



Стала економіка

УДК 338.1

DOI <https://doi.org/10.5281/zenodo.20629961>

Формування інвестиційної стратегії відновлення матеріально-технічної бази підприємства на засадах ЦСР

Базилюк А. В.,

д-р. екон. наук, професор,

завідувач кафедри фінансів, обліку та аудиту,

Національний транспортний університет,

м. Київ, Україна,

<https://orcid.org/0000-0002-4145-5613>

Губенко В. Д.,

аспірант 051 «Економіка»,

Національний транспортний університет,

м. Київ, Україна,

<https://orcid.org/0009-0000-4186-3222>

Прийнято: 21.05.2026 | Опубліковано: 30.05.2026

Анотація. У роботі досліджено теоретичні засади формування інвестиційної стратегії транспортного підприємства в умовах повоєнного відновлення та на засадах сталого розвитку. Розкрито сутність інвестиційної стратегії як системи довгострокових цілей і механізмів управління інвестиційними ресурсами підприємства. Визначено специфіку



формування інвестиційної стратегії транспортних підприємств з урахуванням високого рівня зношеності матеріально-технічної бази, нестабільності фінансового середовища, потреби модернізації інфраструктури та впровадження інноваційних технологій. Обґрунтовано необхідність інтеграції Цілей сталого розвитку у процес формування інвестиційної стратегії, зокрема у напрямках декарбонізації транспорту, енергоефективності, розвитку інтелектуальної транспортної інфраструктури, цифровізації та соціально-економічної збалансованості. Визначено ключові стратегічні орієнтири активізації інноваційної діяльності транспортних підприємств у контексті сталого розвитку. Досліджено вплив зовнішніх і внутрішніх факторів на формування інвестиційних потреб транспортного підприємства та окреслено пріоритетні напрями інвестування у відновлення й модернізацію матеріально-технічної бази. Ефективна інвестиційна стратегія є важливим інструментом забезпечення конкурентоспроможності, стійкості та довгострокового розвитку транспортних підприємств України в умовах повоєнної трансформації економіки.

Ключові слова: інвестиційна стратегія, транспортне підприємство, матеріально-технічна база, повоєнне відновлення, сталий розвиток, Цілі сталого розвитку, інноваційна діяльність, транспортна інфраструктура, модернізація, енергоефективність, декарбонізація, цифровізація, логістика, інвестиційні ресурси, конкурентоспроможність.



Formation of an investment strategy for the renewal of the material and technical base of the enterprise on the basis of the SDGs

Antonina Bazyliuk,

Dr. in Economics,

Professor, head of the finance department,
accounting and audit

National Transport University, Kiev, Ukraine,

<https://orcid.org/0000-0002-4145-5613>

Volodymyr Gubenko,

postgraduate

National Transport University, Kyiv, Ukraine,

<https://orcid.org/0009-0000-4186-3222>

***Abstract.** The article examines the theoretical foundations of forming an investment strategy for a transport enterprise in the context of post-war recovery and sustainable development principles. The essence of the investment strategy is revealed as a system of long-term goals and mechanisms for managing the enterprise's investment resources. The specifics of forming an investment strategy for transport enterprises are determined, taking into account the high level of wear and tear of the material and technical base, instability of the financial environment, the need for infrastructure modernization, and the introduction of innovative technologies. The necessity of integrating the Sustainable Development Goals into the process of forming an investment strategy is substantiated, particularly in the areas of transport decarbonization, energy efficiency, development of intelligent transport infrastructure, digitalization, and socio-economic balance. The key strategic guidelines for intensifying the innovative activity of transport enterprises*



in the context of sustainable development are identified. The influence of external and internal factors on the formation of the investment needs of a transport enterprise is investigated, and the priority areas of investment in the restoration and modernization of the material and technical base are outlined. It is concluded that an effective investment strategy is an important tool for ensuring the competitiveness, resilience, and long-term development of Ukrainian transport enterprises in the conditions of the post-war transformation of the economy.

Keywords: *investment strategy, transport enterprise, material and technical base, post-war recovery, sustainable development, Sustainable Development Goals, innovative activity, transport infrastructure, modernization, energy efficiency, decarbonization, digitalization, logistics, investment resources, competitiveness.*

Постановка проблеми. Транспортна галузь України в умовах воєнних викликів та повоєнного відновлення зазнає суттєвих структурних, економічних і технологічних змін, що обумовлює необхідність переосмислення підходів до управління розвитком транспортних підприємств. Значний рівень фізичного та морального зношення рухомого складу, руйнування транспортної інфраструктури, дефіцит фінансових ресурсів, нестабільність макроекономічного середовища та зростання інвестиційних ризиків істотно обмежують можливості забезпечення ефективного функціонування й модернізації матеріально-технічної бази підприємств.

Одночасно сучасні світові тенденції розвитку транспортної сфери орієнтовані на впровадження інноваційних технологій, цифровізацію логістичних процесів, підвищення енергоефективності та екологічної безпеки відповідно до Цілей сталого розвитку. У таких умовах особливого значення набуває формування ефективної інвестиційної стратегії транспортних підприємств, здатної забезпечити адаптацію до сучасних викликів,



відновлення та модернізацію інфраструктури, підвищення конкурентоспроможності й довгострокову стійкість розвитку.

Попри значну кількість наукових досліджень у сфері інвестиційного менеджменту, недостатньо розробленими залишаються питання формування інвестиційної стратегії транспортних підприємств саме в умовах повоєнного відновлення та інтеграції принципів сталого розвитку у процес прийняття інвестиційних рішень. Це обумовлює актуальність подальших досліджень теоретичних і практичних засад формування інвестиційної стратегії транспортних підприємств в сучасних умовах розвитку економіки України.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Проблему формування інвестиційної стратегії відновлення матеріально-технічної бази підприємства доведено багатьма вітчизняними та зарубіжними науковцями, зокрема, Воронка О. З., Шевченко Н. В. [1], Галько Л. Р. [2], Гуторов О. І. [3], Діденко Є. О., Гапіч О. В. [4], Левицький В. О., Радинський С. І. [5], Поліщук Н. В., Попадюк Я. А. [8], Романів А., Ситник Й. [11], Смерічевський С., Райчева Л., Михальченко О. [12], Хаєцька О., Коваль О. [13], Шуплат О.М. [16] та інш. Разом з тим, потребують додаткового розгляду питання формування інвестиційної стратегії відновлення матеріально-технічної бази підприємства на засадах ЦСР.

Виділення невирішених раніше частин загальної проблеми. Попри значну кількість наукових праць, присвячених інвестиційному менеджменту, стратегічному розвитку підприємств та модернізації транспортної інфраструктури, недостатньо дослідженими залишаються питання формування інвестиційної стратегії транспортних підприємств саме в умовах повоєнного відновлення економіки України. Зокрема, потребують подальшого наукового обґрунтування механізми інтеграції Цілей сталого розвитку у процес прийняття інвестиційних рішень, визначення стратегічних пріоритетів модернізації матеріально-технічної бази з урахуванням енергоефективності,



екологічної безпеки та цифровізації транспортних процесів. Недостатньо розробленими залишаються також підходи до оцінювання ефективності інвестиційних проєктів в умовах високої ризиковості, ресурсних обмежень та нестабільності зовнішнього середовища, характерних для періоду післявоєнної трансформації транспортної галузі України.

Мета статті – дослідження теоретичних та практичних засад формування інвестиційної стратегії транспортних підприємств в умовах повоєнного відновлення України, а також обґрунтування стратегічних орієнтирів модернізації матеріально-технічної бази на засадах сталого розвитку, енергоефективності, інноваційності та екологічної безпеки.

Виклад основного матеріалу. Інвестиційна стратегія підприємства – це довгострокова система цілей та заходів, яка визначає, як підприємство планує направляти свої інвестиційні ресурси (фінансові, матеріальні, інтелектуальні) для досягнення стратегічних цілей розвитку. Вона охоплює вибір об'єктів інвестування, розподіл ресурсів між проєктами, оцінку ризиків, формування джерел фінансування та управління реалізацією інвестиційних рішень.

Для транспортних підприємств така стратегія набуває особливого значення через високий рівень фізичного та морального зношення рухомого складу й інфраструктури, а також зміну економічних, ринкових і соціальних умов. Післявоєнні руйнування, валютна нестабільність та скорочення державного фінансування значно ускладнюють оновлення матеріально-технічної бази (МТБ) лише за рахунок операційної діяльності. У цих умовах стратегічне інвестування дозволяє системно оцінити потреби підприємства, визначити пріоритетні напрями розвитку щодо оновлення транспорту, модернізації інфраструктури, впровадження інноваційних технологій та раціонально розподілити ресурси з урахуванням ризиків і обмежень.

У науковій літературі поширеним є підхід, відповідно до якого процес формування інвестиційної стратегії включає кілька послідовних етапів:



визначення стратегічних цілей, аналіз зовнішнього та внутрішнього середовища, розроблення альтернативних варіантів, оцінювання ефективності проєктів і формування механізмів їх реалізації [3, с. 214]. Такий алгоритм забезпечує системність управління та узгодженість інвестиційної діяльності із загальною концепцією розвитку підприємства.

Як зазначає Л. Галько, інвестиційна складова повинна бути інтегрованою у загальну систему управління підприємством і тісно пов'язаною з його бізнес-стратегіями. Автор наголошує, що саме вона формує довгострокову ресурсну основу для реалізації виробничих, операційних і стратегічних цілей [2]. В цьому контексті інвестиційну стратегію доцільно узгоджувати з виробничими, маркетинговими, соціальними та екологічними пріоритетами розвитку підприємства.

Особливої актуальності така стратегія набуває в умовах війни та повоєнного відновлення, коли транспортна галузь стикається з низкою критичних викликів:

- високим рівнем зношеності рухомого складу та інфраструктури;
- дефіцитом фінансових ресурсів і нестабільністю державної підтримки;
- необхідністю швидкої реконструкції логістичних мереж;
- потребою відповідності сучасним стандартам безпеки, екологічності та енергоефективності;
- нестабільністю макроекономічного й регуляторного середовища.

За таких умов інвестиційна політика повинна бути гнучкою, адаптивною та орієнтованою на швидке реагування. Вона має поєднувати короткострокові завдання (ремонт, заміна критичного обладнання, відбудова інфраструктури) із довгостроковими цілями модернізації та технологічного оновлення.

На думку Є. О. Діденко і О. В. Гапич, інвестиційна стратегія також має базуватись на принципах: системності, адаптивності, економічності та синергійності, тобто охоплювати весь спектр діяльності (інфраструктуру,



рухомий склад, технології, управління), бути здатною реагувати на зміни зовнішнього середовища (економічні, політичні, екологічні), раціонально використовувати ресурси, та забезпечувати мультиефект (економічний + екологічний + соціальний) [4].

Сучасна інвестиційна стратегія транспортного підприємства має враховувати програмні рамкові умови розвитку галузі транспорту, що визначають курс формування та реалізації політики у відповідних сферах транспорту на середньостроковий період, пріоритетні напрями комплексного розвитку транспортної системи та транспортних технологій, напрями реформування галузі та забезпечення ефективного державного управління, а також основні напрями розвитку галузі транспорту на період до 2030 року [9].

Реалізація Національної транспортної стратегії України на період до 2030 року передбачає: розвиток конкурентоспроможної транспортної системи, інтегрованої до мереж ЄС; забезпечення якісних пасажирських перевезень; розвиток безпечного та екологічного транспорту; підвищення інституційної спроможності та ефективності управління галуззю [9].

Реалізація цих завдань, безперечно, вимагає значних фінансових ресурсів. Проте, в сучасних умовах міняється парадигма ведення бізнесу. На зміну традиційної моделі максимізації прибутку будь-яким способом, приходять свідома практика відповідального бізнесу. З прийняттям Указу Президента Про Цілі сталого розвитку України на період до 2030 року [10], відповідальність стає стратегією розвитку і передбачає вивчення ступеню прямого впливу нефінансових факторів на фінансовий результат, жорсткої системи оцінювання можливих ризиків та досягнення довгострокової стабільності.

Системна реалізація Цілей сталого розвитку (ЦСР) №7 «Доступна та чиста енергія», №8 «Гідна праця та економічне зростання», №9 «Промисловість, інновації та інфраструктура», №11 «Сталий розвиток міст і



громад», №12 «Відповідальне споживання та виробництво» та №13 «Пом'якшення наслідків зміни клімату» здатна стати базою довгострокової стабілізації та повоєнного відновлення транспортної галузі України. Для держави, яка проходить через масштабні руйнування інфраструктури, втрату виробничого потенціалу та логістичні обмеження, саме інтеграція принципів сталого розвитку дозволяє не лише відновити транспортний сектор, а й сформувати нову конкурентоспроможну модель економіки.

Транспортна галузь є системоутворюючим елементом економіки. Вона забезпечує функціонування промисловості, зовнішньої торгівлі, регіонального розвитку, мобільності населення та інтеграції України до європейського економічного простору. А отже її повоєнне відновлення має здійснюватися через структурну модернізацію на основі енергоефективності, цифровізації, екологічності та інноваційності. В цьому контексті ЦСР 9 «Промисловість, інновації та інфраструктура» має ключове значення для відновлення транспортної інфраструктури. Мова йде про створення інтелектуальної транспортної системи нового покоління, яка передбачає: впровадження цифрових платформ управління логістикою, використання технологій Big Data та штучного інтелекту для прогнозування транспортних потоків, автоматизацію складських та диспетчерських процесів, розвиток систем Internet of Things (IoT) для моніторингу стану транспорту, використання хмарних технологій та цифрових двійників, впровадження безконтактних сервісів та електронного документообігу, інтеграцію транспортних систем України з цифровими мережами ЄС.

ЦСР 7 «Доступна та чиста енергія» посилює дію ЦСР 9 через широке впровадження енергоефективних рішень. Для транспортних підприємств це передбачає використання альтернативних видів палива, розвиток інфраструктури для електромобілів, модернізацію рухомого складу. При цьому зменшення залежності від імпортованих енергоресурсів сприятиме



підвищенню енергетичної безпеки держави та скороченню витрат підприємств. Реалізація ЦСР 12 «Відповідальне споживання та виробництво» також спрямована на ресурсо і енергозбереження, передбачає впровадження принципів циркулярної економіки, що означає: оптимізацію використання ресурсів, скорочення холостого пробігу транспортних засобів, повторне використання матеріалів, екологічну утилізацію транспортної техніки, впровадження ESG-підходів у корпоративне управління.

ЦСР 8 орієнтує транспортну галузь на формування сучасного ринку праці, створення високотехнологічних робочих місць та підвищення продуктивності праці. У повоєнний період транспортні підприємства потребуватимуть нових компетенцій у сферах цифрової логістики, автоматизованого управління, кібербезпеки, аналізу даних, управління безпілотними системами та «розумною» інфраструктурою. Це сприятиме розвитку людського капіталу та підвищенню конкурентоспроможності економіки.

ЦСР 11 спрямована на формування безпечної та екологічної міської мобільності. У контексті відбудови українських міст важливого значення набуває розвиток громадського електротранспорту, мультимодальних транспортних вузлів, велосипедної інфраструктури, smart-city рішень та інклюзивних транспортних сервісів. Це забезпечує не лише екологічний ефект, а й підвищує соціальну стійкість громад.

ЦСР 13 безпосередньо пов'язана із кліматичною адаптацією транспортної системи. Враховуючи глобальні кліматичні ризики та воєнні руйнування, нова транспортна інфраструктура повинна бути стійкою до екстремальних погодних умов, енергетичних криз та надзвичайних ситуацій. Це потребує розвитку «зеленої» логістики, декарбонізації транспорту та впровадження екологічних стандартів ЄС.

Системна реалізація зазначених ЦСР (Рис.1) посилює ефект від їх комплексного впровадження і здатна забезпечити генерування фінансового потоку довгострокової стабільності для проведення відповідальної політики на засадах сталого розвитку.

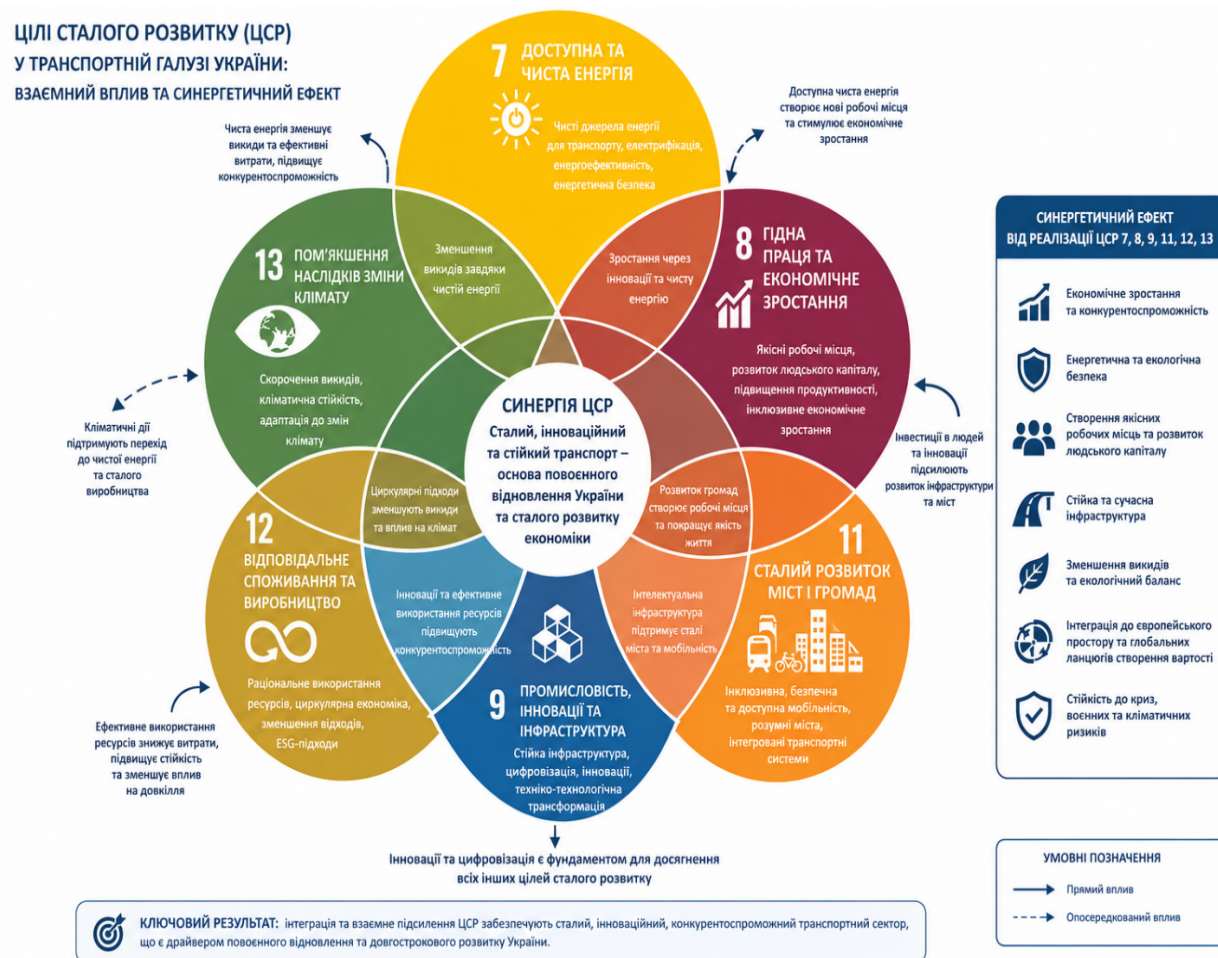


Рис. 1 Ключовий результат системної реалізації ЦСР у забезпеченні сталого розвитку транспортної сфери.

Джерело: складено автором, візуалізацію рисунку здійснено з використанням LLM Chat GPT

Важливу роль в формуванні стратегії відновлення на засадах сталого розвитку належить техніко-технологічній модернізації, яка вимагає активізації інвестиційної діяльності і інструментів її реалізації. В умовах обмеження фінансових ресурсів і значних ризиків інвестиційна стратегія сталого розвитку транспортних підприємств має базуватися на комплексі фінансових,



організаційних та технологічних інструментів. До основних інструментів належать: *державні та міжнародні інвестиційні програми*: фонди повоєнного відновлення, механізми ЄС, кредити міжнародних фінансових організацій, грантові програми для цифровізації та декарбонізації; *механізми державно-приватного партнерства*: концесійні моделі, інфраструктурні контракти, спільне фінансування логістичних хабів та транспортних коридорів; *ESG-інвестування*: випуск «зелених» облігацій, залучення фондів сталого розвитку, інтеграція ESG-критеріїв у корпоративне управління, *цифрові інструменти управління*: ERP- та CRM-системи, системи управління ланцюгами поставок, цифрові платформи управління перевезеннями, автоматизовані системи прийняття управлінських рішень; *інноваційні методи організації бізнесу*: платформенні бізнес-моделі, транспортні маркетплейси, сервісна логістика, використання гнучких Agile- та Lean-підходів, розвиток кластерної співпраці між транспортом, ІТ та промисловістю.

Особливе значення в реалізації даної стратегії набуває масштабування успішних практик. Для цього необхідно забезпечити: стандартизацію цифрових рішень, сумісність інформаційних систем, розвиток відкритих платформ даних, підтримку інноваційних стартапів, створення галузевих центрів компетенцій.

Разом із тим реалізація такої стратегії супроводжується низкою ризиків, в числі яких основними є: дефіцит інвестиційних ресурсів, високий рівень воєнних загроз, кіберризиками та вразливістю цифрової інфраструктури, технологічна залежність від зовнішніх постачальників, кадровий дефіцит, опір організаційним змінам, регуляторна нестабільність, корупція та неефективне використання коштів.

Для попередження цих ризиків необхідно створити систему державних гарантій для інвесторів, передбачити: страхування воєнних ризиків, розвиток національної системи кібербезпеки, диверсифікацію джерел фінансування,

підготовку та перепідготовку кадрів, впровадження прозорого цифрового моніторингу інвестиційних проєктів, гармонізацію законодавства з нормами ЄС, створення системи кризового управління та резервної інфраструктури. Схема Інвестиційної стратегії сталого розвитку транспортних підприємств представлена на Рис.2.



Рис. 2 Складові інвестиційної стратегії сталого розвитку транспортних підприємств

Джерело: складено автором, візуалізацію рисунку здійснено з використанням LLM Chat GPT

Позитивний міжнародний досвід підтверджує ефективність такої стратегії. Наприклад, Німеччина реалізувала масштабну цифровізацію залізничної системи через програму Deutsche Bahn Digital Rail, що дозволило підвищити ефективність перевезень, автоматизувати управління рухом та скоротити енергоспоживання. Нідерланди стали одним із лідерів у розвитку мультимодальної логістики та «розумних» портів. Порт Роттердам використовує цифрові двійники, автоматизоване управління потоками



вантажів та системи штучного інтелекту для оптимізації логістики. В Естонії цифровізація державного управління та транспортних сервісів забезпечила високий рівень інтеграції електронних послуг, мінімізацію бюрократії та ефективний обмін даними між учасниками транспортного ринку. Позитивний досвід має також Польща, яка завдяки фінансуванню ЄС модернізувала транспортну інфраструктуру, інтегрувала її у європейські логістичні коридори та забезпечила швидке зростання транзитного потенціалу.

Для України важливо адаптувати ці практики з урахуванням власних потреб та викликів. Системна реалізація Цілей сталого розвитку здатна забезпечити не лише модернізацію транспортної галузі, а й створити основу для структурної трансформації економіки України. Поєднання цифровізації, інновацій, екологічної модернізації та ефективного інвестиційного управління дозволить сформувати стійку, конкурентоспроможну та інтегровану до європейського простору транспортну систему, яка стане одним із драйверів повоєнного економічного зростання держави.

Висновки. Інвестиційна стратегія транспортного підприємства в умовах повоєнного відновлення має розглядатися як комплексний інструмент забезпечення модернізації, відновлення та довгострокового розвитку матеріально-технічної бази. Її формування повинно ґрунтуватися на системному аналізі зовнішніх і внутрішніх умов функціонування підприємства, врахуванні ризиків, ресурсних обмежень та стратегічних пріоритетів розвитку. Особливого значення набуває інтеграція Цілей сталого розвитку, що забезпечує орієнтацію інвестиційної діяльності не лише на економічну ефективність, а й на екологічну безпеку, енергоефективність, соціальну відповідальність та інноваційність. Реалізація такої стратегії сприятиме формуванню сучасної, конкурентоспроможної та стійкої транспортної системи, здатної ефективно функціонувати в умовах післявоєнної трансформації економіки України.



Список використаних джерел:

1. Воронка О. З., Шевченко Н. В. Формування інвестиційної стратегії в умовах кризових ситуацій для забезпечення інноваційно-безпечого потенціалу підприємства. *Актуальні питання економічних наук*. 2025. № 14. DOI: <https://doi.org/10.5281/zenodo.16971013>
2. Галько Л. Р. Інвестиційна діяльність підприємства: стратегія і тактика управління. *Західноукраїнський національний університет*. Серія: Економіка та суспільство. 2021. Вип. 31. С. 1-8. URL: <https://economyandsociety.in.ua/index.php/journal/article/view/727>
3. Гуторов О. І. Інвестиційна стратегія підприємства: принципи, методи та етапи розробки. *Вісник ХНАУ*. Серія: Економічні науки. 2021. Т. 2. №2. С. 212-226. URL: <https://repo.btu.kharkov.ua/bitstream/123456789/5135/1/s>
4. Діденко Є. О., Гапіч О. В. Управління інвестиційною стратегією підприємства. *Ефективна економіка*. 2019. №12. URL: <http://www.economy.nauka.com.ua/?op=1&z=7489>
5. Левицький В. О., Радинський С. І. Удосконалення інноваційно інвестиційної діяльності в період післявоєнної відбудови України: організаційний та нормативно-правовий аспект. *Галицький економічний вісник*. Т.: ТНТУ. 2023. Том 84. №5. С. 151–161. URL: <http://elartu.tntu.edu.ua/handle/lib/43124>.
6. Малиновська Ю. Б., Орищин Н. Р., Парашин О. Р., Хом'як Я. М. Моделювання інноваційно-інвестиційних стратегій діяльності підприємства. *Інвестиції: практика та досвід*. 2023. № 22. С. 112—117. DOI: <https://doi.org/10.32702/2306-6814.2023.22>
7. Могильна, Л. М., Воробйов, І. О. Стратегії управління інноваційно-інвестиційним розвитком підприємств у сучасних умовах. *Економіка та суспільство*. 2024. № 60. С. 672. DOI: <https://doi.org/10.32782/2524-0072/2024-60-140>



8. Поліщук Н. В., Попадюк Я. А. Особливості формування інвестиційного механізму розвитку підприємств. *Актуальні проблеми розвитку фінансів в умовах цифровізації економіки України*. 2023. С. 50-52. URL: <https://japfd.donnu.edu.ua/article/view/13831>

9. Про схвалення Національної транспортної стратегії України на період до 2030 року та затвердження операційного плану заходів з її реалізації у 2025-2027 роках: Постанова Кабінету Міністрів України від 27.12.2024 № 1550. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1550-2024-%D0%BF#Text>

10. Про Цілі сталого розвитку України на період до 2030 року: Указ Президента України №722/2019 від 30.09.2019. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/722/2019#Text>

11. Романів А., Ситник Й. Особливості розроблення інвестиційних стратегій в підприємстві. *Економіка та суспільство*. 2024. № 59. DOI: <https://doi.org/10.32782/2524-0072/2024-59-66>

12. Смерічевський С., Райчева Л., Михальченко О. Проблеми і перспективи модернізації транспортного комплексу національної економіки. *Економіка та суспільство*. 2022. №38. URL: <https://doi.org/10.32782/2524-0072/2022-38-76>

13. Хаєцька О., Коваль О. Інвестиційно-інноваційна діяльність підприємств транспортно-логістичної сфери. 2024. *Економіка та суспільство*. № 59. DOI: <https://doi.org/10.32782/2524-0072/2024-59-111>

14. Христенко О.А., Кертичак В.М. Визначення інвестиційної стратегії розвитку підприємства в умовах кризової економіки. *ModernEconomics*. 2023. № 41 (2023). С. 141—146. DOI: [https://doi.org/10.31521/modecon.V41\(2023\)-20](https://doi.org/10.31521/modecon.V41(2023)-20)

15. Шапошников К. С., Шут С. О. Внутрішні та зовнішні чинники забезпечення ефективності інноваційно-інвестиційного розвитку підприємства. *Проблеми сучасних трансформацій*. Серія: економіка та управління. 2025. №19. DOI: <https://doi.org/10.54929/2786-5738-2025-19-04-09>



16. Шуплат О.М. Теоретичні засади розвитку інвестиційних стратегій з урахуванням принципів сталого розвитку. *Економіка: реалії часу*. Науковий журнал. 2025. № 5 (81). С. 113-121. DOI: 10.5281/zenodo.17504018

17. Sustainable Pathways for Surface Freight Transport in Ukraine. *International Transport Forum*. OECD 2025. 2025. URL: <https://www.itf-oecd.org/sustainable-pathways-surface-freight-transport-ukraine>

18. Sustainable transport, sustainable development. Interagency report for second Global Sustainable Transport Conference. United Nations. 2021. URL: https://sdgs.un.org/sites/default/files/2021-10/Transportation%20Report%202021_FullReport_Digital.pdf