

**ЗАКЛАД ВИЩОЇ ОСВІТИ
«ЛЬВІВСЬКИЙ УНІВЕРСИТЕТ БІЗНЕСУ ТА ПРАВА»**

КОВАЛИШИН СВЯТОСЛАВ ВАСИЛЬОВИЧ

УДК 338.47:656.078.8:005.932(100)

**ОРГАНІЗАЦІЙНО-ЕКОНОМІЧНЕ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ РОЗВИТКУ
ТРАНСПОРТНО-ЛОГІСТИЧНИХ КОМПАНІЙ В УМОВАХ ГЛОБАЛІЗАЦІЇ**

Спеціальність 08.00.04 – економіка та управління підприємствами
(за видами економічної діяльності)

Автореферат дисертації
на здобуття наукового ступеня
кандидата економічних наук

Львів – 2025

Дисертацією є рукопис.

Робота виконана у Закладі вищої освіти «Львівський університет бізнесу та права».

- Науковий керівник: доктор економічних наук, доцент
Лопатка Сергій Степанович,
ЗВО «Львівський університет бізнесу та права»,
професор кафедри економіки підприємств та
інформаційних технологій.
- Офіційні опоненти: доктор економічних наук, професор
Ліпич Любов Григорівна,
Луцький національний технічний університет,
професор кафедри підприємництва, торгівлі та логістики;
- кандидат економічних наук, доцент
Гірна Ольга Богданівна,
Національний університет «Львівська політехніка»,
доцент кафедри менеджменту організацій.

Захист дисертації відбудеться 10 лютого 2026 р. о 13⁰⁰ год. на засіданні спеціалізованої вченої ради Д35.140.01 у Закладі вищої освіти «Львівський університет бізнесу та права» за адресою: 79021, м. Львів, вул. Кульпарківська, 99, ауд. 221.

З дисертацією можна ознайомитись у бібліотеці Закладу вищої освіти «Львівський університет бізнесу та права» за адресою: 79021, м. Львів, вул. Кульпарківська, 99.

Автореферат розісланий 07 січня 2026 року.

Вчений секретар
спеціалізованої вченої ради,
доктор економічних наук, професор

Ю. В. Пинда

ЗАГАЛЬНА ХАРАКТЕРИСТИКА РОБОТИ

Обґрунтування вибору теми дослідження. В умовах динамічних змін у світовому господарстві, зростання масштабів міжнародної торгівлі та інтеграції національних економік у глобальні логістичні ланцюги проблеми забезпечення розвитку транспортно-логістичних компаній набувають особливої актуальності. Глобалізаційні процеси зумовлюють підвищення рівня конкуренції на ринку логістичних послуг, трансформацію моделей управління, впровадження інноваційних технологій та цифрових платформ, що радикально змінюють традиційні підходи до організації транспортно-логістичної діяльності.

Водночас сучасні виклики (війна, нестабільність геополітичного середовища, порушення глобальних ланцюгів постачання, енергетичні та екологічні проблеми) вимагають від підприємств підвищення адаптивності, гнучкості та ефективності функціонування. Це зумовлює потребу у впровадженні обґрунтованих новітніх підходів щодо поєднання стратегічного планування, оптимізації ресурсного потенціалу, розвитку інфраструктури, цифровізації управлінських процесів та впровадження інноваційних бізнес-моделей.

Різним аспектам розвитку суб'єктів транспортно-логістичного бізнесу присвятили свої праці Бараш Ю.С., Безуглий А.О., Боняр С.М., Волошин О.І., Гірна О.Г., Гречан А.П., Дикань В.Л., Зубенко В.О., Ільчук В.П., Карпенко О.О., Ліпич Л.Г., Лопатка С.С., Полозова Т.В., Коваленко Н.В., Клименко І.В., Кравченко О.О., Никифорок О.І., Портний О.В., Семенчук Т.Б., Сич Є.М. та інші науковці. Попри значний науковий доробок, не дослідженими ще залишається низка проблем щодо організаційно-економічного забезпечення розвитку транспортно-логістичних компаній в умовах глобалізації, що обумовило актуальність теми даної дисертаційної роботи.

Зв'язок роботи з науковими програмами, планами, темами. Зв'язок роботи з науковими програмами, планами, темами. Дисертаційне дослідження відповідає науковому напрямку кафедри економіки підприємств та інформаційних технологій ЗВО «Львівський університет бізнесу та права». Дисертаційна робота виконана у межах комплексних науково-дослідних тем ЗВО «Львівський університет бізнесу та права» «Шляхи забезпечення інноваційної діяльності, ефективності управління та економічної безпеки підприємств» (НДР 0121U112288); «Соціально-економічні основи розвитку національної економіки та підприємництва» (НДР 0121U112289) відповідно до Постанови Президії НАН України № 8 від 10.01.2024 р. «Про основні наукові напрями та найважливіші проблеми фундаментальних досліджень у галузі природничих, технічних, суспільних і гуманітарних наук НАН України на 2024-2028 роки» (п. 3.1.35 – Моделювання та прогнозування розвитку соціально-економічних, демографічних і екологічних процесів).

Тему кваліфікаційної наукової праці затверджено рішенням Вченої ради Приватного вищого навчального закладу «Львівський університет бізнесу та права» від 30 вересня 2015 р., протокол № 2.

Мета дисертаційної роботи полягає у науковому обґрунтуванні теоретико-методичних засад та розробці практичних рекомендацій щодо організаційно-

економічного забезпечення розвитку транспортно-логістичних компаній в умовах глобалізації.

Для досягнення поставленої мети визначено такі завдання:

- окреслити сутнісні характеристики функціонування транспортно-логістичних компаній в умовах глобалізації;
- охарактеризувати управління ресурсним забезпеченням транспортно-логістичних компаній;
- обґрунтувати методичні підходи щодо забезпечення розвитку транспортно-логістичних компаній в умовах глобалізації;
- проаналізувати динаміку функціонування транспортно-логістичних компаній та особливості логістичних процесів у період війни РФ з Україною;
- визначити вплив діяльності транспортно-логістичних компаній на соціально-економічний розвиток;
- виявити особливості функціонування транспортно-логістичних компаній у розрізі регіонів;
- охарактеризувати фінансово-економічні результати функціонування транспортно-логістичних компаній;
- розробити механізми удосконалення розвитку транспортно-логістичних компаній в умовах глобалізації.

Об'єктом дослідження є процес розвитку транспортно-логістичних компаній в умовах глобалізації.

Предметом дослідження є організаційно-економічне забезпечення розвитку транспортно-логістичних компаній в умовах глобалізації.

Методи дослідження. Теоретичною основою дисертаційної роботи є положення теорій логістики, теорії запасів, транспортної логістики, логістики дистрибуції, мікроекономіки, систем і управління, маркетингу, інноваційного розвитку. У процесі виконання дисертації використано загальнонаукові та спеціальні методи дослідження, серед яких: індукції, дедукції, структурний аналіз (для виявлення та обґрунтування структури, взаємозв'язків між компонентами та особливостей функціонування транспортно-логістичних компаній); регресійний аналіз (для виявлення впливу діяльності транспортно-логістичних компаній на соціально-економічний розвиток; кластерний аналіз (для класифікації областей України за основними показниками розвитку транспортно-логістичних компаній та виявлення особливостей їх функціонування у розрізі регіонів); порівняльний аналіз (для порівняння різних об'єктів, явищ або систем, виявлення їхніх подібностей та відмінностей у контексті дослідження розвитку транспортно-логістичних процесів); графічний метод (для представлення даних результатів досліджень функціонування підприємств та економіко-математичних моделей у вигляді графіків, гістограм, діаграм, схем).

Інформаційною базою дисертації є законодавчі і нормативні акти; матеріали фінансово-статистичної звітності визначених транспортно-логістичних компаній; офіційні дані міжнародних економічних організацій; наукові праці українських і зарубіжних вчених; аналітичні матеріали; інтернет-ресурси; матеріали Державної служби статистики України; власні результати досліджень автора.

Наукова новизна одержаних результатів. Основні положення і результати дисертаційної роботи, що визначають її наукову новизну та виносяться на захист полягають у тому, що

вперше:

- запропонована оптимізаційна модель, що забезпечує багатовимірний підхід до управління транспортно-логістичними компаніями, охоплюючи стратегічні (мінімізацію сукупних витрат та підвищення продуктивності системи), а також тактичні аспекти (вибір оптимальних маршрутів, часових графіків і завантаженості ресурсів) на основі поєднання економічних, організаційних та технологічних факторів в єдиному інтегрованому середовищі прийняття управлінських рішень;

удосконалено:

- концептуальну послідовність реалізації методичного підходу щодо дослідження розвитку транспортно-логістичних компаній, яка передбачає: системне оцінювання фінансово-економічного й ринкового стану транспортно-логістичних компаній; формування їх типології за допомогою кластерного аналізу; оцінювання впливу логістики на соціально-економічний розвиток регіонів через регресійне моделювання; побудову сценаріїв адаптації до глобалізаційних викликів з урахуванням інституційного середовища;

- механізм забезпечення розвитку транспортно-логістичних компаній в умовах глобалізації, що полягає у формуванні інтегрованої багаторівневої системи управління, спрямованої на забезпечення адаптивності підприємств до викликів глобального середовища; на відміну від існуючих, цей механізм не лише відображає організаційно-економічні та управлінські аспекти функціонування галузі, але й враховує інноваційно-технологічний, інфраструктурний та соціальний потенціал, що підсилює стійкість і конкурентоспроможність підприємств у довгостроковій перспективі;

отримали подальший розвиток:

- інтеграція інноваційно-технологічного та кадрово-компетентнісного блоків у межах єдиної моделі управління розвитком транспортно-логістичних компаній, що дозволяє сформувати цифрово-орієнтований механізм їх розвитку;

- методичні підходи до управління інституційно-нормативним забезпеченням транспортно-логістичної діяльності шляхом включення елементів гармонізації національних стандартів із міжнародними вимогами та цифровими регуляторними інструментами (електронні документи, цифрові митні процедури, “розумна логістика”);

- засади формування інфраструктурно-технологічного елементу механізму забезпечення розвитку транспортно-логістичних компаній за рахунок поєднання фізичних транспортних активів (терміналів, вузлів) із цифровими платформами управління потоками даних, що забезпечує підвищення ефективності логістичних процесів у глобальних ланцюгах постачання;

- методичні підходи щодо забезпечення розвитку транспортно-логістичних компаній з урахуванням трансформаційних впливів глобалізації, що визначають нові вимоги до ефективності, гнучкості та інноваційності логістичних систем.

Практичне значення одержаних результатів. Результати дослідження використовуються у процесі господарської діяльності підприємств, зокрема: «ART-

Раск» Sp. z o. o. (довідка № 41 від 12.03.2025 р.), ТОВ «ТК СКІФІ» (довідка № 63 від 08.05.2025 р.), ТОВ «КВР-ТРАНС» (довідка № 54 від 18.06.2025 р.), ТОВ «ЗакарпатЄвроТранс» (довідка № 49 від 08.08.2025 р.), зокрема впроваджено оптимізаційну модель, що забезпечує багатовимірний підхід до управління транспортно-логістичними компаніями, охоплюючи стратегічні, а також тактичні аспекти на основі поєднання економічних, організаційних та технологічних факторів в єдиному інтегрованому середовищі прийняття управлінських рішень.

Основні положення дисертації використовуються у науковій роботі Науково-дослідного інституту ЗВО «Львівський університет бізнесу та права» при дослідженні проблем розвитку підприємств в умовах євроінтеграції (довідка № 81 від 26 серпня 2025 р.). Деякі науково-практичні положення дисертаційної роботи використовуються у навчальному процесі ЗВО «Львівський університет бізнесу та права» при викладанні дисциплін: «Економічний аналіз», «Бізнес планування», «Маркетинг» (акт № 19 від 29.09.2025 р.).

Особистий внесок здобувача. Дисертація є самостійною, одноосібно виконаною науковою працею. Сформульовані в роботі висновки, пропозиції, методичні підходи належать автору і є його особистими напрацюваннями. Усі відображені у науковій роботі результати, що виносяться на захист, викладено у його наукових працях.

Апробація результатів дисертації. Основні положення та результати досліджень, викладені в дисертації, пройшли апробацію шляхом обговорення та отримали позитивну оцінку на міжнародних науково-практичних конференціях, зокрема: «Актуальні проблеми науки і практики: сталий розвиток в умовах воєнного стану» (м. Львів, 26-27 грудня 2022 р.); «Актуальні проблеми науки і практики у світлі євроінтеграції, глобалізації і сталого розвитку» (Львів, 10 травня 2024 р.); «Актуальні проблеми науки і практики у світлі євроінтеграційних процесів» (Львів, 23 травня 2025 р.).

Публікації. За результатами дисертаційного дослідження опубліковано 11 наукових праць, у тому числі 1 – в іноземному науковому періодичному виданні, 7 – у фахових виданнях України та 3 – у збірниках тез доповідей на міжнародних науково-практичних конференціях.

Структура та обсяг роботи. Дисертація складається з анотації, вступу, трьох розділів, висновків, списку використаних джерел та додатків. Загальний обсяг дисертації становить 235 сторінок, з них 189 сторінок основного тексту. Робота містить 25 таблиць, 31 рисунок, список використаних джерел із 198 найменувань та 6 додатків.

ОСНОВНИЙ ЗМІСТ ДИСЕРТАЦІЙНОЇ РОБОТИ

У **Вступі** обґрунтовано актуальність теми дисертаційного дослідження, сформульовано мету, завдання, об'єкт і предмет дослідження, відображено наукову новизну та практичне значення одержаних результатів, подано інформацію щодо особистого внеску здобувача, наведено дані про апробацію та публікації результатів дослідження, обсяг і структуру дисертації.

У **першому розділі «Теоретико-методичні засади розвитку транспортно-логістичних компаній в умовах глобалізації»** окреслено сутнісні характеристики функціонування транспортно-логістичних компаній в умовах глобалізації,

досліджено особливості управління ресурсним забезпеченням компаній на ринку логістичних послуг, обґрунтовано методичні підходи щодо забезпечення розвитку транспортно-логістичних компаній в умовах глобалізації.

Встановлено, що сучасне функціонування транспортно-логістичних компаній у глобальному середовищі відбувається під впливом глибоких економічних, технологічних, соціальних та екологічних трансформацій. Глобалізація розширила географію логістичних операцій та радикально змінила саму сутність логістики, перетворивши її з суто операційної діяльності на стратегічний інструмент управління міжнародними потоками ресурсів, інформації та фінансів. Еволюція логістичних концепцій від класичних моделей оптимізації витрат і запасів до сучасних парадигм інтегрованого управління глобальним ланцюгом постачання – свідчить про формування нової системної логіки логістичного менеджменту, в основі якої лежать принципи комплексності, цифровізації, стійкості та клієнтоорієнтованості.

Транспортно-логістичні компанії поступово трансформуються від ролі виконавців окремих операцій до рівня стратегічних партнерів, які забезпечують координацію і синергію між усіма учасниками ланцюга постачання. У цьому контексті їхня діяльність попри фізичне переміщення товарів охоплює й управління матеріальними, інформаційними, фінансовими та аналітичними потоками. Вони виступають інтеграторами, здатними проектувати, прогнозувати та оптимізувати логістичні процеси в режимі реального часу, формуючи додану вартість для клієнтів та підвищуючи стійкість глобальних мереж.

Підтверджено, що розвиток інформаційних технологій, зокрема інтернету речей, штучного інтелекту, великих даних, блокчейну та хмарних обчислень, відкрив новий етап у логістичній еволюції – перехід від 3PL і 4PL до 5PL-моделей, які базуються на принципах цифрової інтеграції та автоматизованого управління логістичними екосистемами. Ці моделі підвищують ефективність операцій та забезпечують їх прозорість, гнучкість і здатність до саморегулювання у відповідь на виклики зовнішнього середовища. Водночас цифровізація потребує високої технологічної зрілості, стандартизації процесів і довіри між партнерами, що зумовлює необхідність інституціональної підтримки з боку міжнародних організацій і державного регулювання.

Системний підхід до аналізу глобального ланцюга постачання дозволяє розглядати логістику як відкриту соціо-економічну систему, яка взаємодіє з політичними, правовими, культурними та екологічними чинниками. Її ефективність визначається технологічним рівнем, а також здатністю до адаптації, інновацій та міждисциплінарної взаємодії. У цьому контексті ключовим завданням сучасних транспортно-логістичних компаній є поєднання економічної результативності з принципами сталого розвитку, екологічної відповідальності та соціальної інклюзії.

Логістика у глобалізованому світі набуває ознак комплексної, багатовимірної науки й практики управління, що інтегрує економічні, управлінські, правові та технологічні підходи. Транспортно-логістичні компанії, спираючись на синтез класичних і сучасних теорій, стають провідними агентами інновацій і стабільності у світовій економіці. Їхня конкурентоспроможність у XXI столітті поруч із класичними перевагами у швидкості та вартості доставки визначається передусім здатністю формувати глобальні мережі співпраці, керувати знаннями, забезпечувати цифрову

взаємодію та реалізовувати принципи сталого розвитку у глобальному логістичному просторі.

Обґрунтовано, що управління ресурсним забезпеченням підприємств на ринку логістичних послуг є багаторівневою, динамічною системою, що забезпечує досягнення операційної стійкості, стратегічної гнучкості та здатності до інноваційного оновлення. Його ефективність визначає здатність логістичних підприємств адаптуватися до викликів ринку, задовольняти змінні потреби клієнтів та забезпечувати безперервність функціонування логістичних ланцюгів.

Інтеграція управління матеріально-технічними ресурсами у загальну систему логістичного менеджменту виступає як основоположний принцип ефективного функціонування транспортно-логістичних компаній, формуючи синергію між ресурсним, процесним та стратегічним управлінням, що є запорукою досягнення високих результатів у конкурентному середовищі логістичних послуг.

Фінансові ресурси забезпечують базу для реалізації інших елементів ресурсного забезпечення, виступають детермінантою стабільності та стратегічного розвитку транспортно-логістичного підприємства. Їх ефективне планування, контроль і інвестування є критичними факторами успіху в умовах глобальної конкуренції, технологічних трансформацій та економічної турбулентності. Раціональне й науково обґрунтоване управління людським потенціалом дозволяє забезпечити сталий розвиток логістичних підприємств, підвищити їхню конкурентоспроможність і забезпечити адаптивність до змін у зовнішньому середовищі. У цьому контексті людські ресурси є основою для формування інноваційно-орієнтованої, клієнтоцентричної та ефективної логістичної системи. Ефективне управління інформаційними ресурсами передбачає інвестиції в ІТ-інфраструктуру, розвиток цифрових компетенцій персоналу, побудову інформаційної безпеки та формування культури даних.

Розроблено концептуальну послідовність реалізації методичного підходу щодо забезпечення розвитку транспортно-логістичних компаній в умовах глобалізації, яка передбачає: системне оцінювання фінансово-економічного й ринкового стану компаній; формування їх типології за допомогою кластерного аналізу; оцінювання впливу підприємств транспортно-логістичної сфери на соціально-економічний розвиток регіонів через регресійний аналіз; моделювання оптимізації логістичних процесів підприємств; впровадження механізмів забезпечення розвитку транспортно-логістичних компаній в умовах глобалізації.

У другому розділі «Аналіз тенденцій розвитку підприємств транспортно-логістичного сектора в Україні» проаналізовано динаміку функціонування транспортно-логістичних компаній та особливості логістичних процесів у період війни РФ з Україною, досліджено особливості впливу діяльності транспортно-логістичних компаній на соціально-економічний розвиток, обґрунтовано особливості функціонування транспортно-логістичних компаній у розрізі регіонів.

Встановлено, що діяльність транспортно-логістичних компаній в Україні чітко віддзеркалює ключові макроекономічні тенденції, виступаючи своєрідним індикатором стану національної економіки. Динаміка основних показників цього сектора тісно корелює з фазами економічного циклу, структурними змінами у виробництві та торгівлі, а також із масштабними зовнішніми та внутрішніми шоками.

Девальвація національної валюти, падіння ВВП та перерозподіл зовнішніх потоків знизили попит на транспортні послуги, призвели до зменшення витрат і обсягів у 2015 р. (табл. 1). Це пояснює мінімальні значення у 2015 р. для низки показників (витрати, обсяг виробництва, додана вартість).

Макро-стабілізація, зростання торгівлі (реекспорт, розвиток інфраструктури), а також підвищення інвестицій протягом 2016-2019 рр. (пік капіталу у 2018 р.) сприяли відновленню обсягів виробництва та продажів до 2019 р. Збільшення кількості підприємств у 2019-2020 рр. пов'язане із входженням нових нішевих гравців (лінійного перевезення, складських послуг, кур'єрських платформ).

Таблиця 1

Характеристика основних економічних показників функціонування підприємств транспорту, складського господарства, поштової та кур'єрської діяльності

Р о к и	2014	2015	2016	2017	2018
Кількість діючих підприємств (тис. од)	14,9	15,2	13,7	15,2	16,1
Кількість зайнятих працівників (тис. осіб)	762,3	776,5	765,2	764,2	762,3
Витрати на виробництво продукції (млрд. дол. США)	12,7	9,6	10,2	13,0	15,1
Обсяг виробленої продукції (млрд. дол. США)	16,9	12,7	13,5	15,2	16,9
Додана вартість за витратами виробництва (млрд. дол. США)	9,2	6,6	7,3	8,0	8,2
Обсяг реалізованої продукції (млрд. дол. США)	17,1	13,5	14,3	16,4	18,5
Капітальні інвестиції (млрд. дол. США)	1,3	0,9	1,0	1,5	1,9
Р о к и	2019	2020	2021	2022	2023
Кількість діючих підприємств (тис. од)	17,5	17,6	17,6	13,2	16,5
Кількість зайнятих працівників (тис. осіб)	758,1	729,4	710,0	613,1	563,5
Витрати на виробництво продукції (млрд. дол. США)	17,0	15,1	15,2	12,7	13,2
Обсяг виробленої продукції (млрд. дол. США)	19,8	17,7	20,3	16,1	16,6
Додана вартість за витратами виробництва (млрд. дол. США)	10,1	9,3	11,5	8,7	8,6
Обсяг реалізованої продукції (млрд. дол. США)	21,0	18,5	21,3	16,4	17,0
Капітальні інвестиції (млрд. дол. США)	1,7	1,3	1,6	1,5	1,5

Джерело: розраховано та сформовано автором за даними Державної служби статистики України

Підчас пандемії COVID-19 (2020 р.) простежувалося помітне зниження зайнятості і зменшення низки показників – логістика зазнала шоків попиту (падіння частини B2B сегментів) але одночасно виник сплеск кур'єрських послуг ("e-commerce"), що частково пом'якшило падіння продажів. Це пояснює неоднорідну реакцію показників у 2020-2021 рр. Протягом 2021 р. багато показників досягли максимумів (виробництво, додана вартість, реалізація) наслідок відновлення світової торгівлі після локдаунів та накопиченої внутрішньої кон'юнктури.

Повномасштабне вторгнення рф в Україну 24 лютого 2022 р. спричинило масове руйнування інфраструктури, блокування портів і транспортних коридорів, евакуацію та трудову міграцію, що призвело до різкого падіння зайнятості (особливо

протягом 2022-2023 рр.) і зниження обсягів виробництва та реалізації у 2022 р. Кількість підприємств різко знизилася (до 13,2 тис. у 2022 р.), але 2023 р. показав часткове відновлення (16,5 тис.) через перереєстрацію, утворення малих локальних операторів і збільшення попиту на спеціалізовані логістичні послуги (гуманітарна логістика, внутрішнє переміщення, транзит через нові коридори).

Зміни кількості діючих підприємств та чисельності зайнятих працівників демонструють перехід від відносно стабільної індустріальної моделі 2014 р. до більш фрагментованої та гнучкої ринкової структури. Незважаючи на зростання кількості компаній у довгостроковій перспективі у 2023 р., зайнятість скоротилася майже на чверть. Це відображає загальноекономічну тенденцію до оптимізації витрат через автоматизацію, цифровізацію процесів і поширення моделей аутсорсингу, що характерно для трансформаційних економік.

Виявлено, що коливання обсягів виробленої та реалізованої продукції, витрат на виробництво і доданої вартості чітко синхронізуються з макрошоками. Падіння у 2015 р. збігається з глибокою економічною рецесією, девальвацією гривні та зменшенням зовнішньої торгівлі. Період 2016-2019 рр. характеризується поступовим відновленням та зростанням, що відповідає фазі макроекономічної стабілізації та поживавлення інвестиційної активності. Пандемія covid-19 у 2020 р. спричинила зниження обсягів діяльності, хоча розвиток електронної комерції частково компенсував падіння в окремих сегментах. Зростання 2021 р. відбулося наслідок відновлювального зростання світової економіки та збільшення обсягів міжнародної торгівлі.

Різке скорочення показників у 2022 р. прямо пов'язане з макроекономічним шоком, спричиненим повномасштабним вторгненням РФ: втрата логістичної інфраструктури, блокування портів, зміна транспортних маршрутів та відтік робочої сили призвели до падіння виробництва й реалізації. Часткове відновлення 2023 р. відображає адаптаційний потенціал сектора та переформатування логістичних ланцюгів у нових геополітичних умовах.

Динаміка витрат на виробництво продукції підприємств транспорту, складського господарства, поштової та кур'єрської діяльності протягом 2012-2023 рр. демонструє чітку залежність від макроекономічної кон'юнктури, структурних змін у галузі та зовнішніх шоків. Падіння матеріальних витрат та витрат на оплату послуг 2014-2015 рр. обумовлене глибокою економічною рецесією, девальвацією національної валюти та скороченням обсягів перевезень. Зростання у 2016-2019 рр. пов'язане з відновленням внутрішньої та зовнішньої торгівлі, розвитком складських послуг і мультимодальних перевезень; зниження у 2020-2022 рр. відображає вплив пандемії COVID-19 та повномасштабного вторгнення, що призвело до порушення ланцюгів постачання; часткове відновлення у 2023 р. зумовлене адаптацією до нових логістичних маршрутів. Їх частка у структурі витрат є відносно стабільною (у межах 59,1-60,1%), що свідчить про сталість матеріалоємності функціонування підприємств галузі. Проте загальні обсяги суттєво скоротилися – з 11,9 млрд дол. США у 2012 р. до майже 8 млрд дол. США у 2023 р.

Зростання частки амортизаційних відрахувань у 2015-2017 рр. пов'язане із оновленням рухомого складу, впровадженням новішого обладнання та розвитком інфраструктурних проєктів. Поступове зменшення частки після 2018 р. свідчить про

уповільнення темпів капіталовкладень та амортизаційного навантаження, частково через обмежені інвестиційні ресурси у кризові періоди. Після падіння 2014-2015 рр. частка оплати праці зростала завдяки індексації зарплат, дефіциту кваліфікованих кадрів внаслідок скорочення зайнятості та зростанню попиту на висококваліфікованих спеціалістів у цифровій логістиці. Зниження у 2022-2023 рр. пов'язане з масовим відтоком працівників за кордон, тимчасовим скороченням персоналу та переходом на гнучкі форми зайнятості. Загалом, протягом 2012-2023 рр. витрати на оплату праці скоротилися з 4,6 до 3,1 млрд дол. США. Суттєве скорочення обсягів відрахування на соціальні заходи за цей період з 1,7 до 0,6 млрд дол. США зумовлене загальним зменшенням фонду оплати праці, а також змінами у законодавстві щодо ставки єдиного соціального внеску в 2016 р., що, своєю чергою, є відображенням реформи у сфері соціального страхування. Динаміка капітальних інвестицій транспортно-логістичних компаній України у 2012-2023 рр. за видами активів, відображає зміну інвестиційних пріоритетів галузі під впливом макроекономічних циклів, кризових шоків і технологічної трансформації (табл. 2).

Таблиця 2

Обсяги капітальних інвестицій за видами активів підприємств транспорту, складського господарства, поштової та кур'єрської діяльності (млн дол. США)

Р о к и	2012	2013	2014	2015	2016	2017
у землю	6,0	5,2	2,8	5,3	3,3	2,8
в існуючі будівлі	14,1	16,9	12,2	28,5	10,4	8,1
у будівництво та перебудову будівель	1636,0	1102,0	614,5	327,2	395,2	443,4
у машини та обладнання	1989,6	1133,6	579,2	447,3	541,5	930,6
у концесії, патенти, ліцензії, торговельні марки і аналогічні права	2,9	2,3	1,1	0,5	0,8	0,9
у придбання програмного забезпечення	34,7	21,2	8,0	5,0	5,0	15,1
Р о к и	2018	2019	2020	2021	2022	2023
у землю	1,4	7,5	1,6	2,1	0,6	1,2
в існуючі будівлі	8,0	31,7	16,5	9,7	5,3	2,6
у будівництво та перебудову будівель	576,3	544,9	401,5	523,4	298,3	442,0
у машини та обладнання	1230,9	997,6	795,0	976,1	704,8	896,2
у концесії, патенти, ліцензії, торговельні марки і аналогічні права	7,7	3,5	1,9	0,4	3,3	0,5
у придбання програмного забезпечення	14,7	14,7	8,7	17,1	16,6	12,3

Джерело: розраховано та сформовано автором за даними Державної служби статистики України

Рівень обсягів капітальних інвестицій відновився після падіння 2015 р (до 0,9 млрд дол. США) та проявив пік у 2018 р. (1,9 млрд дол. США). По відношенню до кількості підприємств капіталовкладення на одиницю залишилися незначними, що обмежило модернізацію парку та інфраструктури. Низька частка інвестицій у землю засвідчила обмежену потребу в розширенні земельного банку – галузь орієнтована на використання існуючих ділянок та орендованих територій. Різке скорочення у 2022 р. зумовлене воєнними діями, ризиками втрати активів і неможливістю прогнозування рентабельності нових проєктів.

Результати регресійного аналізу виявили довгострокові тенденції впливу транспортно-логістичних компаній на економіку, охоплюючи як періоди стабільного розвитку, так і фази економічних криз. Вплив ключових макроекономічних факторів на їх прибутковість свідчить про складну, але закономірну систему взаємозв'язків

між зовнішньоекономічною активністю, міжгалузевими взаємодіями та ефективністю функціонування транспортно-логістичного сектора.

Обґрунтовано, що специфіка функціонування транспортно-логістичних компаній у розрізі регіонів України зумовлюється поєднанням низки економічних, інфраструктурних, географічних і соціально-демографічних чинників, які формують неоднорідність їхнього розвитку та ефективності. Кожен регіон характеризується унікальними умовами формування транспортно-логістичного потенціалу, що визначається рівнем індустріалізації, густотою транспортної мережі, обсягами зовнішньоекономічної діяльності, наявністю логістичних центрів і транспортних вузлів, а також ступенем інтеграції у національний та міжнародний ринки.

Проведений кластерний аналіз підтвердив наявність чітко окреслених груп регіонів із подібними характеристиками функціонування транспортно-логістичного сектора. Особливу увагу привертає другий кластер, до складу якого протягом 2014-2023 рр. стабільно входили Київська, Львівська та Дніпропетровська області (рис. 1).

	2014 р.	2017 р.	2020 р.	2023 р.
Кластер 1	Одеська	Одеська Донецька	Одеська	Одеська
Кластер 2	Донецька Львівська Харківська Київська Дніпропетровська	Полтавська Київська Дніпропетровська	Дніпропетровська Київська Львівська	Дніпропетровська Львівська Київська Полтавська
Кластер 3	Полтавська Миколаївська Тернопільська	Миколаївська Харківська Львівська Івано- Франківська	Харківська Миколаївська Полтавська Донецька Івано- Франківська	Луганська Херсонська
Кластер 4	Чернівецька Луганська Черкаська Івано- Франківська Закарпатська Чернігівська Житомирська Сумська Хмельницька Херсонська Рівненська Волинська Кіровоградська Запорізька Вінницька	Чернівецька Луганська Тернопільська Черкаська Закарпатська Чернігівська Житомирська Сумська Хмельницька Херсонська Рівненська Волинська Кіровоградська Запорізька Вінницька	Чернівецька Луганська Тернопільська Черкаська Закарпатська Чернігівська Житомирська Сумська Хмельницька Херсонська Рівненська Волинська Кіровоградська Запорізька Вінницька	Харківська Миколаївська Донецька Івано- Франківська Чернівецька Тернопільська Черкаська Закарпатська Чернігівська Житомирська Сумська Хмельницька Рівненська Волинська Кіровоградська Запорізька Вінницька

Рис. 1. Класифікація регіонів України за спільними умовами щодо забезпечення та розподілу ресурсів транспортно-логістичних підприємств

Джерело: сформовано автором

Зазначені області утворюють стійкий кластер розвитку транспортно-логістичних підприємств, об'єднаний спільними тенденціями ефективного використання інфраструктурних ресурсів, високою адаптивністю до ринкових коливань та орієнтацією на інтеграцію у міжнародні логістичні мережі. Збереження цієї кластерної структури протягом тривалого періоду свідчить про інституційну зрілість логістичних систем у зазначених регіонах та їхню ключову роль у формуванні єдиного транспортно-логістичного простора України.

Виявлено, що Київська область виступає адміністративно-економічним ядром, у якому зосереджено значний обсяг фінансових, управлінських та інноваційних ресурсів, що визначають розвиток національної логістичної системи. Львівська область виконує роль ключового транзитного вузла західного напрямку, через який проходять основні експортно-імпортні потоки між Україною та країнами ЄС. Дніпропетровська область, у свою чергу, вирізняється розвинутою промисловою та транспортною інфраструктурою, що забезпечує логістичну підтримку виробничого комплексу центральної і східної частини держави.

У третьому розділі «Удосконалення організаційно-економічного забезпечення розвитку транспортно-логістичних компаній в умовах глобалізації» проаналізовано фінансово-економічні результати функціонування транспортно-логістичних компаній, модельовано оптимізацію логістичних процесів підприємств, розроблено механізм забезпечення розвитку транспортно-логістичних компаній в умовах глобалізації.

У контексті подальшого дослідження шляхів розвитку транспортно-логістичних компаній, що функціонують у зазначених регіонах виокремлено групу суб'єктів господарювання, основним видом діяльності яких є надання логістичних, транспортних, складських та експедиційних послуг. Їх аналіз дозволив глибше оцінити особливості регіональної логістичної спеціалізації, визначити ключові чинники конкурентних переваг і розробити науково обґрунтовані напрями підвищення ефективності функціонування підприємств цієї галузі із: Київської області – ТОВ “АС ТРАНС”; ТОВ “ТЕРМІНАЛ РОЗЕТКА”; Львівської області – СП “РОСАН”; ТОВ “ТРАНС СЕРВІС 1”; Дніпропетровської області – ТОВ “БАЙТ”; ТОВ “ЛОГІСТИК ЮНІОН”.

Оцінювання фінансово-економічного стану транспортно-логістичних компаній проводилося на основі системи аналітичних показників, які комплексно відображають рівень прибутковості, платоспроможності, фінансової рівноваги та динаміку їхнього розвитку. Транспортно-логістичні компанії характеризуються різними особливостями функціонування, що пояснюється специфікою їх фінансово-господарських процесів, рівнем організаційної гнучкості та здатністю адаптуватися до змін ринкового середовища. Для забезпечення всебічної оцінки поточного фінансово-економічного становища здійснено аналіз основних параметрів, на основі яких сформувалися інтегральні індекси FinScore та MarketScore. Після їх розрахунків здійснено порівняльний аналіз фактичних результатів діяльності підприємств із середньогалузевими орієнтирами. Це дало змогу об'єктивно оцінити їхні конкурентні позиції, визначити ключові переваги та проблемні зони, а також розробити практичні рекомендації щодо вдосконалення фінансової політики, підвищення ефективності

використання ресурсів та посилення конкурентоспроможності на ринку транспортно-логістичних послуг.

Запропонована оптимізаційна модель забезпечує багатовимірний підхід до управління транспортно-логістичними підприємствами, оскільки охоплює стратегічні (мінімізація сукупних витрат та підвищення продуктивності системи), а також тактичні аспекти (вибір оптимальних маршрутів, часових графіків і завантаженості ресурсів). Вона передбачає поєднання економічних, організаційних та технологічних факторів в єдиному інтегрованому середовищі прийняття управлінських рішень. Застосування подібної моделі є доцільним і необхідним для ефективного функціонування транспортно-логістичних компаній у контексті глобалізаційних викликів, що формують нові вимоги до якості, надійності та швидкості логістичних послуг.

Розроблений механізм забезпечення розвитку транспортно-логістичних компаній в умовах глобалізації полягає у формуванні інтегрованої багаторівневої системи управління, спрямованої на забезпечення адаптивності підприємств до викликів глобального середовища. Цей механізм відображає організаційно-економічні та управлінські аспекти функціонування галузі та враховує інноваційно-технологічний, інфраструктурний та соціальний потенціал, що підсилює стійкість і конкурентоспроможність підприємств у довгостроковій перспективі (рис. 2).

Ключові елементи цього механізму охоплюють наступні блоки:

Інституційно-нормативний елемент забезпечує функціонування транспортно-логістичних компаній на основі гармонізації національного законодавства з міжнародними стандартами, впровадження правил безпеки, цифрових документів і єдиних митних процедур; створює сприятливі умови для інтеграції у глобальний ринок. Його сутність полягає у забезпеченні узгодженості економічних інтересів держави, бізнесу та суспільства в процесі організації транспортно-логістичної діяльності. Цей елемент виконує функцію системоутворюючого середовища, у межах якого відбувається формування стійких інституційних зв'язків між суб'єктами транспортно-логістичної інфраструктури.

Інфраструктурний елемент формує матеріально-технічні передумови для ефективного функціонування усіх потокових процесів – товарних, інформаційних, фінансових та сервісних. Його сутність полягає у створенні та модернізації транспортно-логістичних мереж, які забезпечують взаємозв'язок між виробничими центрами, споживчими ринками, транспортними вузлами та міжнародними ланцюгами постачання.

Інноваційно-технологічний елемент формує основу підвищення їхньої ефективності, адаптивності та конкурентоспроможності в умовах цифрової трансформації світової економіки. Його сутність полягає у впровадженні технологічних інновацій, цифрових рішень і передових методів управління логістичними процесами, які забезпечують оптимізацію витрат, підвищення швидкості доставки, прозорість операцій та екологічну стійкість транспортно-логістичних систем. Цей елемент виконує функцію технологічного прискорювача у системі транспортно-логістичного управління, адже його реалізація дозволяє вдосконалити операційні процеси та сформувати нову модель управління ланцюгами постачання на основі принципів інтеграції, цифровізації та інтелектуалізації.

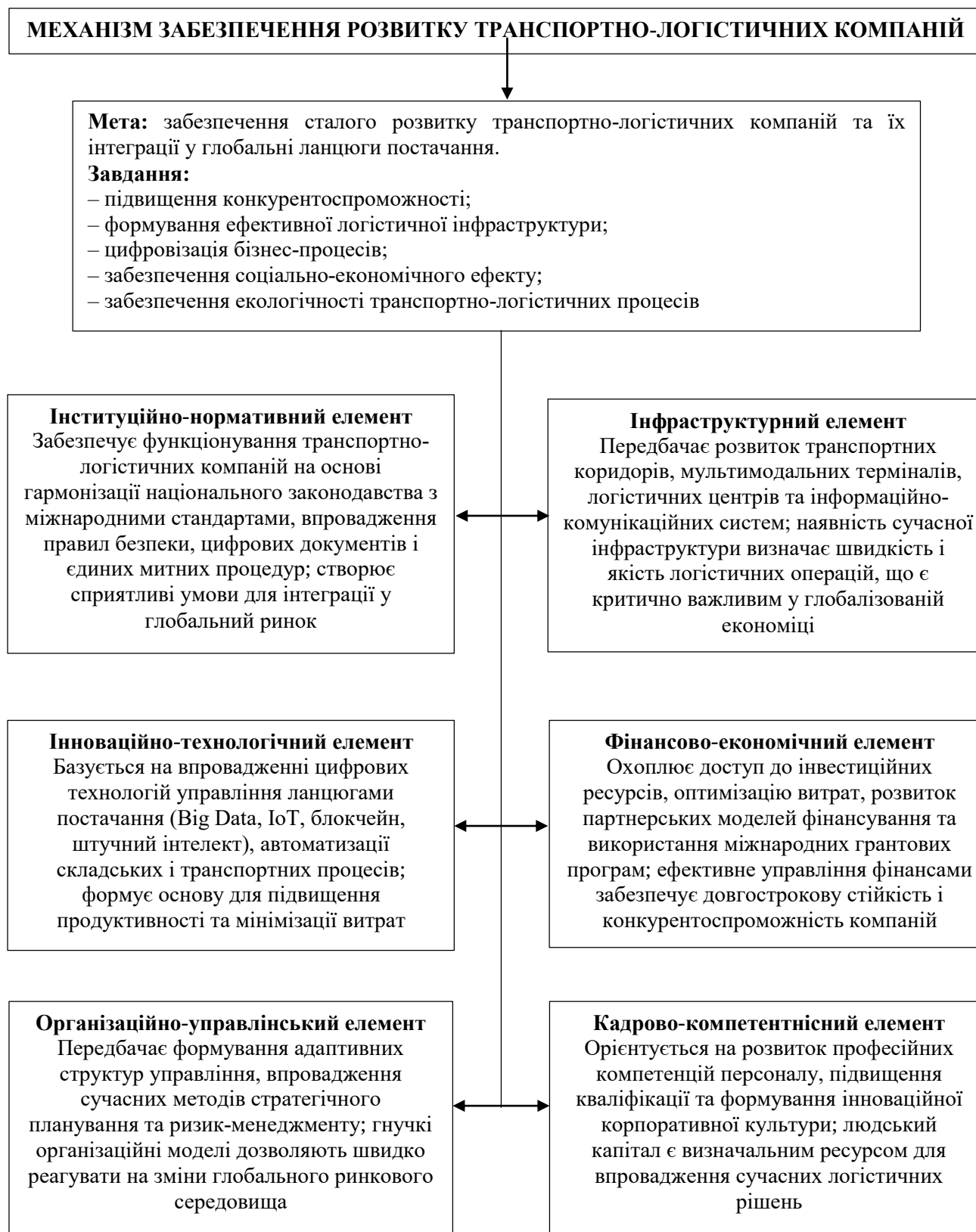


Рис. 2. Механізм забезпечення розвитку транспортно-логістичних компаній в умовах глобалізації

Джерело: розроблено автором

Фінансово-економічний елемент посідає центральне місце в системі управління їхньою стійкістю, ефективністю та здатністю до розширеного відтворення. Його сутність полягає у формуванні, розподілі та використанні фінансових ресурсів для забезпечення стратегічного зростання, модернізації матеріально-технічної бази, цифровізації логістичних процесів і розширенні присутності на міжнародних ринках. Цей елемент виконує регулятивно-мобілізаційну функцію, спрямовану на забезпечення фінансової збалансованості та підвищення конкурентоспроможності підприємства за рахунок раціонального поєднання власних, залучених та інвестиційних ресурсів.

Організаційно-управлінський елемент визначає узгодженість, ефективність і адаптивність усіх бізнес-процесів підприємства. Його сутність полягає у формуванні гнучкої управлінської архітектури, здатної забезпечити його стратегічну стійкість у динамічному середовищі міжнародної конкуренції, технологічних змін та інтеграційних процесів. Він охоплює сукупність принципів, методів, управлінських структур та організаційних практик, спрямованих на досягнення збалансованого розвитку. Організаційно-управлінський елемент виконує функції координаційну, інтеграційну, регулятивну та стратегічну, забезпечуючи цілісність управлінського впливу між підрозділами, учасниками логістичних ланцюгів і зовнішнім середовищем.

Кадрово-компетентнісний елемент є фундаментальною складовою, що визначає здатність підприємств адаптуватися до динамічних змін світового ринку, впроваджувати інновації та забезпечувати конкурентоспроможність у глобальних ланцюгах постачання. Його сутність полягає у формуванні високопрофесійного кадрового потенціалу та системи розвитку компетенцій, які відповідають сучасним викликам цифровізації, екологізації, автоматизації та інтеграції транспортно-логістичних процесів.

Отримали подальший розвиток: інтеграція інноваційно-технологічного та кадрово-компетентнісного блоків у межах єдиної моделі управління розвитком транспортно-логістичних компаній, що дозволяє сформуванню цифрово-орієнтований механізм їх розвитку; методичні підходи до управління інституційно-нормативним забезпеченням транспортно-логістичної діяльності шляхом включення елементів гармонізації національних стандартів із міжнародними вимогами та цифровими регуляторними інструментами (електронні документи, цифрові митні процедури, “розумна логістика”); засади формування інфраструктурно-технологічного елементу механізму забезпечення розвитку транспортно-логістичних компаній за рахунок поєднання фізичних транспортних активів (терміналів, вузлів) із цифровими платформами управління потоками даних, що забезпечує підвищення ефективності логістичних процесів у глобальних ланцюгах постачання; методичні підходи щодо забезпечення розвитку транспортно-логістичних компаній з урахуванням трансформаційних впливів глобалізації, що визначають нові вимоги до ефективності, гнучкості та інноваційності логістичних систем.

ВИСНОВКИ

У дисертації за результатами теоретичних та прикладних досліджень обґрунтовано новий підхід до вирішення наукового завдання, пов'язаного з

розробкою теоретико-методичних засад та практичних рекомендацій щодо організаційно-економічного забезпечення розвитку транспортно-логістичних компаній в умовах глобалізації.

1. Встановлено, що сучасне функціонування транспортно-логістичних компаній у глобальному середовищі відбувається під впливом глибоких економічних, технологічних, соціальних та екологічних трансформацій. Глобалізація розширила географію логістичних операцій та радикально змінила саму сутність логістики, перетворивши її з суто операційної діяльності на стратегічний інструмент управління міжнародними потоками ресурсів, інформації та фінансів. Еволюція логістичних концепцій від класичних моделей оптимізації витрат і запасів до сучасних парадигм інтегрованого управління глобальним ланцюгом постачання свідчить про формування нової системної логіки логістичного менеджменту, в основі якої лежать принципи комплексності, цифровізації, стійкості та клієнтоорієнтованості.

Підтверджено, що транспортно-логістичні компанії поступово трансформуються від ролі виконавців окремих операцій до рівня стратегічних партнерів, які забезпечують координацію і синергію між усіма учасниками ланцюга постачання. У цьому контексті їхня діяльність попри фізичне переміщення товарів охоплює й управління інформаційними, фінансовими та аналітичними потоками. Вони виступають інтеграторами, здатними проектувати, прогнозувати та оптимізувати логістичні процеси в режимі реального часу, формуючи додану вартість для клієнтів та підвищуючи стійкість глобальних мереж.

2. Обґрунтовано, що управління ресурсним забезпеченням підприємств на ринку логістичних послуг є багаторівневою, динамічною системою, що забезпечує досягнення операційної стійкості, стратегічної гнучкості та здатності до інноваційного оновлення. Його ефективність визначає здатність логістичних підприємств адаптуватися до викликів ринку, задовольняти змінні потреби клієнтів та забезпечувати безперервність функціонування логістичних ланцюгів.

3. Запропоновано концептуальну послідовність реалізації методичного підходу щодо забезпечення розвитку транспортно-логістичних компаній в умовах глобалізації, яка передбачає: системне оцінювання фінансово-економічного й ринкового стану компаній; формування їх типології за допомогою кластерного аналізу; оцінювання впливу підприємств транспортно-логістичної сфери на соціально-економічний розвиток регіонів через регресійний аналіз; моделювання оптимізації логістичних процесів підприємств; впровадження механізмів забезпечення розвитку транспортно-логістичних компаній в умовах глобалізації.

4. Обґрунтовано, що діяльність транспортно-логістичних компаній в Україні чітко віддзеркалює ключові макроекономічні тенденції країни, виступаючи своєрідним індикатором стану національної економіки. Динаміка основних показників цього сектора тісно корелює з фазами економічного циклу, структурними змінами у виробництві та торгівлі, а також із масштабними зовнішніми та внутрішніми шоками.

Встановлено, що зміни кількості діючих підприємств та чисельності зайнятих працівників демонструють перехід від відносно стабільної індустріальної моделі 2014 р. до більш фрагментованої та гнучкої ринкової структури. Незважаючи на зростання кількості компаній у довгостроковій перспективі у 2023 р., зайнятість скоротилася

майже на чверть. Це відображає загальноекономічну тенденцію до оптимізації витрат через автоматизацію, цифровізацію процесів і поширення моделей аутсорсингу, що характерно для трансформаційних економік.

5. Обґрунтовано, що коливання обсягів виробленої та реалізованої продукції, витрат на виробництво і доданої вартості чітко синхронізуються з макрошоками. Падіння у 2015 р. збігається з глибокою економічною рецесією, девальвацією гривні та зменшенням зовнішньої торгівлі. Період 2016-2019 рр. характеризується поступовим відновленням та зростанням, що відповідає фазі макроекономічної стабілізації та пожвавлення інвестиційної активності. Пандемія covid-19 у 2020 р. спричинила зниження обсягів діяльності, хоча розвиток електронної комерції частково компенсував падіння в окремих сегментах. Зростання 2021 р. відбулося наслідок відновлювального зростання світової економіки та збільшення обсягів міжнародної торгівлі.

Підтверджено, що різке скорочення показників у 2022 р. прямо пов'язане з макроекономічним шоком, спричиненим повномасштабним вторгненням РФ: втрата логістичної інфраструктури, блокування портів, зміна транспортних маршрутів та відтік робочої сили призвели до падіння виробництва й реалізації. Часткове відновлення 2023 р. відображає адаптаційний потенціал сектора та переформатування логістичних ланцюгів у нових геополітичних умовах.

6. Результати регресійного аналізу виявили довгострокові тенденції впливу транспортно-логістичних підприємств на економіку, охоплюючи як періоди стабільного розвитку, так і фази економічних криз. Вплив ключових макроекономічних факторів на їх прибутковість свідчить про складну, але закономірну систему взаємозв'язків між зовнішньоекономічною активністю, міжгалузевими взаємодіями та ефективністю функціонування транспортно-логістичного сектора.

7. Проведений кластерний аналіз підтвердив наявність чітко окреслених груп регіонів із подібними характеристиками функціонування підприємств транспортно-логістичної сфери. Особливу увагу привертає другий кластер, до складу якого протягом 2014-2023 рр. стабільно входили Київська, Львівська та Дніпропетровська області. Така повторюваність класифікаційних результатів свідчить про наявність глибинних закономірностей, пов'язаних із функціонуванням транспортно-логістичних компаній у цих регіонах, а також про їхню стійку конкурентоспроможність на національному ринку послуг.

8. Доведено, що зазначені області утворюють стійкий кластер розвитку транспортно-логістичних компаній, об'єднаний спільними тенденціями ефективного використання інфраструктурних ресурсів, високою адаптивністю до ринкових коливань та орієнтацією на інтеграцію у міжнародні логістичні мережі. Збереження цієї кластерної структури протягом тривалого періоду свідчить про інституційну зрілість логістичних систем у зазначених регіонах та їхню ключову роль у формуванні єдиного транспортно-логістичного простору України.

9. Розроблена оптимізаційна модель забезпечує багатовимірний підхід до управління транспортно-логістичними підприємствами, оскільки охоплює стратегічні (мінімізація сукупних витрат та підвищення продуктивності системи), а також тактичні аспекти (вибір оптимальних маршрутів, часових графіків і

завантаженості ресурсів). Вона включає поєднання економічних, організаційних та технологічних факторів в єдиному інтегрованому середовищі прийняття управлінських рішень. Застосування подібної моделі є доцільним і необхідним для ефективного функціонування транспортно-логістичних компаній у контексті глобалізаційних викликів, що формують нові вимоги до якості, надійності та швидкості логістичних послуг.

10. Розроблено механізм забезпечення розвитку транспортно-логістичних компаній в умовах глобалізації, що полягає у формуванні інтегрованої багаторівневої системи управління, спрямованої на забезпечення адаптивності підприємств до викликів глобального середовища; на відміну від існуючих, цей механізм не лише відображає організаційно-економічні та управлінські аспекти функціонування галузі, але й враховує інноваційно-технологічний, інфраструктурний та соціальний потенціал, що підсилює стійкість і конкурентоспроможність підприємств у довгостроковій перспективі.

Розроблені автором рекомендації щодо організаційно-економічного забезпечення розвитку транспортно-логістичних компаній в умовах глобалізації спрямовані на використання у процесі формування і реалізації стратегічних рішень, а також їх поточної діяльності в контексті соціально-економічної стабілізації України.

СПИСОК ОПУБЛІКОВАНИХ ПРАЦЬ ЗА ТЕМОЮ ДИСЕРТАЦІЇ

Наукові праці, в яких опубліковані основні наукові результати дисертації

1. Ковалишин С.В. Стратегії розвитку логістичних компаній в умовах глобалізації. Наукові записки Львівського університету бізнесу та права. Серія економічна. Серія юридична. 2023. Вип. 37. URL: <https://nzlubp.org.ua/index.php/journal/article/view/785>

2. Ковалишин С.В., Обухович Т.О. Використання інноваційних підходів в закупівельній діяльності підприємства для підвищення його конкурентоспроможності. Академічні візії. 2024. № 31. URL: <https://academy-vision.org/index.php/av/article/view/1104>

3. Ковалишин С.В. Сутність та особливості функціонування транспортно-логістичних компаній в умовах глобалізації. Академічні візії. 2024. № 36. URL: <https://academy-vision.org/index.php/av/article/view/2596>

4. Ковалишин С.В. Управління ресурсним потенціалом транспортно-логістичних компаній. Академічні візії. 2024. № 38. URL: <https://academy-vision.org/index.php/av/article/view/2597>

5. Ковалишин С.В. Логістичні процеси в умовах війни Росії проти України: виклики та особливості. Наукові записки Львівського університету бізнесу та права. Серія економічна. Серія юридична. 2024. Вип. 42. URL: <https://nzlubp.org.ua/index.php/journal/article/view/1903>

6. Ковалишин С.В. Методичні підходи до розвитку транспортно-логістичних компаній в умовах глобалізації. Академічні візії. 2025. № 40. URL: <https://academy-vision.org/index.php/av/article/view/2598>

7. Kovalyshyn S. Mechanisms for Ensuring the Development of Transport and Logistics Companies under Conditions of Globalization. Global Prosperity, Vol. 5 № 3 (2025). URL: <https://gprosperity.org/index.php/journal/article/view/222>

8. Ковалишин С.В. Характеристика соціально-економічного впливу діяльності транспортно-логістичних компаній. Наукові записки Львівського університету бізнесу та права. Серія економічна. Серія юридична. 2025. Вип. 44. URL: <https://nzlubp.org.ua/index.php/journal/article/view/1904>

Опубліковані праці апробаційного характеру

9. Ковалишин С.В. Впровадження механізмів забезпечення розвитку транспортно-логістичних компаній. Актуальні проблеми науки і практики: сталий розвиток в умовах воєнного стану. Тези доповідей учасників міжнародної науково-практичної конференції, присвяченої пам'яті д.е.н., професора Горбоноса Федора Володимировича (м. Львів, 26-27 грудня 2022 р.). Львів: ЗВО «Львівський університет бізнесу та права», 2022. URL: <http://lubp.com.ua/wp-content/uploads/2022/12/107.pdf>

10. Ковалишин С.В. Тенденції та динаміка розвитку транспортно-логістичних компаній. Актуальні проблеми науки і практики у світлі євроінтеграції, глобалізації і сталого розвитку. Тези доповідей учасників міжнародної науково-практичної конференції (Львів, 10 травня 2024 р.) Львів, 2024. URL: <https://lubp.com.ua/wp-content/uploads/2024/05/APNP2024.pdf>

11. Ковалишин С.В. Регіональні особливості функціонування транспортно-логістичних компаній. Актуальні проблеми науки і практики у світлі євроінтеграційних процесів. Тези доповідей учасників міжнародної науково-практичної конференції (Львів, 23 травня 2025 р.). Львів, 2025. URL: <https://lubp.com.ua/wp-content/uploads/2025/05/APNP2025.pdf>

АНОТАЦІЯ

Ковалишин С.В. Організаційно-економічне забезпечення розвитку транспортно-логістичних компаній в умовах глобалізації. – Кваліфікаційна наукова праця на правах рукопису.

Дисертація на здобуття наукового ступеня кандидата економічних наук за спеціальністю 08.00.04 – економіка та управління підприємствами (за видами економічної діяльності). – Заклад вищої освіти «Львівський університет бізнесу та права», Львів, 2026.

Дисертація присвячена вирішенню актуального науково-практичного завдання обґрунтування теоретико-методичних засад та розробки практичних рекомендацій щодо організаційно-економічного забезпечення розвитку транспортно-логістичних компаній в умовах глобалізації. Автором окреслено сутнісні характеристики функціонування транспортно-логістичних компаній в умовах глобалізації; охарактеризовано управління ресурсним забезпеченням транспортно-логістичних компаній; обґрунтовано методичні підходи щодо забезпечення розвитку транспортно-логістичних компаній в умовах глобалізації; проаналізовано динаміку

функціонування транспортно-логістичних компаній та особливості логістичних процесів у період війни РФ з Україною; визначено вплив діяльності транспортно-логістичних компаній на соціально-економічний розвиток; виявлено особливості функціонування транспортно-логістичних компаній у розрізі регіонів; охарактеризовано фінансово-економічні результати функціонування транспортно-логістичних компаній; розроблено механізм забезпечення розвитку транспортно-логістичних компаній, що полягає у формуванні інтегрованої багаторівневої системи управління, спрямованої на забезпечення адаптивності підприємств до викликів глобального середовища.

На основі отриманих результатів проведених досліджень запропоновано підходи щодо удосконалення організаційно-економічного забезпечення розвитку транспортно-логістичних компаній в умовах глобалізації.

Ключові слова: транспортно-логістичні компанії, управління, організаційно-економічне забезпечення, розвиток, глобалізація.

ANNOTATION

Kovalyshyn S.V. Organizational and Economic Support for the Development of Transport and Logistics Companies under Globalization. – Qualifying scientific work on the rights of the manuscript.

Dissertation for the degree of Candidate of Economic sciences according to speciality 08.00.04 – economics and management of enterprises (by type of economic activity). – Institution of higher education «Lviv University of Business and Law», Lviv, 2026.

The dissertation is devoted to solving a relevant scientific and practical task—substantiating the theoretical and methodological foundations and developing practical recommendations for organizational and economic support for the development of transport and logistics companies under conditions of globalization. The author outlines the essential characteristics of the functioning of transport and logistics companies in a globalized environment; describes the management of resource provision for transport and logistics companies; substantiates methodological approaches to ensuring the development of transport and logistics companies under globalization; analyzes the dynamics of their functioning and the specific features of logistics processes during the war waged by the Russian Federation against Ukraine; determines the impact of transport and logistics companies on socio-economic development; reveals regional peculiarities of their functioning; characterizes the financial and economic performance of transport and logistics companies; develops a mechanism for ensuring their development under globalization, which consists in forming an integrated multi-level management system aimed at ensuring the adaptability of enterprises to the challenges of the global environment. Unlike existing mechanisms, this one not only reflects the organizational, economic, and managerial aspects of the sector's functioning, but also incorporates its innovation-technological, infrastructural, and social potential, thereby strengthening the resilience and competitiveness of enterprises in the long run.

An optimization model is proposed that provides a multidimensional approach to managing transport and logistics companies, encompassing both strategic aspects (minimizing total costs and increasing system productivity) and tactical ones (choosing optimal routes, schedules, and resource utilization levels), based on combining economic, organizational, and technological factors into a unified integrated decision-making environment.

The conceptual sequence of implementing the methodological approach to studying the development of transport and logistics companies has been improved. It includes: systemic assessment of the financial, economic, and market condition of transport and logistics companies; formation of their typology using cluster analysis; assessment of the impact of logistics on the socio-economic development of regions through regression modelling; development of adaptation scenarios to globalization challenges, taking into account the institutional environment.

Further development was achieved in the following areas: integration of innovation-technological and human-resource/competency components within a unified model for managing the development of transport and logistics companies, enabling the formation of a digitally oriented mechanism of their development; methodological approaches to managing institutional and regulatory support for transport and logistics activities through the incorporation of elements that harmonize national standards with international requirements and digital regulatory tools (electronic documents, digital customs procedures, “smart logistics”); principles for forming the infrastructural and technological element of the mechanism for ensuring the development of transport and logistics companies through the integration of physical transport assets (terminals, hubs) with digital platforms for data flow management, which increases the efficiency of logistics processes in global supply chains; methodological approaches to ensuring the development of transport and logistics companies considering the transformational impacts of globalization that establish new requirements for efficiency, flexibility, and innovativeness of logistics systems.

Based on the obtained research results, approaches to improving the organizational and economic support for the development of transport and logistics companies under globalization are proposed.

Keywords: transport and logistics companies, management, organizational and economic support, development, globalization.