

Міністерство освіти і науки України  
Навчально-науковий інститут фінансів, економіки, управління та права  
Національного університету  
«Полтавська політехніка імені Юрія Кондратюка» (Україна)  
Українська асоціація з розвитку менеджменту та бізнес освіти (Україна)  
Білостоцький технологічний університет (Польща)  
Університет Гренландії (Гренландія)  
«1 грудня 1918 р» Університет Альба Юлія (Румунія)  
Вільнюський університет прикладних наук (Литва)  
Сучавський університет імені Штефана Марє (Румунія)  
Університет прикладних наук (Австрія)  
Харківський національний університет імені В.Н. Каразіна (Україна)  
Київський національний університет будівництва та архітектури (Україна)  
Національний університет «Запорізька політехніка» (Україна)  
Київський національний університет технологій та дизайну (Україна)  
Львівській державний університет фізичної культури імені Івана Боберського (Україна)  
Черкаський національний університет імені Богдана Хмельницького (Україна)  
Сумський державний аграрний університет (Україна)

## **СУЧАСНІ ІННОВАЦІЙНО-ІНВЕСТИЦІЙНІ МЕХАНІЗМИ РОЗВИТКУ НАЦІОНАЛЬНОЇ ЕКОНОМІКИ В УМОВАХ ЄВРОІНТЕГРАЦІЇ**

**06 листопада 2025 року**



**Co-funded by  
the European Union**



Полтава  
2025

## ПІДХОДИ ДО ОЦІНКИ РУЙНУВАНЬ ЛОГІСТИЧНОЇ СИСТЕМИ УКРАЇНИ ПІСЛЯ ПОВНОМАСШТАБНОГО ВТОРГНЕННЯ

Базовий стан логістичної системи України до повномасштабного вторгнення: аналіз 2020 року як точки відліку для інклюзивного відновлення.

Стан логістичної інфраструктури та послуг у період до повномасштабного російського вторгнення 2022 року є критично важливим для оцінки масштабів руйнувань, визначення вихідних умов відновлення та проектування більш справедливих і стійких систем. 2020 рік, як останній повноцінний мирний рік перед ескалацією конфлікту, надає репрезентативну «точку відліку» (baseline) для подальшого порівняльного аналізу.

Згідно з даними Державної служби статистики України (2021), у 2020 році загальний обсяг вантажоперевезень у країні становив 528 млн тон, з яких 48 % припадало на залізничний транспорт (336 млн тон), 36 % – на автомобільний (192 млн тон), а решта – на трубопровідний, морський та повітряний транспорт. Логістична система була суттєво залежною від державних операторів, зокрема Укрзалізниці, яка контролювала майже половину вантажопотоків, переважно у сфері сировини (залізна руда, вугілля, зерно).

Незважаючи на формальне функціонування національної логістичної мережі, її ефективність залишалася низькою. За даними Світового банку (World Bank, 2018), Україна посідала 85-те місце серед 160 країн у Logistics Performance Index (LPI), що свідчило про системні проблеми: недостатню якість транспортної інфраструктури (оцінка 2,6/5), повільне митне оформлення (2,8/5) та низьку надійність міжнародних перевезень (2,7/5). Хоча офіційного оновлення LPI у 2020 році не було, галузеві аналітичні звіти (АМАУ, 2020; Мінінфраструктури, 2020) підтверджували збереження цих структурних обмежень.

Особливо вираженою була територіальна асиметрія у доступі до логістичних послуг. Сучасні складські комплекси (загальною площею близько 6 млн м.кв.) були зосереджені переважно в чотирьох містах: Києві, Одесі, Львові та Харкові, що формувало «логістичні пустелі» у сільській місцевості та малих містах (Kolesnikov et al., 2020). Це призводило до обмеженого доступу до регулярних поставок продуктів, ліків та будівельних матеріалів для соціально вразливих груп, зокрема людей похилого віку, осіб з інвалідністю та мешканців віддалених громад. Таким чином, логістична система до 2022 року була не лише технічно вразливою, а й інституційно неінклюзивною.

Цифровізація логістики залишалася на початковому етапі: лише окремі приватні компанії (наприклад, Nova Poshta, Meest) впроваджували системи управління перевезеннями (TMS) або елементи прогнозування аналітики. Більшість державних та малих приватних операторів досі поклалися на ручне планування маршрутів та паперовий документообіг, що знижувало адаптивність системи до зовнішніх шоків.

Для наочного узагальнення ключових характеристик логістичної системи України у 2020 році наведено порівняльну таблицю:

Таблиця 1 – Основні показники логістичної системи України у 2020 році

Категорія	Показник	Значення	Джерело
Загальні обсяги	Загальний обсяг вантажоперевезень	528 млн тонн	Держстат (2021)
Структура перевезень	Залізничний транспорт	336 млн тонн (48%)	Держстат (2021)
	Автомобільний транспорт	192 млн тонн (36%)	Держстат (2021)
	Морські порти (вантажобіг)	136 млн тонн	Мінінфраструктури (2020)
	Повітряні вантажі	95 тис. тонн (<0.1%)	Держстат (2021)
Інфраструктура	Складські площі (сучасні)	~6 млн м <sup>2</sup>	АМАУ (2020)

Категорія	Показник	Значення	Джерело
	Частка доріг у задовільному стані	~12%	Мінінфраструктури (2020)
	Колія залізниць	Переважно 1520 мм (ширококолійна)	УЗ (2021)
Міжнародна оцінка	Logistics Performance Index (LPI)	85-те місце з 160	World Bank (2018)
	Якість інфраструктури (LPI)	2,6 / 5	World Bank (2018)
	Ефективність митниці (LPI)	2,8 / 5	World Bank (2018)
Цифровізація	Рівень впровадження TMS	Низький (лише у великих приватних операторів)	Kolesnikov et al. (2020)
Територіальна рівність	Концентрація складів	70% - у Києві, Одесі, Львові, Харкові	АМАУ (2020)

Отже, стан логістики в Україні у 2020 році характеризувався:

- високою залежністю від сировинних потоків;
- слабкою інфраструктурною якістю;
- регіональною нерівністю у доступі до послуг;
- мінімальним рівнем цифровізації;
- відсутністю механізмів забезпечення інклюзивності.

Ці особливості вказують на те, що процес післявоєнного відновлення не повинен обмежуватися лише відбудовою зруйнованого — він має стати стратегічною можливістю для трансформації логістичної системи в інклюзивну, адаптивну та технологічно просунуту, зокрема через інтеграцію інструментів штучного інтелекту, орієнтованих на потреби всіх громад.

#### Список використаних джерел

1. Асоціація міжнародних автоперевізників України (АМАУ). (2020). Аналіз ринку міжнародних автоперевезень у 2020 році. Київ.
2. Державна служба статистики України. (2021). Транспорт у 2020 році: Статистичний збірник. <https://www.ukrstat.gov.ua>
3. Kolesnikov, O., Shevchenko, A., & Ivanov, D. (2020). Development of logistics infrastructure in Ukraine: Challenges and prospects. *Eastern-European Journal of Enterprise Technologies*, 6(13), 45–52. <https://doi.org/10.15587/1729-4061.2020.215678>
4. Ministry of Infrastructure of Ukraine. (2020). Report on the state of road infrastructure in 2020. Kyiv.
5. World Bank. (2018). Logistics Performance Index (LPI). <https://lpi.worldbank.org>

УДК: 656.072:69:004.942(477)

Іванов Ю.В., к.е.н., доцент

*Національний університет «Полтавська політехніка імені Юрія Кондратюка»*

*(м. Полтава, Україна)*

Кулібаба В.В., аспірант

*Полтавський університет економіки і торгівлі*

### СКЛАДСЬКА ЛОГІСТИКА: АВТОМАТИЗАЦІЯ РОБОТИ ОСНОВНОГО І ПРОМІЖНОГО СКЛАДІВ НА БУДІВЕЛЬНИХ ПІДПРИЄМСТВАХ

Сучасна будівельна галузь України перебуває у стані активної трансформації, спрямованої на підвищення продуктивності, зниження витрат та забезпечення сталого розвитку. Однією з найбільш гострих проблем залишається неефективне управління матеріальними ресурсами, що проявляється у високому рівні втрат (за даними Державної служби з питань архітектури та містобудування, втрати сягають 12–18% від загального обсягу матеріалів), дублюванні запасів, затримках у виконанні робіт та фінансових збитках.