

поведінку, дотримання законодавства, закликає до відповідальності за закупівлі та сприяє застосуванню підходів до управління ризиками, які запобігають шкідливим наслідкам на регіональному, державному і глобальному рівнях.

Важливо відмітити, що соціальний аспект сталого розвитку в Стандарті звертає увагу на права людини, трудову практику, безпеку на робочому місці, професійний розвиток та залучення громади. Стандарт підкреслює важливість поваги до місцевих громад, забезпечення культурної чутливості та підтримки діалогу із зацікавленими сторонами протягом усього життєвого циклу проекту. Він розглядає робочу силу та суспільство не як окремі ресурси чи просто користувачів продукту проекту, а як ключових партнерів у формуванні відповідального розвитку. Стандарт GPM P5 орієнтує на рішення, які підвищують економічну життєздатність проектів, одночасно позитивно впливаючи на процвітання регіонів та зацікавлених сторін.

Враховуючи у своїй діяльності такі підходи, організації підвищують прозорість роботи, зміцнюють довіру зацікавлених сторін, зменшують довгострокові ризики та покращують загальний внесок проектів у соціальне благополуччя, захист навколишнього середовища та економічний розвиток. Таким чином, Стандарт позиціонує управління проектами як стратегічний механізм для просування сталого розвитку та підтримки регіональних, національних та глобальних пріоритетів добробуту.

Регіональні ініціативи України з відновлення, інтеграція сталого розвитку на основі елементів моделі P5 з принципами управління цінністю і проектного менеджменту може гарантувати, що проекти сприятимуть не лише відновленню інфраструктури, але й розбудові інституційної стійкості, соціальної інтеграції та довгострокової конкурентоспроможності нашої країни. Програми, розроблені за цією логікою, будуть більш привабливими для міжнародних інвесторів, які цінують вимірювані цінності, ефективне управління та узгодженість політики, що формують довіру до проектів, їх виконавців та ініціаторів.

Список використаних джерел:

1. Функціональний аналіз програм регіонального розвитку / О. В. Бугров, О. О. Бугрова. Управління розвитком складних систем. 2016. № 26. С. 30–36. URL: <https://ekmair.ukma.edu.ua/items/379900eb-a6f3-4f03-a46f-61a6fc0359a0>
2. Sustainable Development Goals at regional level: Case study for enhancing performance assessment / M. Grijelmo et al. Environmental Development. 2025. P. 101355. URL: <https://doi.org/10.1016/j.envdev.2025.101355>
3. Урядовий портал. URL: <https://www.kmu.gov.ua/diyalnist/cili-stalogo-rozvitku-ta-ukrayina>
4. Climate-resilient development: A sustainability analysis of regional programs through the water-energy nexus model and impacts of climate change / E. Zekri et al. Journal of Cleaner Production. 2025. Vol. 530. P. 146786. URL: <https://doi.org/10.1016/j.jclepro.2025.146786>
5. European Union. Cohesion Policy legislation 2021-2027. URL: https://ec.europa.eu/regional_policy/information-sources/legislation-and-guidance/regulations_en
6. United Nations. Transforming our world: the 2030 Agenda for Sustainable Development. URL: <https://sustainabledevelopment.un.org/content/documents/21252030%20Agenda%20for%20Sustainable%20Development%20web.pdf>
7. GPM Global. The P5 Standard for Sustainability in Project Management. Version 2.0. 2019. USA. URL: <https://mosaicprojects.com.au/PDF-Gen/The-GPM-P5-Standard-for-Sustainability-in-Project-Management-v2.0.pdf>

Вовченко Д.Ф.

Національний університет «Києво Могилянська академія»,
студентка МП-2 спеціальності «Економіка»

«ІННОВАЦІЙНІ ТЕХНОЛОГІЇ У ЛОГІСТИЦІ МІЖНАРОДНОЇ ТОРГІВЛІ»

Темпи технічного прогресу та глибина глобальних трансформацій у сфері економіки змушують підприємства переглядати звичні підходи до ведення бізнесу. Усе частіше саме здатність до швидкої адаптації, технологічної гнучкості та відкритості до інновацій постає не як конкурентна перевага, а як необхідна умова виживання на ринку. З-поміж усіх сфер, де інновації виявляються ключовими, логістика займає особливе місце: вона виступає "нервовою системою" сучасного виробництва та торгівлі, забезпечуючи оперативність і безперервність товарообмінних процесів.

Потреба у модернізації логістичних систем зумовлена не лише технологічним розвитком, а й зміною самого уявлення про ефективність: сьогодні цього поняття неможливо досягти без комплексного використання новітніх інструментів цифровізації, автоматизації та аналітики. Згідно з чинним законодавством України, інновації – це новостворені або вдосконалені конкурентоздатні технології, продукція чи послуги, що суттєво покращують якість виробництва, структуру управління та соціальну сферу. Відповідно до Закону України «Про інноваційну діяльність»: «інновації – новостворені (застосовані) і (або) вдосконалені конкурентоздатні технології, продукція або послуги, а також організаційно-технічні рішення виробничого, адміністративного, комерційного або іншого характеру, що істотно поліпшують структуру, якість виробництва і (або) соціальної сфери» [1].

На сьогодні інновації у сфері логістики розглядаються як окремий, самостійний напрям і є однією з найактуальніших галузей наукових досліджень. Інноваційна логістика становить собою систему логістизації існуючих і нових систем, науковий інструмент оптимізації поточних процесів, що базується на знаннях і сучасних підходах. Вона передбачає впровадження прогресивних розробок у поточне та стратегічне управління ринковими структурами з метою досягнення найкращих кінцевих результатів [2, с. 72].

Таким чином, логістика постає як поле взаємодії технічного прогресу та управлінських стратегій, а її інноваційний потенціал вимагає не лише технічного, а й концептуального осмислення.

Концептуальні пропозиції щодо вирішення проблеми. Розуміння логістики як сукупності ізольованих функцій давно втратило актуальність. У сучасних умовах ефективно управління логістичними процесами потребує розгляду не лише технічного або операційного аспекту, а й стратегічної інтеграції новітніх технологічних рішень. Йдеться насамперед про створення гнучких, адаптивних логістичних систем, здатних не лише підтримувати поточну діяльність, а й передбачати динаміку ринку, оптимізувати розподіл ресурсів та сприяти сталому розвитку міжнародного бізнесу. Цей підхід відкриває новий простір для концептуального осмислення ролі логістики: не як інструмента доставлення, а як цілісного управлінського механізму на перетині економіки, цифрових технологій та аналітики.

Першою ключовою пропозицією є створення єдиної цифрової платформи управління міжнародною логістикою, яка об'єднувала б усіх учасників логістичних ланцюгів – від постачальників і перевізників до митних служб і кінцевих споживачів. Така платформа повинна інтегрувати інструменти прогнозування попиту, відстеження вантажів у режимі реального часу, електронного документообігу та автоматизованого управління запасами. Її функціонал може бути розширено за допомогою модулів на базі штучного інтелекту, які дозволяють аналізувати логістичні ризики, моделювати сценарії затримок чи збоїв і пропонувати оптимальні рішення з урахуванням ринкових трендів. Це рішення не лише підвищує прозорість і координацію, але й сприяє формуванню стійких логістичних екосистем, здатних адаптуватися до кризових ситуацій — таких, як порушення глобальних ланцюгів постачання. Наприклад, дослідження показують ефективність RFID-суспільних мереж і автономних транспортних засобів саме у логістичних системах міжнародного масштабу [3]. Завдяки такій платформі знижується кількість резервів, витрати на надлишкові запаси, полегшується взаємодія з митницею та партнерами – логістична екосистема стає

адаптивною до нестандартних ситуацій.

Наступним кроком є впровадження концепції «зеленої логістики», яка набуває особливого значення в контексті міжнародної екологічної політики та зростання попиту на сталий розвиток. Суть цієї концепції полягає не лише у зменшенні викидів вуглекислого газу, а й у переосмисленні логістичних маршрутів, оптимізації використання пального, впровадженні альтернативних джерел енергії для транспортування, модернізації автопарку [4]. Паралельно варто розглядати інструменти компенсації вуглецевого сліду (наприклад, участь у міжнародних програмах вуглецевих квот), а також залучення екологічно орієнтованих постачальників як елемент стратегічного партнерства. Таким чином, логістика набуває соціально відповідального обличчя, що є вагомим конкурентним чинником у міжнародній торгівлі.

Третя пропозиція пов'язана з розвитком транснаціональної аналітики та логістичного прогнозування. У добу надлишку даних здатність інтерпретувати інформаційні потоки і перетворювати їх на стратегічні рішення виходить на перший план. Концептуально важливою є побудова власних аналітичних центрів або модульне приєднання до існуючих міжнародних аналітичних систем, що працюють із Big Data, обробляючи геоаналітику, погодні умови, поведінкову аналітику споживачів, транспортну завантаженість [5]. Це дозволяє не лише планувати логістичні операції наперед, але й передбачати їхній економічний ефект у коротко- та середньостроковій перспективі

Четвертим напрямом виступає впровадження елементів блокчейн-технологій логістичну документацію, що забезпечує максимально можливу прозорість, достовірність і незмінність даних. Це особливо актуально для сфери міжнародної логістики, де взаємодія з великою кількістю сторін вимагає високого ступеня довіри. Блокчейн дозволяє мінімізувати ризики підробки документів, прискорити процеси митного оформлення, спростити перевірку легальності товарів. Крім того, смарт-контракти — як автоматизовані юридичні угоди — можуть істотно зменшити витрати часу та ресурсів на врегулювання спорів між сторонами [3].

І, нарешті, важливою концептуальною ланкою є підвищення ролі людського капіталу як рушія інноваційної трансформації логістичних процесів. Найкращі технології втрачають ефективність без фахівців, здатних інтегрувати та керувати ними. Тому доцільним є формування нових освітніх треків у вищій освіті, зокрема в галузях «логістична аналітика», «цифрові технології у постачанні», «транспортна етика», а також активне залучення молодих спеціалістів до міжнародних логістичних ініціатив через програми обміну, практик і дуальної освіти [4]. Осмислення логістики не лише як інфраструктури, а як інтелектуальної системи вимагає нової якості управлінців — гнучких, критичних, мультидисциплінарних.

Напрямок впровадження авторських інноваційних ідей. У межах модернізації міжнародних систем розподілу пропонується створити єдину цифрову платформу управління, яка забезпечить моніторинг ресурсів і вантажів у режимі реального часу, автоматизацію обміну документами й інтеграцію даних між перевізниками, складами та митними структурами. Наприклад, кейс компанії Agamex демонструє, як впровадження геопросторової системи аналізу прискорило останню милю доставки [6]. Такий шлях реалізації веде до перетворення управлінського процесу із реактивного на проактивний — з прогнозуванням, а не лише фіксацією.

У контексті екологічної стійкості рекомендовано впровадити логістичний підхід із низьким вуглецевим слідом, що включає стимулювання переходу автопарку на електро-або водневе паливо, встановлення систем енерго-моніторингу на складах і використання «зелених» маршрутів. Дослідження показують, що зміна моделі транспортування й оптимізація маршрутів мають значущий вплив на рівень CO₂-викидів [7]. Таким чином, підприємства отримують не лише технічну перевагу, але й соціально-економічний капітал у глобальній мережі.

Водночас для підвищення якості управління логістичними процесами доцільно створити аналітичний центр, який об'єднає дані з транспорту, складів, навігації й екосенсорів, та за допомогою машинного навчання формуватиме сценарії «що-якщо». У

дослідженні, присвяченому цифровій трансформації останньої милі доставлення, було зафіксовано зниження витрат і покращення обслуговування завдяки аналітичному моделюванню [8]. Завдяки цьому стратегічна функція управління виходить за межі логістики й переходить у площину системного впливу.

Отже, логістика, яка донедавна сприймалася лише як допоміжний механізм забезпечення операційної діяльності, стрімко трансформується у повноцінний інтелектуальний простір для пошуку рішень. Інноваційна діяльність у цій галузі дедалі частіше розглядається не як допоміжна функція, а як самостійний, глибоко дослідницький напрям, що поєднує знання з інженерії, менеджменту, ІТ та економіки.

На нинішньому етапі розвитку економіки логістика дедалі частіше сприймається не як допоміжна функція, зведена лише до транспортування чи складування, а як складна й самостійна система управління потоками, здатна адаптуватися до ринкових змін у реальному часі [9]. У такому контексті вона постає як динамічне середовище, що трансформує застарілі моделі менеджменту, пропонуючи новітні формати координації, аналітики та оптимізації процесів — від початкових етапів закупівель до фінального етапу доставки.

Роль новітніх рішень у цьому процесі – не просто інструментальна, а стратегічна: вони стають основою для аналітики, прогнозування ризиків і раціонального використання ресурсів. Йдеться, зокрема, про застосування інтелектуальних систем планування, цифрових платформ управління постачанням, рішень на основі IoT та штучного інтелекту. Їх інтеграція відкриває можливості не лише для окремих компаній, а й для побудови цілісних логістичних екосистем, у яких інформація, транспорт, управління та сервіс функціонують як єдиний організм.

Усе більш виразно логістика перетворюється з інструмента обслуговування на активного творця економічних змін. Її потенціал більше не обмежується лише оптимізацією процесів, а простягається до створення нових моделей економічного мислення та взаємодії. Можна із впевненістю стверджувати, що не технології входять у логістику, а саме логістика стає полем, де зіштовхуються інновації майбутнього.

З огляду на це, ключовим завданням на найближчу перспективу є не лише впровадження окремих рішень, а системне переосмислення ролі логістики у структурі глобального розвитку. Саме на цьому перетині — між наукою, бізнесом і цифровими платформами — зароджується нова реальність, у якій швидкість адаптації, взаємозв'язок та проактивність визначатимуть економічну стабільність і прогрес.

Список використаних джерел:

- 1 Закон України «Про інноваційну діяльність» від 4 липня 2002 року № 40-IV. Режим доступу: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/40-15#Text>.
- 2 Луценко, І. С. Інноваційні технології в логістиці / Луценко І. С., Матіяш Д. О. // Бізнес, інновації, менеджмент: проблеми та перспективи : зб. тез доп. III Міжнар. наук.-практ. конф., м. Київ, 08 груд. 2022 р. – Київ, 2022. – С. 72-73. DOI: <https://ela.kpi.ua/handle/123456789/52934>.
- 3 Боковець, В., Давидюк, Л., Пілявоз, Т. (2024). Інноваційні технології в міжнародній логістичній діяльності. *Innovation and Sustainability*, (3), 204–212. DOI: <https://doi.org/10.31649/ins.2024.3.204.212>.
- 4 Зрибнева І.П. Аналіз новітніх технологій, методів та підходів у логістиці // *Економіка і суспільство*. – 2024. – Вип. 60. – С. 520–524. <https://doi.org/10.32782/2524-0072/2024-60-60>
- 5 Інноваційні підходи до оптимізації транспортної логістики // *Інвестиції: практика та досвід*. – 2024. – № 1. – С. 87–91. <https://www.nayka.com.ua/index.php/investplan/article/download/4999/5043>
- 6 Aramex Case Study: Optimising The Digital Ecosystem of a Logistics Enterprise – ELEKS, 2017. URL: <https://eleks.com/case-studies/aramex-digital-logistics-enterprise/>
- 7 Erdenebold T. «Addressing Inbound Logistics Greenhouse Gas Emissions» – 2022. URL: <https://edepot.wur.nl/633752>

Годлюк В.В.

Інститут кібернетики імені В.М. Глушкова
НАН України, аспірант

ЦИФРОВІ ПЛАТФОРМИ ЯК ІНСТРУМЕНТ ПОСТКОНФЛІКТНОЇ ЕКОНОМІЧНОЇ ВІДБУДОВИ

Масштаб руйнацій, спричинених повномасштабною війною, охоплює не лише фізичну, а й глибоко соціальну та економічну інфраструктуру України. За даними KSE Institute (Kyiv School of Economics), станом на листопад 2024 року пошкоджено чи зруйновано 236 тисяч житлових будівель, 1554 заклади охорони здоров'я, а також істотна частина енергетичної, транспортної та промислової інфраструктури, загальні прямі збитки якій сягнули \$170 млрд [1]. Однак набагато складніше оцінити втрати в соціальній сфері: розрив традиційних економічних зв'язків, міграція трудових ресурсів, дезорганізація локальних ринків послуг. Саме ці фактори ускладнюють процес відбудови — навіть при наявності фінансування, реальні механізми його трансформації в продуктивну економічну діяльність залишаються недостатньо ефективними.

Традиційні механізми реагування — державні замовлення, міжнародна гуманітарна та інвестиційна допомога — мають певні переваги у масштабі та прогнозованості, проте виявляють суттєві обмеження в умовах динамічного постконфліктного середовища. По-перше, вони часто орієнтовані на великомасштабні проекти (наприклад, капітальне будівництво), тоді як найбільш гостру потребу відчують локальні громади — у ремонті житла, відновленні дрібної інфраструктури, підтримці малих підприємств. По-друге, бюрократичні процедури затримують реагування: від подання заявки до фактичного виконання робіт може пройти кілька місяців — час, який громади не можуть собі дозволити. По-третє, такі механізми слабо адаптовані до специфіки окремих територій: вони не враховують наявності неформальних ресурсів (наприклад, власний досвід місцевих майстрів, наявність незадіяного обладнання в СТО чи майстернях), а також не створюють стимулів до залучення цих ресурсів у процес відбудови. У результаті частина допомоги залишається нерозподіленою, а частина локального потенціалу — незадіяною.

Саме це визначає нагальну потребу в децентралізованих, адаптивних і прозорих механізмах координації ресурсів — таких, що дозволяють оперативно поєднувати потребу з можливістю, локальне знання з фінансуванням, індивідуальну ініціативу з інституційною підтримкою. Цифрові платформи — особливо ті, що спрямовані не на комерціалізацію, а на координацію та колективну дію — мають потенціал стати таким механізмом [2]. Приклади вже існують: від громадських ініціатив (як-от волонтерські хаби, спрямовані на локальну відбудову, чи платформи колективних зборів) до державних рішень, таких як «Дія.Відбудова» [3]. Проте вони, як правило, розглядаються як інструменти комунікації або управління проектами, а не як економічні екосистеми, здатні до саморозвитку та створення нових цінностей.

Тут виникає ключова наукова проблема: відсутність узагальнених формалізованих моделей, які б дозволяли не просто вимірювати активність на платформі, а оцінювати її внесок у відновлення мікроекономічної стійкості територій. Наразі домінують метрики, запозичені з комерційного сектору (кількість користувачів, обсяг транзакцій, швидкість