

DOI: <https://doi.org/10.32782/2524-0072/2026-83-165>

УДК 336.71:338.47:656.1

БАНКІВСЬКИЙ СЕКТОР ЯК ДРАЙВЕР СТАЛОГО РОЗВИТКУ МАЛОГО ТА СЕРЕДНЬОГО АВТОТРАНСПОРТНОГО БІЗНЕСУ

THE BANKING SECTOR AS A DRIVER OF SUSTAINABLE DEVELOPMENT OF SMALL AND MEDIUM-SIZED MOTOR TRANSPORT BUSINESSES

Деділова Тетяна Вікторівна

кандидат економічних наук, доцент,
Харківський національний автомобільно-дорожній університет
ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-3924-979X>

Осипова Світлана Костянтинівна

кандидат економічних наук, доцент,
Національний технічний університет «Харківський політехнічний інститут»
ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-9054-9499>

Dedilova Tetiana

Kharkiv National Automobile and Highway University

Osyova Svitlana

National Technical University «Kharkiv Polytechnic Institute»

У статті обґрунтовано концептуальну модель галузево-орієнтованого банківського фінансування сталого розвитку малого та середнього автотранспортного бізнесу в умовах воєнної економіки та післявоєнного відновлення. Розроблено матрицю впливу зовнішніх факторів на параметри кредитування, що інтегрує макро-економічні, регуляторні, галузево-інфраструктурні, еколого-технологічні, воєнно-геополітичні та фінансово-ринкові детермінанти. Запропоновано організаційно-методичне забезпечення прийняття фінансових рішень на основі бальної оцінки причинно-наслідкових зв'язків. Модель спрямована на підвищення адаптивності кредитної політики банків та стимулювання сталого розвитку МСП транспортної галузі. Практична цінність дослідження полягає у можливості використання запропонованого підходу для формування ефективних партнерських механізмів взаємодії банків і автотранспортних підприємств.

Ключові слова: сталий розвиток, банківське фінансування, малий та середній бізнес, автотранспортна галузь, галузево-орієнтована модель, воєнна економіка, параметри кредитування, зовнішні фактори.

The article focuses on strengthening the role of the banking sector as a driver of sustainable development of transport SMEs. The purpose of the article is to substantiate a sector-oriented model of bank financing for sustainable development small and medium-sized enterprises in the road transport sector under conditions of wartime economic instability and post-war recovery. The relevance of the topic lies in the strategic importance of transport infrastructure for maintaining logistics chains, ensuring economic resilience, and supporting national reconstruction processes, which requires adaptive financial mechanisms and strengthened cooperation between banks and SMEs. The research methodology is based on a systemic and structural approach, combining methods of theoretical generalization, comparative analysis, modeling, and formalization. A scoring technique grounded in cause-and-effect analysis is applied to assess the influence of external environmental factors on key lending parameters. The study integrates macroeconomic, regulatory, infrastructural, technological, financial-market, and geopolitical determinants into a unified analytical framework. As a result, a conceptual model of sector-oriented financing is developed, along with a formalized matrix that reflects the differentiated impact of external factors on credit conditions, including interest rates, maturity, collateral requirements, and risk assessment mechanisms. The proposed approach ensures coherence between risk management objectives and sustainable development priorities, enhancing the adaptability of banking policy to sector-specific challenges. Overall, the article seeks to strengthen the efficiency, adaptability, and long-term sustainability of cooperation between banks and SMEs



operating in the strategically significant road transport sector. The practical value of the study lies in the possibility of applying the developed model and analytical tools in the formation of credit strategies for transport SMEs, improving risk differentiation, strengthening financial stability, and supporting the transition to sustainable and resilient business models in the context of economic transformation.

Keywords: sustainable development; bank financing; SMEs; road transport sector; sector-oriented model; war-time economy; lending parameters; external environment factors.

Постановка проблеми. В умовах повномасштабної війни в Україні транспортна інфраструктура набула критичного значення для забезпечення економічної стійкості держави, підтримання внутрішньої мобільності населення, функціонування ланцюгів постачання, гуманітарної логістики та експортних операцій. Автомобільний транспорт, як найбільш мобільний та адаптивний сегмент транспортної системи, виконує системоутворюючу роль у забезпеченні безперервності господарських процесів, особливо за умов пошкодження залізничної та портової інфраструктури. Саме малий та середній автотранспортний бізнес, функціонуючи в середовищі підвищених ризиків, нестабільного попиту, зростання витрат на паливо, необхідності технічного обслуговування та оновлення рухомого складу, формує значну частку перевезень на українському ринку.

Паралельно з викликами воєнного часу актуалізується необхідність переходу автотранспортних підприємств до моделі сталого розвитку, що передбачає підвищення енергоефективності, скорочення викидів, впровадження екологічно чистих технологій, цифровізацію управління і дотримання принципів ESG. Для малого та середнього підприємництва така трансформація потребує значних фінансових ресурсів, які обмежені через недостатній рівень власного капіталу та високу вартість інвестицій у модернізацію автопарку й інфраструктури.

За таких умов ключового значення набуває банківський сектор як потенційний драйвер сталого розвитку МСП автотранспортної галузі. Саме банки здатні забезпечити доступ до кредитних ресурсів, інвестиційних програм, інструментів «зеленого» фінансування, гарантійних механізмів та партнерських програм, що дозволяють мінімізувати фінансові ризики та стимулювати модернізацію бізнесу. Водночас існує низка проблем, пов'язаних із обмеженим доступом МСП до довгострокового кредитування, недостатньою адаптацією банківських продуктів до специфіки автотранспортної діяльності, відсутністю комплексних механізмів фінансової підтримки сталих трансформацій.

Отже, постає наукова проблема обґрунтування ролі банківського сектору як системного драйвера сталого розвитку малого та середнього автотранспортного бізнесу, визначення ефективних механізмів фінансування та формування партнерської моделі взаємодії між банками і підприємствами галузі в умовах воєнної економіки та післявоєнного відновлення. Розв'язання цієї проблеми має важливе теоретичне та практичне значення для забезпечення економічної стійкості транспортної інфраструктури й формування довгострокових передумов розвитку національної економіки.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Проблематика банківського фінансування розвитку підприємництва, зокрема малого та середнього бізнесу, є однією з ключових у сучасних економічних дослідженнях. Так, у наукових працях Свиноус Н., Нянько Л. [1], Романовської Ю., Бабюк А., Юренко А. [2], Сідельникової Л. [3], Коваленко В., Радової Н. [4], Виговської О. [5], Квасній Л. [6] значна увага приділяється питанням доступності кредитних ресурсів для МСП, впливу процентної політики банків на ділову активність, ролі державних програм підтримки підприємництва та механізмів забезпечення фінансової стійкості суб'єктів господарювання. Дослідники обґрунтовують визначальну роль банківського сектору у формуванні ресурсної бази розвитку підприємств, підкреслюючи залежність динаміки МСП від обсягів та умов кредитування.

Окремий напрям наукових публікацій сформувався після 2022 року, пов'язаний із трансформацією фінансової системи України в умовах воєнного стану. У роботах Партиної Г. [7], Лопатовської О., Мельник А. [8], Хомайка Є. [9], Русіна В., Гринчишина С. [10] аналізуються зміни у кредитній політиці банків, підвищення ризиковості операцій, скорочення довгострокового фінансування та необхідність адаптації інструментів ризик-менеджменту. Наголошується на важливості збереження стабільності банківського сектору як передумови макроекономічної стійкості держави та відновлення господарської активності. Водночас галузевий вимір цих досліджень, зокрема

специфіка фінансування автотранспортного бізнесу як критично важливого елементу інфраструктурного забезпечення економіки під час війни, залишається недостатньо розкритим.

Паралельно у науковому дискурсі активно розвивається концепція сталого фінансування та інтеграції ESG-принципів у діяльність суб'єктів господарювання. Теоретичні та прикладні аспекти «зеленого» банкінгу, впровадження екологічно орієнтованих фінансових інструментів і трансформації фінансової політики розглядаються як загалом Національним банком України [11], так і у працях Ковальчук Н., Ватаманюк К. [12], Трушкіної Н., Боярко І. [13] тощо. Зокрема, дослідники акцентують увагу на ролі банків у стимулюванні екологічно відповідального бізнесу, розвитку кліматично орієнтованих кредитних продуктів та гармонізації національної фінансової політики з європейськими стандартами сталого розвитку. Проте більшість наукових праць мають загальносекторальний характер і не деталізують механізми застосування ESG-інструментів щодо конкретних галузей, зокрема малого та середнього автотранспортного бізнесу.

Крім того, у сучасних публікаціях Фольтович Д., Блащук-Дев'яткіної Н. [14], Чернишової Л., Грекової М. [15], Степаненка С., Городецької Т., Руденка С. [16], Бугайка Д. О., Боняр С. М. [17] висвітлюються питання інвестиційного забезпечення розвитку підприємств, фінансово-економічних механізмів модернізації та відновлення економіки, а також впровадження інноваційних і цифрових фінансових інструментів. Однак зазначені дослідження зосереджені переважно на загальних питаннях розвитку підприємництва та післявоєнної реконструкції, без системного поєднання фінансових інструментів із завданнями сталого розвитку транспортної інфраструктури.

Виділення невирішених раніше частин загальної проблеми. Таким чином, проведений аналіз свідчить про наявність значного наукового доробку у сферах банківського кредитування МСП, функціонування фінансового сектору в умовах воєнних ризиків, розвитку сталого фінансування та інвестиційного забезпечення модернізації підприємств. Водночас комплексне поєднання цих напрямів у контексті малого та середнього автотранспортного бізнесу фактично відсутнє. Як і раніше, невирішеними питаннями залишаються: відсутність галузево орієнтованої

моделі банківського фінансування сталого розвитку автотранспортних МСП; недостатнє врахування воєнних ризиків у механізмах довгострокового кредитування модернізації рухомого складу та інфраструктури; нерозробленість практичних інструментів інтеграції ESG-критеріїв у процес оцінювання кредитоспроможності транспортних підприємств; брак методичних підходів до оцінювання впливу банківського фінансування на економічну та екологічну ефективність діяльності автотранспортних МСП; а також недостатня увага до партнерських моделей взаємодії у забезпеченні сталого відновлення транспортної інфраструктури.

Отже, актуальною є потреба у формуванні комплексного підходу до визначення ролі банківського сектору як драйвера сталого розвитку малого та середнього автотранспортного бізнесу з урахуванням воєнних викликів, екологічної трансформації та необхідності впровадження сталих фінансових механізмів.

Формулювання цілей статті. Метою статті є теоретичне обґрунтування концептуальної моделі галузево-орієнтованого банківського фінансування сталого розвитку малого та середнього автотранспортного бізнесу, що інтегрує вплив зовнішнього середовища та ключові параметри кредитування, з метою активізації ролі банківського сектору як драйвера сталого розвитку МСП, забезпечення ефективної партнерської взаємодії та підтримки бізнесу в умовах воєнної економіки та післявоєнного відновлення.

Вклад основного матеріалу дослідження. Сучасні умови функціонування малого та середнього автотранспортного бізнесу характеризуються підвищеною невизначеністю, воєнними ризиками, трансформацією логістичних ланцюгів та посиленням екологічних вимог до транспортної діяльності. У таких обставинах традиційні підходи до банківського кредитування, що ґрунтуються переважно на фінансових показниках платоспроможності, виявляються недостатніми для забезпечення довгострокової стійкості підприємств галузі.

Специфіка автотранспортного бізнесу – висока капіталомісткість, залежність від технічного стану автопарку, значний вплив цін на паливо, регуляторні екологічні обмеження та інфраструктурні ризики – зумовлює необхідність формування спеціалізованих фінансових механізмів підтримки. Особливої актуальності набуває інтеграція принципів сталого розвитку та ESG-критеріїв у про-

цес банківського фінансування, що дозволяє поєднати економічну ефективність із екологічною модернізацією та соціальною відповідальністю підприємств. Водночас воєнний стан і процеси післявоєнного відновлення потребують адаптації кредитних інструментів до підвищених ризиків пошкодження активів, релокації бізнесу та нестабільності регіональної інфраструктури [9; 12; 14]. Саме така необхідність переходу від універсальної моделі кредитування до галузево-орієнтованого підходу враховує техніко-економічні особливості автотранспортних підприємств, їх екологічний профіль та рівень воєнних ризиків.

З огляду на зазначене виникає потреба у формуванні цілісної концептуальної моделі галузево-орієнтованого банківського фінансування сталого розвитку малого та середнього автотранспортного бізнесу, яка поєднує інституційні механізми партнерської взаємодії, галузевий фінансовий аналіз, ESG-оцінювання, інструменти ризик-адаптивного кредитування та систему оцінювання мультиплікативного ефекту (рис. 1).

Загальна ідея моделі полягає у розгляді галузево-орієнтованого банківського фінансування сталого розвитку малого та середнього автотранспортного бізнесу як спеціалізованої системи кредитно-інвестиційної підтримки

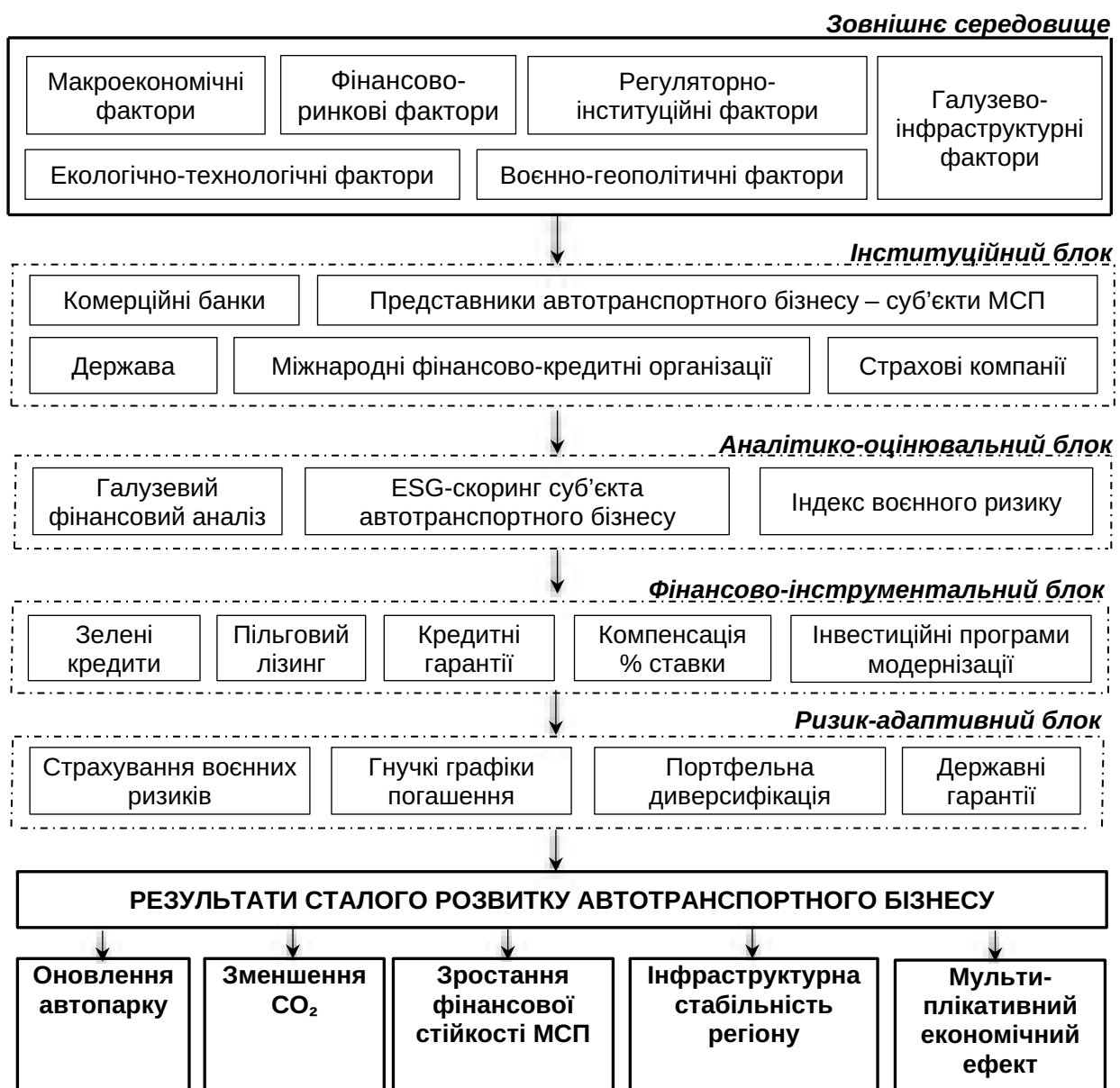


Рис. 1. Логічна схема концептуальної моделі галузево-орієнтованого банківського фінансування сталого розвитку малого та середнього автотранспортного бізнесу

Джерело: сформовано авторами

автотранспортних МСП, що: враховує галузеві техніко-економічні особливості; інтегрує ESG-принципи; є адаптованою до воєнних ризиків; орієнтується на модернізацію та декарбонізацію автопарку; забезпечує мультиплікативний інфраструктурний ефект.

Реалізація концептуальної моделі галузево-орієнтованого банківського фінансування сталого розвитку малого та середнього автотранспортного бізнесу потребує належного організаційно-методичного забезпечення, яке дозволяє формалізувати вплив зовнішнього середовища на параметри кредитування, релевантні актуальним результатам досліджень [9; 12; 14; 16]. В умовах воєнної економіки, підвищеної макрофінансової нестабільності, руйнування транспортної інфраструктури та трансформації регуляторних вимог банки змушені приймати кредитні рішення з урахуванням багатовекторних ризиків і водночас забезпечувати підтримку стратегічно важливого сектору економіки.

З огляду на це виникає необхідність систематизації зовнішніх факторів, що визначають умови банківського фінансування МСП автотранспортної галузі, та формалізації їх впливу на ключові параметри кредитування – процентну ставку, строк, обсяг, вимоги до забезпечення, гарантійні інструменти, ESG-компонент, страхування та гнучкість кредитних умов [1; 8; 10]. Інструментом такої формалізації виступає матриця впливу зовнішніх факторів на параметри кредитування, яка: забезпечує структурування факторів макроекономічного, регуляторного, галузевого, еколого-технологічного, воєнно-геополітичного та фінансово-ринкового характеру; дозволяє встановити причинно-наслідкові зв'язки між середовищними детермінантами та умовами кредитування; створює основу для кількісної оцінки інтенсивності впливу; слугує аналітичним підґрунтям для розробки галузево-орієнтованої кредитної політики банків.

Таким чином, матриця виступає ключовим елементом організаційно-методичного

| | (P1) Відсоткова ставка | (P2) Термін повернення кредиту | (P3) Початковий внесок | (P4) Обсяг кредитування | (P5) Застава | (P6) Державні гарантії | (P7) ESG-коригування | (P8) Страхування | (P9) Гручність графіка повернення |
|--|------------------------|--------------------------------|------------------------|-------------------------|--------------|------------------------|----------------------|------------------|-----------------------------------|
| Макроекономічні фактори (F1) | 3 | 2 | 2 | 3 | 2 | 1 | 1 | 1 | 2 |
| Регуляторно-інституційні фактори (F2) | 2 | 2 | 1 | 2 | 2 | 3 | 2 | 1 | 2 |
| Галузево-інфраструктурні фактори (F3) | 2 | 3 | 2 | 3 | 2 | 1 | 2 | 1 | 2 |
| Екологічно-технологічні фактори (F4) | 1 | 2 | 1 | 2 | 1 | 1 | 3 | 1 | 1 |
| Воєнно-геополітичні фактори (F5) | 3 | 2 | 3 | 2 | 3 | 3 | 1 | 3 | 3 |
| Фінансово-ринкові фактори (F6) | 3 | 2 | 2 | 3 | 2 | 2 | 1 | 1 | 2 |

Інтерпретація впливу: 0 – відсутній вплив; 1 – слабкий (опосередкований);

2 – помірний (частково визначає параметр);

3 – сильний (безпосередньо формує параметр)

Рис. 2. Формалізована матриця впливу зовнішніх факторів на параметри кредитування у межах концептуальної моделі галузево-орієнтованого банківського фінансування сталого розвитку малого та середнього автотранспортного бізнесу

Джерело: сформовано авторами

механізму реалізації концептуальної моделі, оскільки забезпечує інтеграцію зовнішніх ризиків та стратегічних цілей сталого розвитку у процес прийняття банківських фінансових рішень щодо малого та середнього автотранспортного бізнесу (рис. 2).

У лінійно-зваженому вигляді матриця відображає взаємозв'язок між: групами зовнішніх факторів (F_i); параметрами кредитування (P_j); інтенсивністю впливу (W_{ij}):

$$P_j = \sum_{i=1}^n W_{ij} \cdot F_i, \quad (1)$$

де W_{ij} – коефіцієнт сили впливу (0-3)

Кожен зовнішній фактор всередині групи F_i розглядається як системний імпульс, що трансформується через механізми ризик-менеджменту, регуляторного реагування та кредитної політики банку у конкретні параметри кредитного продукту (P_j) – процентну ставку, строк кредитування, вимоги до забезпечення, обсяг фінансування, гарантійні інструменти, ESG-компонент та гнучкість умов.

Аналітичне обґрунтування причинно-наслідкових зв'язків виступає ключовим елементом методичного забезпечення дослідження, оскільки забезпечує наукову

релевантність бальної оцінки впливу факторів у матриці та підтверджує логіку функціонування запропонованої моделі банківського фінансування сталого розвитку МСП автотранспортного бізнесу в умовах воєнної економіки та післявоєнного відновлення. При цьому причинно-наслідковий підхід з урахуванням результатів наукових праць [5-8; 10; 13; 16; 17] дозволяє: виявити логіку трансформації макроекономічних та воєнно-геополітичних шоків у зміну вартості та структури кредитних ресурсів; обґрунтувати посилення або пом'якшення вимог до позичальників залежно від регуляторних і фінансово-ринкових умов; встановити взаємозв'язок між галузевими ризиками транспортної інфраструктури та параметрами забезпечення кредитів; інтегрувати екологічні та технологічні фактори у формування ESG-орієнтованих фінансових рішень.

Інтенсивність впливу оцінювалася за чотирибальною шкалою (0-3), де присвоєння балів здійснювалося на основі аналізу економічної природи кожного фактора та механізму його впливу на відповідний параметр кредитування (табл. 1). Сильний вплив фіксувався у випадках, коли зовнішній фактор прямо визначав

Таблиця 1

Аналітичне обґрунтування бальної оцінки впливу зовнішніх факторів на параметри кредитування в межах моделі галузево-орієнтованого банківського фінансування сталого розвитку малого та середнього автотранспортного бізнесу

| Група факторів (F_i) | Параметр кредитування (P_j) | Бал (W_{ij}) | Причинно-наслідкове обґрунтування | |
|--------------------------|---------------------------------|------------------------------|-----------------------------------|--|
| 1 | 2 | 3 | 4 | |
| Макроекономічні (F1) | P1 | Відсоткова ставка | 3 | Інфляція та облікова ставка безпосередньо формують вартість кредитних ресурсів |
| | P2 | Термін повернення кредиту | 2 | Макроекономічна стабільність визначає горизонт довгострокового кредитування |
| | P3 | Початковий внесок | 2 | Висока інфляція підвищує вимоги до частки власного капіталу |
| | P4 | Обсяг кредитування | 3 | Ліквідність банківської системи визначає доступний кредитний ресурс |
| | P5 | Застава | 2 | Волатильність ринку впливає на ліквідність заставних активів |
| | P6 | Державні гарантії | 1 | Вплив опосередкований через бюджетну політику |
| | P7 | ESG-коригування | 1 | Макроекономічні умови лише частково впливають на ESG-стимули |
| | P8 | Страховання | 1 | Страхові тарифи частково залежать від макроекономічних ризиків |
| | P9 | Гнучкість графіка повернення | 2 | Економічні шоки потребують реструктуризації боргу |

Продовження Таблиці 1

| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
|-------------------------------|----|------------------------------|---|--|
| Регуляторно-інституційні (F2) | P1 | Відсоткова ставка | 2 | Податкові пільги та компенсації впливають на ефективну ставку |
| | P2 | Термін повернення кредиту | 2 | Державні програми визначають допустимі строки фінансування |
| | P3 | Початковий внесок | 1 | Непрямий вплив через вимоги до капіталу банку |
| | P4 | Обсяг кредитування | 2 | Ліміти програм підтримки обмежують обсяг кредитів |
| | P5 | Застава | 2 | Нормативи регулятора впливають на вимоги до забезпечення |
| | P6 | Державні гарантії | 3 | Держгарантії визначаються виключно регуляторними рішеннями |
| | P7 | ESG-коригування | 2 | Екологічні норми стимулюють ESG-інтеграцію |
| | P8 | Страховання | 1 | Страховання регулюється законодавчими нормами |
| | P9 | Гнучкість графіка повернення | 2 | Регулятор дозволяє реструктуризацію в кризових умовах |
| Галузево-інфраструктурні (F3) | P1 | Відсоткова ставка | 2 | Галузевий ризик формує ризик-премію |
| | P2 | Термін повернення кредиту | 3 | Інвестиційний цикл автопарку визначає строк кредиту |
| | P3 | Початковий внесок | 2 | Капіталомісткість галузі впливає на частку власного внеску |
| | P4 | Обсяг кредитування | 3 | Масштаб модернізації автопарку прямо визначає потребу в ресурсах |
| | P5 | Застава | 2 | Ліквідність транспортних засобів впливає на заставу |
| | P6 | Державні гарантії | 1 | Галузеві програми частково передбачають гарантії |
| | P7 | ESG-коригування | 2 | Технічний стан транспорту впливає на ESG-оцінку |
| | P8 | Страховання | 1 | Галузеві ризики частково страхуються |
| | P9 | Гнучкість графіка повернення | 2 | Сезонність перевезень зумовлює гнучкість графіків |
| Еколого-технологічні (F4) | P1 | Відсоткова ставка | 1 | Опосередкований вплив через ESG-коригування |
| | P2 | Термін повернення кредиту | 2 | Екотранспорт має довший період окупності |
| | P3 | Початковий внесок | 1 | Вартість нових технологій частково впливає на внесок |
| | P4 | Обсяг кредитування | 2 | Висока ціна екологічного транспорту збільшує обсяг фінансування |
| | P5 | Застава | 1 | Технологічні активи мають специфічну ліквідність |
| | P6 | Державні гарантії | 1 | Можливі окремі програми підтримки зелених проєктів |
| | P7 | ESG-коригування | 3 | Екологічні стандарти прямо визначають ESG-коригування ставки |
| | P8 | Страховання | 1 | Страховання технологічних ризиків має обмежений вплив |
| | P9 | Гнучкість графіка повернення | 1 | Непрямий вплив через інноваційний характер проєктів |

Закінчення Таблиці 1

| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
|--------------------------|----|------------------------------|---|--|
| Воєнно-геополітичні (F5) | P1 | Відсоткова ставка | 3 | Воєнний ризик формує ризик-премію |
| | P2 | Термін повернення кредиту | 2 | Висока невизначеність скорочує строки кредитування |
| | P3 | Початковий внесок | 3 | Банк підвищує вимоги до власної участі позичальника |
| | P4 | Обсяг кредитування | 2 | Обсяг кредитування обмежується ризиками |
| | P5 | Застава | 3 | Підвищуються вимоги до застави через ризик втрати активів |
| | P6 | Державні гарантії | 3 | Держгарантії компенсують воєнні ризики |
| | P7 | ESG-коригування | 1 | ESG-фактор має другорядне значення порівняно з безпекою |
| | P8 | Страховання | 3 | Воєнні ризики прямо зумовлюють обов'язкове страхування |
| | P9 | Гнучкість графіка повернення | 3 | Форс-мажор потребує кредитних канікул та реструктуризації |
| Фінансово-ринкові (F6) | P1 | Відсоткова ставка | 3 | Вартість кредитних ресурсів визначає кредитну ставку |
| | P2 | Термін повернення кредиту | 2 | Довгострокові ресурси визначають строк кредитування |
| | P3 | Початковий внесок | 2 | Конкуренція впливає на вимоги до внеску |
| | P4 | Обсяг кредитування | 3 | Ліквідність банків визначає обсяг кредитування |
| | P5 | Застава | 2 | Ринкові стандарти визначають вимоги до забезпечення |
| | P6 | Державні гарантії | 2 | Міжнародні програми розширюють гарантійні інструменти |
| | P7 | ESG-коригування | 1 | ESG залежить від стратегій банків, а не ринку кредитних ресурсів |
| | P8 | Страховання | 1 | Страховання має другорядну залежність від ринку |
| | P9 | Гнучкість графіка повернення | 2 | Конкуренція стимулює гнучкі умови обслуговування |

Джерело: сформовано авторами на основі [1-17]

економічну сутність параметра (наприклад, облікова ставка – процентну ставку кредиту; воєнний ризик – вимоги до страхування) ($W_{ij} = 3$). Помірний вплив визначався за наявності істотного коригуючого ефекту ($W_{ij} = 2$), а слабкий – у разі опосередкованого або непрямого впливу ($W_{ij} = 1$).

Так, наприклад, найсильніший вплив (3 бали) мають: F1 – P1 (інфляція та ставка НБУ формують відсоткову ставку); F5 – P5 (воєнні ризики підвищують вимоги до застави); F5 – P8 (обов'язкове страхування воєнних ризиків); F4 – P7 (екологічні фактори формують

ESG-коригування); F2 – P6 (державні гарантії визначаються регуляторною політикою) тощо.

Висновки. Отже, розроблена концептуальна модель галузево-орієнтованого банківського фінансування сталою розвитку малого та середнього автотранспортного бізнесу передбачає трансформацію ролі банківського сектору з традиційного фінансового посередника у стратегічного драйвера модернізації транспортної інфраструктури, підвищення конкурентоспроможності МСП та зміцнення стійкості транспортної системи в умовах воєнної економіки й післявоєнного відновлення.

Запропонована методика оцінки впливу зовнішніх факторів на параметри кредитування структурує механізм взаємодії банків із автотранспортними підприємствами МСП, поєднуючи макроекономічні, галузеві, фінансово-ринкові та воєнно-геополітичні чинники в єдину аналітичну площину, що, в свою чергу, створює підґрунтя для емпіричної верифікації моделі та підвищує її прикладну релевантність.

Системний аналіз причинно-наслідкових зв'язків між зовнішнім середовищем і параметрами кредитування дозволяє актуалізувати

роль банків у стимулюванні сталого розвитку автотранспортних МСП. Обґрунтування бальної оцінки забезпечує методичну прозорість моделі, дає змогу виокремити ключові детермінанти кредитної політики та формує основу для подальшої кількісної формалізації – зокрема шляхом експертного або економічного моделювання. У результаті концептуальна модель набуває статусу дієвого інструмента підтримки структурної модернізації транспортного сектору та переходу до сталої бізнес-парадигми.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ:

1. Свиноус Н., Нянько Л. Формування системи банківського кредитування малого та середнього бізнесу в умовах повоєнного відродження економіки країни. *Економічний аналіз*. 2025. Т. 35. № 2. С. 91-99. DOI: <https://doi.org/10.35774/econa2025.02.091>.
2. Романовська Ю., Бабюк А., Юренко А. Специфікація розвитку банківського кредитування в умовах COVID 19. *Економіка та суспільство*. 2021. № 26. DOI: <https://doi.org/10.32782/2524-0072/2021-26-60>.
3. Сідельникова Л. П. Стан та перспективи кредитування малого і середнього бізнесу в Україні. *Вісник ХНТУ. Серія: Соціальні та поведінкові науки*. 2022. № 1(80). С. 158-168. DOI: <https://doi.org/10.35546/kntu2078-4481.2022.1.19>.
4. Коваленко В., Радова Н. Банківський кредит у формуванні фінансово-інвестиційного механізму розвитку малого та середнього підприємництва в Україні. *Економіка та суспільство*. 2020. № 22. DOI: <https://doi.org/10.32782/2524-0072/2020-22-3>.
5. Виговська О. А. Сучасний стан та фінансове забезпечення транспортної галузі України. *Економіка, управління та адміністрування*. 2020. № 4(90). С. 214-221. DOI: [https://doi.org/10.26642/ema-2019-4\(90\)-214-221](https://doi.org/10.26642/ema-2019-4(90)-214-221).
6. Квасній Л. Г., Мисишин Р. В., Петрайко Н. Б., Чудійович Н. В. Механізми стимулювання розвитку малого та середнього бізнесу в умовах євроінтеграційних викликів. *Наукові праці Міжрегіональної академії управління персоналом. Економічні науки*. 2025. Вип. 3(79). С. 63-69. DOI: <https://doi.org/10.32689/2523-4536/79-7>.
7. Партин Г. О., Омелян Х. А. Кредитування діяльності малих і середніх підприємств в Україні: сучасні особливості та шляхи розвитку. *Ефективна економіка*. 2022. № 2. DOI: <https://doi.org/10.32702/2307-2105-2022.2.72>.
8. Лопатовська О., Мельник А. Кредитування малого та середнього бізнесу в сучасних економічних умовах. *Herald of Khmelnytskyi National University. Economic Sciences*. 2024. № 330(3). С. 172-176. DOI: <https://doi.org/10.31891/2307-5740-2024-330-25>.
9. Хомайко Є. І. Фінансові виклики та можливості для України в умовах війни: від кредитування до сталого інвестування. *Наука і техніка сьогодні*. 2024. № 13(41). С. 360-372. DOI: [https://doi.org/10.52058/2786-6025-2024-13\(41\)-360-372](https://doi.org/10.52058/2786-6025-2024-13(41)-360-372).
10. Русін В., Гринчишин С. Стратегічні пріоритети фінансування інфраструктурних проектів в Україні в контексті європейської інтеграції. *Економіка та суспільство*. 2025. № 81. DOI: <https://doi.org/10.32782/2524-0072/2025-81-103>.
11. Розвиток сталого фінансування в Україні: політика Національного банку України. Київ: Національний банк України, 2025. URL: https://bank.gov.ua/admin_uploads/article/Policy_rozvytok-stalogo-finansuvannya_2025.pdf (дата звернення: 20.02.2026).
12. Ковальчук Н., Ватаманюк К. Фінансування малого бізнесу в Україні в умовах війни. *International Science Journal of Management, Economics & Finance*. 2025. № 4(3). С. 11-20. DOI: <https://doi.org/10.46299/j.isjmf.20250403.02>.
13. Трушкіна Н., Боярко І. Зелені фінанси у контексті концепції сталого розвитку: бібліометричний і трендовий аналіз. *Суспільство. Економіка. Цифровізація*. 2024. № 1(1). С. 13-28. DOI: <https://doi.org/10.31379/sed.1.1.2024.7>.
14. Фольтович Д., Блащук-Дев'яткіна Н. Особливості кредитування малого та середнього бізнесу в умовах війни. *Innovation and Sustainability*. 2024. № 2. С. 82-91. DOI: <https://doi.org/10.31649/ins.2024.2.82.91>.

15. Чернишова Л., Грекова М. Особливості кредитування малого та середнього бізнесу АТ «ОЩАДБАНК» в умовах дії воєнного стану. *Економіка та суспільство*. 2023. № 55. DOI: <https://doi.org/10.32782/2524-0072/2023-55-69>.
16. Степаненко С., Городецька Т., Руденко С. Інвестиційна складова розвитку транспортної системи України. *Економічний простір*. 2023. № 184. С. 123-128. DOI: <https://doi.org/10.32782/2224-6282/184-21>.
17. Бугайко Д. О., Боняр С. М. Відбудова транспортного сектору України: комплексний підхід до фінансування, інвестування та відновлення. *Вісник економічної науки України*. 2025. № 1(48). DOI: [https://doi.org/10.37405/1729-7206.2025.1\(48\).42-48](https://doi.org/10.37405/1729-7206.2025.1(48).42-48).

REFERENCES:

1. Svyinous, N., & Nianko, L. (2025). Formuvannya systemy bankivskoho kredytuvannya maloho ta serednoho biznesu v umovakh povoiennoho vidrozdzhennia ekonomiky krainy [Formation of a bank lending system to small and medium-sized businesses in the context of the post-war economic country recovery]. *Ekonomichnyi analiz – Economic analysis*, vol. 35(2), pp. 91–99. <https://doi.org/10.35774/econa2025.02.091>.
2. Romanovska, Yu., Babiuk, A., & Yurenko A. (2021). Spetsyfikatsiia rozvytku bankivskoho kredytuvannya v umovakh COVID 19 [Specification of the bank lending development in the context of COVID-19]. *Ekonomika ta suspilstvo – Economy and society*, vol. 26. <https://doi.org/10.32782/2524-0072/2021-26-60>.
3. Sidelnykova, L. (2022). Stan ta perspektyvy kredytuvannya maloho i serednoho biznesu v Ukraini [The state and prospects of lending to small and medium-sized businesses in Ukraine]. *Visnyk KhNTU. Seriya: Sotsialni ta povedinkovi nauky – Bulletin of KhNTU. Series: Social and behavioural sciences*, vol. 1(80), pp. 156–168. <https://doi.org/10.35546/kntu2078-4481.2022.1.19>.
4. Kovalenko, V., & Radova, N. (2020). Bankivskiy kredyt u formuvanni finansovo-investytsiinoho mekhanizmu rozvytku maloho ta serednoho pidpriemnytstva v Ukraini [Bank credit in the formation of a financial and investment mechanism for the development of small and medium-sized enterprises in Ukraine]. *Ekonomika ta suspilstvo – Economy and Society*, vol. 22. <https://doi.org/10.32782/2524-0072/2020-22-3>.
5. Vyhovska, O. (2020). Suchasnyi stan ta finansove zabezpechennia transportnoi haluzi Ukrainy [Current state and financial support of the transport industry in Ukraine]. *Ekonomika, upravlinnia ta administruvannia – Economics, Management and Administration*, vol. 4(90), pp. 214–221. [https://doi.org/10.26642/ema-2019-4\(90\)-214-221](https://doi.org/10.26642/ema-2019-4(90)-214-221).
6. Kvasnii, L., Mysyshyn, R., Petraiko, N., & Chudiiiovych, N. (2025). Mekhanizmy stymuliuvannya rozvytku maloho ta serednoho biznesu v umovakh yevrointehratsiinykh vyklykiv [Mechanisms for stimulating the development of small and medium-sized businesses in the context of European integration challenges]. *Naukovi pratsi Mizhrehionalnoi akademii upravlinnia personalom. Ekonomichni nauky – Scientific works of the Interregional Academy of Personnel Management. Economic sciences*, vol. 3(79), pp. 63–69. <https://doi.org/10.32689/2523-4536/79-7>.
7. Partyn, H., & Omelian, Kh. (2022). Kredytuvannya diialnosti malykh i serednikh pidpriemstv v Ukraini: suchasni osoblyvosti ta shliakhy rozvytku [Lending to small and medium-sized enterprises in Ukraine: current features and development paths]. *Efektivna ekonomika – Effective Economy*, vol. 2. <https://doi.org/10.32702/2307-2105-2022.2.72>.
8. Lopatovska, O., & Melnyk, A. (2024). Kredytuvannya maloho ta serednoho biznesu v suchasnykh ekonomichnykh umovakh [Lending to small and medium-sized businesses in the current economic climate]. *Herald of Khmelnytskyi National University. Economic Sciences*, vol. 330(3). pp. 172–176. <https://doi.org/10.31891/2307-5740-2024-330-25>.
9. Khomaiko, Ye. (2024). Finansovi vyklyky ta mozhlyvosti dlia Ukrainy v umovakh viiny: vid kredytuvannya do staloho investuvannya [Financial challenges and opportunities for Ukraine in wartime: from lending to sustainable investment]. *Nauka i tekhnika sohodni – Science and Technology Today*, vol. 13(41), pp. 360–372. [https://doi.org/10.52058/2786-6025-2024-13\(41\)-360-372](https://doi.org/10.52058/2786-6025-2024-13(41)-360-372).
10. Rusin, V., & Hrynchyshyn S. (2025). Stratehichni priorytety finansuvannya infrastrukturykh proektiv v Ukraini v konteksti yevropeiskoi intehratsii [Strategic priorities for financing infrastructure projects in Ukraine in the context of European integration]. *Ekonomika ta suspilstvo – Economy and Society*, vol. 81. <https://doi.org/10.32782/2524-0072/2025-81-103>.
11. National Bank of Ukraine (2025). *Rozvytok staloho finansuvannya v Ukraini: polityka Natsionalnoho banku Ukrainy* [Development of sustainable financing in Ukraine: policy of the National Bank of Ukraine]. Kyiv: Natsionalnyi bank Ukrainy. Available at: https://bank.gov.ua/admin_uploads/article/Policy_rozvytok-stalogo-finansuvannja_2025.pdf (accessed February 20.02.2026).

12. Kovalchuk, N., & Vatamaniuk K. (2025). Finansuvannia maloho biznesu v Ukraini v umovakh viiny [Financing small businesses in Ukraine during wartime]. *International Science Journal of Management, Economics & Finance*, vol. 4(3), pp. 11–20. DOI: <https://doi.org/10.46299/j.isjmef.20250403.02>.
13. Trushkina, N., & Boiarko, I. (2024). Zeleni finansy u konteksti kontseptsii staloho rozvytku: bibliometrychnyi i trendovyi analiz [Green finance in the context of sustainable development: bibliometric and trend analysis]. *Suspilstvo. Ekonomika. Tsyfrovizatsiia – Society. Economy. Digitalisation*, vol. 1(1), pp. 13–28. <https://doi.org/10.31379/sed.1.1.2024.7>.
14. Foltovych, D., & Blashchuk-Deviatkina, N. (2024). Osoblyvosti kredytuvannia maloho ta serednoho biznesu v umovakh viiny [Features of lending to small and medium-sized businesses in wartime]. *Innovation and Sustainability*, vol. 2, pp. 82–91. <https://doi.org/10.31649/ins.2024.2.82.91>.
15. Chernyshova, L., & Hrekova, M. (2023). Osoblyvosti kredytuvannia maloho ta serednoho biznesu AT «OSHchADBANK» v umovakh dii voiennoho stanu [Features of lending to small and medium-sized businesses by Oschadbank JSC under martial law]. *Ekonomika ta suspilstvo – Economy and Society*, vol. 55. <https://doi.org/10.32782/2524-0072/2023-55-69>.
16. Stepanenko, S., Horodetska, T., & Rudenko, S. (2023). Investytsiina skladova rozvytku transportnoi systemy Ukrainy [Investment component of the development of Ukraine's transport system]. *Ekonomichnyi prostir – Economic Space*, vol. 184, pp. 123–128. <https://doi.org/10.32782/2224-6282/184-21>.
17. Buhaiko, D., & Boniar, S. (2025). Vidbudova transportnoho sektoru Ukrainy: kompleksnyi pidkhid do finansuvannia, investuvannia ta vidnovlennia [Reconstruction of Ukraine's transport sector: a comprehensive approach to financing, investment and restoration]. *Visnyk ekonomichnoi nauky Ukrainy – Bulletin of Economic Science of Ukraine*, vol. 1(48). [https://doi.org/10.37405/1729-7206.2025.1\(48\).42-48](https://doi.org/10.37405/1729-7206.2025.1(48).42-48).

Дата надходження статті: 28.02.2026

Дата прийняття статті: 19.03.2026

Дата публікації статті: 26.03.2026