

DOI: <https://doi.org/10.32782/2524-0072/2025-80-4>

УДК 332.1: 656

СИСТЕМНА ОЦІНКА РІВНЯ ЕФЕКТИВНОСТІ МІЖНАРОДНОЇ ЛОГІСТИКИ УКРАЇНИ

SYSTEMATIC ASSESSMENT OF THE EFFECTIVENESS OF INTERNATIONAL LOGISTICS IN UKRAINE

Гавриш Олег Анатолійович

доктор технічних наук, професор,
Національний технічний університет України
«Київський політехнічний інститут імені Ігоря Сікорського»
ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-1961-3267>

Федоренко Карина Володимирівна

студентка магістратури,
Національний технічний університет України
«Київський політехнічний інститут імені Ігоря Сікорського»
ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-7732-9897>

Havrysh Oleh, Fedorenko Karyna

National Technical University of Ukraine
«Igor Sikorsky Kyiv Polytechnic Institute»

У статті досліджено сучасний стан та ефективність міжнародної логістики України з урахуванням Індексу ефективності логістики (LPI). Проведено аналіз позицій України у світових рейтингах, визначено ключові фактори, що впливають на розвиток логістичної інфраструктури, та здійснено порівняння з країнами Європейського Союзу. Визначено основні напрями вдосконалення транспортно-логістичної системи, зокрема модернізацію інфраструктури, цифровізацію процесів і створення нових транспортних коридорів у напрямку ЄС. Отримані результати дозволяють оцінити рівень адаптації галузі до умов воєнного стану, її стійкість до зовнішніх викликів, а також окреслити перспективи подальшої інтеграції України у світовий логістичний простір та зміцнення її конкурентних переваг на глобальному ринку перевезень.

Ключові слова: міжнародна логістика, LPI, транспортна система, логістична інфраструктура, євроінтеграція, ефективність.

The article assesses Ukraine's international logistics system using the Logistics Performance Index (LPI) as a key global indicator of supply chain efficiency. The study's relevance stems from the growing role of logistics in Ukraine's economic stability, export potential, and integration into the global market amid post-war recovery and alignment with EU transport standards. The research aims to evaluate logistics efficiency, identify constraints and opportunities, and develop recommendations to strengthen competitiveness internationally. The methodology combines comparative, statistical, and analytical approaches, drawing on World Bank LPI data, reports of international logistics organizations, and national transport statistics. Comparison with EU countries enables detection of structural gaps and trends, while SWOT analysis highlights Ukraine's internal strengths and weaknesses alongside external opportunities and threats shaping sustainable logistics development. Results show Ukraine's logistics performance remains unstable, heavily dependent on infrastructure quality, regulation, and digitalization. Despite progress in customs simplification and freight tracking, challenges persist in multimodal transport, cross-border coordination, and investment. Modernizing corridors, accelerating digital transformation, and harmonizing with EU transport policy are key to improved performance. The sector demonstrates adaptability under martial law, maintaining trade flows despite crises. The study's practical significance lies in applying its analytical framework and recommendations to develop national logistics strategies, optimize transport company operations, and enhance regulations for international freight. Findings can guide policy on infrastructure modernization and strengthen Ukraine's integration into the Trans-European Transport Network (TEN-T), contributing to sustainable growth and global competitiveness.

Keywords: international logistics, LPI, transport system, infrastructure, digitalization, efficiency.



Постановка проблеми. У сучасних умовах глобалізації міжнародна логістика є одним із ключових чинників забезпечення конкурентоспроможності національної економіки, ефективності зовнішньоекономічної діяльності та інтеграції держави у світову господарську систему. Високий рівень розвитку логістичної інфраструктури сприяє оптимізації потоків товарів, зниженню витрат підприємств, підвищенню швидкості та надійності поставок.

Україна, завдяки своєму вигідному географічному положенню на перетині основних транспортних коридорів між Європою та Азією, має значний потенціал для розвитку міжнародних перевезень і транзитних операцій. Проте, унаслідок воєнних дій, руйнування транспортної та портової інфраструктури, блокування морських шляхів і обмеження логістичних маршрутів, національна система логістики зазнала суттєвих структурних змін. Ці обставини призвели до зниження ефективності перевезень, зростання логістичних витрат і необхідності пошуку нових шляхів забезпечення безперервності зовнішньоторговельних потоків.

У таких умовах особливої актуальності набуває питання комплексної оцінки стану та ефективності функціонування логістичної системи України з урахуванням міжнародних індикаторів, зокрема Індексу ефективності логістики (Logistics Performance Index, LPI), який дозволяє здійснити порівняльний аналіз рівня розвитку логістики різних країн. Такий підхід дає змогу виявити основні «вузькі місця» галузі, визначити стратегічні пріоритети її модернізації та сформулювати рекомендації щодо підвищення конкурентоспроможності національної логістики в контексті євроінтеграційних процесів [1, с. 12].

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Проблематику міжнародної логістики досліджували українські науковці, зокрема В. Алькема [1], Ю. Козак і Д. Моїсєєв [2], О. Хмелевський [3], І. Ярова [4], Н. Резнік [5]. У їхніх працях розглянуто формування логістичної політики держави, підвищення ефективності транспортних систем і інтеграцію до глобальних ланцюгів постачання. Проте оцінка системної ефективності логістики України в умовах воєнного впливу та післявоєнного відновлення залишається недостатньо опрацьованою.

Виділення невирішених частин загальної проблеми. Попри наявність значної кількості досліджень щодо функціонування транспортно-логістичної системи України, комплексний підхід до оцінки ефективності

міжнародної логістики в умовах війни та відновлення досі не сформовано. Більшість робіт зосереджуються на окремих аспектах – транспортній інфраструктурі, митних процедурах чи цифровізації перевезень – без урахування взаємозв'язку між логістичною ефективністю, ВВП, зайнятістю та інтеграційними процесами до ЄС [4, с. 27; 6, с. 54]. Також бракує порівняльного кластерного аналізу логістичних систем України й країн ЄС, який дозволив би визначити позиції держави за параметрами LPI та окреслити напрями підвищення ефективності. Це зумовлює потребу в глибшому дослідженні взаємозалежності розвитку логістики та макроекономічної стабільності країни.

Формулювання цілей статті (постановка завдання). Метою статті є системна оцінка ефективності міжнародної логістики України та визначення напрямів її вдосконалення з урахуванням європейського досвіду. Для досягнення мети передбачено:

- проаналізувати стан транспортно-логістичної системи України та інституційне забезпечення;
- дослідити динаміку LPI й порівняти позиції України з країнами ЄС;
- здійснити бенчмаркінг і кластерний аналіз для визначення груп країн із подібними характеристиками;
- оцінити взаємозв'язок логістичної ефективності з ВВП і зайнятістю;
- розробити рекомендації для підвищення конкурентоспроможності України у глобальних ланцюгах поставок.

Виклад основного матеріалу дослідження. У 2022 році логістична галузь України зазнала глибокого спаду внаслідок воєнних дій, проте вже у наступні роки продемонструвала поступове відновлення та адаптацію до нових умов. Для забезпечення стабільності та подальшого розвитку необхідно створювати нові транспортні коридори у напрямку Європи, відновлювати портову інфраструктуру й активно інтегруватися в міжнародні логістичні мережі.

Наразі в Україні діють ключові механізми державного управління у сфері транспортної інфраструктури, до яких належать [7]:

- надання державних послуг у галузі логістики та управління державним майном;
- здійснення ліцензування діяльності у транспортному секторі;
- функціонування системи нагляду й контролю;
- правове регулювання транспортної діяльності;

- бюджетне забезпечення логістичної сфери;
- стратегічне планування розвитку галузі.

Відповідно до положень Закону України «Про транспорт», головною метою державного управління у транспортній сфері є задоволення потреб населення й виробництва у перевезеннях, а також забезпечення обороноздатності держави. Крім того, держава має гарантувати захист прав громадян під час транспортного обслуговування, безпеку експлуатації транспортних засобів, збалансований розвиток транспортної системи, захист національних економічних інтересів, створення конкурентного середовища, координацію між видами транспорту, ліцензування спеціальних видів діяльності та охорону довкілля від негативного впливу транспорту.

Єдина транспортна система України, відповідно до закону, включає [8]:

- транспорт загального користування;
- промисловий залізничний транспорт;
- відомчий транспорт, який використовується підприємствами, організаціями та установами для власних потреб;
- трубопровідний транспорт, призначений для транспортування газоподібних, рідких і сипких матеріалів;
- шляхи сполучення загального користування – інфраструктурні споруди для перевезення пасажирів і вантажів (водні й залізничні магістралі, автомобільні дороги, повітряні лінії, мости, естакади тощо).

Загалом, сучасна логістична інфраструктура України перебуває на етапі відновлення та модернізації, а ефективна державна політика у сфері транспорту є ключем до її подальшої інтеграції у європейський та світовий логістичний простір.

Отож, пропонується провести оцінку рівня ефективності міжнародної логістики та розпочати з аналізу індекс Logistics Performance Index (LPI). Індекс ефективності логістики (LPI), розроблений Світовим банком, є аналітичним показником, який використовується для оцінювання рівня розвитку логістичних систем у різних країнах. Його мета полягає у виявленні ключових проблем і потенційних можливостей, що впливають на ефективність торговельної логістики, а також у визначенні напрямів для підвищення продуктивності галузі.

Індекс формує порівняльні профілі логістичних мереж у понад 150 країнах світу, спираючись на результати глобальних опитувань

міжнародних експедиторів та кур'єрських компаній. LPI дозволяє зіставляти ефективність логістики в умовах ускладнення світових ланцюгів постачання, що робить його важливим інструментом для урядів, міжнародних організацій і бізнесу.

Отримані результати активно використовуються міжнародною науковою спільнотою та бізнес-сектором для розроблення стратегій удосконалення логістичних процесів, адже логістика є одним із ключових елементів глобальної економіки.

Аналіз динаміки Індексу ефективності логістики України свідчить про хвилюподібні зміни показників, однак загальна тенденція демонструє поступове покращення позицій країни на світовій логістичній карті (рис. 1 та 2).

Загальний показник Індексу ефективності логістики (LPI) для України традиційно залишається нижчим за три бали, а її позиції у світовому рейтингу коливаються в межах 61–80 місця, що свідчить про відносну стабільність, але повільний прогрес у розвитку транспортно-логістичної системи. Такі коливання безпосередньо відображають кризові періоди в історії країни. Зокрема, під час першого етапу війни у 2014 році Україна опустилася з 61-го на 80-те місце, а на початку повномасштабного вторгнення у 2022 році – з 66-го на 79-те місце, що свідчить про те, що геополітичні та військові чинники залишаються ключовими перешкодами для сталого розвитку логістичної інфраструктури. Водночас, незважаючи на складні умови, галузь демонструє високу гнучкість і здатність до відновлення.

Порівняльний аналіз (бенчмаркінг) Індексу ефективності логістики дає змогу візуалізувати стан транспортної системи України у порівнянні з іншими державами. У цьому контексті Україна має слабші позиції відносно більшості європейських країн, проте аналіз окремих складових LPI дає можливість визначити ключові напрями для покращення. Застосування аналітичних методів – аналізу, синтезу, індукції, дедукції та логічного узагальнення – дозволяє окреслити конкретні сфери, інвестиції в які сприятимуть підвищенню ефективності логістики та покращенню міжнародного рейтингу України (табл. 1).

Аналізуючи дані табл. 1, видно, що Україна значно відстає від країн Європейського Союзу за всіма основними показниками розвитку логістичної інфраструктури. Загальний рівень ефективності залишається нижчим за три бали, що вказує на низьку якість тран-

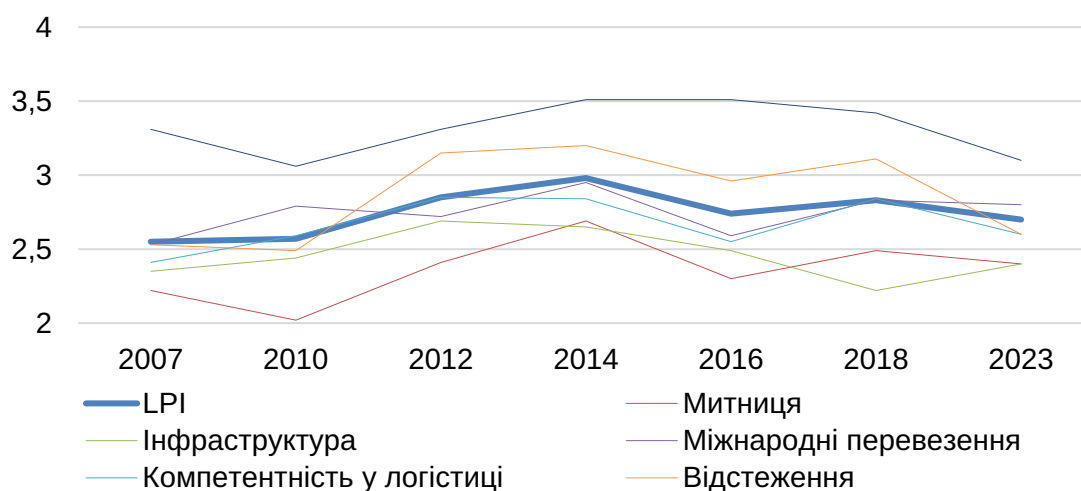


Рис. 1. Динаміка значення Індексу ефективності логістики України в період 2007–2023 рр.

Джерело: сформовано на основі [9]

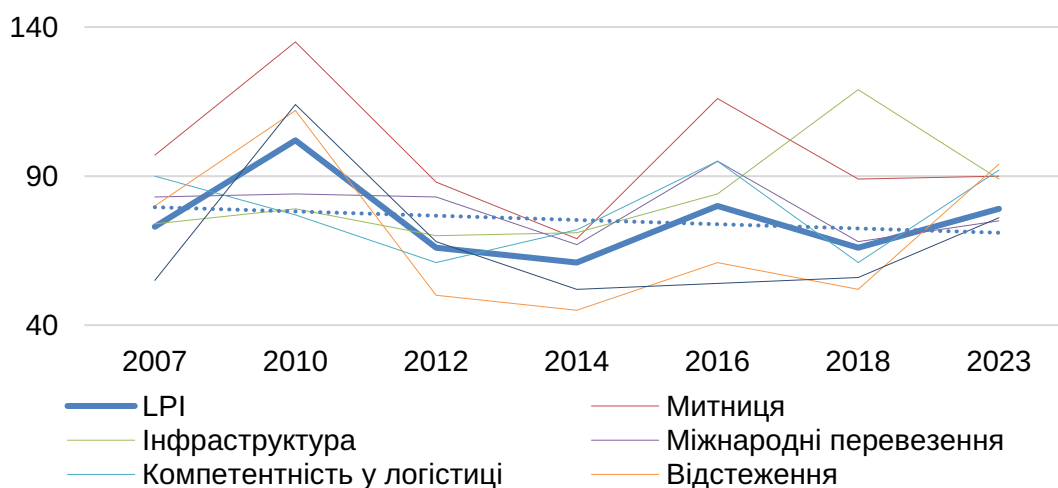


Рис. 2. Динаміка рангу України за Індексом ефективності логістики за період 2007–2023 рр.

Джерело: сформовано на основі [9]

спортних шляхів, недостатній рівень управління митними процесами та слабку інтеграцію у міжнародні ланцюги постачання.

Митна служба України оцінена у 2,4 бала, що відповідає 90 місцю у світі, що власне свідчить про наявність тривалих процедур оформлення вантажів, бюрократичних бар'єрів, нестачу автоматизації та електронного документообігу. Подібна ситуація спостерігається й у сфері транспортної інфраструктури, адже тут оцінка становить 2,4 бала (89 місце), що пояснюється значними руйнуваннями доріг, мостів, портів і залізничних шляхів унаслідок війни, а також обмеженими інвестиціями у відновлення.

Показник міжнародних перевезень становить 2,8 бала (75 місце) та незважаючи на складні умови (війна в країні та руйнування інфраструктури), саме цей напрям демонструє відносну стабільність завдяки розширенню автомобільного та залізничного сполучення з країнами Європейського Союзу. Водночас рівень логістичної компетентності та якості послуг оцінено у 2,6 бала (92 місце), що свідчить про нестачу сучасних логістичних технологій, інфраструктурних хабів і кваліфікованих кадрів.

Оцінка своєчасності доставки вантажів становить 3,1 бала (76 місце), що є відносно кращим показником серед інших, оскільки

Таблиця 1

**Бенчмаркінг індексу ефективності логістики України та країн-членів ЄС
за основними показниками станом на 2023 р.**

Країна	Оцінка митної служби	Груповий рейтинг митної служби	Груповий рейтинг інфраструктури	Груповий рейтинг інфраструктури	Оцінка міжнародних перевезень	Груповий рейтинг міжнародних перевезень	Оцінка логістичної компетентності та якості	Груповий рейтинг логістичної компетентності та якості	Оцінка своєчасності	Груповий рейтинг своєчасності	Оцінка відстеження та пошуку	Груповий рейтинг відстеження та пошуку
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13
Фінляндія	4,0	4	4,2	5	4,1	1	4,2	3	4,3	1	4,2	3
Данія	4,1	2	4,1	9	3,6	14	4,1	9	4,1	10	4,3	2
Німеччина	3,9	7	4,3	3	3,7	8	4,2	3	4,1	10	4,2	3
Нідерланди	3,9	7	4,2	5	3,7	8	4,2	3	4,0	17	4,2	3
Австрія	3,7	14	3,9	16	3,8	4	4,0	11	4,3	1	4,2	3
Бельгія	3,9	7	4,1	9	3,8	4	4,2	3	4,2	4	4,0	16
Швеція	4,0	4	4,2	5	3,4	26	4,2	3	4,2	4	4,1	11
Франція	3,7	14	3,8	19	3,7	8	3,8	20	4,1	10	4,0	16
Іспанія	3,6	20	3,8	19	3,7	8	3,9	14	4,2	4	4,1	11
Греція	3,2	37	3,7	25	3,8	4	3,8	20	3,9	21	3,9	20
Італія	3,4	24	3,8	19	3,4	26	3,8	20	3,9	21	3,9	20
Естонія	3,2	37	3,5	39	3,4	26	3,7	28	4,1	10	3,8	23
Польща	3,4	24	3,5	39	3,3	38	3,6	33	3,9	21	3,8	23
Латвія	3,3	31	3,3	44	3,2	43	3,7	28	4,0	17	3,6	34
Литва	3,2	37	3,5	39	3,4	26	3,6	33	3,6	35	3,1	62
Португалія	3,2	37	3,6	30	3,1	47	3,6	33	3,6	35	3,2	54
Хорватія	3,0	47	3,0	55	3,6	14	3,4	42	3,2	65	3,4	41
Чеська Республіка	3,0	47	3,0	55	3,4	26	3,6	33	3,7	30	3,2	54
Мальта	3,4	24	3,7	25	3,0	57	3,4	42	3,2	65	3,4	41
Словацька Республіка	3,2	37	3,3	44	3,0	57	3,4	42	3,5	46	3,3	49
Словенія	3,4	24	3,6	30	3,4	26	3,3	46	3,3	59	3,0	65
Болгарія	3,1	43	3,1	52	3,0	57	3,3	46	3,5	46	3,3	49
Кіпр	2,9	56	2,8	63	3,1	47	3,2	53	3,5	46	3,4	41
Угорщина	2,7	65	3,1	52	3,4	26	3,1	57	3,6	35	3,4	41
Румунія	2,7	65	2,9	59	3,4	26	3,3	46	3,6	35	3,5	37
Україна	2,4	90	2,4	89	2,8	75	2,6	92	3,1	76	2,6	94

Джерело: сформовано на основі [9]

українські перевізники зберігають певну стабільність у виконанні перевезень навіть в умовах війни. Водночас рівень відстеження і пошуку вантажів отримав лише 2,6 бала (94 місце), що свідчить про відсутність належних цифрових інструментів моніторингу руху товарів, що вказує на низький рівень цифровізації логістичної системи України.

Отже, слід відмітити, що Україна суттєво поступається країнам ЄС, де середні оцінки логістичних показників перевищують чотири бали, адже такі країни, як Німеччина, Нідерланди, Фінляндія та Данія, демонструють високу ефективність завдяки розвиненій транспортній мережі, цифровим рішенням і сталим логістичним процесам. У контексті України основними перешкодами залишаються наслідки воєнних дій, обмежене фінансування, недостатня координація державної політики та відставання у впровадженні інновацій.

Для більш глибокого та обґрунтованого проведення наукового дослідження доцільно застосовувати кластерний аналіз – метод, що дає змогу групувати об'єкти за ступенем їх подібності або однорідності. У цьому випадку такий підхід використовується для порівняння європейських країн за визначеними показниками.

Основним критерієм, який дозволяє виявити схожість чи відмінність між кластерами, є відстань між точками на діаграмі розсіювання. Чим ближче розташовані точки, тим більша схожість між об'єктами, і навпаки – чим відстань більша, тим суттєвіші відмінності.

Для кількісного вимірювання цієї подібності використовуються метрики відстані, або так звана міра близькості. Найбільш поширеним способом визначення такої відстані є обчислення евклідової відстані між двома точками і та ж на площині, якщо відомі їхні координати X і Y . Такий метод забезпечує точне визначення ступеня подібності між аналізованими об'єктами та дозволяє формувати статистично обґрунтовані групи.

$$D_{ij} = \sqrt{(x_i - x_j)^2 + (y_i - y_j)^2}$$

Наступним пропонується провести кластерний аналіз оцінок Індексу ефективності логістики (табл. 2), а візуалізація країн за кластерами наведена на рис. 3.

Аналізуючи табл. 2, видно, що країни Західної та Північної Європи, такі як Німеччина, Нідерланди, Данія, Фінляндія та Австрія, увійшли до другого кластера з найвищими

показниками ефективності – понад 4 бали за більшістю критеріїв. Власне ці держави характеризуються розвинутою інфраструктурою, цифровими логістичними рішеннями та високим рівнем координації транспортних процесів. Україна, потрапила до четвертого кластера, де зосереджені країни з найнижчими показниками логістичного розвитку, адже її оцінки за всіма параметрами залишаються нижчими за 3 бали, що свідчить про слабку митну систему, недостатню якість інфраструктури, низьку ефективність міжнародних перевезень і обмежені можливості відстеження товарів.

Отже, за рівнем логістичного потенціалу Україна істотно поступається більшості європейських держав. Проте наявність позитивних тенденцій у сфері своєчасності перевезень і поступове відновлення транспортної системи після воєнних руйнувань створюють передумови для подальшого підвищення її позицій у майбутньому.

Загалом, стан транспортної галузі України та рівень розвитку її інфраструктури відіграють ключову роль у стимулюванні бізнесу та економічного зростання. Під час проведення кластерного аналізу для глибшої оцінки використовувалися такі показники, як індекс ефективності логістики, обсяг ВВП (у млн дол. США), ВВП на душу населення та рівень зайнятості. Результати дослідження дозволили виділити дві стійкі групи країн – з дев'яти та тринадцяти учасників. Україна потрапила до першої групи, яку характеризують найнижчі показники логістичної ефективності.

Отримані результати свідчать про те, що транспортна система України має певну схожість із системами деяких європейських країн, зокрема завдяки вигідному географічному положенню та подібним структурним характеристикам інфраструктури. Однак, на стан галузі значно вплинули глобальні та внутрішні кризи останніх років.

Спершу негативні зміни були спричинені пандемією COVID-19, яка призвела до закриття кордонів, збоїв у ланцюгах постачання, відтоку кадрів і переходу бізнесу на онлайн-торгівлю. Це змусило компанії впроваджувати цифровізацію, автоматизацію та оптимізацію логістичних процесів. Водночас, зростання відсоткових ставок ускладнило доступ до фінансових ресурсів, що особливо болісно вдарило по малому та середньому бізнесу. За результатами дослідження Асоціації експертів зі сталого розвитку, понад

Таблиця 2

**Кластерний аналіз оцінок Індексу ефективності логістики України
та країн-членів ЄС станом на 2023 р.**

Країна	Оцінка митної служби	Оцінка міжнародних перевезень	Оцінка логістичної компетентності та якості	Оцінка своєчасності	Оцінка відстеження та пошуку	Кластер (k=5)
1	2	3	4	5	6	7
Фінляндія	4	4,1	4,2	4,3	4,2	2
Данія	4,1	3,6	4,1	4,1	4,3	2
Німеччина	3,9	3,7	4,2	4,1	4,2	2
Нідерланди	3,9	3,7	4,2	4	4,2	2
Австрія	3,7	3,8	4	4,3	4,2	2
Бельгія	3,9	3,8	4,2	4,2	4	2
Швеція	4	3,4	4,2	4,2	4,1	2
Франція	3,7	3,7	3,8	4,1	4	2
Іспанія	3,6	3,7	3,9	4,2	4,1	2
Греція	3,2	3,8	3,8	3,9	3,9	5
Італія	3,4	3,4	3,8	3,9	3,9	5
Естонія	3,2	3,4	3,7	4,1	3,8	5
Польща	3,4	3,3	3,6	3,9	3,8	5
Латвія	3,3	3,2	3,7	4	3,6	5
Литва	3,2	3,4	3,6	3,6	3,1	3
Португалія	3,2	3,1	3,6	3,6	3,2	1
Хорватія	3	3,6	3,4	3,2	3,4	3
Чеська Республіка	3	3,4	3,6	3,7	3,2	3
Мальта	3,4	3	3,4	3,2	3,4	1
Словацька Республіка	3,2	3	3,4	3,5	3,3	1
Словенія	3,4	3,4	3,3	3,3	3	3
Болгарія	3,1	3	3,3	3,5	3,3	1
Кіпр	2,9	3,1	3,2	3,5	3,4	1
Угорщина	2,7	3,4	3,1	3,6	3,4	3
Румунія	2,7	3,4	3,3	3,6	3,5	3
Україна	2,4	2,8	2,6	3,1	2,6	4

Джерело: сформовано авторами

95% підприємств цього сектору потребують фінансової підтримки, що свідчить про гостру нестачу капіталу та необхідність нових стратегій адаптації.

Подальший, ще більш руйнівний вплив мала повномасштабна війна, розпочата рф у 2022 році. Вона практично паралізувала вну-

трішні вантажопотоки, зруйнувала експортні маршрути, зокрема морські, та різко підвищила ціни на паливо. Через це транспортні компанії зіштовхнулися з істотним зростанням витрат і скороченням замовлень, особливо після припинення співпраці з ринками рф та Білорусі.

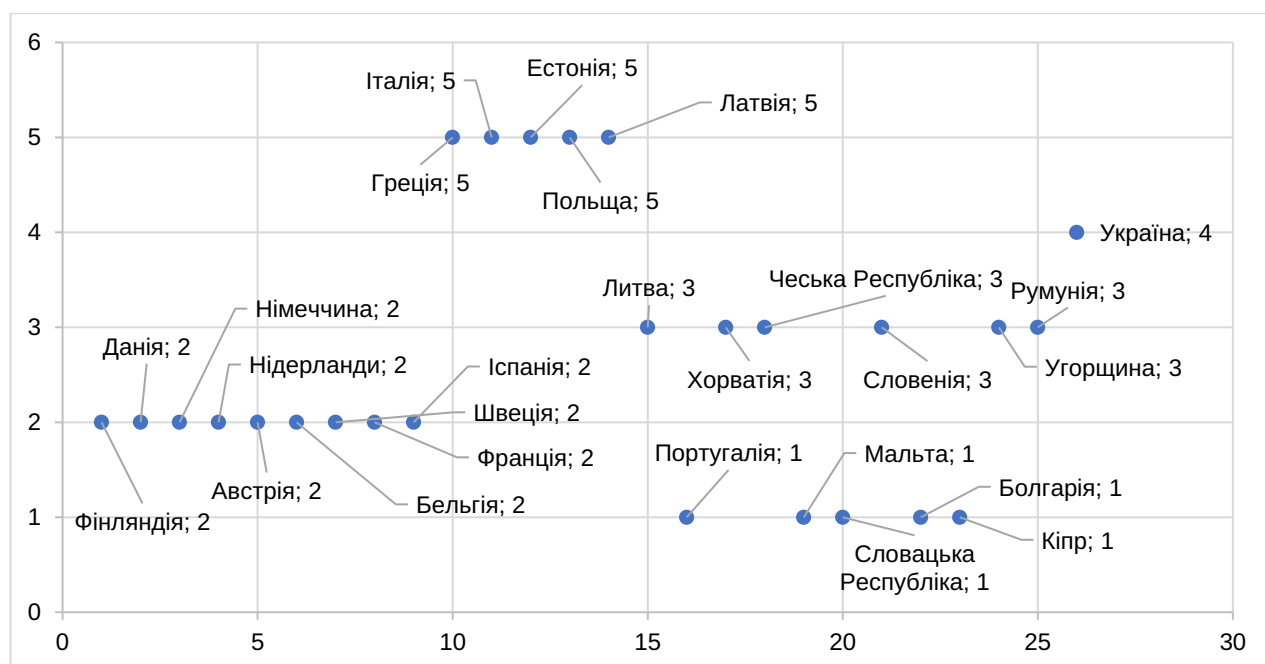


Рис. 3. Кластери оцінок Індексу ефективності логістики України та країн-членів ЄС станом на 2023 р.

Джерело: сформовано на основі таблиці 2

Попри складні обставини, галузь демонструє певні ознаки стабілізації. У 2022 році фізичні обсяги вантажних перевезень скоротилися майже на 49% (з 621,3 млн т до 317,5 млн т), проте в 2023 році відбулося незначне зростання на 3,4%. Протягом перших трьох місяців 2024 року спостерігається подальше збільшення обсягів на 23–29%, що можна розглядати як позитивну тенденцію навіть в умовах війни. Вантажообіг також зазнав значних коливань: у 2022 році скоротився на 42,3%, у 2023 році – ще на 2%, однак на початку 2024 року показав відновлення з темпами зростання близько 18–22% (рис. 4).

Більш стримане зростання обсягів тонно-кілометрової роботи порівняно з підвищенням кількості перевезених вантажів в Україні свідчить про зменшення середньої відстані перевезень та скорочення географічного охоплення транспортного обслуговування (рис. 5).

Отже, транспортно-логістична система України перебуває на етапі масштабних змін і структурного оновлення. Попри значні руйнування, фінансові втрати та скорочення зовнішніх ринків, галузь демонструє високу адаптивність, переорієнтацію на європейські логістичні маршрути та поступове відновлення завдяки внутрішній мобільності, цифровим технологіям і державній підтримці.

Висновки. У результаті проведеного дослідження встановлено, що логістична система України перебуває на складному етапі трансформації та поступового відновлення після глибоких структурних змін, спричинених як внутрішніми, так і зовнішніми факторами. Незважаючи на значні матеріальні та організаційні втрати, пов'язані з воєнними діями та руйнуванням частини транспортної інфраструктури, галузь демонструє високий рівень гнучкості, адаптивності та здатності до відновлення логістичних ланцюгів у нових гео-економічних умовах.

Дослідження показало, що ефективність функціонування логістичної системи України значною мірою залежить від темпів цифровізації процесів, розвитку мультимодальних перевезень, а також інтеграції в європейський логістичний простір. Важливим чинником підвищення конкурентоспроможності галузі є створення сприятливого регуляторного середовища, удосконалення митних і прикордонних процедур, а також підвищення рівня прозорості та координації між державним і приватним секторами.

Таким чином, формування конкурентоспроможної, стійкої та інтегрованої у світову економіку логістичної системи України має стати одним із ключових напрямів державної

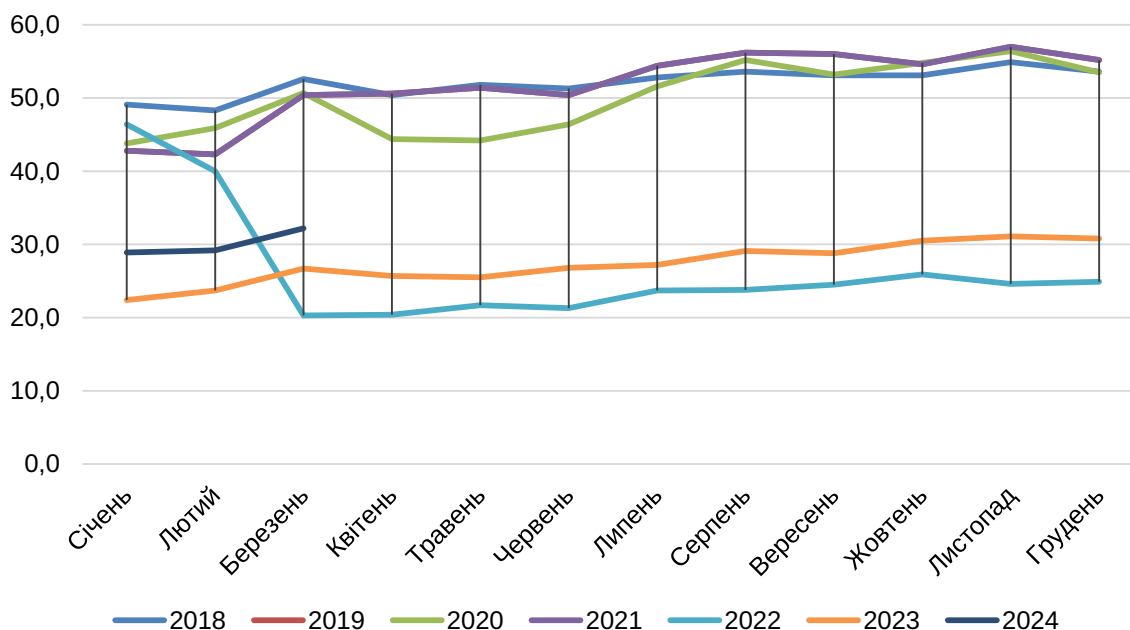


Рис. 4. Динаміка обсягів перевезень вантажів в період 2018–2024 рр., млн т

Джерело: сформовано на основі [10]

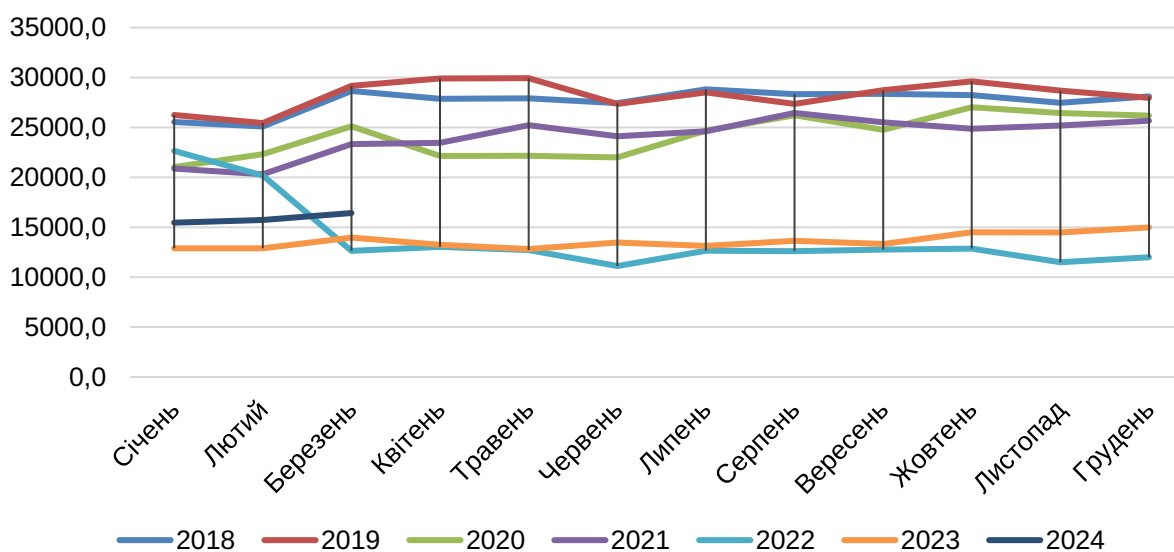


Рис. 5. Динаміка обсягу вантажообігу в період 2018–2024 рр., млн. ткм.

Джерело: сформовано на основі [10]

політики у сфері транспорту та торгівлі. Реалізація запропонованих напрямів сприятиме не лише відновленню галузі, але й забезпечить

довгострокову стійкість, економічне зростання та зміцнення позицій України як важливого логістичного хабу у Східній Європі.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ:

1. Алькема В. Г. Логістичне забезпечення міжнародної торгівлі. *Вчені записки університету "КРОК".* 2017. Вип. 46.
2. Козак Ю. Г., Моїсєєв Д. С. Сутність та особливості міжнародної логістики. *Одеський національний економічний університет.*

3. Хмелевський О. В. Міжнародна логістика у ключових трендах її розвитку. Хмельницький : Хмельницький національний університет, 2019.
4. Ярова І. Є. *Міжнародні логістичні послуги : конспект лекцій*. Суми : Сумський державний університет, 2020.
5. Резнік Н. П. *Логістика : навчальний посібник*. Київ : Національний університет біоресурсів і природокористування України, 2021.
6. Негода А., Русак Д. *Міжнародна логістика та глобальні ланцюги постачань*. Київ : Київський національний університет імені Тараса Шевченка, 2023.
7. Пантась О. В., Писаренко В. П. Державне регулювання у сфері транспорту. *Державне управління: удосконалення та розвиток*. 2021. № 17. URL: http://www.investplan.com.ua/pdf/17_2021/19.pdf (дата звернення: 06.11.2025).
8. Єдина транспортна система України : стаття 21 Закону України «Про транспорт». *Юридичний інтернет-ресурс "Протокол"*. URL: https://protocol.ua/ua/pro_transport_stattya_21/ (дата звернення: 06.11.2025).
9. *Logistics Performance Index (LPI)*. World Bank. URL: <https://lpi.worldbank.org/about> (дата звернення: 06.11.2025).
10. *Державна служба статистики України*. URL: https://www.ukrstat.gov.ua/operativ/menu/menu_u/tr.htm (дата звернення: 06.11.2025).

REFERENCES:

1. Alkema, V. H. (2017). *Logistical support of international trade*. *Scholarly Notes of KROK University*, (46).
2. Kozak, Yu. H., & Moiseiev, D. S. *The essence and features of international logistics*. Odesa National Economic University.
3. Khmelevskiy, O. V. (2019). *International logistics in key trends of its development*. Khmelnytskyi National University.
4. Yarova, I. Ye. (2020). *International logistics services: Lecture notes*. Sumy: Sumy State University.
5. Reznik, N. P. (2021). *Logistics: Textbook*. Kyiv: National University of Life and Environmental Sciences of Ukraine.
6. Nehoda, A., & Rusak, D. (2023). *International logistics and global supply chains*. Kyiv: Taras Shevchenko National University of Kyiv.
7. Pantas, O. V., & Pysarenko, V. P. (2021). State regulation in the field of transport. *Public Administration: Improvement and Development*, (17). Retrieved from http://www.investplan.com.ua/pdf/17_2021/19.pdf (Accessed: November 6, 2025).
8. Unified Transport System of Ukraine: Article 21 of the Law of Ukraine "On Transport." (n.d.). *Legal Internet Resource "Protokol"*. Retrieved from https://protocol.ua/ua/pro_transport_stattya_21/ (Accessed: November 6, 2025).
9. *Logistics Performance Index (LPI)*. (n.d.). World Bank. Retrieved from <https://lpi.worldbank.org/about> (Accessed: November 6, 2025).
10. *State Statistics Service of Ukraine*. (n.d.). Retrieved from https://www.ukrstat.gov.ua/operativ/menu/menu_u/tr.htm (Accessed: November 6, 2025).