

ЕКОНОМІЧНІ ПРОБЛЕМИ РОЗВИТКУ ГАЛУЗЕЙ ТА ВИДІВ ЕКОНОМІЧНОЇ ДІЯЛЬНОСТІ

УДК 330.1

<https://doi.org/10.66416/2522-1620.12.2025.128-135>

БЕРЕЗЯНКО Т. В.

Формування логістичного комплексу провідних гравців національного оліє–жирового ринку

Актуальність теми дослідження. Протягом останніх років національні виробники та переробники олійних культур працюють в стресовому режимі, що посилює значущість економічних ризиків виробництва. У зв'язку з цим, постійний моніторинг логістичних інструментів стає нагальною потребою в забезпеченні оперативного реагування та вчасного реагування на виникаючі ризики діяльності. Руйнація сталих логістичних шляхів сполучення та експорту становить постійно зростаючу загрозу для безперешкодної контрактної діяльності.

Мета дослідження. Перешкоди в діяльності «зернового коридору», часткова руйнація сталих логістичних маршрутів, зміна в обсягах та структурі контрактних замовлень потребують уваги до змін та трендів в структурі експорту оліє–жирової галузі. З цією метою нами розглянуто наявні та початкові зрушення в структурі та напрямках логістики оліє–жирового комплексу.

Методи дослідження. В статті використано наступні методи: абстрактно–логічного аналізу; наукового спостереження, групування та систематизації для виявлення типових ознак, статистичний аналіз – для визначення економетричних параметрів, динаміки, структури, результатів діяльності; порівняння та зіставлення.

Результати дослідження. За результатами проведеного дослідження в трансформації логістичного забезпечення виявлено зміни в структурі експортної діяльності галузі, а також активізація формування логістичних альянсів на продуктовому рівні.

Галузь застосування результатів. Використання результатів дослідження доцільне у декількох напрямках: товарна логістика оліє–жирової галузі, науково–дослідна діяльність аналітичних установ та молодих вчених, управління ефективною діяльністю господарчих структур та нейтралізація ризиків в процесі державного управління.

Висновки. В оліє–жировому комплексі України відбувається стратегічний перехід від експорту сировини до експорту продукції з високою доданою вартістю. До цього спонукає зростаюча ризиковість звичних шляхів та обмеженість у використанні сталих і продуктивних за пропускну здатністю логістичних маршрутів.

Ключові слова. Оліє–жировий комплекс, логістика, експорт, структура

Formation of the logistics complex of the leading players of the national oil and fat market

Relevance of the research topic. In recent years, national producers and processors of oilseeds have been working in a stressful mode, which increases the significance of economic risks of production. In this regard, constant monitoring of logistics tools is becoming an urgent need to ensure prompt response and timely response to emerging risks of activity. The destruction of sustainable logistics routes and exports poses an ever-growing threat to unhindered contractual activities.

Purpose of the study. Obstacles in the activities of the «grain corridor», partial destruction of sustainable logistics routes, changes in the volumes and structure of contract orders require attention to changes and trends in the structure of exports of the oil and fat industry. To this end, we have considered the existing and initial shifts in the structure and directions of logistics of the oil and fat complex.

Research method. The following methods were used in the article: abstract-logical analysis; scientific observation, grouping and systematization to identify typical features, statistical analysis – to determine econometric parameters, dynamics, structure, results of activity; comparison and comparison. Research results. According to the results of the study, changes in the structure of the industry's export activity were identified in the transformation of logistics support, as well as the activation of the formation of logistics alliances at the product level.

Field of application of the results. The use of the research results is appropriate in several areas: commodity logistics of the oil and fat industry, scientific and research activities of analytical institutions and young scientists, management of the effective activities of economic structures and neutralization of risks in the process of public administration.

Conclusions. In the oil and fat complex of Ukraine, a strategic transition is taking place from the export of raw materials to the export of products with high added value. This is prompted by the increasing riskiness of the usual routes and the limitations in the use of sustainable and productive logistics routes in terms of throughput.

Key words. Oil and fat complex, logistics, export, structure

Постановка проблеми у загальному вигляді та її зв'язок із важливими науковими чи практичними завданнями. Логістика та дистрибуція перетворилися з простих практик на складні та витончені процеси, які втратили утилітарне призначення: переміщення товару та матеріально-технічне забезпечення – і набули значення однієї з вирішальних конкурентних переваг сучасного ринку. Логістика як метод, що використовується у щоденній розподільчій практиці, передбачає ефективну організацію та переміщення товарів. Логістичні компанії постійно вивчають нові технології для спрощення та прискорення процесів з урахуванням стрімко виникаючих ризиків та ринкових стресів.

Вплив логістики розповсюджується на різні галузі, такі як охорона здоров'я, електроніка, роздрібна торгівля, автомобілебудування та телекомунікації. 2023 року світовий ринок логістики досяг 5,4 трильйона доларів США, при цьому прогнози вказують на зростання до 7,9 трильйона доларів США до 2032 року. Очікується, що

протягом прогнозованого періоду (2024–2032 роки) ринок продемонструє позитивні середньорічні темпи зростання (CAGR) у розмірі 4,1%.) [1].

Оцінка потенціалу логістики як окремої галузі орієнтується на постійний моніторинг діяльності та перспективи розвитку провідних логістичних компаній світу, таких як: FedEx (США, Працює у 220 країнах світу і здійснює понад 20000 активних перевезень); DHL (Німеччина), XPO Logistic (США, вантажні перевезення для стратегічних та базових галузей промисловості); Nittsu (Японія, комплексні трансграничні рішення); UPS (США, міжнародні перевезення та логістика швидкозростаючих галузей); DB Schenker (Німеччина, універсальна логістика); J.B.Hunt Transportation (США, ланцюжок постачання для підприємств та малого бізнесу); Kuehne&Nagel (Німеччина, глобальна промислова логістика); DSV (Данія, мультимодальний гравець); Americold (США, споживче постачання, транспорт, технології); Ryder Cadena de Suministro (США, споживче поста-

чання, промисловість), Сінотранс (Китай, мультимодальні послуги).

Провідні логістичні компанії світу грають ключову роль формуванні глобальної ланцюжка поставок. Всі перелічені компанії виділяються як лідери галузі, кожна транспортна і логістична компанія пропонує унікальне поєднання послуг, адаптоване до різних галузей. Оскільки ринок логістики продовжує зростати, ці компанії демонструють інновації, ефективність та адаптованість, вносячи значний внесок у успіх бізнесу у всьому світі. Будьто безперебійна міжнародна доставка, комплексне управління ланцюжками поставок або стійкі логістичні рішення, ці компанії залишаються в авангарді галузі, що постійно розвивається [2].

При цьому зазначимо, що логістичний бізнеснапрямок в національному ринковому середовищі має специфіку:

- логістична система не справилась із поточними ризиками і виявила свою неспроможність швидкого реагування,
- просування продукції відбувається із за умови підтримки на державному рівні;
- активно застосовується державне регулювання в процесі переміщення продукції;
- використовується неринкове регулювання логістичних процесів [3].

Очікування виробників продукції лежать у площині формування скоординованої логістичної системи, яка буде гнучко відповідати на виклики ринку та забезпечувати швидке реагування на потреби підприємств. Саме незадоволеність цієї

потреби змушує провідні підприємства формувати власний логістичний комплекс як альтернативу діючій системі національної логістики.

Аналіз останніх досліджень і публікацій.

Дослідження стану та напрямків розвитку логістики останнім часом стало вельми актуальним завданням для наукової спільноти. Питанням розвитку та диверсифікації логістики присвячено значна кількість публікацій. Найбільш значущими, на наш погляд, можна зазначити дослідження наступних авторів: О.С.Гусенко, Л.Ширяєвої, А.Соколова, І.Зрибневої, В.Лисого, Д. Стеблака, О. Заяц, І.Халацької, Є.Коваль, Т.Репіч, Л.Сидоренко, Г.Тарасюк, Davis, M., Johnson, P., Landmann, T., Vogucka, A., T.Pokusa та інш. [4–16]. Проте, зазначені автори у своїх роботах розглядають окремі складові та бізнес напрямки логістичної діяльності, залишаючи поза увагою вирішальний принцип її ефективності – комплексність та системність мережі, що має особливу значущість для країни, яка знаходиться в кризовій ситуації.

Виклад основного матеріалу дослідження.

Розвиток оліє-жирової галузі, утримання нею лідируючих позицій в світі за обсягами виробництва, переробки та постачання продукції в значній мірі підтримується ефективністю діяльності національної логістичної мережі. Означена думка спирається на наявність зростання виробництва та переробки олійних культур попри збереження кризової ситуації в суспільно-економічній сфері.

З огляду на тенденцію відновлення експортних можливостей та нарощування потужності пере-

Таблиця 1. Показники діяльності національної оліє-жирової галузі 2020/2021 МР та 2023/2024МР

Показник	2020/2021 МР	2023/2024 МР	2024/2025 МР	Зміни (2024-2025/2023-2024), %
Виробництво, млн.т				
соняшник	16,5	13,9	22,6	162,6
ріпак	3,0	4,28	3,3	0,77
соя	3,5	4,8	6,2	129,2
Переробка насіння на олії млн.т				
соняшникова	6,2	6,6	5,0	0,76
ріпакова	0,12	0,43	0,5	116,2
соєва	0,21	1,6	0,32*	0,2
Експорт, млн.т				
соняшник	186,1	13,1	0,07	–
Олія соняшникова	5,28	6,2	4,73	0,76
ріпак	0,1	0,42	0,21	0,5
соя	0,23	0,25	0,52	208,0

Джерело: Укладено автором за даними Асоціації «Укроліяпром» та [17–19]

Таблиця 2. Структура експорту олійних культур національних виробників , %

Показник	2020/2021МР	2023/2024МР	2024/2025МР
Олія соняшникова	94,1	90,2	86,6
Олія ріпакова	1,8	6,1	3,8
Олія соєва	4,1	3,6	9,5
Всього	100	100	100

Джерело: укладено автором за даними Асоціації «Укроліяпром»

робки олійних культур доцільно розглянути актуальні для національних виробників напрямки експорту продукції галузі.

Наведені данні свідчать про зміну пріоритетів в структурі експорту за рахунок зростання частки соєвої та ріпакової олій. Разом із цим, протягом останнього року в Україні відбувається стратегічний перехід від експорту сировини до експорту продукції з високою доданою вартістю.

Узагальнивши данні щодо напрямків експорту олії та насіння слід зазначити наступні напрямки.

Як видно із попередньої таблиці – зростає експортний напрямок логістики. Забезпечення запиту на логістичне обслуговування потребує відновлення або переорієнтації засобів та маршрутів постачання. Адже за даними аналітиків зростання зовнішньоекономічної активності національної реальної економіки відбувається за

рахунок агросектору та харчової промисловості – 53% загального обсягу [20].

Контрактні умови постачання визначають не тільки маршрути логістики, але і потребують регулювання та узгодження графіку пропуску від загальнодержавних логістичних операторів. На жаль, практика сучасного опрацювання вантажів продемонструвала недостатню гнучкість логістичної системи.

Починаючи з 2023 р. суттєво поліпшилась рентабельність постачання олійних культур через українські порти порівняно із портами Констанца (Румунія) та Гданьськ/Гдиня (Польща). З 01.12.2024р. скасовано ліцензування експорту зернових та олійних культур.

Ефективність логістичного опрацювання вантажів суттєвим чином стримується швидкістю їх обробки на станціях переходу. За свідченням фахівців оліє-жирової галузі, що спираєть-

Таблиця 3. Актуальні напрямки експорту олійних культур 2024/2025 МР,%

Показник	ЄС	БРІКС	Близький Схід	Північна Африка
Насіння соняшнику	46,1	8,0	36,3	–
Олія соняшникова	48,0	17,0	19,0	5,0
Ріпак	54,8	11,8	12,4	1,2
Олія ріпакова	68,9	8,6	11,7	2,8
Соєа	7,7	31,9	12,4	8,9
Олія соєва	11,4	28,4	12,2	–

Джерело: укладено автором за даними Асоціації «Укроліяпром»

Таблиця 4. Сучасні умови постачання олії та насіння олійних культур за діючими контрактами

Напрямок	Умови постачання за контрактом	Вид перевезень
Польща	DAP	Залізничний вагон– цистерна
Угорщина		
Порт (Чорноморськ, Одеса)	CPT	автотранспорт
Порт (Чорноморськ, Одеса)	DAP	
ЄС (Італія, Іспанія)	CIF	20 футовий контейнер, балк
Китай		20 футовий контейнер
Постачання насіння та шроту олійних культур		
Угорщина, Польща	DAP	Залізничний ваго–зерновоз
Порт (Чорноморськ, Одеса)	CPT	
Китай	CIF	40 футовий контейнер

Джерело: укладено автором за даними Асоціації «Укроліяпром»

Таблиця 5. Зміни структури експортних перевезень олійних культур та олії протягом 2022–2024 рр.

Показник	Структура, % 2022/2023МР	Структура, % 2023/2024МР	Зміни, %
Водний шлях (море, ріка–море, паром)	76,1	80,5	+3,6
Залізниця	12,1	11,3	–0,8
Автотранспорт	11,2	8,3	–2,9

Джерело: укладено автором за даними Асоціації «Укроліяпром»

Таблиця 6. Затримка опрацювання вантажів олійних культур на залізничних станціях переходу 2023/2024 МР

Станції переходу	Кількість вагонів у простой	Вага, %
ЄС, в т.ч.:	326	100
Польща	112	34,4
Румунія	66	20,2
Словаччина	56	17,2
Угорщина	87	26,7
Порти	5	1,5

Джерело: укладено автором за даними Асоціації «Укроліяпром»

ся на данні наведені Укрзалізницею найбільшу проблему створюють пропускні пункти переходу вантажів у напрямку ЄС.

На думку експертів затримка на станціях переходу зумовлена не тільки технічними особливостями, а і політичними чинниками, що направлені на підтримку власних товаровиробників [21].

Висновки

Головною особливістю 2025/26 МР для підприємств олійно–жирової галузі України, як і для всієї країни, залишається робота в умовах військового стану через повномасштабну агресію росії проти України. Для поточного маркетингового року головною особливістю діяльності в національному оліє–жировому комплексі є створення умов для максимальної переробки насіння ріпаку та сої в Україні. Одночасно відбувається скорочення обсягів експорту даної сировини. Основними викликами залишаються наступні:

Постійні обмеження потужностей, аварійні та віялові відключення електроенергії через намагання агресора знищити критичну інфраструктуру країни.

Загрози припинення експорту олії та шроту через, так званий «зерновий коридор». Ситуація постійно напружена через намагання агресора знищити портову інфраструктуру та обмежити, або повністю припинити експорт, зокрема олії та шроту, через глибоководні порти. А це поставки до країн Азії, Африки та Близького Сходу.

Намагання агресора знищити залізничну інфраструктуру, а це поставки як у межах України, так і до країн Європи, які стали одними з основних імпортерів української олії та шроту.

Незважаючи на зростання рівня ризиковості економічної діяльності в галузі безпосередньо в управлінні зафіксовано активні зусилля щодо пошуку нестандартних рішень у подоланні негативних впливів. Так, зусилля національних господарчих структур направлено на об'єднанчі інструменти, синергізм діяльності та формування ситуативних альянсів в діяльності. До переліку негативних впливів додається нестабільність контрактних кінцевих пунктів постачання. Разом означені тенденції потребують як внутрішнього коригування економічної діяльності господарчих структур, так і їх інструментів зовнішнього забезпечення ефективності.

Практично ми можемо констатувати використання інструментів ранніх етапів становлення олігопольного ринку: консолідація експорту, об'єднання логістичних засобів економічної діяльності, нарощування концентрації, а також перетворення виробничої компанії на логістичного оператора. Цей процес у національному секторі оліє–жирового виробництва відбувся за межами країни і знову поширився на національний переробний сектор. За даними західної преси та порівняльного аналізу можна фіксувати припинення виробничої діяльності у Головному офісі компаній і зосередження виключно на процесі фінансування партнерських та пов'язаних сировинних та переробних компа-

ній. При цьому Головний офіс зосереджує увагу на контролі права здійснення експорту та проведення ефективних логістичних операцій. У цьому випадку відбувається консолідація усього напрямку. За такою схемою працюють «Каргілл», «Бунге», «Приват», «Кернел» та «Креатив».

Для розширення впливу на інші території або збереження власного ринкового простору, олігопольний власник змушений використовувати переговори та директивні можливості держави. Підтвердженням цієї тези слугує лист-роз'яснення Держмитслужби України 13.10.2025 № 15/15-03-02/7/5888 згідно з яким поновлено дозвіл завантажування одного вагону декількома товаровиробниками або експортером за різними контрактами, застосування пільг в митному оформленні. Інформаційною базою дослідження слугували законодавчі та нормативні документи Верховної Ради України, Кабінету Міністрів України та органів влади, офіційна статистична інформація Державної служби статистики України, Асоціації «Укроліяпром», які не становлять державної та службової таємниці; наукові праці вітчизняних та зарубіжних авторів, а також результати власних досліджень.

Розвиваючи означений тренд слід очікувати об'єднаних зусиль у зберіганні, використанні різних видів транспорту при здійсненні однієї експортної операції, використанні логістичних можливостей крупних виробничих компаній для здійснення експорту дрібними та середніми постачальниками олійних культур.

Дослідження динаміки означених процесів має стати однією з перспектив подальших наукових пошуків.

Список використаних джерел:

1. Логістика як інструмент підвищення конкурентоспроможності компанії. URL: <https://neolit.ua/ua/articles/logistyka-yak-instrument-pidvyshhennya-konkurentospromozhnosti-kompaniy/>
2. Рейтинг світових транспортних логістичних компаній: топ – 15 кращих перевізників. URL: <https://worldbank.org.ua/4454-reyting-svitovikh-transportnikh-logistichnikh-kompaniy.html>
3. Іванов Ю.В., Нагай Д.Р., Сохань Т.Д. Логістика в сучасних умовах розвитку економіки. Вчені записки ТНУ ім.В.І.Вернадського. Том 36 (75). № 1, 2025. С.72–77. DOI: <https://doi.org/10.32782/2523-4803/75-1-11>

4. Гусенко О.С. Світова торгівля зерновими культурами та ризики морської логістики: сучасний стан та динаміка. Науковий вісник Одеського національного економічного університету: зб. наук. праць. Одеса. 2024. № 3–4 (316–317). С. 176–182. URL: <http://n-visnik.oneu.edu.ua/collections/2024/316-317/pdf/176-182.pdf>

5. Гусенко О.С., Бомчак Ю.В. Аналіз сучасного стану та динаміки експорту зернових культур України в умовах ускладнення міжнародної логістики. Proceedings of the XI International Scientific and Practical Conference. Helsinki, Finland. 2023. Pp. 60–67. URL: <https://isg-konf.com/integration-of-science-as-a-mechanism-of-effective-development/>

6. Заяц О.В., Халацька І.І., Коваль Є.А. Інтеграція інноваційних методів управління та логістики для оптимізації транспортно-дорожнього комплексу. Вісник Національного транспортного університету. серія «Економічні науки». 2024. Вип. 2 (59). С.61–68

7. Зрибнева І.П. Аналіз новітніх технологій, методів та підходів у логістиці, їх вплив на оптимізацію ланцюгів постачання та підвищення продуктивності. Економіка та суспільство. 2024. Вип.60. DOI: <https://doi.org/10.32782/2524-0072/2024-60-60>

8. Лисий В.М., Стебляк Д.М. Вплив війни на розвиток транспортного перевезення в Україні. Науковий вісник Ужгородського національного університету. Серія «Міжнародні економічні відносини та світове господарство». 2022. Випуск 43. С. 92–96. URL: <https://dspace.uzhnu.edu.ua/jspui/bitstream/lib/55650/1/18.pdf>

9. Сидоренко, Л. Інтеграція інноваційних технологій у логістичні системи транспортних компаній // Журнал логістики та транспорту. – 2020. – Т. 28, № 1. – С. 45–59.

10. Репіч Т.А. Особливості використання логістичної концепції у логістиці кризових ситуацій Ефективна економіка. <http://www.economy.nayka.com.ua/?op=1&z=7713> DOI: 10.32702/2307-2105-2020.3.54

11. Тарасюк Г.М., Іщенко В.С. Логістичне управління в діяльності підприємств: еволюція концепцій, управлінських підходів та тренди сучасності. Інвестиції: практика та досвід. 2024 № 14. С.32–38. DOI: 10.32702/2306-6814.2024.14.32

12. Ширяєва Л., Соколов А. Проблеми та напрямки вдосконалення логістики олійних культур України на сучасному етапі. Розвиток методів управління та господарювання на транспорті. 2024. Випуск 2. С. 23–33. DOI: <https://doi.org/10.31375/2226-1915-2024-2-23-33>

13. Davis, M. Challenges and Opportunities of Integrating Innovative Technologies in Transport Systems // *Journal of Transport Engineering Issues*. – 2020. – Vol. 26, No. 4. – P. 567–580.

14. Johnson, P. Integration of Innovative Management Methods in Transport Programs: Case Study Analysis // *International Journal of Logistics Management*. – 2020. – Vol. 35, No. 4. – P. 789–803.

15. Landmann, T., Bogucka, A., 2021. International Humanitarian City as a global logistics hub in 2018–2021 – a case study. *Systemy Logistyczne Wojsk*, 56, 97–111.

16. Pokusa T. Logistyka humanitarna jako społeczne wyzwanie współczesnych czasów. *Gospodarka Materialowa i Logistyka. Material Economy and Logistics*. DOI 10.33226/1231–2037.2022.5.2

17. УЗА. URL: <https://uga.ua/news/u-2020-21-mr-v-ukrayini-bulo-virobлено-bilsh-6-mln-tonn-roslinnih-olij-ukroliaprom/>

18. Папченко В.Ю., Матвеева Т.В. Стан олієжирової галузі України у вересні–березні 2024/25 маркетингового року. URL: <chrome-extension://efaidnbmnnnibpcajpcgclefindmkaj/https://repository.kpi.kharkov.ua/server/api/core/bitstreams/9c36ef75-af78-4a3e-b776-491d4ec070c4/content>

19. Експорт української соняшникової олії з початку 2020/21 МР зріс на 5%. URL: <https://www.apk-inform.com/uk/news/amp/1515793>

20. Мороз С., Левченко С. . Логістична галузь України: економічне значення галузі, втрати та перспективи розвитку в умовах війни. *Scientific journal «DEVELOPMENT SERVICE INDUSTRY MANAGEMENT»*. 2023, (3), С.75–82. [https://doi.org/10.31891/dsim-2023-3\(11\)](https://doi.org/10.31891/dsim-2023-3(11))

21. Блокада прикордонних переходів із Польщею загрожує всій економіці України. URL: <https://gmk.center/ua/posts/blokada-prykordonnykh-perekhodiv-iz-polshcheiu-zahrozhuie-vsij-ekonomitsi-ukrainy/>

References:

1. Lohistyka yak instrument pidvyshchennya konkurentospromozhnosti kompaniyi. URL: <https://neolit.ua/ua/articles/logistyka-yak-instrument-pidvyshchennya-konkurentospromozhnosti-kompaniyi/>

2. Reytynh svitovykh transportnykh lohistychnykh kompaniy: top – 15 krashchykh pereviznykiv. URL: <https://worldbank.org.ua/4454-reyting-svitovykh-transportnykh-logistichnykh-kompaniy.html>

3. Ivanov Yu.V., Nahay D.R., Sokhan' T.D. Lohistyka v suchasnykh umovakh rozvytku ekonomiky. *Vcheni zapysky TNU im.V.I.Vernads'koho*. Tom 36 (75). № 1, 2025. S.72–77. DOI: <https://doi.org/10.32782/2523-4803/75-1-11>

4. Husenko O.S. Svitova torhivlya zernovymy kul'turamy ta ryzyky mors'koyi lohistyky: suchasnyy stan ta dynamika. *Naukovyy visnyk Odes'koho natsional'noho ekonomichnoho universytetu: zb. nauk. prats'*. Odesa. 2024. № 3–4 (316–317). S. 176–182. URL: <http://n-visnik.oneu.edu.ua/collections/2024/316-317/pdf/176-182.pdf>

5. Husenko O.S., Bomchak Yu.V. Analiz suchasnoho stanu ta dynamiky eksportu zernovykh kul'tur Ukra-yiny v umovakh uskladnennya mizhnarodnoyi lohistyky. *Proceedings of the XI International Scientific and Practical Conference*. Helsinki, Finland. 2023. Pp. 60–67. URL: <https://isg-konf.com/integration-of-science-as-a-mechanism-of-effective-development/>

6. Zayats O.V., Khalats'ka I.I., Koval' Ye.A. Intehratsiya innovatsiynykh metodiv upravlinnya ta lohistyky dlya optymizatsiyi transportno-dorozhn'oho kompleksu. *Visnyk Natsional'noho transportnoho universytetu. seriya «Ekonomichni nauky»*. 2024. Vyp. 2 (59). S.61–68

7. Zrybnyeva I.P. Analiz novitnikh tekhnolohiy, metodiv ta pidkhodiv u lohistytsi, yikh vplyv na optymizatsiyu lantsyuhiv postachannya ta pidvyshchennya produktyvnosti. *Ekonomika ta suspil'stvo*. 2024. Vyp.60. DOI: <https://doi.org/10.32782/2524-0072/2024-60-60>

8. Lysyy V.M., Steblak D.M. Vplyv viyny na rozvytok transportnoho perevezennya v Ukraini. *Naukovyy visnyk Uzhhorods'koho natsional'noho universytetu. Seriya «Mizhnarodni ekonomichni vidnosyny ta svitove hos-podarstvo»*. 2022. Vypusk 43. S. 92–96. URL: <https://dspace.uzhnu.edu.ua/jspui/bitstream/lib/55650/1/18.pdf>

9. Sydorenko, L. Intehratsiya innovatsiynykh tekhnolohiy u lohistychni systemy transportnykh kompaniy // *Zhurnal lohistyky ta transportu*. – 2020. – Т. 28, № 1. – С. 45–59.

10. Repich T.A. Osoblyvosti vykorystannya lohistychnoyi kontseptsiyi u lohistytsi kryzovykh sytuatsiy. *Efektivna ekonomika*. <http://www.economy.nayka.com.ua/?op=1&z=7713> DOI: 10.32702/2307-2105-2020.3.54

11. Tarasyuk H.M., Ishchenko V.S. Lohistychno upravlinnya v diyal'nosti pidpryyemstv: evolyutsiya kontseptsiy, upravlins'kykh pidkhodiv ta trendy suchasnosti. *Investytsiyi: praktyka ta dosvid*. 2024 № 14. S.32–38. DOI: 10.32702/2306-6814.2024.14.32

12. Shyryayeva L., Sokolov A. Problemy ta napryamky vdoskonalennya lohistyky oliynykh kul'tur Ukrainy na suchasnomu etapi. *Rozvytok metodiv upravlinnya ta hospodaryuvannya na transporti*. 2024. Vypusk 2. S. 23–33. DOI: <https://doi.org/10.31375/2226-1915-2024-2-23-33>

13. Davis, M. Challenges and Opportunities of Integrating Innovative Technologies in Transport Systems

// Journal of Transport Engineering Issues. – 2020. – Vol. 26, No. 4. – P. 567–580.

14. Johnson, P. Integration of Innovative Management Methods in Transport Programs: Case Study Analysis // International Journal of Logistics Management. – 2020. – Vol. 35, No. 4. – P. 789–803.

15. Landmann, T., Bogucka, A., 2021. International Humanitarian City as a global logistics hub in 2018–2021 – a case study. Systemy Logistyczne Wojsk, 56, 97–111.

16. Pokusa T. Logistyka humanitarna jako społeczne wyzwanie współczesnych czasów. Gospodarka Materialowa i Logistyka. Material Economy and Logistics. DOI 10.33226/1231–2037.2022.5.2

17. UZA. URL: <https://uga.ua/news/u–2020–21–mr–v–ukrayini–bulo–virobleno–bilsh–6–mln–tonn–roslinnych–olij–ukroliyprom/>

18. Papchenko V.Yu., Matvyeyeva T.V. Stan oliyehyrovoyi haluzi ukrayiny u veresni–berezni 2024/25 marketyhnovoho roku. URL: <chrome-extension://efaidn-bmnnnibpcajpcglclefindmkaj/https://repository.kpi.kharkov.ua/server/api/core/bitstreams/9c36ef75–af78–4a3e–b776–491d4ec070c4/content>

19. Eksport ukrayins'koyi sonyashnykovoyi oliyi z pochatku 2020/21 MR zris na 5%. URL: <https://www.apk-inform.com/uk/news/amp/1515793>

20. Moroz S., Levchenko S. Lohistychna haluz' ukrayiny: ekonomichne znachennya haluzi , vtraty ta perspektyvy

rozvytku v umovakh viyny. Scientific journal «Development service industry management». 2023, (3), S.75–82. [https://doi.org/10.31891/dsim–2023–3\(11\)](https://doi.org/10.31891/dsim–2023–3(11))

21. Blokada prykordonnykh perekhodiv iz Polshcheyu zahrozhuye vsiy ekonomitsi Ukrayiny. URL: <https://gmk.center/ua/posts/blokada–prykordonnykh–perekhodiv–iz–polshcheiu–zahrozhuae–vsij–ekonomitsi–ukrainy/>

Дані про автора

Березяню Тамара Володимирівна,

д. е. н., професор, завідувачка кафедри економіки праці та менеджменту, Національний університет харчових технологій, м. Київ

ORCID: <https://orcid.org/0000–0001–9228–4239>
e-mail: tvb–nuft@i.ua

Data about the author

Tamara Berezyanko,

Doctor of economics, professor, head of the department of labor economics and management, National University of food technologies, Kyiv

e-mail: tvb–nuft@i.ua

Надходження статті до редакції 15.12.2025

Прийнято до друку 23.12.2025

Опубліковано 30.12.2025