, тарифної політики та інституційної якості управління. Транспортна система охоплює різні підгалузі (залізничний, автомобільний, авіаційний, водний, міський транспорт), кожна з яких має відмінні особливості формування доходів, витрат та інвестиційних потреб.

У цьому контексті дослідження сучасного стану та специфіки фінансового забезпечення транспортної галузі України спрямоване на виявлення системних проблем, оцінювання наявних фінансових механізмів і визначення напрямів удосконалення фінансової політики у сфері транспорту.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Сучасний науковий дискурс щодо розвитку транспортної галузі України формується переважно навколо її системоутворювальної ролі, структурних зрушень у перевезеннях, інвестиційної проблематики та стратегічного управління в умовах нестабільності. Так, у науковому дослідженні А. В. Базилук і В. Д. Губенка [1] транспортний комплекс розглядається як базова інфраструктурна підсистема економічного зростання, при цьому акцент зроблено на наслідках воєнних дій, фізичному та моральному старінні інфраструктури, зміні логістичних маршрутів, нерівномірності інвестицій і необхідності прискорення адаптації до європейських стандартів, зокрема через цифровізацію логістики та розвиток мультимодальності.

Дослідження І. О. Хітрова [2] концентрується на стратегічних напрямках розвитку транспортних підприємств у ситуації невизначеності, підкреслюючи значення гнучкого планування, управління ризиками, інтеграції інноваційних і цифрових технологій та екологічної відповідальності як чинників підвищення стійкості бізнес-моделей.

Водночас праця О. А. Виговської [3] безпосередньо пов'язує кризові прояви в галузі зі станом її фінансового забезпечення (дефіцит ресурсів, знос основних фондів, тарифні диспропорції), обґрунтовуючи пріоритетність самофінансування та роль зовнішніх джерел (державна підтримка, кредити, міжнародні фінансові установи), однак потребує оновлення з огляду на докорінну зміну безпекових і макроекономічних умов після 2020-2022 рр.

У статті С. Лози [4] інвестування транспорту визначається як ключова передумова відновлення економіки в умовах війни та зростання інфраструктурних потреб, проте інструментарій фінансового забезпечення (структура джерел, вартість капіталу, роль гарантій, лізингу та програм підтримки) потребує більшої методичної визначеності та узгодження з сучасними ризиковими параметрами.

Отже, наявні публікації створюють вагоме теоретико-прикладне підґрунтя, однак у них переважно відсутній комплексний, узгоджений аналіз специфіки фінансового забезпечення транспортної галузі в умовах поєднання пандемічних, воєнних та інституційних викликів, а також недостатньо розкрито взаємодію внутрішніх і зовнішніх джерел фінансування (самофінансування, капітальні інвестиції, ПІІ, лізинг, державні програми, міжнародні проекти) та їхню чутливість до ризик-премії й обмежень ринку капіталу. Саме тому ключовим завданням є систематизація фінансових механізмів відновлення та модернізації транспорту й обґрунтування пріоритетних напрямів підвищення ефективності фінансового забезпечення транспортної галузі України в умовах сучасної політико-економічної нестабільності.

Метою статті є дослідження сучасного стану, ключових проблем та галузевої специфіки фінансового забезпечення транспортної галузі України з обґрунтуванням пріоритетних напрямів удосконалення фінансових механізмів її розвитку.

Виклад основного матеріалу. Транспортна галузь України відіграє системоутворювальну роль у національній економіці, забезпечуючи безперервність логістичних потоків, мобільність населення та інтеграцію внутрішнього ринку з міжнародними транспортними коридорами. На жаль, сучасні негативні умови її функціонування, зумовлені наслідками повномасштабної війни (руйнуванням транспортної інфраструктури, порушенням логістичних ланцюгів, зростанням безпекових ризиків і операційних витрат), макроекономічною нестабільністю, обмеженням інвестиційних ресурсів, а також впливом пандемічних обмежень у попередні роки, спричинили суттєве скорочення обсягів транспортної роботи та погіршення ключових показників діяльності галузі [1, с.233-234; 2, с.269]. Аналізуючи динаміку транспортної галузі України за період 2020-2025 рр., необхідно відзначити негативні тенденції, які представлено у таблиці 1.

Таблиця 1

Показники динаміки транспортної галузі України за період 2020-2025 рр.

Показник	Роки*						Відхилення (+;-)	
	2018	2019	2020	2021	2024	2025**	2024-2018	2024-2021
Обсяг перевезення вантажів, млн. тонн	624,6	676	600,1	621,3	354,1	238,7	-385,9	-267,2

Продовження таблиці 1

Вантажообіг, млрд.-ткм	331,9	339	290,1	289,6	184,6	120,7	-211,2	-105
Кількість перевезення пасажирів, млн. пас.	4487,1	4262,3	2570,2	2655,4	2176,2	1634,9	-2852,2	-479,2
Пасажирооборот, млрд. пас./ км.	104,4	107,2	49	62,7	43,4	34,4	-70	-19,3

* - за період 2022-2023 рр. офіційні дані Міністерства статистики України відсутні

** - дані представлені за період січень-вересень 2025 рр.

Джерело: складено авторами на основі [5]

За даними табл. 1 встановлено наявність стійкої негативної динаміки основних показників функціонування транспортної галузі України у досліджуваному періоді. Зокрема, обсяг перевезення вантажів скоротився з 624,6 млн т у 2018 р. до 238,7 млн т у 2025 р., вантажообіг із 331,9 до 120,7 млрд т-км, при цьому ідентичні тенденції зафіксовано у пасажирському сегменті, а саме кількість перевезених пасажирів зменшилася з 4487,1 до 1634,9 млн осіб, пасажирооборот із 104,4 до 34,4 млрд пас.-км.

Отримані результати підтверджують істотне зниження масштабів транспортної роботи, що супроводжується звуженням ринку перевезень та скороченням ділової й соціальної мобільності. Виявлені зміни обумовлюються сукупною дією факторів макроекономічної нестабільності, обмежень, пов'язаних із пандемією у 2020 р., а також наслідків воєнних дій, які спричинили погіршення стану транспортної інфраструктури, трансформацію логістичних ланцюгів, підвищення операційних витрат та обмеження пропускної спроможності окремих напрямів перевезень.

Відповідно, зафіксована динаміка показників свідчить про необхідність посилення фінансового забезпечення транспортної галузі, зокрема шляхом концентрації ресурсів на відновленні критичної інфраструктури, модернізації рухомого складу та підвищенні ефективності механізмів фінансування й управління транспортними процесами.

У сучасних умовах ефективність функціонування транспорту суттєво залежить від якості фінансового забезпечення, здатного підтримувати належний рівень експлуатації інфраструктури, модернізацію рухомого складу та впровадження цифрових і безпекових рішень.

Фінансове забезпечення транспортної галузі характеризується високою капіталомісткістю, довгостроковістю інвестиційних циклів і значною залежністю від державного регулювання та тарифної політики. Водночас неоднорідність підгалузей транспорту зумовлює відмінності у джерелах формування доходів, структурі витрат та інвестиційних потребах. Це підсилює необхідність комплексного аналізу сучасного стану фінансового забезпечення транспорту та визначення його специфічних рис як передумови для обґрунтування дієвих управлінських і фінансових рішень. Ключові джерела фінансового забезпечення транспортної галузі України представлено на рис. 1.

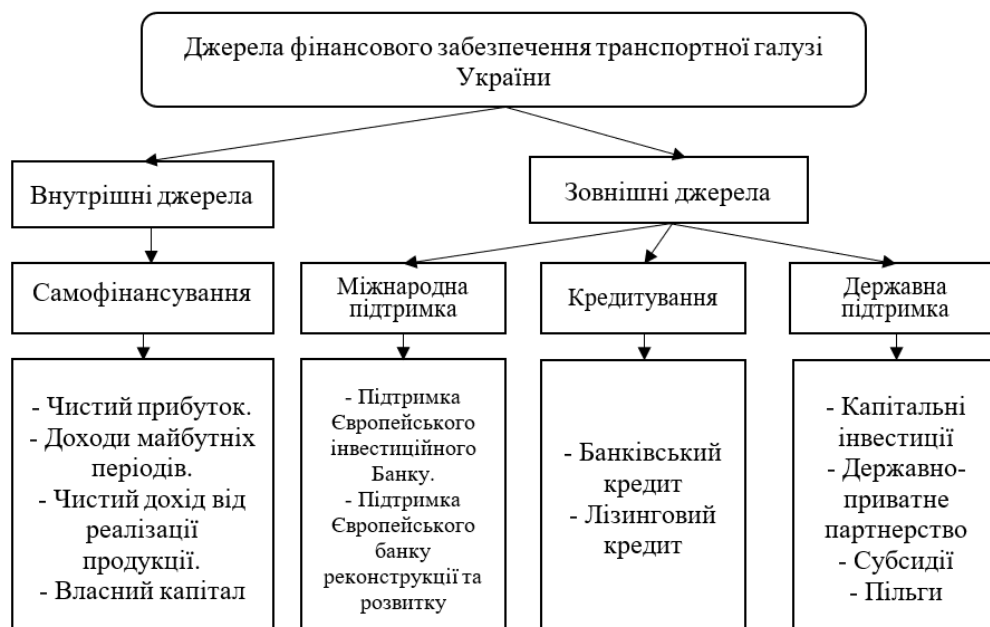


Рис. 1. Джерела фінансового забезпечення транспортної галузі України

Джерело: сформовано авторами на основі [3, с.216]

Аналізуючи структуру джерел фінансового забезпечення транспортної галузі України необхідно відзначити їх поділ за ознакою походження на внутрішні та зовнішні. Такий підхід дозволяє системно ідентифікувати ресурсну базу галузі та окреслити механізми формування фінансових потоків для поточної діяльності й інвестиційного розвитку.

Внутрішній контур фінансування репрезентований самофінансуванням, яке ґрунтується на мобілізації власних коштів суб'єктів господарювання. До його складових віднесено чистий прибуток, доходи майбутніх періодів, чистий дохід від реалізації продукції/послуг та власний капітал. Зазначені елементи формують фінансову автономію підприємств, забезпечують підтримання операційної стійкості, а також створюють передумови для часткового покриття капітальних видатків у межах наявного фінансового результату та структури капіталу.

Зовнішній контур фінансового забезпечення включає три взаємопов'язані напрями: 1) міжнародна підтримка представлена ресурсами міжнародних фінансових інституцій, зокрема Європейського інвестиційного банку та Європейського банку реконструкції та розвитку, які орієнтовані на фінансування інфраструктурних проєктів, модернізацію та відновлення транспортних систем; 2) кредитування охоплює банківські кредити і лізингове фінансування, що забезпечують залучення позикового капіталу для оновлення рухомого складу та реалізації інвестиційних заходів із розподілом фінансового навантаження у часі; 3) державна підтримка реалізується через капітальні інвестиції, інструменти державно-приватного партнерства, субсидії та пільги, виконуючи компенсаторну й стимулюючу функції та підтримуючи суспільно значущі види перевезень і стратегічні інфраструктурні напрями.

Важливою складовою фінансування транспортної галузі України виступають власні фінансові ресурси транспортних підприємств, а їх структуру та динаміку представлено у табл.2.

Таблиця 2

Стан та динаміка власних фінансових ресурсів транспортних підприємств України
за період 2018-2024 рр., млн. грн.

Показник	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Власний капітал, усього	559163,5	463819,1	618187,1	560283,3	582226,8	637408,6	619909,7
% зміни показника	-8,72%	33,28%	-9,37%	3,92%	9,48%	-2,75%	-100%
Зареєстрований капітал	311999,2	321581	335250,1	334107	400028,8	354953,4	378447,7
Капітал у дооцінках і додатковий капітал	427288,5	298070,1	281316,2	248340,2	218635,8	394723	395968,4
Резервний капітал та інші резерви	1260,4	1261,9	1409,5	1655,4	1409,3	1729,1	1411,5
Нерозподілений прибуток (непокритий збиток)	-172574	-148584	8858	-15838,8	-29086,8	-105393	-138995
Неоплачений і вилучений капітал	8810,5	8510	8646,6	7980,5	8760,3	8603,6	16922,6
Чистий прибуток (збиток)	-24265,4	8421,8	9054,8	22817,6	-26352,5	38309,6	12496,2
% зміни показника	44,47%	7,52%	151,99%	-215,49%	-245,37%	-67,38%	-100%
Чистий дохід від реалізації продукції (послуг)	556047,4	603015,8	558433,9	654504,2	541964,9	638677,2	692275,5
% зміни показника	16,08%	-7,39%	17,2%	-17,19%	17,84%	8,39%	-100%

Джерело: складено авторами на основі [5]

Отримані результати засвідчують, що у 2018-2024 рр. фінансові можливості транспортних підприємств формувалися в умовах підвищеної нестабільності, що відобразилося у різноспрямованій динаміці власного капіталу, чистого доходу від реалізації та чистого прибутку (збитку).

По-перше, власний капітал (див. рис.2) упродовж 2018-2024 рр. демонструє хвилюподібну траєкторію з домінуванням короткострокових коливань, обумовлюючи чутливість капіталізаційної бази галузі до зовнішніх шоків.



Рис. 2. Динаміка зміни власних фінансових ресурсів транспортних підприємств України за період 2018-2024 рр., млн. грн

Джерело: сформовано автором на основі [5]

Після скорочення у 2019 р. на 463819,1 млн грн відносно 2018 р. – 559163,5 млн грн відбулося відновлення у 2020 р. до 618187,1 млн грн, однак у 2021 р. зафіксовано повторне зниження до 560283,3 млн грн. Починаючи з періоду повномасштабної війни із РФ власний капітал транспортних підприємств зберігає відносну стійкість зростаючи до показника 582226,8 млн грн у 2022 р. і 637408,6 млн грн у 2023 р., після чого у 2024 р. спостерігається помірне зменшення до 619909,7 млн грн. Така конфігурація підтверджує, що в умовах війни підтримання власного капіталу забезпечувалося переважно не через накопичення фінансового результату, а за рахунок структурних компонентів капіталу (зміни зареєстрованого капіталу та капіталу у дооцінках/додаткового капіталу), тоді як показник нерозподіленого прибутку у даному періоді має від'ємне значення, значно обмежуючи ендогенний потенціал самофінансування.

По-друге, чистий дохід від реалізації продукції (послуг) характеризується загальною тенденцією до зростання до 2021 р. із фіксацією локального зниження у 2020 р. Після досягнення 654504,2 млн грн у 2021 р. у 2022 р. відбулося істотне падіння до 541964,9 млн грн, виступаючи прямим наслідком воєнних чинників, зокрема руйнування та пошкодження транспортної інфраструктури, обмеження пропускної спроможності на окремих ділянках, порушення логістичних ланцюгів, зміни маршрутів та напрямів переміщення вантажів і пасажирів, а також зменшення економічної активності. Водночас у 2023-2024 рр. спостерігається відновлення доходів до 638677,2 млн грн і 692275,5 млн грн відповідно, при цьому відображаючи адаптацію транспортної системи до нових умов, переорієнтацію логістики на альтернативні коридори та часткову стабілізацію попиту.

По-третє, чистий прибуток (збиток) є найбільш реактивним показником, який відображає зміну рентабельності під впливом шоків витрат і обсягів діяльності. У 2018 р. зафіксовано збиток (-24265,4 млн грн), у 2019-2021 рр. відбулося відновлення до прибутковості з максимумом у 2021 р. (22817,6 млн грн). У 2022 р. спостерігається повернення до збитковості (-26352,5 млн грн), що пояснюється поєднанням падіння доходів і різкого зростання витрат (паливно-енергетичні ресурси, ремонт та відновлення, безпекові заходи, страхування, простої та додаткові логістичні витрати через подовження маршрутів). У 2023 р. прибутковість відновлюється (38309,6 млн грн), однак у 2024 р. прибуток знижується до 12496,2 млн грн, засвідчуючи збереження рівня високої витратомісткості та ризиковості функціонування навіть за умов зростання доходів, а також про можливе звуження маржинальності внаслідок тарифних, енергетичних і безпекових обмежень.

Відповідно, протягом 2018-2024 рр. українські транспортні підприємства функціонували в режимі нестійкого фінансового відтворення, де динаміка власного капіталу значною мірою підтримувалася капіталізаційними та переоцінювальними компонентами, тоді як фінансовий результат характеризувався значними коливаннями і зумовленими втратами в результаті воєнних дій. Виявлені тенденції обґрунтовують необхідність посилення механізмів фінансового забезпечення галузі, орієнтованих на підвищення стійкості доходів, зниження витратної вразливості та відновлення потенціалу самофінансування.

Поряд із внутрішніми фінансовими ресурсами у транспортну галузь України активно залучаються і зовнішні, зокрема важливу роль та значення мають капітальні інвестиції розмір яких протягом останніх років збільшувався, що відображено у таблиці 3.

Таблиця 3

Динаміка капітальних інвестицій у транспортну галузь України
за період 2018-2024 рр., млн. грн.

Показник	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Весь транспорт	29665,1	25021,0	17613,6	28221,0	11352,1	20606,9	34081,0
Наземний і трубопровідний транспорт	27893,3	23008,9	16966,9	26392,2	10697,8	18968,9	32299,8
Водний транспорт	200,3	238,1	176,2	239,3	48,8	132,4	371,3
Авіаційний транспорт	1571,5	1774,0	470,5	1589,5	605,5	1505,6	1409,9
Структура капітальних інвестицій, %							
Наземний і трубопровідний транспорт	94	92	96,3	93,5	94,2	92,1	94,8
Водний транспорт	0,7	1	1	0,8	0,4	0,6	1,1
Авіаційний транспорт	5,3	7,1	2,7	5,6	5,3	7,3	4,1

Джерело: складено авторами на основі [5]

Дані табл. 3 засвідчують, що за період 2018-2024 рр. капітальні інвестиції у транспортну галузь України характеризувалися суттєвою мінливістю та чіткою залежністю від зовнішніх шоків.

Загальний обсяг інвестицій у «весь транспорт» зменшився з 29665,1 млн грн у 2018 р. до 17613,6 млн грн у 2020 р., що відображає пригнічення інвестиційної активності в умовах загальноекономічної невизначеності та кризових явищ. У 2021 р. зафіксовано відновлення до 28221,0 млн грн, однак у 2022 р. відбулося різке скорочення до 11352,1 млн грн як прямий наслідок повномасштабної війни, що спричинила перерозподіл бюджетних пріоритетів, зростання ризиків інвестування, порушення виробничо-логістичних ланцюгів та втрату частини інфраструктурних активів. У 2023-2024 рр. простежується відновлювальна динаміка: інвестиції зросли до 20606,9 млн грн у 2023 р. і досягли 34081,0 млн грн у 2024 р., засвідчуючи при цьому активізацію фінансування заходів із підтримання функціональної спроможності та відбудови транспортної інфраструктури.

Структурний розподіл капітальних інвестицій протягом усього періоду залишається висококонцентрованим із домінуванням наземного і трубопровідного транспорту, частка якого становить 92,1-96,3%. Це узгоджується з його системною роллю у забезпеченні вантажних і пасажирських потоків та найбільшою капіталомісткістю інфраструктурних проєктів у цьому сегменті. Водночас водний транспорт стабільно отримує мінімальні обсяги фінансування з часткою 0,4-1,1%, що, з одного боку, відображає обмеженість інвестиційних ресурсів, а з іншого – посилює ризики недоінвестування у портову та річкову інфраструктуру. Авіаційний транспорт має нестійку динаміку інвестицій і частку в межах 2,7-7,3%; найнижчі значення зафіксовано у 2020 р., корелюючи зі спадом перевезень у період пандемії, тоді як у 2022-2024 рр. коливання обсягів інвестування відображають вплив воєнних обмежень та пріоритезацію наземної інфраструктури як критично важливої для економічної стійкості та безпеки.

Обмеженість внутрішніх інвестицій робить принципово важливим залучення зовнішніх фінансових ресурсів і, перш за все, іноземних інвестицій. Достатньо чітко переваги іноземних інвесторів відображає структура іноземних інвестицій за видами економічної діяльності, на яку впливають не тільки уявлення інвесторів, але й активність підприємств-реципієнтів [4, с.203]. Аналізуючи динаміку прямого іноземного інвестування транспортної галузі України важливо відзначити динаміку до зниження їх розміру, що відображено на рис.3.

Аналізуючи динаміку ППІ транспортної галузі необхідно відзначити «хвилеподібну» динаміку показника, зокрема за період 2020-2021 рр. спостерігається зростання показника до рівня 1597,9 млн. дол. США, поряд із цим, початок війни із РФ обумовив зниження довіри до транспортного сектору, що обумовило зниження показника до 1236,7 млн. дол. США у 2022 році із незначним зростанням у 2023 та 2024 рр. відповідно до 1489,9 млн. дол. США та 1406,3 млн. дол. США.

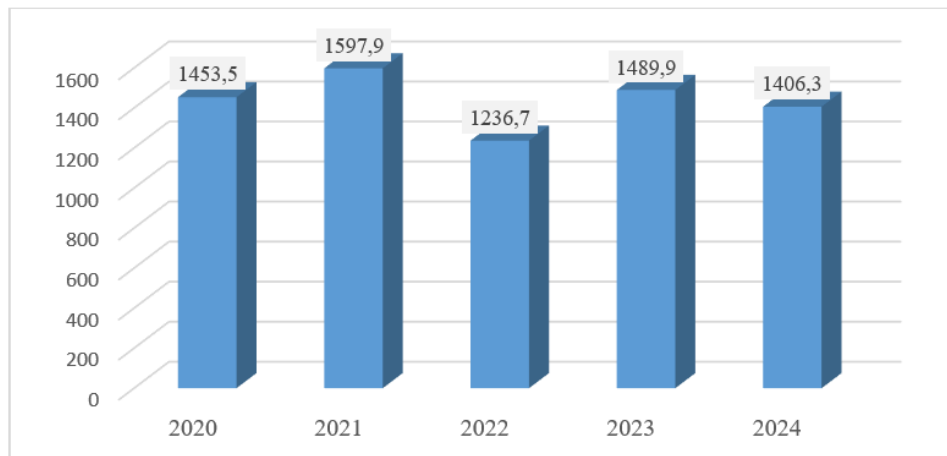


Рис. 3. Динаміка прямого іноземного інвестування транспортної галузі України за період 2020-2024 рр., млн. дол. США
Джерело: сформовано авторами на основі [6]

Водночас зазначена траєкторія свідчить, що після шокового падіння 2022 р. відбулося часткове відновлення інвестиційної присутності у 2023-2024 рр., однак довоєнного рівня 2021 р. показник не досяг, що підтверджує збереження підвищених ризиків та обмежень розвитку сектору. Зокрема, у 2024 р. обсяг ПІІ становив 1406,3 млн дол. США, що є нижчим за рівень 2021 р. на 191,6 млн дол. США або на 12,0%, а також нижчим за 2023 р. на 83,6 млн дол. США або на 5,6%.

Зміни у динаміці ПІІ транспортної галузі вказують на домінування факторів ризиковості та інституційної невизначеності, зокрема безпекових загроз, руйнування та пошкодження транспортної інфраструктури, обмеження пропускної спроможності окремих напрямів, трансформації логістичних маршрутів і зростання операційних витрат, що знижує прогнозованість грошових потоків та інвестиційну привабливість проєктів. Певне відновлення 2023-2024 рр. може бути пов'язане з адаптацією транспортної системи до нових умов, переорієнтацією частини вантажопотоків, а також із реалізацією окремих проєктів підтримки та відбудови, однак їх масштаб поки що є недостатнім для повної компенсації втрат інвестиційного потенціалу 2022 р. Досліджуючи основні країни-реципієнти інвестиційної активності слід відзначити, що основна активність зосереджувалася із таких країн, як Кіпр, Нідерланди, Сполучене Королівство Великої Британії та Північної Ірландії та Люксембург (див. табл. 4).

Таблиця 4

ТОП-10 країн-реципієнтів інвестиційної активності у транспортну галузь України за період 2018-2024 рр., млн. дол. США

Країна	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Кіпр	434,2	545,2	589,8	660,8	575,5	715,3	657,9
Нідерланди	164,9	261,9	258,3	275,5	232,9	255,6	253,7
Сполучене Королівство Великої Британії та Північної Ірландії	120,7	107,7	90,3	108,1	51,2	88,7	95,0
Люксембург	91,7	112,8	73,1	80,7	63,3	59,8	66,0
США	11,0	3,4	86,6	78,2	54,4	60,6	62,8
Монако	65,7	74,8	63,4	64,7	47,2	50,5	50,5
Німеччина	135,5	88,9	76,1	84,1	42,5	38,3	32,8
Франція	33,9	25,7	18,6	27,9	22,0	29,5	28,2
Австрія	28,3	34,7	31,1	42,8	42,5	32,5	25,5
Швейцарія	35,2	23,6	22,1	21,9	20,8	25,3	22,5

Джерело: складено авторами на основі [6]

Дані табл. 4 свідчать про високу концентрацію інвестиційної активності у транспортну галузь України за обмеженим колом країн-реципієнтів, серед яких упродовж 2018-2024 рр. стабільно домінує Кіпр: обсяги зросли з 434,2 млн дол. США у 2018 р. до 657,9 млн дол. США у 2024 р., досягнувши піку у 2023 р. (715,3 млн дол. США). Другу позицію посідають Нідерланди, для яких характерний

стійкий високий рівень (164,9-275,5 млн дол. США) із помірним спадом у 2024 р. до 253,7 млн дол. США, тоді як Велика Британія та Люксембург демонструють більш волатильну траєкторію з істотним просіданням у 2022 р. та частковим відновленням у 2023-2024 рр.

Порівняльний аналіз засвідчує скорочення інвестицій з Німеччини (з 135,5 до 32,8 млн дол. США) та загалом нижчі, проте відносно стабільні обсяги з Франції, Австрії й Швейцарії, що відображає зміщення акцентів інвесторів у бік обережніших стратегій. Виявлена структурна конфігурація з переважанням Кіпру, Нідерландів, Люксембургу та інших фінансових юрисдикцій може бути пов'язана з особливостями корпоративного структурування міжнародних інвестицій (використання холдингових центрів і транзитних каналів), тоді як спад у 2022 р. узгоджується з посиленням воєнних ризиків, руйнуванням інфраструктури, невизначеністю щодо логістики та зростанням вартості капіталу. У цілому динаміка підтверджує збереження інтересу іноземного капіталу до транспортного сектору за одночасного зростання ризик-премії та перерозподілу потоків між країнами-джерелами, що підкреслює потребу у посиленні інституційних гарантій, страхових механізмів і проєктного фінансування відновлення транспортної інфраструктури.

В цілому, зафіксована «хвилюподібність» ПІІ у транспортному секторі України відображає високу залежність інвестиційної активності від макроекономічної та безпекової кон'юнктури, а також актуалізує потребу у посиленні механізмів фінансового забезпечення відновлення транспорту, зокрема через розвиток гарантійних інструментів, страхування воєнних ризиків, розширення державно-приватного партнерства та підвищення інституційної передбачуваності регуляторного середовища.

Важливим зовнішнім джерелом фінансового забезпечення розвитку транспортної галузі України виступали лізингові операції, які змінювалися в залежності від макроекономічної кон'юнктури, доступності кредитно-ресурсної бази та вартості капіталу, регуляторних умов функціонування фінансового ринку, а також рівня інвестиційних і безпекових ризиків у країні. Поряд із цим, на динаміку лізингу (див. рис. 4) істотно впливали структурні зрушення попиту на оновлення рухомого складу й технічної інфраструктури, зміна логістичних маршрутів та обмеження, пов'язані з кризовими явищами, що зумовлювало нерівномірність обсягів укладання і пролонгації лізингових договорів у часовому розрізі.

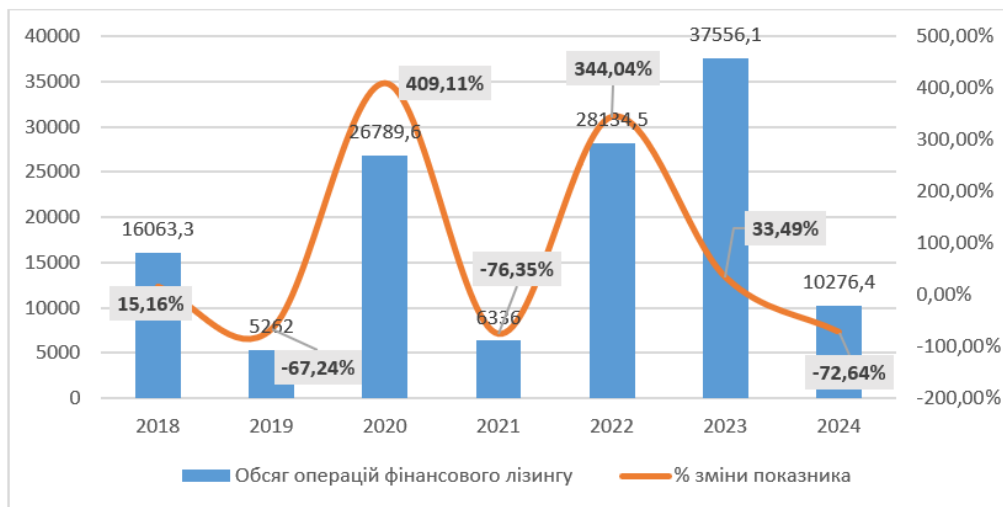


Рис. 4. Динаміка операцій фінансування за рахунок фінансового лізингу транспортних компаній України за період 2018-2024 рр., млн. грн.

Джерело: сформовано авторами на основі [7-12]

Аналіз динаміки, наведеної на рис. 4, засвідчує високу волатильність обсягів фінансування транспортних компаній України за рахунок фінансового лізингу у 2018-2024 рр.: після зниження у 2019 р. до 5262,0 млн грн відбулося різке зростання у 2020 р. до 26789,6 млн грн, далі спостерігалось суттєве просідання у 2021 р. до 6336,0 млн грн і новий підйом у 2022-2023 рр. до 28134,5-37556,1 млн грн, після чого у 2024 р. зафіксовано скорочення до 10276,4 млн грн. Така траєкторія характеризує фінансовий лізинг як інструмент, чутливий до змін макроринкових умов і ризиків, при цьому коливання пов'язані зі зміною інвестиційних планів бізнесу, доступності ресурсу та вартості капіталу, а також із періодичними «хвилями» оновлення рухомого транспортного складу й адаптації логістики в умовах кризових шоків. У підсумку, рис. 4 підтверджує, що лізингові операції залишаються значущим каналом зовнішнього фінансування, однак потребують інструментів державного та інституційного

«пом'якшення» ризиків для стабілізації інвестиційної активності.

У цьому контексті важливим компенсатором виступає державна програма «Доступний фінансовий лізинг 5-7-9%», розроблена відповідно до порядку, затвердженого постановою КМУ №28 від 24.01.2020 р. [13-14], і така, що реалізується Фондом розвитку підприємництва через уповноважених лізингодавців/банки у формі часткової компенсації винагороди за договорами фінансового лізингу.

Механізм програми передбачає зниження фактичної вартості лізингового фінансування для суб'єктів ММСП до 5 або 7% річних за пріоритетними напрямками та до 9 або 11% річних – за непріоритетними, залежно від параметрів проекту та умов програми [14]. Нормативно визначено, що максимальний строк договору фінансового лізингу в межах програми не перевищує 5 років, а також передбачено можливість відстрочення платежів до 12 місяців за окремими умовами. З погляду транспортної складової, програма прямо орієнтована на фінансування легкових і вантажних транспортних засобів (у т.ч. спецтехніки), автобусів, залізничних вагонів та інших основних засобів (крім нерухомості), при цьому мінімальний авансовий платіж, як правило, встановлюється від 20% вартості об'єкта.

Міжнародна фінансова підтримка (кредити МФО, гранти донорів, гарантії) у 2018-2024 рр. фактично виконувала роль каналу довгострокових інвестицій для відновлення або модернізації транспортної інфраструктури та рухомого складу, а після 2022 р. – також інструменту забезпечення стійкості та безперервності транспортних послуг. Це підсилює інтеграцію України до європейських практик проектного фінансування (вимоги до прозорих закупівель, ESG-стандартів, інституційної спроможності та якості підготовки проектів). Ключові міжнародні проекти фінансової підтримки транспортної галузі України за період 2018-2024 рр. представлені у таблиці 5.

Таблиця 5

Міжнародні проекти фінансового забезпечення транспортної галузі
України за період 2018-2024 рр.

Проект / програма	Період активної реалізації	Міжнародні партнери	Фінансовий інструмент і обсяг	Основний фокус та результат для транспортної сфери
Оновлення вантажного рухомого складу АТ «Укрзалізниця»	2018	ЄБРР	кредит до \$150 млн	закупівля до 6500 напіввагонів (оновлення парку вантажних перевезень)
Рамкова програма Ukraine Public Transport Framework (UPTF I–II)	2018-2020 (масштабні закупівлі)	ЄБРР та (CTF, Е5Р як співфінансування /гранти)	загальний обсяг рамки €350 млн	фінансування закупівлі майже 400 тролейбусів та модернізації депо/підстанцій у 12 містах
Маріупольський тролейбус (оновлення електротранспорту)	2018-2020	ЄБРР та Е5Р	€10 млн кредит (ЄБРР) + €3 млн грант (Е5Р)	закупівля до 75 низькопідлогових тролейбусів та підвищення мобільності міста
Road Sector Development Project (IBRD 8549-UA)	2018-2021 (виконання контрактів)	Світовий банк (IBRD)	\$560 млн (початково), реструктуровано до \$337,8 млн	реконструкція коридорів (зокрема М-03, М-12), елементи безпеки руху та інституційні компоненти (WIM-пілоти тощо)
Міський громадський транспорт України (рамковий кредит ЄІБ)	2018-2024 (субпроекти в містах)	ЄІБ	запропоноване фінансування €204 млн (рамкова угода)	оновлення міського транспорту та інфраструктури в українських містах
Електрифікація ділянки Долинська-Миколаїв-Колосівка	2019-2024 (роботи/впровадження)	ЄБРР та ЄІБ	€150 млн (ЄБРР) та €150 млн (ЄІБ)	модернізація залізничної інфраструктури та підвищення пропускної спроможності стратегічного напрямку
Поставка трамваїв для м. Львів у межах рамки ЄІБ	2021-2024	ЄІБ	€12 млн кредит	закупівля 10 низькопідлогових трамваїв (оновлення міського рейкового транспорту)
Державна угода про кредит на розвиток міського електротранспорту	2022-2024	ЄІБ (через державні механізми)	€200 млн кредит	закупівля трамваїв/тролейбусів та оновлення електротранспорту (національний рівень)
Модернізація метро м. Києва (оновлення вагонів)	2024	ЄІБ	€50 млн	модернізація рухомого складу та підвищення надійності метро (заміна/оновлення парку)
Невідкладне відновлення міського транспорту у прифронтових/постраждалих містах	2024	ЄІБ (за підтримки ЄС)	€16,5 млн	постачання автобусів/тролейбусів/трамваїв для Києва, Миколаєва, Івано-Франківська та Одеси

Продовження таблиці 5

Екстрена підтримка міських перевізників Харкова	2024	ЄБРР, грант США, гарантія Іспанії	€25 млн кредит (ЄБРР) + €10 млн грант (США)	ліквідність для операторів метро/тролейбуса/трамвая з метою безперервності перевезень і критичних сервісів
---	------	-----------------------------------	---	--

Джерело: складено авторами на основі [16-24]

Відповідно, у 2018-2024 рр. міжнародні фінансові інституції та донори забезпечували транспортну галузь України переважно через механізми проєктного кредитування, грантового співфінансування та гарантій, з концентрацією ресурсів на оновленні рухомого складу, модернізації інфраструктури та підтримці міського громадського транспорту. У 2018-2021 рр. домінували інвестиційні проєкти розвитку (оновлення вагонного парку УЗ, електрифікація залізниці, дорожні коридори та системи управління мережею), тоді як у 2022-2024 рр. помітно посилюється компонент стійкості й відновлення — фінансування міського електротранспорту, метро та невідкладна підтримка операторів у постраждалих громадах.

Порівняльно наймасштабнішими за охопленням є рамкові програми ЄБРР та ЄІБ для міського транспорту, які дозволяють мультиплікувати ефект через субпроєкти в різних містах, поєднуючи закупівлі техніки з інфраструктурною модернізацією. Виявлена структура джерел пояснюється спроможністю МФО надавати довгі ресурси під стандартизовані процедури закупівель і контролю, тоді як донорські гранти/гарантії виконують роль зниження ризик-премії та підтримки платоспроможності муніципалітетів у кризових умовах.

Загалом, міжнародні проєкти виступають не лише каналом залучення капіталу, а й механізмом інституційного наближення до практик ЄС (прозорість, належне врядування, екологічні та соціальні стандарти). Це формує підстави для висновку про доцільність подальшого розширення портфеля таких проєктів за умови посилення підготовки інвестицій (feasibility, проєктні офіси) і розвитку інструментів страхування/гарантування воєнних ризиків.

Висновки. Проведене дослідження підтвердило, що в сучасних умовах (2018-2024 рр.) транспортна галузь України функціонувала за наявності суттєвого звуження обсягів транспортної роботи. Обсяги вантажних і пасажирських перевезень, а також відповідні показники вантажо- та пасажирообороту демонстрували стійку низхідну динаміку, що відображає наслідки пандемічних обмежень у 2020-2021 рр. та подальший вплив масштабних безпекових і інфраструктурних шоків, зумовлених повномасштабною війною.

Внутрішній фінансовий потенціал підприємств галузі характеризувався підвищеною нестабільністю, зокрема хвилеподібна динаміка власного капіталу поєднувалася з коливаннями фінансового результату та наявністю від'ємного нерозподіленого прибутку, обмежуючи при цьому можливості самофінансування інвестиційних потреб. Капітальні інвестиції у транспорт також мали волатильний характер із різким спадом у 2022 р. та відновлювальною динамікою у 2023-2024 рр., при цьому структура вкладень залишалася висококонцентрованою у сегменті наземного і трубопровідного транспорту.

Зовнішні джерела фінансового забезпечення зберігають критичне значення для відтворення та модернізації галузі, відповідно прямі іноземні інвестиції демонстрували «хвилеподібність» із шоківим падінням у 2022 р. та частковим відновленням у 2023-2024 рр., проте без досягнення довоєнних максимумів, засвідчуючи збереження високої ризик-премії та інституційної невизначеності. Лізингове фінансування проявило себе як гнучкий інструмент оновлення рухомого складу, однак його обсяги є різко волатильними, підсилюючи потребу в державних та інституційних механізмах стабілізації попиту і здешевлення ресурсу. У цьому контексті програма «Доступний фінансовий лізинг 5-7-9%» виконує компенсаторну функцію, знижуючи фактичну вартість лізингового фінансування для ММСП та підтримуючи інвестиційні рішення в умовах обмеженої ліквідності й підвищених ризиків.

Загалом результати даного наукового дослідження обґрунтовують доцільність комбінованої моделі фінансового забезпечення транспортної галузі України, яка поєднує посилення самофінансування, цільове бюджетне інвестування, розвиток державно-приватного партнерства, масштабування міжнародних проєктів і впровадження гарантій (страхування) воєнних ризиків як передумови відновлення інвестиційної привабливості та довгострокової стійкості транспортної системи.

Література

1. Базиліук А.В., Губенко В.Д. Роль транспортної галузі в економічному розвитку України. *Науковий журнал «Автомобільні дороги і дорожнє будівництво»*. 2025. Випуск 117. Частина 1. С. 232-241.

2. Хітров І.О. Стратегічні напрями розвитку транспортного підприємства в умовах невизначеності. *Сучасні технології в машинобудуванні та транспорті*. 2024. №2(23). С. 268-275.
3. Виговська О.А. Сучасний стан та фінансове забезпечення транспортної галузі України. *Економіка, управління та адміністрування*. 2019. №4. С. 214-221.
4. Лоза С. Інвестування транспортної галузі – як основа відновлення економіки країни. *Scientific journal «Modeling the development of the economic systems»*. 2023. №1. С. 200-211.
5. Офіційний сайт державної служби статистики України. URL: <https://www.ukrstat.gov.ua/> (дата звернення: 06.02.2026)
6. Офіційний сайт НБУ. Статистика зовнішнього сектору. URL: <https://bank.gov.ua/ua/statistic/sector-external> (дата звернення: 09.02.2026)
7. Фінансовий лізинг в Україні в 2019 р збільшився на 18%. URL: <https://uul.com.ua/2020/ua-finansovuj-lizyng-v-ukrayini-v-2019-r-zbilshyvsa-na-18/> (дата звернення: 09.02.2026)
8. Офіційний сайт НБУ. Основні показники діяльності фінансових компаній та юридичних осіб-лізингодавців у 2020 році. URL: https://bank.gov.ua/files/stat/Financial_companies_2021-01-01.xlsx (дата звернення: 12.02.2026)
9. Офіційний сайт НБУ. Основні показники діяльності фінансових компаній та юридичних осіб-лізингодавців у 2021 році. URL: https://bank.gov.ua/files/stat/Financial_companies_2022-01-01.xlsx (дата звернення: 12.02.2026)
10. Офіційний сайт НБУ. Основні показники діяльності фінансових компаній та юридичних осіб-лізингодавців у 2022 році. URL: https://bank.gov.ua/files/stat/Financial_companies_2023-01-01.xlsx (дата звернення: 12.02.2026)
11. Офіційний сайт НБУ. Основні показники діяльності фінансових компаній та юридичних осіб-лізингодавців у 2023 році. URL: https://bank.gov.ua/files/stat/Financial_companies_2024-01-01.xlsx (дата звернення: 12.02.2026)
12. Офіційний сайт НБУ. Основні показники діяльності фінансових компаній та юридичних осіб-лізингодавців у 2024 році. URL: https://bank.gov.ua/files/stat/Financial_companies_2025-01-01.xlsx (дата звернення: 12.02.2026)
13. Про надання фінансової підтримки. Постанова КМУ від 24.01.2020 року №28. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/28-2020-%D0%BF#Text> (дата звернення: 12.02.2026)
14. Програма «Доступний фінансовий лізинг 5-7-9%». URL: https://bdf.gov.ua/wp-content/uploads/2021/12/Prohrama_Dostupnyu_finlizingh_5-7-9_14-07-25.pdf (дата звернення: 12.02.2026)
15. Фінансовий лізинг у рамках «5-7-9%» – нові можливості для ММСП. URL: https://mof.gov.ua/uk/news/finansovii_lizing_u_ramkakh_5-7-9_novi_mozhливosti_dlia_mmssp-3187 (дата звернення: 12.02.2026)
16. EBRD helps acquire new rolling stock for Ukraine Railways. URL: <https://www.ebrd.com/home/news-and-events/news/2018/ebrd-helps-acquire-new-rolling-stock-for-ukraine-railways.html> (дата звернення: 15.02.2026)
17. UZ Electrification. URL: <https://www.ebrd.com/home/work-with-us/projects/psd/45782.html> (дата звернення: 15.02.2026)
18. EBRD's Ukraine Public Transport Framework reaches important milestone. URL: <https://www.ebrd.com/home/news-and-events/news/2020/ebdrs-ukraine-public-transport-framework-reaches-important-milestone.html> (дата звернення: 15.02.2026)
19. Signing of the E5P Grant Agreement for Mariupol Trolleybuses. URL: <https://e5p.eu/ukraine/news-detail/54> (дата звернення: 15.02.2026)
20. Ukraine urban public transport FL. URL: <https://www.eib.org/en/projects/pipelines/all/20150503> (дата звернення: 15.02.2026)
21. Львів отримує перші трамваї, придбані за кредитні кошти Європейського інвестиційного банку. URL: <https://www.eeas.europa.eu/delegations/ukraine> (дата звернення: 15.02.2026)
22. Ukraine: EIB provides €50 million to help Kyiv replace Russian-made metro coaches with a modern fleet. URL: <https://www.eib.org/en/press/all/2024-353-ukraine-eib-provides-eur50-million-to-help-kyiv-replace-russian-made-metro-coaches-with-a-modern-fleet> (дата звернення: 15.02.2026)
23. EBRD supports Ukrainian city of Kharkiv with €25 million loan. URL: <https://www.ebrd.com/home/news-and-events/news/2024/ebrd-supports-ukrainian-city-of-kharkiv-with-25-million-loan.html> (дата звернення: 15.02.2026)
24. Ukraine: road sector development project (RSDP). URL: <https://documents1.worldbank.org/curated/en/834901607519803693/pdf/Ukraine-Road-Sector-Development-Project-Implementation-Support-Mission-September-21-to-October-2-2020.pdf> (дата звернення: 15.02.2026)

References

1. Bazyliuk, A. V., Hubenko, V. D. (2025). Rol transportnoi haluzi v ekonomichnomu rozvytku Ukrainy [The role of the transport industry in the economic development of Ukraine]. *Avtomobilni dorohy i dorozhnie budivnytstvo – Automobile Roads and Road Construction*, Issue 117(Part 1), Pp. 232–241. (in Ukrainian)
2. Khitrov, I. O. (2024). Stratehichni napriamy rozvytku transportnoho pidpriemstva v umovakh nevyznachenosti [Strategic directions for the development of a transport enterprise under uncertainty]. *Suchasni tekhnolohii v mashynobuduvanni ta transporti – Modern Technologies in Mechanical Engineering and Transport*, №2(23), Pp. 268–275. (in Ukrainian)
3. Vyhovska, O. A. (2019). Suchasnyi stan ta finansove zabezpechennia transportnoi haluzi Ukrainy [Current state and financial support of Ukraine's transport industry]. *Ekonomika, upravlinnia ta administruvannia – Economics, Management and Administration*, №4, Pp. 214–221. (in Ukrainian)
4. Loza, S. (2023). Investuvannia transportnoi haluzi – yak osnova vidnovlennia ekonomiky krainy [Investing in the transport sector as a basis for the country's economic recovery]. *Modeling the Development of the Economic Systems*, №1, Pp. 200–211. (in Ukrainian)
5. Derzhavna sluzhba statystyky Ukrainy (Derzhstat). Ofitsiinyi sait [State Statistics Service of Ukraine. Official website]. URL: <https://www.ukrstat.gov.ua/> (Accessed 06.02.2026). (in Ukrainian)
6. Natsionalnyi bank Ukrainy (NBU). Statystyka zovnishnoho sektoru [National Bank of Ukraine. External sector statistics]. URL: <https://bank.gov.ua/ua/statistic/sector-external> (Accessed February 09, 2026). (in Ukrainian)
7. Ukrainian Union of Lessors (UUL). Finansovy lizing v Ukraini v 2019 r. zbilshyvsia na 18% [Financial leasing in Ukraine in 2019 increased by 18%]. URL: <https://uul.com.ua/2020/ua-finansovyj-lizing-v-ukrayini-v-2019-r-zbilshyvsia-na-18/> (Accessed February 09, 2026). (in Ukrainian)
8. Natsionalnyi bank Ukrainy (NBU). Osnovni pokaznyky diialnosti finansovykh kompanii ta yurydychnykh osib-lizynhodavtsiv u 2020 rotsi [Key performance indicators of financial companies and legal entity lessors in 2020]. URL: https://bank.gov.ua/files/stat/Financial_companies_2021-01-01.xlsx (Accessed February 12, 2026). (in Ukrainian)
9. Natsionalnyi bank Ukrainy (NBU). Osnovni pokaznyky diialnosti finansovykh kompanii ta yurydychnykh osib-lizynhodavtsiv u 2021 rotsi [Key performance indicators of financial companies and legal entity lessors in 2021]. URL: https://bank.gov.ua/files/stat/Financial_companies_2022-01-01.xlsx (Accessed February 12, 2026). (in Ukrainian)
10. Natsionalnyi bank Ukrainy (NBU). Osnovni pokaznyky diialnosti finansovykh kompanii ta yurydychnykh osib-lizynhodavtsiv u 2022 rotsi [Key performance indicators of financial companies and legal entity lessors in 2022]. URL: https://bank.gov.ua/files/stat/Financial_companies_2023-01-01.xlsx (Accessed February 12, 2026). (in Ukrainian)
11. Natsionalnyi bank Ukrainy (NBU). Osnovni pokaznyky diialnosti finansovykh kompanii ta yurydychnykh osib-lizynhodavtsiv u 2023 rotsi [Key performance indicators of financial companies and legal entity lessors in 2023]. URL: https://bank.gov.ua/files/stat/Financial_companies_2024-01-01.xlsx (Accessed February 12, 2026). (in Ukrainian)
12. Natsionalnyi bank Ukrainy (NBU). Osnovni pokaznyky diialnosti finansovykh kompanii ta yurydychnykh osib-lizynhodavtsiv u 2024 rotsi [Key performance indicators of financial companies and legal entity lessors in 2024]. URL: https://bank.gov.ua/files/stat/Financial_companies_2025-01-01.xlsx (Accessed February 12, 2026). (in Ukrainian)
13. Kabinet Ministriv Ukrainy. Pro nadannia finansovoi pidtrymky: Postanova KMU vid 24.01.2020 №28 [On the provision of financial support: Resolution of the Cabinet of Ministers of Ukraine dated 24.01.2020 No. 28]. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/28-2020-%D0%BF#Text> (Accessed February 12, 2026). (in Ukrainian)
14. Fondrozvytkupidpriemnytstva. Prohrama «Dostupnyi finansovy lizing 5-7-9%» [Entrepreneurship Development Fund. “Affordable Financial Leasing 5-7-9%” program]. URL: https://bdf.gov.ua/wp-content/uploads/2021/12/Prohrama_Dostupnyy_finlizingh_5-7-9_14-07-25.pdf (Accessed February 12, 2026). (in Ukrainian)
15. Ministerstvo finansiv Ukrainy. Finansovy lizing u ramkakh «5-7-9%» – novi mozhlyvosti dlia MMSP [Ministry of Finance of Ukraine. Financial leasing within “5-7-9%”: new opportunities for MSMEs]. URL: https://mof.gov.ua/uk/news/finansovii_lizing_u_ramkakh_5-7-9_novi_mozhlyvosti_dlia_mmssp-3187 (Accessed February 12, 2026). (in Ukrainian)
16. European Bank for Reconstruction and Development (EBRD). (2018). EBRD helps acquire new rolling stock for Ukraine Railways. URL: <https://www.ebrd.com/home/news-and-events/news/2018/ebrd-helps-acquire-new-rolling-stock-for-ukraine-railways.html> (Accessed February 15, 2026).
17. European Bank for Reconstruction and Development (EBRD). UZ Electrification. URL: <https://>

www.ebrd.com/home/work-with-us/projects/psd/45782.html (Accessed February 15, 2026).

18. European Bank for Reconstruction and Development (EBRD). (2020). EBRD's Ukraine Public Transport Framework reaches important milestone. URL: <https://www.ebrd.com/home/news-and-events/news/2020/ebrds-ukraine-public-transport-framework-reaches-important-milestone.html> (Accessed February 15, 2026).

19. Eastern Europe Energy Efficiency and Environment Partnership (E5P). Signing of the E5P Grant Agreement for Mariupol Trolleybuses. URL: <https://e5p.eu/ukraine/news-detail/54> (Accessed February 15, 2026).

20. European Investment Bank (EIB). Ukraine urban public transport FL. URL: <https://www.eib.org/en/projects/pipelines/all/20150503> (Accessed 15.02.2026).

21. European External Action Service (EEAS). Lviv otrymuie pershi tramvai, prydbani za kredytni koshty Yevropeiskoho investytsiinoho banku [Lviv receives the first trams purchased with EIB credit funds]. URL: <https://www.eeas.europa.eu/delegations/ukraine> (Accessed February 15, 2026). (in Ukrainian)

22. European Investment Bank (EIB). (2024). Ukraine: EIB provides €50 million to help Kyiv replace Russian-made metro coaches with a modern fleet. URL: <https://www.eib.org/en/press/all/2024-353-ukraine-eib-provides-eur50-million-to-help-kyiv-replace-russian-made-metro-coaches-with-a-modern-fleet> (Accessed February 15, 2026).

23. European Bank for Reconstruction and Development (EBRD). (2024). EBRD supports Ukrainian city of Kharkiv with €25 million loan. URL: <https://www.ebrd.com/home/news-and-events/news/2024/ebrd-supports-ukrainian-city-of-kharkiv-with-25-million-loan.html> (Accessed February 15, 2026).

24. World Bank. (2020). Ukraine: Road Sector Development Project (RSDP) (Implementation Support Mission, Sept. 21–Oct. 2, 2020). URL: <https://documents1.worldbank.org/curated/en/834901607519803693/pdf/Ukraine-Road-Sector-Development-Project-Implementation-Support-Mission-September-21-to-October-2-2020.pdf> (Accessed February 15, 2026).

Отримано: 25.02.2026

Прийнято до публікації: 27.03.2026

Опубліковано: 15.04.2026