УДК 656:330.322
DOI: https://doi.org/10.32782/CMI/2026-17-3

Коваль О.В.
аспірант кафедри економіки та підприємницької діяльності,
Вінницький національний аграрний університет
ORCID: https://orcid.org/0009-0009-8433-7279

Хаєцька О.П.
кандидат економічних наук,
завідувачка кафедри економіки та підприємницької діяльності,
Вінницький національний аграрний університет
ORCID: https://orcid.org/0000-0002-0262-1455

СТРАТЕГІЧНІ НАПРЯМИ ЗАЛУЧЕННЯ ІНВЕСТИЦІЙ У РОЗВИТОК ТРАНСПОРТНО-ЛОГІСТИЧНОЇ ГАЛУЗІ

У статті розглянуто стратегічні підходи до залучення інвестицій у розвиток транспортно-логістичної галузі, що є ключовим елементом національної економіки. Обґрунтовано важливість транспортно-логістичної інфраструктури у зміцненні економічної конкурентоспроможності, інтеграції національної економіки у світові логістичні системи та стимулюванні соціально-економічного зростання. Проаналізовано сучасний стан інвестиційного забезпечення галузі та визначено основні бар'єри залучення інвестицій, зокрема зношеність інфраструктури, обмеженість фінансових ресурсів і інституційні ризики. Узагальнено ключові стратегічні напрями активізації інвестиційної діяльності, серед яких розвиток державно-приватного партнерства, залучення міжнародних фінансових організацій, впровадження інноваційних і цифрових рішень та інтеграція принципів сталого розвитку. Зроблено висновки, що стратегічне значення транспортно-логістичної сфери полягає у забезпеченні стабільного функціонування виробничо-збутових ланцюгів, інтеграції внутрішніх і міжнародних ринків та підвищенні конкурентоспроможності економіки.

Ключові слова: *транспортно-логістична галузь, інвестиції, інвестиційна привабливість, стратегічний розвиток, інфраструктурні проєкти, державно-приватне партнерство, сталий розвиток.*

Koval Oleksii, Khaietska Olha
Vinnytsia National Agrarian University

STRATEGIC DIRECTIONS FOR ATTRACTING INVESTMENTS IN THE DEVELOPMENT OF THE TRANSPORT AND LOGISTICS INDUSTRY

The article examines the strategic directions for attracting investments in the development of the transport and logistics sector, which is a crucial component of the national economy. The study highlights the essential role of transport and logistics infrastructure in ensuring economic competitiveness, integrating national logistics networks into international corridors, and stimulating sustainable socio-economic development. It is emphasized that the current state of the sector is characterized by significant wear and tear of infrastructure, limited financial resources, and institutional challenges, which together constrain investment activity and slow down modernization processes. The research identifies key barriers to investment, including outdated transport facilities, fragmented logistics chains, insufficient use of public-private partnership mechanisms, and low implementation of innovative and digital solutions. At the same time, the study outlines strategic approaches to enhance investment inflows, such as improving the regulatory and institutional framework, promoting public-private partnerships, engaging international financial institutions, and integrating sustainable development and ESG principles into transport and logistics projects. Furthermore, the article stresses the importance of directing investments toward the modernization of transport infrastructure, development of logistics hubs and transport corridors, and improving energy efficiency and environmental sustainability in the sector. The proposed strategic directions aim to increase the sector's investment attractiveness, foster long-term economic growth, and ensure the resilience and efficiency of transport and logistics systems. It was emphasized that improving strategic directions for attracting investments in the transport and logistics industry involves optimizing the regulatory and legal environment, developing public-private partnerships, attracting international investors, and introducing innovative and «green» technologies. It is indicated that the integration of sustainable development and ESG principles into the planning of infrastructure projects will ensure increased investment attractiveness of the industry, efficiency of logistics systems, and long-term competitiveness of the economy.

Keywords: *transport and logistics industry, investments, investment attractiveness, strategic development, infrastructure projects, public-private partnership, sustainable development.*

Постановка проблеми. Транспортно-логістична галузь відіграє ключову роль у забезпеченні сталого розвитку національної економіки, формуванні ефективних логістичних ланцюгів та інтеграції України у міжнародний економічний простір. Рівень розвитку транспортно-логістичної інфраструктури безпосередньо впливає на конкурентоспроможність економіки та інвестиційну привабливість територій.

Водночас сучасний стан галузі характеризується високим рівнем зносу інфраструктури, недостатнім обсягом інвестицій, обмеженими можливостями бюджетного фінансування та зростанням

© Коваль О.В., Хаєцька О.П., 2026
Стаття поширюється на умовах ліцензії відкритого доступу (CC BY 4.0)

інвестиційних ризиків. Війна значно погіршила стан транспортно-логістичної галузі, призвела до руйнування інфраструктури та ускладнила ефективність перевезень. Відсутність системного бачення стратегічних напрямів залучення інвестицій, ефективних механізмів державно-приватного партнерства й інноваційних фінансових інструментів стримує модернізацію транспортно-логістичної галузі.

За цих умов актуалізується необхідність наукового обґрунтування стратегічних напрямів залучення інвестицій у розвиток транспортно-логістичної галузі з урахуванням сучасних економічних викликів та пріоритетів сталого розвитку.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Сучасні дослідження свідчать, що залучення інвестицій у транспортно-логістичну галузь є ключовим чинником модернізації інфраструктури, цифровізації процесів та підвищення ефективності перевезень. Вагомі наукові праці українських дослідників акцентують увагу на комплексності стратегічного підходу до інвестиційного розвитку галузі, серед яких роботи К. Гнедіної та П. Нагорного [1], Б. Керничного [3], С. Ковалишина [4], Н. Новальської та В. Клименка [6], А. Поліванцева [7], О. Полінкевича та колег [8], А. Соколова [9] та ін.

Зокрема, К. Гнедіна та П. Нагорний [1] розглядають формування інвестиційного ресурсу для модернізації логістичної інфраструктури на засадах сталого розвитку прикордонних регіонів, підкреслюючи важливість інноваційного підходу. Б. Керничний [3] приділяє увагу організаційно-економічному механізму управління транспортно-логістичним обслуговуванням, що забезпечує ефективність інвестиційної діяльності на підприємствах галузі. С. Ковалишин [4] та О. Костенко і співавтори [5] акцентують роль цифрової трансформації та глобалізаційних тенденцій у підвищенні конкурентоспроможності логістичних компаній.

Загалом, стратегічне залучення інвестицій у транспортно-логістичну галузь вимагає комплексного підходу, який поєднує модернізацію інфраструктури, цифровізацію процесів, інноваційні рішення, державну підтримку та інтеграцію принципів ESG і потребує подальших досліджень.

Формулювання цілей статті (постановка завдання). Метою статті є наукове обґрунтування стратегічних напрямів залучення інвестицій у розвиток транспортно-логістичної галузі з урахуванням сучасних економічних викликів та пріоритетів сталого розвитку.

Виклад основного матеріалу дослідження. Транспортно-логістична галузь є складною багаторівневою системою, що охоплює сукупність видів транспорту, логістичної інфраструктури, сервісних і управлінських процесів, спрямованих на забезпечення ефективного переміщення товарів, пасажирів та інформаційних потоків у просторі й часі. Вона відіграє ключову роль у функціонуванні національної економіки, забезпечуючи безперервність виробничо-збутових ланцюгів, зниження трансакційних витрат, підвищення мобільності ресурсів і рівня економічної інтеграції регіонів. Розвинена транспортно-логістична галузь сприяє зростанню конкурентоспроможності економіки, активізації внутрішньої та зовнішньої торгівлі, залученню інвестицій, а також формуванню передумов для сталого соціально-економічного розвитку держави.

Гнедіна К. В., Нагорний П. В. [1] наголошують, інвестиції виступають ключовим чинником розвитку транспортно-логістичних систем, оскільки саме вони забезпечують оновлення та модернізацію інфраструктурних об'єктів, впровадження інноваційних технологій, цифрових рішень і підвищення якості логістичних послуг (табл. 1). Достатній рівень інвестиційного забезпечення сприяє підвищенню пропускної спроможності транспортних мереж, зниженню логістичних витрат, підвищенню ефективності управління потоками та інтеграції національних логістичних систем у міжнародні транспортні коридори [15]. В умовах обмеженості бюджетних ресурсів і зростання вимог до екологічної та соціальної відповідальності інвестиції набувають стратегічного значення як інструмент забезпечення довгострокової конкурентоспроможності та сталого розвитку транспортно-логістичних систем.

Сучасний стан транспортно-логістичної галузі характеризується поступовою модернізацією інфраструктури та інтеграцією цифрових технологій, проте вона залишається вразливою через зношеність транспортних мереж, нерівномірний розвиток різних видів транспорту, наслідки війни, недостатнє фінансування, та обмежену інвестиційну активність [13].

Водночас спостерігається зростання попиту на логістичні послуги, активізація міжнародних перевезень та формування нових транспортних коридорів, що створює потенціал для розвитку і підвищення ефективності галузі за умови системного залучення інвестицій, застосування інноваційних рішень і впровадження принципів сталого розвитку. Дані табл. 2 відображають структуру та співвідношення обсягів вантажних перевезень в Україні у 2025 р. за основними видами транспорту, що дає змогу оцінити їхню роль у формуванні транспортно-логістичної системи країни.

Для комплексної оцінки стратегічних напрямів залучення інвестицій у розвиток транспортно-логістичної галузі доцільно застосувати SWOT-аналіз, який дає змогу систематизувати ключові сильні та слабкі сторони галузі, а також визначити зовнішні можливості й загрози її інвестиційного розвитку (табл. 3).

Соколов А.В. [9], акцентує, інвестиційна активність у транспортно-логістичній галузі України залишається недостатньою через високі ризики, обмеженість бюджетного фінансування та нестабільне регуляторне середовище, що негативно впливає на інвестиційний клімат. Разом із тим спостерігається зацікавленість приватних інвесторів і міжнародних фінансових організацій у проєктах модернізації інфраструктури, розвитку логістичних хабів та транспортних коридорів. Рис. 1 демонструє загальну тенденцію до зростання обсягів капітальних інвестицій у машини, обладнання та інвентар, а також у транспортні засоби у 2020–2024 рр., попри спад у 2022 р., що відображає вплив кризових чинників; водночас у післякризовий період спостерігається відновлення інвестиційної активності, причому інвестиції в машини та обладнання суттєво переважають вкладення у транспортні засоби, що свідчить про пріоритет модернізації виробничо-технічної бази.

Підвищення інвестиційної привабливості галузі потребує запровадження прозорих правил гри, стимулювання державно-приватного партнерства, активного

Таблиця 1

Класифікація інвестицій та джерел фінансування транспортно-логістичної інфраструктури

Критерій класифікації	Вид інвестицій та джерел фінансування	Характеристика
За формою власності інвестора	Державні	Фінансуються з державного бюджету, спрямовані на розвиток стратегічної транспортної інфраструктури
	Приватні	Залучаються від приватних компаній та інвесторів з метою отримання прибутку
	Змішані	Поєднання державних і приватних ресурсів, зокрема в межах ДПП
За джерелами походження капіталу	Внутрішні	Кошти вітчизняних інвесторів, підприємств, фінансових установ
	Зовнішні	Іноземні інвестиції, кредити міжнародних фінансових організацій
За формою інвестування	Реальні	Інвестиції у будівництво, модернізацію транспортної та логістичної інфраструктури
	Фінансові	Вкладення у цінні папери, корпоративні права, інфраструктурні фонди
За строком вкладення	Короткострокові	Інвестиції терміном до одного року
	Довгострокові	Інвестиції на період понад один рік, характерні для інфраструктурних проєктів
За напрямами використання	Інфраструктурні	Розвиток транспортних коридорів, логістичних хабів, портів, терміналів
	Інноваційні	Впровадження цифрових, екологічних та енергоефективних технологій
Основні джерела фінансування	Державний та місцеві бюджети	Фінансування стратегічних і соціально значущих проєктів
	Власні кошти підприємств	Амортизаційні відрахування, прибуток
	Банківські кредити	Комерційне кредитування інфраструктурних проєктів
	Міжнародні фінансові організації	Кредити та гранти ЄБРР, Світового банку, ЄІБ
	Державно-приватне партнерство	Спільне фінансування та управління інфраструктурними об'єктами

Джерело: [1; 6; 10; 13]

Таблиця 2

Обсяги перевезених вантажів в Україні за видами транспорту у 2025 році[1]

Вид	Показник	Січень	Січень-лютий	Січень-березень	Січень-квітень	Січень-травень	Січень-червень	Січень-липень	Січень-серпень	Січень-вересень
Транспорт	млн.т	25,7	51,0	75,2	98,1	126,6	155,3	181,2	208,9	238,7
	у % до відповідного періоду 2024 р.	88,7	87,8	83,2	81,5	83,9	86,6	87,4	88,7	90,3
залізничний	млн.т	14,0	26,3	37,1 [2]	47,1	63,4	79,7	92,5	106,9	120,6
	у % до відповідного періоду 2024 р.	99,1	91,6	83,1 [2]	78,7	84,0	88,2	89,0	90,6	91,5
автомобільний	млн.т	7,8	16,6	27,0	37,5	47,0	56,8	66,7	77,4	90,6
	у % до відповідного періоду 2024 р.	84,7	86,9	87,0	87,7	87,1	88,2	89,0	90,7	93,8
водний	млн.т	0,1	0,2	0,3	0,3	0,4	0,4	0,5	0,6	0,7
	у % до відповідного періоду 2024 р.	114,8	96,1	82,7	74,0	57,4	49,6	45,3	53,3	48,3
трубопровідний	млн.т	к/с	к/с	к/с	к/с	к/с	к/с	к/с	к/с	к/с
	у % до відповідного періоду 2024 р.	к/с	к/с	к/с	к/с	к/с	к/с	к/с	к/с	к/с
авіаційний	млн.т	к/с	к/с	к/с	к/с	к/с	к/с	к/с	к/с	к/с
	у % до відповідного періоду 2024 р.	к/с	к/с	к/с	к/с	к/с	к/с	к/с	к/с	к/с

Примітки: [1] Дані наведено без урахування тимчасово окупованих російською федерацією територій та частини територій, на яких ведуться (велись) бойові дії.

[2] Внаслідок масштабної кібератаки на інформаційно-телекомунікаційні системи АТ «Укрзалізниця» 23.03.2025, в результаті якої було суттєво порушено функціонування автоматизованих систем та забезпечення стандартної діяльності, унеможливлено виконання робіт, у яких використовуються автоматизовані системи. Показник сформовано з перевізних документів, відпрацьованих не в повному обсязі за березень 2025 р. Показники роботи з необроблених документів за березень зараховані у статистичній звітності за квітень 2025 р.

Символ (к) – дані не оприлюднюються з метою виконання вимог Закону України «Про офіційну статистику» щодо забезпечення гарантій органів державної статистики щодо статистичної

Джерело: [2]

Таблиця 3

SWOT–аналіз стратегічних напрямів залучення інвестицій у розвиток транспортно–логістичної галузі

SWOT–компонент	Основні пункти
Сильні сторони (Strengths)	– Ключова роль галузі у національній економіці та інтеграції у міжнародні логістичні мережі. – Наявність базової інфраструктури та транспортних коридорів. – Потенціал розвитку державно–приватного партнерства.
Слабкі сторони (Weaknesses)	– Значний фізичний та моральний знос інфраструктури. – Обмежена інвестиційна активність і низька фінансова спроможність. – Недосконаліть регуляторного та правового середовища.
Можливості (Opportunities)	– Залучення міжнародних інвестицій та фінансових організацій. – Впровадження цифрових і «зелених» технологій. – Інтеграція принципів сталого розвитку та ESG. – Розвиток нових транспортних коридорів і логістичних хабів.
Загрози (Threats)	– Економічна нестабільність і високі інвестиційні ризики. – Конкуренція з боку інших регіональних логістичних центрів. – Повільне впровадження інновацій та реформ у галузі.

Джерело: [5; 7]

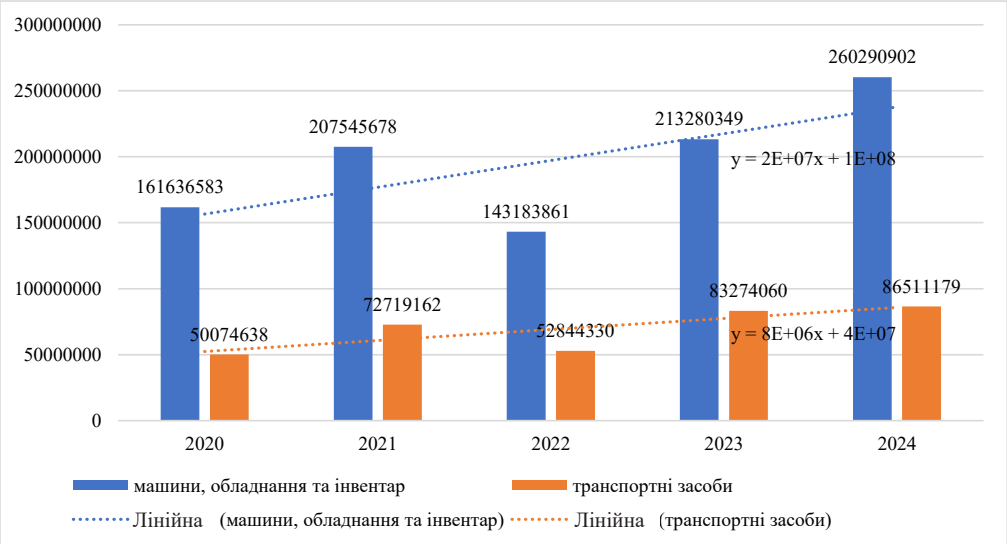

Рис. 1. Обсяги капітальних інвестицій у машини, обладнання та інвентар та транспортні засоби за 2020–2024 рр., тис. грн

Джерело: [2]

використання інноваційних і цифрових рішень, а також інтеграції принципів сталого розвитку та ESG у стратегічне планування інвестицій.

Пропонуємо розглянути ряд показників, які застосовують для оцінки інвестиційної активності та інвестиційного клімату транспортно-логістичної галузі, а саме [3]:

1. Показник інвестиційної активності галузі, зокрема, інвестиційну активність можна оцінити через відносний рівень інвестицій у транспортно-логістичну галузь:

$$IA = \frac{I_g}{GDP} \times 100,$$

де: IA – інвестиційна активність, %;

Ig – обсяг інвестицій, вкладених у транспортно-логістичну галузь за певний період;

GDP – валовий внутрішній продукт країни за відповідний період.

Чим вищий показник, тим більше ресурсів спрямовується на розвиток галузі, що свідчить про її привабливість для інвесторів.

2. Показник інвестиційного клімату галузі, зокрема, інвестиційний клімат можна оцінити через комплексний інтегральний показник:

$$IC = \frac{w_1 \cdot E + w_2 \cdot R + w_3 \cdot F + w_4 \cdot P}{\sum w_i},$$

де IC – інтегральний показник інвестиційного клімату;

E – економічні умови (зростання ВВП, інфляція, рентабельність підприємств);

R – рівень регуляторних та правових ризиків (швидкість оформлення дозволів, стабільність законодавства);

F – доступність фінансових ресурсів (кредити, гранти, державно-приватне партнерство);

P – потенціал галузі (модернізація інфраструктури, попит на логістичні послуги);

w_1, w_2, w_3, w_4 – ваг\ові коефіцієнти, що відображають значущість кожного фактора.

Цей показник дозволяє інтегрувати різні аспекти інвестиційного середовища в одне число, що полегшує порівняння стану галузі у часі та між регіонами.

Для ідентифікації ключових чинників, що стримують інвестиційну активність у транспортно-логістичній галузі, доцільно узагальнити основні проблеми та бар'єри залучення інвестицій, відображені в табл. 4, у якій структуровано інституційні та регуляторні обмеження, високі інвестиційні ризики, недостатній рівень розвитку інфраструктури й обмежений доступ до фінансових ресурсів, сукупний вплив яких зумовлює зниження інвестиційної привабливості галузі.

Важливим інструментом активізації інвестиційних процесів у транспортно-логістичній галузі є використання механізмів державно-приватного партнерства, що зумовлює необхідність детальнішого розгляду їх ролі та значення у реалізації інфраструктурних проєктів [10].

Розвиток державно-приватного партнерства у транспортно-логістичних проєктах має стратегічне значення, оскільки дозволяє поєднувати ресурси держави та приватного сектору для реалізації великих інфраструктурних проєктів, зменшувати фінансове навантаження на бюджет і підвищувати ефективність управління об'єктами [4]. ДПП сприяє залученню інвестицій, впровадженню сучасних технологій та інноваційних рішень, підвищенню прозорості і прогнозованості інвестиційних процесів, а також забезпечує стимулювання розвитку логістичних хабів, транспортних коридорів і сервісної інфраструктури. Завдяки такому підходу досягається підвищення інвестиційної привабливості галузі, оптимізація використання ресурсів і формування умов для сталого розвитку транспортно-логістичної системи країни.

З огляду на зростання ролі сталого розвитку та відповідального інвестування у сучасних економічних умовах доцільним є розгляд інтеграції принципів сталого розвитку та ESG у інвестиційні стратегії транспортно-логістичної галузі, що знайшло відображення в табл. 5, у якій систематизовано ключові напрями впровадження екологічних, соціальних та управлінських компонентів в інвестиційні рішення, спрямовані на підвищення довгострокової ефективності, інвестиційної привабливості та стійкості розвитку галузі.

З метою підвищення ефективності інвестиційної політики та активізації залучення фінансових ресурсів у транспортно-логістичну галузь доцільно узагальнити основні шляхи удосконалення стратегічних напрямів інвестування, що відображено в табл. 6, у якій згрупо-

Таблиця 4

Основні проблеми та бар'єри залучення інвестицій у транспортно-логістичну галузь

Категорія	Проблеми та бар'єри	Характеристика
Інфраструктурні	Зношеність транспортних мереж	Високий рівень фізичного та морального зносу доріг, залізничних колій, портів та логістичних хабів
	Нерівномірний розвиток регіональної інфраструктури	Дефіцит сучасних логістичних центрів у окремих регіонах, що обмежує ефективність перевезень
Фінансові	Обмежене бюджетне фінансування	Недостатність державних ресурсів для модернізації інфраструктури та реалізації великих проєктів
	Високі ризики кредитування	Нестабільність економічної ситуації та високі відсоткові ставки зменшують готовність приватних інвесторів вкладати кошти
Регуляторні та інституційні	Недосконале законодавство	Невизначеність правил, тривалі процедури погодження проєктів, складність отримання дозволів
	Відсутність ефективних механізмів державно-приватного партнерства	Недостатня кількість інструментів для спільного фінансування та управління інфраструктурою
Економічні та ринкові	Нестабільний попит на логістичні послуги	Коливання обсягів перевезень і зміни тарифної політики знижують привабливість інвестицій
	Низька прибутковість окремих сегментів	Деякі напрямки транспортно-логістичної діяльності менш рентабельні, що обмежує зацікавленість інвесторів
Соціальні та екологічні	Недостатня увага до сталого розвитку	Відсутність екологічних стандартів та енергоефективних технологій може знижувати інвестиційну привабливість

Джерело: [6; 9; 15]

Таблиця 5

Інтеграція принципів сталого розвитку та ESG у інвестиційні стратегії транспортно-логістичної галузі

Компонент ESG та сталого розвитку	Основні заходи та інструменти	Очікуваний ефект для галузі
Екологічний (Environmental)	Впровадження енергоефективних транспортних засобів, «зелених» логістичних хабів, оптимізація маршрутів, зниження викидів CO_2	Зменшення негативного впливу на навколишнє середовище, підвищення екологічної відповідальності галузі
Соціальний (Social)	Забезпечення безпеки та умов праці, навчальні програми для персоналу, розвиток сервісної інфраструктури	Підвищення соціальної відповідальності, покращення робочих умов, залучення кваліфікованих кадрів
Управлінський (Governance)	Прозоре фінансування інвестиційних проєктів, антикорупційні механізми, моніторинг та оцінка ефективності	Зростання довіри інвесторів, ефективність управління проєктами, стабільність інвестиційного клімату
Стале інвестування	Використання принципів ESG при формуванні інвестиційних портфелів, пріоритет на довгострокові проєкти з низьким екологічним ризиком	Підвищення інвестиційної привабливості галузі, сприяння довгостроковому розвитку та інтеграції у міжнародні ринки

Джерело: [3; 8]

Таблиця 6

Шляхи удосконалення стратегічних напрямів залучення інвестицій у транспортно-логістичну галузь

Напрям удосконалення	Заходи та інструменти	Очікуваний результат
Регуляторне та інституційне середовище	Спрощення процедур погодження інвестиційних проєктів, стабілізація законодавства, прозорі правила державно-приватного партнерства	Підвищення інвестиційної привабливості, зменшення ризиків для інвесторів
Державно-приватне партнерство (ДПП)	Розробка ефективних схем ДПП, стимулювання спільного фінансування інфраструктурних проєктів	Залучення приватних інвестицій, оптимізація ресурсів та підвищення ефективності управління
Інновації та цифровізація	Впровадження цифрових платформ, автоматизація логістичних процесів, використання «розумних» транспортних систем	Підвищення ефективності логістичних процесів, зниження витрат та підвищення якості послуг
Міжнародні фінансові джерела	Активізація залучення інвестицій від міжнародних банків та фінансових організацій, гранти та кредити	Розширення джерел фінансування, збільшення обсягів інвестицій у модернізацію інфраструктури
Сталий розвиток та ESG	Інтеграція принципів сталого розвитку, енергоефективних та екологічних технологій у інвестиційні проєкти	Підвищення довгострокової конкурентоспроможності, зниження екологічних ризиків, поліпшення іміджу галузі
Стратегічне планування та прогнозування	Розробка комплексних довгострокових інвестиційних стратегій, оцінка ризиків та ефективності проєктів	Оптимізація ресурсів, забезпечення системного розвитку та стабільності галузі

Джерело: [1; 4; 7; 11; 12; 14]

вано ключові організаційні, інституційні, фінансові та інноваційні заходи, реалізація яких сприятиме покращенню інвестиційного клімату, зниженню ризиків і забезпеченню сталого розвитку транспортно-логістичної галузі.

Стратегічний розвиток транспортно-логістичної галузі потребує активного залучення інвестицій для модернізації інфраструктури, впровадження цифрових технологій та підвищення ефективності перевезень [1]. Основними напрямами є державно-приватне партнерство, створення сприятливого інвестиційного середовища та інтеграція у міжнародні логістичні мережі. Реалізація цих стратегій значно підвищить конкурентоспроможність галузі та забезпечить сталий економічний розвиток.

Висновки. Транспортно-логістична галузь є стратегічно важливою складовою національної економіки, яка забезпечує ефективне функціонування виробничо-збутових ланцюгів, інтеграцію внутрішніх і зовнішніх ринків та підвищення конкурентоспроможності країни. Сучасний стан галузі характеризується значним зносом інфраструктури, нерівномірним розвитком різних видів транспорту, обмеженим фінансуванням та недостатньою інвестиційною активністю, що обмежує можливості модернізації та розвитку. Основними бар'єрами залучення інвестицій є недостатнє регуляторне та правове забезпечення, високі фінансові ризики, військові дії, низька ефективність механізмів державно-приватного партнерства, а також обмежене використання інноваційних і цифрових рішень.

Стратегічні напрями залучення інвестицій передбачають удосконалення регуляторного середовища, розвиток державно-приватного партнерства, інтеграцію принципів сталого розвитку та ESG, впровадження інноваційних і цифрових технологій, а також активізацію участі міжнародних фінансових організацій. Удосконалення інвестиційних стратегій і комплексний підхід до розвитку транспортно-логістичної інфраструктури сприятимуть підвищенню інвестиційної привабливості галузі, оптимізації ресурсів, ефективності логістичних систем та довгостроковій конкурентоспроможності національної економіки.

СПИСОК ЛІТЕРАТУРИ

1. Гнеділа К. В., Нагорний П. В. Формування інвестиційного ресурсу для удосконалення логістичної інфраструктури на засадах сталості в контексті інноваційного відновлення прикордонних регіонів. *Економіка та суспільство.* 2025. Вип. 76. DOI: https://doi.org/10.32782/2524-0072/2025-76-77

2. Державна служба статистики України. URL: https://www.ukrstat.gov.ua

3. Керничний Б. Я. Організаційно-економічний механізм управління транспортно-логістичним обслуговуванням промислового підприємства: дис. на здобуття наук. ступеня д-ра філос. [на правах рукопису]. Тернопіль: ТНТУ ім. І. Пулюя. 2025. 225 с. URL: https://m.tntu.edu.ua/storage/pages/00001058/00027112/Дисертація%20Керничний.pdf

4. Ковалишин С. В. Стратегії розвитку логістичних компаній в умовах глобалізації. *Наукові записки Львівського університету бізнесу та права. Серія економічна. Серія юридична*. 2023. Вип. 37. С. 96–104. DOI: http://dx.doi.org/10.5281/zenodo.7974502

5. Костенко О. В, Черненко В. П, Куличков А Ю. Цифрова трансформація логістичного управління вантажними перевезеннями в Україні: інституційні виклики та євроінтеграційні перспективи. *Сталий розвиток економіки.* 2025. № 5 (56). С. 425–431. DOI: https://doi.org/10.32782/2308-1988/2025-56-58

6. Новальська Н.І., Клименко В.В. Інвестиційно-інноваційна діяльність транспортно-логістичних підприємств в умовах сучасного бізнес-середовища. *Вчені записки ТНУ імені В. І. Вернадського. Серія: Економіка і управління.* 2021. Том 32 (71). № 4. С. 64–69. DOI: https://doi.org/10.32838/2523-4803/71-4-11

7. Поліванцев А. С. Пріоритети розвитку логістичної інфраструктури України. *Вісник Харківського національного університету імені В. Н. Каразіна. Серія «Міжнародні відносини. Економіка. Країнознавство. Туризм».* 2024. Випуск 20. С. 41–50. DOI: https://doi.org/10.26565/2310-9513-2024-20-05

8. Полінкевич О. М., Тринчук В. В., Кучеренко В. В. Інтеграція принципів ESG у систему стратегічного менеджменту підприємств: виклики та можливості. *Інвестиції: практика та досвід*. 2025. № 14. С. 93–98. DOI: https://doi.org/10.32702/2306-6814.2025.14.93

9. Соколов А.В. Особливості формування стратегії економічного розвитку на транспортних підприємствах України. *Економічний простір.* 2025. № 201. С. 175–179. DOI: https://doi.org/10.30838/EP.201.175-179

10. Степаненко С.В., Городецька Т.Е., Руденко С.В. Інвестиційна складова розвитку транспортної системи України. *Економічний простір.* 2023. № 184. С. 123–128. DOI: https://doi.org/10.32782/2224-6282/184-21

11. Томашук І.В. Пріоритети розвитку інфраструктури сільських територій як забезпечення складової сталого розвитку. *Економіка та управління АПК*. 2018. № 1 (139). С. 22–31.

12. Томашук І.В. Стратегічні пріоритети сталого розвитку аграрного сектору в умовах глобальних викликів. *Сталий розвиток економіки.* 2025. № 6 (57). С. 302–312. DOI: https://doi.org/10.32782/2308-1988/2025-57-40

13. Хаєцька О. П., Коваль О. В. Інвестиційно-інноваційна діяльність підприємств транспортно-логістичної сфери. *Економіка та суспільство*. 2024. Вип. 59. DOI: https://doi.org/10.32782/2524-0072/2024-59-111

14. Peleckiene V., Peleckis K., Klymchuk A., Tomashuk I., Semenyshyna I. Economic growth, motorization level, traffic safety: are they related (experience of EU countries. *Independent Journal of Management & Production.* 2022. Vol. 13. № 3. P. 93–106.

15. Хаєцька О.П., Коваль О.В. Інвестиційна привабливість транспортної логістики як чинник економічної стійкості України. *Економіка, фінанси, менеджмент: актуальні питання науки і практики.* 2025. № 1 (71). С. 128–145. DOI: https://doi.org/10.37128/2411-4413-2025-1-9

REFERENCES

1. Hnedina K. V., *&* Nahornyi P. V. (2025). Formuvannia investytsiinoho resursu dlia udoskonalennia lohistychnoi infrastruktury na zasadakh stalosti v konteksti innovatsiinoho vidnovlennia prykordonnykh rehioniv [Formation of investment resources for improving logistics infrastructure on the basis of sustainability in the context of innovative renewal of border regions]. *Ekonomika ta suspilstvo,* no. 76. DOI: https://doi.org/10.32782/2524-0072/2025-76-77

2. Derzhavna sluzhba statystyky Ukrainy [State Statistics Service of Ukraine]. Available at: https://www.ukrstat.gov.ua

3. Kernychnyi B. Ya. (2025). Orhanizatsiino-ekonomichnyi mekhanizm upravlinnia transportno-lohistychnym obsluhovuvanniam promyslovoho pidpryiemstva [Organizational and economic mechanism of managing transport and logistics services of an industrial enterprise]: dys. na zdobuttia nauk. stupenia d-ra filos. [na pravakh rukopysu]. Ternopil: TNTU im. I. Puliuia, 225 p. Available at: https://m.tntu.edu.ua/storage/pages/00001058/00027112/Dysertatsiia%20Kernychnyi.pdf

4. Kovalyshyn S. V. (2023). Stratehii rozvytku lohistychnykh kompanii v umovakh hlobalizatsii [Development strategies of logistics companies in the context of globalization]. *Naukovi zapysky Lvivskoho universytetu biznesu ta prava. Seriia ekonomichna. Seriia yurydychna,* no. 37, pp. 96–104. DOI: http://dx.doi.org/10.5281/zenodo.7974502

5. Kostenko O. V, Chernenko V. P, *&* Kulychkov A Yu. (2025). Tsyfrova transformatsiia lohistychnoho upravlinnia vantazhnymy perevezenniamy v Ukraini: instytutsiini vyklyky ta yevrointehratsiini perspektyvy [Digital transformation of logistics management of freight transportation in Ukraine: institutional challenges and European integration prospects. Sustainable development of the economy]. *Stalyi rozvytok ekonomiky*, no. 5 (56), pp. 425–431. DOI: https://doi.org/10.32782/2308-1988/2025-56-58

6. Novalska N.I., *&* Klymenko V.V. (2021). Investytsiino-innovatsiina diialnist transportno-lohistychnykh pidpryiemstv v umovakh suchasnoho biznes-seredovyshcha [Investment and innovation activities of transport and logistics enterprises in the conditions of the modern business environment]. *Vcheni zapysky TNU imeni V. I. Vernadskoho. Seriia: Ekonomika i upravlinnia,* vol. 32 (71), no. 4, pp. 64–69. DOI: https://doi.org/10.32838/2523-4803/71-4-11

7. Polivantsev A. S. (2024). Priorytety rozvytku lohistychnoi infrastruktury Ukrainy [Priorities of the development of the logistics infrastructure of Ukraine]. *Visnyk Kharkivskoho natsionalnoho universytetu imeni V. N. Karazina. Seriia "Mizhnarodni vidnosyny. Ekonomika. Krainoznavstvo. Turyzm",* no. 20, pp. 41–50. DOI: https://doi.org/10.26565/2310-9513-2024-20-05.

8. Polinkevych O. M., Trynchuk V. V., *&* Kucherenko V. V. (2025). Intehratsiia pryntsypiv ESG u systemu stratehichnoho menedzhmentu pidpryiemstv: vyklyky ta mozhlyvosti [Integration of ESG principles into the strategic management system of enterprises: challenges and opportunities]. *Investytsii: praktyka ta dosvid,* no. 14, pp. 93–98. DOI: https://doi.org/10.32702/2306-6814.2025.14.93

9. Sokolov A.V. (2025). Osoblyvosti formuvannia stratehii ekonomichnoho rozvytku na transportnykh pidpryiemstvakh Ukrainy [Peculiarities of forming an economic development strategy at transport enterprises of Ukraine]. *Ekonomichnyi prostir,* no. 201, pp. 175–179. DOI: https://doi.org/10.30838/EP.201.175-179

10. Stepanenko S.V., Horodetska T.E., *&* Rudenko S.V. (2023). Investytsiina skladova rozvytku transportnoi systemy Ukrainy [Investment component of the development of the transport system of Ukraine]. *Ekonomichnyi prostir,* no. 184, pp. 123–128. DOI: https://doi.org/10.32782/2224-6282/184-21

11. Tomashuk I.V. (2018). Priorytety rozvytku infrastruktury silskykh terytorii yak zabezpechennia skladovoi staloho rozvytku [Priorities for the development of rural infrastructure as a component of sustainable development]. *Ekonomika ta upravlinnia APK*, no. 1 (139), pp. 22–31.

12. Tomashuk I.V. (2025). Stratehichni priorytety staloho rozvytku ahrarnoho sektoru v umovakh hlobalnykh vyklykiv [Strategic priorities for the sustainable development of the agricultural sector in the face of global challenges]. *Stalyi rozvytok ekonomiky*, no. 6 (57), pp. 302–312. DOI: https://doi.org/10.32782/2308-1988/2025-57-40

13. Khaietska O. P., *&* Koval O. V. (2024). Investytsiino-innovatsiina diialnist pidpryiemstv transportno-lohistychnoi sfery [Investment and innovation activity of transport and logistics enterprises]. *Ekonomika ta suspilstvo*, no. 59. DOI: https://doi.org/10.32782/2524-0072/2024-59-111

14. Peleckiene V., Peleckis K., Klymchuk A., Tomashuk I., *&* Semenyshyna I. (2022). Economic growth, motorization level, traffic safety: are they related (experience of EU countries. *Independent Journal of Management & Production*, vol. 13, no. 3, pp. 93–106.

15. Khaietska O. P., *&* Koval O. V. (2025). Investytsiina pryvablyvist transportnoi lohistyky yak chynnyk ekonomichnoi stiikosti Ukrainy [Investment attractiveness of transport logistics as a factor of economic stability of Ukraine]. *Ekonomika, finansy, menedzhment: aktualni pytannia nauky i praktyky*, vol. 1 (71), pp. 128–145. DOI: https://doi.org/10.37128/2411-4413-2025-1-9

Дата надходження статті: 10.01.2026
Дата прийняття статті: 04.02.2026
Дата публікації статті: 27.02.2026