

УДК 656:330.3:338.47

JEL O18, O31, O32, R40, R42

КОМПЛЕКСНА ОЦІНКА ТА СТРАТЕГІЧНІ ОРІЄНТИРИ ІНВЕСТИЦІЙНО-ІННОВАЦІЙНОЇ ДІЯЛЬНОСТІ ПІДПРИЄМСТВ ТРАНСПОРТУ

Надія Новальська¹, Софія Лобозинська², Вікторія Клименко³

^{1,3}Національний університет «Київський авіаційний інститут»,
03058, м. Київ, просп. Любомира Гузара, 1

¹email: naduch@ukr.net; ORCID: <https://orcid.org/0009-0008-3253-3254>

³email: klymenko_victoriya@yahoo.com; ORCID: <http://orcid.org/0000-0002-4168-3296>

²Львівський національний університет імені Івана Франка,
79008, м. Львів, просп. Свободи, 18

email: sofiya.lobozynska@lnu.edu.ua; ORCID: <https://orcid.org/0000-0001-5483-6864>

Анотація. Метою статті є комплексна оцінка інвестиційно-інноваційної діяльності підприємств транспорту в Україні та визначення подальших стратегічних орієнтирів їх розвитку в умовах глобальних трансформацій. Методологічною основою дослідження є методи економіко-статистичного аналізу, за допомогою яких визначено тенденції у динаміці обсягів капітальних інвестицій у транспортну галузь впродовж 2018–2025 років (метод аналізу часових рядів) та структури капітальних інвестицій за видами транспорту та джерелами їх фінансування (структурний аналіз і метод статистичного угруповання). Розглянуто приклади інвестиційно-інноваційної діяльності транспортно-логістичних підприємств в Україні. Досліджено питання розвитку інновацій в транспортній сфері за трьома ключовими напрямками: автономізація, екологізація та цифрова трансформація. Визначено стратегічні орієнтири інвестиційно-інноваційної діяльності підприємств транспорту в Україні. Сформовано матрицю стратегічних пріоритетів підприємств транспортної галузі.

Ключові слова: транспорт, підприємство, інновації, інвестиції, інвестиційна діяльність, інноваційна діяльність, інфраструктура, стратегічні пріоритети.

Постановка проблеми. Збройна агресія РФ проти України створила серйозні виклики для підприємств транспорту: руйнується транспортно-логістична інфраструктура (шляхи сполучення, склади, термінали, транспортно-логістичні центри) та рухомий склад, мобілізується до лав Збройних Сил значна частина кваліфікованого персоналу, ускладнюється ситуація на кордонах при міжнародних перевезеннях, водний транспорт використовується обмежено, а авіаційний – взагалі припинив свою діяльність для цивільних користувачів.

Проте, зважаючи на логістичні потреби як цивільного, так і військового сектору, транспортно-логістичні підприємства намагаються їх задовольнити, вкладаючи власні



та залучені кошти в розширення і модернізацію своєї матеріально-технічної бази, діджиталізацію ланцюгів постачання. Активізація євроінтеграційних процесів також сприяє поживленню інноваційно-інвестиційної діяльності підприємств транспорту, спонукаючи їх до придбання економічних та екологічних моделей транспортних засобів.

У цьому контексті актуалізуються питання комплексного оцінювання інвестиційно-інноваційної діяльності підприємств транспорту і визначення її стратегічних орієнтирів для задоволення потреб внутрішнього ринку у доставці необхідних товарів та забезпечення конкурентоспроможності вітчизняних транспортних підприємств на міжнародному ринку.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Вітчизняні науковці активно досліджують різні аспекти інноваційно-інвестиційної діяльності. Зокрема, Полозова Т. та Іванов І. на основі аналізу літературних джерел пропонують авторське тлумачення поняття інноваційно-інвестиційної діяльності підприємства як «комплексу цільових заходів з прогнозування, підготовки та розміщення всіх видів грошових, майнових та інтелектуальних цінностей в об'єкти підприємницької й інших видів діяльності, зокрема з метою впровадження у виробництво та/або соціальну сферу різноманітних нововведень, що супроводжується ризиком і має на меті досягнення максимально можливого економічного або соціального ефекту» [1].

Рачинський О. [2] розглядає інноваційну та інвестиційну діяльність як єдиний напрямок у стратегічному плануванні підприємств, що має враховувати можливості, особливості та пріоритети повосної економіки України. Автором запропоновано використовувати типізацію інновацій для пошуку різних можливостей розвитку підприємств. У праці [3] пропонується досліджувати інноваційну діяльність підприємств через динаміку змін у витратах на наукові дослідження і розробки, а також частку цих витрат у ВВП. Автори підкреслюють взаємодію науково-дослідної та капіталотворюючої складових інноваційно-інвестиційної діяльності як ключових для формування основи технологічного оновлення, конкурентоспроможності та сталого розвитку підприємств.

Михайлик О. і Бірак Є. розглядають особливості інноваційно-інвестиційної діяльності підприємств в умовах воєнної економіки, визначають можливості та стратегії, які доцільно використовувати в умовах невизначеності і ризиків, підкреслюючи важливість планування. Дослідники визначають чинники, які впливають на інвестиційно-інноваційну діяльність підприємств в умовах воєнного стану [4].

У дослідженні [5] інноваційна активність підприємств розглядається як їхня ключова здатність протистояти дестабілізації зовнішнього середовища. Автори обґрунтовують пріоритетність короткострокових інвестиційних проєктів для підприємств в умовах воєнного стану, що забезпечує швидке отримання прибутку та повернення вкладеного капіталу.

Манн Р.В. і Махно С.В. [6] конкретизують умови збереження та примноження інноваційно-інвестиційного потенціалу підприємств для забезпечення їх повоєнного розвитку.

Водночас, у наукових дослідженнях не знайшли свого відображення особливості інвестиційно-інноваційної діяльності підприємств транспортного сектору в умовах воєнної економіки України, що і обумовило необхідність даного дослідження.

Постановка завдання. Метою статті є комплексна оцінка інвестиційно-інноваційної діяльності підприємств транспорту в Україні та визначення подальших стратегічних орієнтирів їх розвитку в умовах глобальних трансформацій.

Методи дослідження. Методологічною основою дослідження стали методи економіко-статистичного аналізу, за допомогою яких проведено оцінювання обсягів капітальних інвестицій у транспортну галузь впродовж 2018–2025 років (метод аналізу часових рядів) та структури капітальних інвестицій за видами транспорту та джерелами їх фінансування (структурний аналіз і метод статистичного угруповання). Аналітико-синтетичний метод було застосовано для дослідження практичних кейсів інвестиційно-інноваційної діяльності транспортно-логістичних підприємств в Україні. На основі системного та синергетичного підходів визначено напрями розвитку інновацій в транспортній сфері. За допомогою методу структурування і систематизації даних побудовано матрицю стратегічних пріоритетів підприємств транспортної галузі.

Виклад основного матеріалу дослідження. Особливістю економічної діяльності підприємств транспортно-логістичного сектора є їхня безпосередня залежність від обсягів вантажної бази, яка формується відповідно до виробничих потужностей промислових підприємств і потреб споживачів у певних товарах. Останнім десятиліттям для підприємств транспорту справжніми виробуваннями стала пандемія COVID-19 та початок широкомасштабної збройної агресії РФ, які негативно вплинули як на загальні фінансово-економічні результати, так і окремі показники, що характеризують їх інноваційно-інвестиційну діяльність.

Згідно з даними Державної служби статистики України у 2020 р. відбулося скорочення капітальних інвестицій в сектор «Транспорт, складське господарство, поштова та кур'єрська діяльність», що пов'язано зі зменшенням обсягів діяльності через вплив пандемії COVID-19. Водночас, у наступному році відбулося зростання капітальних інвестицій внаслідок активних процесів дорожнього будівництва (6,5% від загальних інвестицій в Україні). Далі спостерігається тенденція до щорічного зростання обсягу капітальних інвестицій з 49,5 млрд. грн. в 2022 р. до 72,3 млрд. грн. в 2025 р (табл. 1).

Таблиця 1

**Динаміка обсягу капітальних інвестицій за видом економічної діяльності
«Транспорт, складське господарство, поштова та кур'єрська діяльність»**

Рік	Обсяг капітальних інвестицій, млрд. грн.	% від загальних інвестицій в Україні	Динаміка зміни обсягу капітальних інвестицій (у порівнянні з попереднім роком), %
2018	50,078	8,7	
2019	43,793	7,0	-12,55
2020	34,885	6,9	-20,34
2021	43,945	6,5	25,97
2022	49,533	12,1	12,72
2023	53,517	8,5	8,04
2024	60,396	8,1	12,85
2025	72,3	10,8	19,71

Джерело: складено за [7–8].

Структура та обсяги капітальних інвестицій суттєво змінювалися (рис. 1), що зумовлено низкою факторів, зокрема: пріоритетом розвитку дорожнього господарства, необхідністю оновлення рухомого складу та електрифікації колій, розвитком портової інфраструктури, пріоритетним фінансуванням відбудови критичної інфраструктури.

У 2025 році обсяг капітальних інвестицій в Україні становив 669,265 млрд грн., з яких найбільше було освоєно в таких галузях, як: промисловість (38,7%): транспорт, складське господарство, поштова та кур'єрська діяльність (10,8%). Структура джерел капітальних інвестицій згідно з даними Державної служби статистики України в 2025 році мала такий вигляд: 71,2% від загального обсягу інвестицій – власні кошти підприємств; 7,0% – кошти державного бюджету; 6,4 % – кошти місцевих бюджетів; 5,7% – кошти населення, спрямовані на будівництво житла; 5,1% – кредити банків; 0,1% – частка іноземних інвесторів.

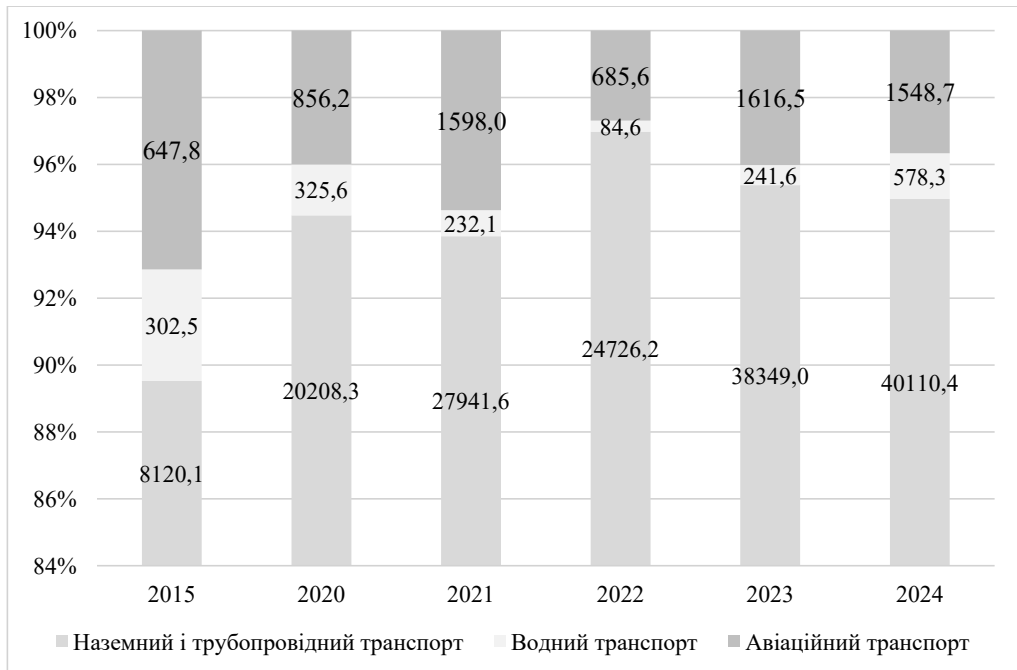


Рис. 1. Капітальні інвестиції за видами транспорту в Україні, млн. грн.
Джерело: складено за [8]

Капітальні інвестиції спрямовувалися на відновлення логістичних шляхів, розбудову «коридорів солідарності», масштабну модернізацію залізниць. Якщо у довоєнний період основна частина капітальних інвестицій була спрямована на будівництво або ремонт автошляхів, то на даний час основна увага змістилася на залізничну інфраструктуру, відновлення морської логістики, будівництво терміналів. Будівництво сухих портів як мультимодальних логістичних центрів з розвиненою інфраструктурою подалі від

зони активних бойових дій стало стратегічним пріоритетом за останні роки. Великі логістичні хаби з'єднані з морськими портами залізницею та автошляхами. Вони надають можливість вирішити питання логістики в умовах диверсифікації експорту. Серед таких проєктів слід виокремити: Вінницький «сухий порт» інвестиції в проєкт становлять понад 15 млн. доларів; контейнерний термінал «Мостиська» (Львівська обл.); термінал «Чорнотисів» (Закарпатська обл.) загальна сума інвестицій становить близько 282 млн грн.; термінал у Горонді (Закарпатська обл.); «Сухий порт» Одеса (Євротермінал).

Після адаптації до викликів попередніх років (зокрема наслідків війни та перебудови ланцюгів постачання), великі логістичні оператори України в 2025 році продовжили нарощувати обсяги капітальних інвестицій. Здійснюється переважно самофінансування інвестиційних проєктів через потребу у швидкому масштабуванні та розвитку термінальної інфраструктури. Як приклад, капітальні вкладення групи NOVA сягнули понад 4 млрд грн. Інвестиції були спрямовані переважно на масштабування мережі поштоматів та відділень, розвиток логістичної інфраструктури. Зокрема, інвестиції в збільшення логістичних потужностей (придбання та встановлення сучасних сортувальних ліній на терміналах) становили 492 млн. грн. На оновлення автопарку та закупівлю BDF-контейнерів інвестовано 545 млн.грн. [9]. Загальний обсяг інвестицій найбільшого в Україні приватного оператора залізничного рухомого складу «Лемтранс» в 2025 році становив 162,2 млн. грн. Здійснювалося фінансування партнерського проєкту Фастівський контейнерний термінал (обсяг інвестицій 157 млн. грн.), інвестування в розвиток рухомого складу та підвищення ефективності роботи вагоноремонтних потужностей. Для порівняння, у 2024 році компанія інвестувала 478 млн. грн. в логістичні та інфраструктурні проєкти [10].

Інвестиційна діяльність є однією з умов відтворення економічного потенціалу підприємств транспортної галузі та створення підґрунтя для розвитку інноваційних процесів в сучасних умовах бізнес-господарювання. У свою чергу інноваційна діяльність є визначальним чинником конкурентоспроможності підприємств. Вище зазначене зумовлює необхідність трансформації інвестиційних потоків для підтримки інновацій з метою забезпечення довгострокових конкурентних переваг вітчизняних суб'єктів господарювання та економіки України в цілому.

У 2025–2026 роках світовий розвиток інновацій в транспортній сфері зосереджується на трьох ключових напрямках: автономізації, екологізації та цифровій трансформації.

Автономні системи self-driving та безпілотні технології на даний час активно розвиваються. Увага розробників і користувачів зосереджується на безпеці та комерційній ефективності. Зокрема, технологія платунінгу (Truck Platooning) є магістральним автопілотом, що об'єднує вантажні автомобілі у колони. Організується рух транспортних засобів на мінімальній відстані один від одного за допомогою системи автоматизованого керування V2V (Vehicle-to-Vehicle) та використання бездротового зв'язку. Серед переваг даної технології – зменшення витрат палива, зниження рівня аварійності, а також подолання дефіциту водіїв. Дана технологія є актуальною та перспективною для застосування в Україні.

Дрони-кур'єри застосовуються в Україні у важкодоступних регіонах та для термінової медичної логістики. Вони чудово підходять для доставки «останньої милі», ігноруючи проблеми заторів, забезпечуючи швидкість доставки вантажу. На даний час дрони-кур'єри активно застосовуються у військовій логістиці та для реалізації гуманітарних проєктів. У цивільному секторі масове впровадження стримується законодавством.

Одним з інструментів енергонезалежності та енергоефективності України є електрифікація залізниці. Вона має низку переваг: втричі дешевша, ніж використання дизельної тяги; електровоз забезпечує перевезення вантажів на 30% більше порівняно з тепловозом; зменшення обсягів викидів CO₂ в атмосферу на 12 тис. тонн щорічно. Ці переваги є важливими, оскільки допомагають вирішувати питання забезпечення енергетичної безпеки України, підвищення пропускну здатності залізничної інфраструктури, екології та вирішення екологічних проблем. Ключовими проєктами електрифікації залізниці на прикордонних ділянках з країнами ЄС є «Ковель – Ізов – Держкордон (Польща)», «Чоп – Ужгород», «Львів – Мостиська II – Держкордон», південний напрямок «Вадул-Сірет – Держкордон».

Задля економії ресурсів та оптимізації процесів активізується використання штучного інтелекту (далі – ШІ) в логістиці. Зокрема, ШІ використовується для визначення оптимальних маршрутів перевезення вантажу, автоматизації перевірки документів транспортних компаній (GedVerifier, спеціалізоване технологічне рішення, розроблене лабораторією інновацій компанії S2PWeb), автоматизації складських процесів, прогнозування попиту та можливих ризиків, покращення клієнтського сервісу. Лідери українського транспортно-логістичного ринку активно використовують технології AR (доповнена реальність) та системи автоматизації (подібно до GedVerifier).

«Нова Пошта» застосовує систему моніторингу в режимі реального часу, яка виявляє вузькі місця на конвеєрах, оптимізує розподіл праці між секторами та покращує пропускну здатність доставки по всій національній мережі логістичних терміналів. Система була розроблена компанією Infinity Technologies та надала можливість логістичній компанії значно підвищити продуктивність, зокрема: вирішити проблеми з товарорухом, оптимізувати робочі процеси та зменшити щорічні операційні витрати на 4 млн. дол. [11]. Впровадження в практичну діяльність подібних розробок створює умови для переосмислення операційної ефективності у високопродуктивних логістичних середовищах за рахунок нових технологічних рішень.

Компанія «Kuehne + Nagel» офіційно впроваджує технологію Vision Picking для цифровізації та автоматизації бізнес-процесів в Україні. На глобальному рівні Kuehne + Nagel визнається лідером у застосуванні AR-рішень для підвищення точності збору замовлень.

Raben Group (зокрема, «Рабен Україна») використовує інтегровані системи керування складом (WMS) та транспортом (TMS), використовує в складській логістиці спеціалізовану техніку та програми відстеження для «безперебійних рішень». Також компанія, крім стандартних WMS/TMS, компанія застосовує власну інформаційну платформу для управління процесом доставки та складування вантажу. MyRaben містить декілька модулів: «Track & Trace» (застосовується з метою відстеження вантажів

за допомогою ETA), «MyOrder» (розміщення замовлень на транспорт), «MyDelivery» (персоналізоване планування поставки з урахуванням специфіки кожного елемента або замовлення), «MyClaim» (можливість подати претензію, використовуючи номер відправлення TMS), «Управління користувачами» (організація облікових записів та управління доступом користувачів) [12].

На відміну від країн Європи, де інвестування на даний час здійснюється часто в екологію та комфорт, в Україні, враховуючи умови сьогодення, в пріоритеті енергонезалежність та швидкість (проходження митних процедур, доставки вантажу, виконання складських процесів).

За результатами аналізу комплексної оцінки інвестиційно-інноваційної діяльності підприємств транспорту в Україні серед стратегічних орієнтирів її подальшого розвитку пропонуємо такі:

- 1) перехід на екологічні види палива та електротягу;
- 2) впровадження Big Data та блокчейну в логістичні ланцюги;
- 3) технологічну модернізацію рухомого складу;
- 4) розбудову терміналів з автоматизованими системами сортування;
- 5) розвиток мультимодальних перевезень та розбудова потужних мультимодальних хабів;
- 6) цифровізація управлінських процесів із застосування таких інструментів, як, наприклад, ERP-система, TMS, Predictive Analytics, Цифровий двійник (Digital Twin) тощо;
- 7) застосування технології Інтернет речей (IoT) для відстеження місцезнаходження вантажів та екологічного моніторингу в реальному часі;
- 8) удосконалення сервісної складової транспортно-логістичної діяльності;
- 9) реалізація проєктів на засадах державно-приватного партнерства;
- 10) створення галузевих інноваційних фондів.

Стратегічні орієнтири розвитку підприємств транспорту можна об'єднати в 4 основні блоки (технологічний, інвестиційно-фінансовий, екологічний та управлінський) та представити у вигляді матриці стратегічних пріоритетів (рис. 2).

Стратегічне бачення інвестування в транспортний сектор України: перехід від моделі простого підтримання життєдіяльності до моделі глибокої інтеграції з транспортною системою ЄС. У теперішній час інвестиційні процеси характеризуються зміною географії реалізації проєктів, переважанням внутрішнього капіталу та зростанням значення міжнародних механізмів підтримки й гарантування інвестицій. У перспективі повоєнного відновлення важливими напрямками розвитку цього сектору є інтеграція в єдиний безперервний простір європейських транспортних коридорів через перехід на євроколію, зелена трансформація задля виконання вимоги Green Deal, цифровізація митниці та логістики для зниження корупційних ризиків та прискорення обігу капіталу, відновлення функціонування авіаційної галузі.

Висновки та перспективи подальших досліджень. Інвестиції в транспортні інновації в Україні нині є доцільними, насамперед, для подолання ключових викликів воєнного періоду та трансформаційної економіки. Зокрема, мова йде про



Рис. 2. Матриця стратегічних пріоритетів підприємств транспортної галузі
Джерело: власна розробка авторів

такі основні напрямки, як: подолання перевантаженості інфраструктури, зниження енергозалежності, підвищення рівня фізичної та цифрової безпеки. Інвестиційно-інноваційна діяльність на підприємствах транспорту має бути спрямована не лише на отримання короткострокових ефективностей, а й на формування нових стандартів у глобальній транспортно-логістичній діяльності. Зазначені питання формують подальші напрями дослідження.

Список використаних джерел

1. Полозова Т., Іванов І. Поняття та особливості інноваційно-інвестиційної діяльності підприємств. *Сталий економічний розвиток: інноваційні підходи та стратегічні перспективи*: колективна монографія / За заг. ред. д.е.н., проф. Т. В. Полозової; Харків: ХНУРЕ, 2024. С. 220–232. <https://doi.org/10.30837/EK.2024.019>.
2. Рачинський О. Теоретичні основи інноваційно-інвестиційної діяльності в умовах відновлення економіки. *Herald of Khmelnytskyi National University. Economic Sciences*, 352(2), 219–223. <https://doi.org/10.31891/2307-5740-2026-352-27>.
3. Ніколюк О.В., Бурлаков В.С. Сучасний стан інноваційно-інвестиційної діяльності аграрного бізнесу. *Економіка харчової промисловості*. 2025. Вип. 17 (3). С. 36–43. <https://doi.org/10.15673/fie.v17i3.3287>.
4. Михайлик О., Бірак Є. Інвестиційно-інноваційна діяльність підприємств в умовах воєнного стану. *Економіка та суспільство*. 2023. Вип. 58. <https://doi.org/10.32782/2524-0072/2023-58-86>

5. Масленніков Є., Рябов С., Кіртока Р. Інвестиційно-інноваційна діяльність підприємств в умовах воєнного стану: економіко-правові механізми забезпечення стійкості та де-рискінгу. *Сталий розвиток економіки*. 2025. Вип. 6 (57). С. 89–97. <https://doi.org/10.32782/2308-1988/2025-57-12>.
6. Манн Р.В., Махно С.В. Інноваційно-інвестиційний потенціал підприємств України: умови збереження та розвитку в повоєнний період. *Економічний простір*. 2022. С. 144–148. <https://doi.org/10.32782/2224-6282/182-23>.
7. Транспорт України 2023: статистичний збірник. Київ : Вид-во Державної служби статистики України, 2024. 94 с.
8. Державна служба статистики України. Банк даних. 2025. URL: <https://stat.gov.ua/uk/explorer>.
9. 522 млн посилок, 16,2 млрд грн податків та 4 млрд грн інвестицій – підсумки роботи групи NOVA у 2025 році в Україні. URL: <https://novaposhta.ua/news/nova-pidsumky-2025-ukrayina/>
10. Єрмоленко Г. «Лемтранс» виділив 160 мільйонів гривень на інфраструктурні та логістичні проекти у 2025 році / GMK Center. URL: <https://gmk.center/en/news/lemtrans-allocated-uah-160-million-to-infrastructure-and-logistics-projects-in-2025/>.
11. Нова Пошта: Моніторинг складу на базі штучного інтелекту для конвеєрних систем: кейс / Infinity Technologies. URL: <https://www.infinitytechnologies.pro/stories/nova-poshta-ai-powered-warehouse-monitoring-for-conveyor-systems>.
12. IT-рішення для логістики / Рабен Україна. URL: <https://ukraine.raben-group.com/it-rishennja>.

References

1. Polozova, T., Ivanov I. (2024). Poniattia ta osoblyvosti innovatsiino-investytsiinoi diialnosti pidpriemstv [Concept and features of innovation and investment activity of enterprises]. *Stalyi ekonomichnyi rozvytok: innovatsiini pidkhody ta stratehichni perspektyvy* [Sustainable economic development: innovative approaches and strategic perspectives]: kolektyvna monohrafiia / Za zah. red. d.e.n., prof. T. V. Polozovoi; Kharkiv: KhNURE, 2024. S. 220–232. <https://doi.org/10.30837/EK.2024.019>.
2. Rachynskyi, O. (2026). Teoretychni osnovy innovatsiino-investytsiinoi diialnosti v umovakh vidnovlennia ekonomiky [Theoretical foundations of innovation and investment activity in the conditions of economic recovery]. *Herald of Khmelnytskyi National University. Economic Sciences*, 352(2), 219–223. <https://doi.org/10.31891/2307-5740-2026-352-27>.
3. Nikoliuk O.V., Burlakov V.S. (2025). Suchasnyi stan innovatsiino-investytsiinoi diialnosti ahrarnoho biznesu [Current state of innovation and investment activity of agrarian business]. *Ekonomika kharchovoi promyslovosti*, 17 (3), 36–43. <https://doi.org/10.15673/fie.v17i3.3287>.
4. Mykhailyk, O., & Birak, Ye. (2023). Investytsiino-innovatsiina diialnist pidpriemstv v umovakh voiennoho stanu [Investment and innovation activity of enterprises under martial law]. *Ekonomika ta suspilstvo*, (58). <https://doi.org/10.32782/2524-0072/2023-58-86>.
5. Maslennikov, Ye., Riabov, S., & Kirtoka, R. (2025). Investytsiino-innovatsiina diialnist pidpriemstv v umovakh voiennoho stanu: ekonomiko-pravovi mekhanizmy zabezpechennia stiikosti ta de-ryskinhy [Investment and innovation activity of enterprises under martial law: economic and legal mechanisms for ensuring resilience and de-risking]. *Stalyi rozvytok ekonomiky*, 6 (57), 89–97. <https://doi.org/10.32782/2308-1988/2025-57-12>.
6. Mann R.V., Makhno S.V. (2022). Innovatsiino-investytsiinyi potentsial pidpriemstv Ukrainy: umovy zberezhenia ta rozvytku v povoiennyi period [Innovation and investment potential of

- Ukrainian enterprises: conditions for preservation and development in the post-war period]. *Ekonomichnyi prostir*, 182, 144–148. <https://doi.org/10.32782/2224-6282/182-23>.
7. Transport of Ukraine 2023: statistical publication. Kyiv: Vyd-vo Derzhavnoi sluzhby statystyky Ukrainy, 2024. 94 p.
 8. State Statistics Service of Ukraine. Data Bank. URL: <https://stat.gov.ua/uk/explorer>.
 9. 522 mln posylok, 16,2 mlrd hrn podatkiv ta 4 mlrd hrn investytsii – pidsumky roboty hrupy NOVA u 2025 rotsi v Ukraini [522 million parcels, UAH 16.2 billion in taxes, and UAH 4 billion in investments – results of the NOVA group in 2025 in Ukraine]. URL: <https://novaposhta.ua/news/nova-pidsumky-2025-ukrayina/>
 10. Yermolenko H. (2025). «Lemtrans» vydilyv 160 milioniv hryven na infrastrukturu ta lohistychni proekty u 2025 rotsi [«Lemtrans» allocated 160 million hryvnias for infrastructure and logistics projects in 2025] / GMK Center. URL: <https://gmk.center/en/news/lemtrans-allocated-uah-160-million-to-infrastructure-and-logistics-projects-in-2025/>
 11. Nova Poshta: AI-powered warehouse monitoring for conveyor systems: a case study / Infinity Technologies. Infinity Technologies. URL: <https://www.infinitytechnologies.pro/stories/nova-poshta-ai-powered-warehouse-monitoring-for-conveyor-systems>
 12. IT-rishennia dla lohistyky [IT solutions for logistics]. Raben Ukraina. URL: <https://ukraine.raben-group.com/it-rishennja>

COMPREHENSIVE ASSESSMENT AND STRATEGIC PRIORITIES FOR INVESTMENT AND INNOVATION ACTIVITY OF TRANSPORT ENTERPRISES

Nadiia Novalska¹, Sophia Lobozyńska², Viktoriia Klymenko³

^{1,3}National University «Kyiv Aviation Institute»,
1 Lyubomyr Huzar Ave, Kyiv, 03058

¹email: naduch@ukr.net; ORCID: <https://orcid.org/0009-0008-3253-3254>

³email: klymenko_victoriya@yahoo.com; ORCID: <http://orcid.org/0000-0002-4168-3296>

Ivan Franko National University of Lviv,
18 Svobody Ave, Lviv, 79008

²email: sofiya.lobozynska@lnu.edu.ua; ORCID: <https://orcid.org/0000-0001-5483-6864>

Abstract. The purpose of this article is to provide a comprehensive assessment of the investment and innovation activities of transport enterprises in Ukraine and to identify strategic priorities for their further development under conditions of global transformations and wartime challenges.

The methodological framework of the study is based on economic and statistical analysis. Time-series analysis was applied to assess the dynamics of capital investments in the transport sector during 2018–2025. Structural analysis and statistical grouping methods were used to examine the distribution of capital investments by transport modes and sources of financing. The analytical-synthetic method was employed to investigate practical cases of investment and innovation activities of Ukrainian transport and logistics enterprises. Systemic and synergistic approaches were used to identify the main directions of innovation development in the transport sector, while data structuring and systematization methods enabled the construction of a matrix of strategic priorities for transport enterprises.

The results indicate a gradual recovery and growth of capital investments in the transport sector despite the negative effects of the COVID-19 pandemic and the full-scale war. The study reveals significant

changes in the structure of investments, including the increasing importance of railway infrastructure, multimodal logistics hubs, dry ports, and terminal facilities. It is shown that investment processes are currently characterized by the predominance of domestic capital and the growing role of international support and investment guarantee mechanisms. The analysis identifies three key directions of innovation development in transport: automation, environmental sustainability, and digital transformation. Particular attention is paid to the implementation of artificial intelligence, digital logistics platforms, autonomous technologies, and environmentally friendly transport solutions.

The scientific contribution of the study lies in the development of a strategic priority matrix that integrates technological, investment-financial, environmental, and managerial dimensions of transport enterprise development. The proposed strategic guidelines may serve as a basis for strengthening the competitiveness, resilience, and European integration of Ukraine's transport sector in the post-war recovery period.

Keywords: transport enterprises, investment activity, innovation activity, capital investment, logistics, digital transformation, sustainable transport, strategic priorities.

*Стаття: надійшла до редакції 27.04.2026
прийнята до друку 25.06.2026
опублікована (оприлюднена) 30.06.2026*