

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

Мікрологістичні хаби виступають вже основою децентралізованої доставки, являючи собою компактні склади у межах міських агломерацій, які скорочують відстань між відправником і споживачем. Вони дозволяють зменшити транспортні витрати на 15–25%, використовувати електровантажівки, дрони або велосипеди для коротких маршрутів, підвищити швидкість обробки замовлень і знизити затримки. Приклади впровадження:

DHL CityHub (Амстердам) – поєднання мікрохабів і електрокарго-велосипедів зменшило викиди CO₂ на 60%;

UPS Smart Hub (Лондон) – використання мікроцентрів скоротило час доставки в центральних районах на 28% [5].

Відповідно поєднання дронів, роботів і мікрохабів створює інтелектуальну екосистему логістики, що забезпечує:

інтеграцію IoT-пристроїв і GPS для координації руху в реальному часі;

використання штучного інтелекту для прогнозування попиту та оптимізації маршрутів;

аналітику Big Data для підвищення точності планування.

За даними Capgemini Research Institute, компанії, що впровадили елементи «smart last mile», скоротили операційні витрати на 20–25%, а задоволеність клієнтів зросла на 18% [6].

Отже, технологічна трансформація «останньої милі» виступає стратегічним вектором розвитку сучасної логістики, який поєднує інновації, сталий розвиток і клієнтоорієнтованість. Інтеграція дронів, роботизованих систем та мікрохабів забезпечує суттєве підвищення швидкості доставки, скорочення витрат і зменшення екологічного сліду. Подальший розвиток технологій автономного транспорту, цифрових двійників і аналітики даних сприятиме формуванню нової моделі міської логістики, здатної відповідати вимогам сталого розвитку та індустрії 5.0.

Список використаних джерел

1. McKinsey & Company. (2023). *The Future of Last-Mile Delivery: Reshaping Logistics for the Next Decade*. Retrieved from: <https://www.mckinsey.com>
2. Deloitte Insights. (2024). *Autonomous Delivery Systems: Economic and Environmental Benefits*. Retrieved from: <https://www.deloitte.com>
3. World Economic Forum. (2023). *Mapping Drone Corridors for Sustainable Logistics*. Retrieved from: <https://www.weforum.org>
4. PwC. (2024). *Robotics and Automation in Supply Chains 2030*. Retrieved from: <https://www.pwc.com>
5. DHL Group. (2023). *CityHub and Urban Logistics Initiatives*. Retrieved from: <https://www.dhl.com>
6. Capgemini Research Institute. (2023). *Smart Last-Mile Delivery: Balancing Efficiency and Sustainability*. Retrieved from: <https://www.capgemini.com>

УДК 658.7

Лень Ю.В., магістр

Науковий керівник: Маховка В.М., к.е.н., доцент

Національний університет «Полтавська політехніка імені Юрія Кондратюка»

(м. Полтава, Україна)

ДІДЖИТАЛІЗОВАНА СИСТЕМА УПРАВЛІННЯ ЗАПАСАМИ ЯК ФАКТОР ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ СТРАТЕГІЧНОЇ СТІЙКОСТІ ЛОГІСТИЧНИХ ПРОЦЕСІВ ПІДПРИЄМСТВА

Сучасні умови господарювання в Україні характеризуються високим рівнем нестабільності, зумовленої війною, порушенням логістичних ланцюгів та непередбачуваністю попиту. Це створює суттєві ризики для виробничих підприємств, які вимушені коригувати політику управління запасами, формуючи стратегічні резерви з

урахуванням потенційних затримок поставок. Водночас надмірне накопичення запасів провокує зростання витрат, заморожування оборотного капіталу та збільшення вартості управління матеріальними потоками[1]. За таких умов цифровізація є одним із найбільш ефективних механізмів балансування між потребою у запасах та необхідністю мінімізувати фінансові ризики.

Традиційно робота працівників облікових служб пов'язана з виконанням великого переліку рутинних операцій: складання первинних документів, формування бухгалтерських проводок, підготовка податкової звітності тощо. При значному обсязі оборотів це потребує залучення кількох кваліфікованих фахівців, що відволікає їх від завдань стратегічного рівня – оптимізації витрат, розроблення моделей управління логістичними ризиками, формування політики раціональних запасів. Перехід до діджиталізації у цьому випадку дозволяє суттєво знизити трудомісткість облікових процедур та оптимізувати структуру персоналу.

Діджиталізована форма бухгалтерського обліку, заснована на використанні обчислювальної техніки та спеціалізованого програмного забезпечення, забезпечує комплексну автоматизацію процесу – від збирання первинних даних до формування фінальної звітності. Інтеграція інформаційних систем з логістичними процесами дозволяє не лише прискорювати обробку даних, а й у режимі реального часу оцінювати стан запасів, відстежувати їх розміщення у різних локаціях та своєчасно реагувати на відхилення від планових показників.

Особливого значення набуває впровадження штучного інтелекту, машинного навчання та аналітичних платформ – ці технології забезпечують не лише автоматизацію рутинних операцій, а й прогнозування потреб у запасах, оптимізацію маршрутів постачання та раннє виявлення ризиків нестачі або накопичення матеріалів.

Важливим аспектом удосконалення системи обліку запасів є впровадження автоматизації за алгоритмом, що передбачає послідовність етапів: аналіз поточної ситуації, вибір програмного забезпечення, його імплементація, інтеграція з іншими інформаційними системами, регулярний моніторинг функціонування та подальша оптимізація [2]. Дотримання такого підходу забезпечує підприємству не тільки правильний перехід до цифрової моделі обліку, а й її ефективну підтримку в довгостроковій перспективі.

Сучасний ринок програмного забезпечення в Україні пропонує значну кількість рішень для автоматизації обліку запасів, що дозволяє відмовитися від використання програм 1С, які перебувають у санкційному списку. Серед найбільш поширених вітчизняних продуктів можна виокремити MASTER: Бухгалтерія, М.Е.DOC, Dilovod, iFin, Дебет Плюс, SMARTFIN.UA, BOOKKEEPER. Вони не лише функціонально не поступаються російським аналогам, але й є суттєво дешевшими у впровадженні порівняно з багатьма європейськими або американськими системами.

Таким чином, удосконалення системи обліку та контролю запасів на основі діджиталізації є важливим інструментом адаптації підприємств до нинішніх умов економічної нестабільності та логістичних обмежень. Використання сучасних інформаційних систем забезпечує підвищення прозорості внутрішніх процесів, скорочення впливу людського фактора, оптимізацію витрат та підтримання стратегічних запасів на раціональному рівні. Це створює підґрунтя для стійкості виробничої діяльності, що є критично важливим для підприємств в умовах війни, волатильності ринкової кон'юнктури та високих ризиків перебоїв у постачанні.

Список використаних джерел

1. Шишкова Н.Л. Перспективи впровадження блокчейну бухгалтерському обліку. Облік і фінанси. 2018. №2 (80). С.61-68.
2. Шишкова Н.Л. Перспективи ІТ-модернізації бухгалтерського обліку : актуалізація теорії і практики. Економічний вісник Національного гірничого університету. №3. С.146-159. URL: http://nbuv.gov.ua/UJRN/evngu_2019_3_18/