



Розвиток продуктивних сил і регіональна економіка

УДК 338: 656

DOI <https://doi.org/10.5281/zenodo.18464423>

**Аналіз та оцінка логістичної інфраструктури прикордонних регіонів
України з ЄС**

Погуляйко Юрій Михайлович,

доктор філософії в галузі економіки

Луцького національного технічного університету

м. Луцьк, Україна, <https://orcid.org/0000-0003-1640-2832>

Прийнято: 17.01.2026 | Опубліковано: 30.12.2026

***Анотація:** У статті проведено аналітичні дослідження розвитку логістичної інфраструктури прикордонних регіонів України з ЄС. Обґрунтовано роль та значення логістичної інфраструктури регіону у розвитку національної та регіональної економік. Зазначено, що оптимальна логістична інфраструктура дозволить оптимізувати потоки як всередині регіону, так і поза ним, знизити витрати суб'єктів господарювання на транспортування, зберігання, розподіл, розмитнення та інші логістичні послуги, і таким чином задовольнити потреби населення регіону у необхідних благах. З'ясовано, що вигідне геополітичне розташування України сприяє протіканню транзитних потоків. Здійснено аналіз протяжності транспортних магістралей прикордонних регіонів України з ЄС. Досліджено показники, які характеризують транспортну інфраструктуру регіонів. Доведено, що важливим елементом логістичної інфраструктури є наявність підприємств-постачальників торговельної мережі. В Україні є всі типи складських*



приміщень, необхідні для зберігання різних товарних запасів. Проведено аналіз показників наявних складських площ у прикордонних регіонах країни. Обґрунтовано, що логістичні центри виконують функції зберігання, перевалки, сортування і доставки вантажів, що робить їх ключовими елементами в транспортно-економічних зв'язках між регіонами та країнами. Проведено аналітичні дослідження динаміки логістичних центрів прикордонних регіонів країни з ЄС. Зроблено висновок, що спостерігається нерівномірний рівень розвитку логістичної інфраструктури в регіонах України, де в одних регіонах є великий потенціал для зростання та покращення логістичних процесів, в той час як інші потребують значних інвестицій у розвиток логістичної інфраструктури, модернізацію транспорту, впровадження цифрових технологій для підвищення ефективності.

Ключові слова: логістика, логістична інфраструктура, прикордонний регіон, склад, постачальник, транспортна інфраструктура, транзитні потоки.

Analysis and assessment of the logistics infrastructure of Ukraine's border regions with the EU

Yuriy Pohuliaiko,

Doctor of Philosophy in Economics,

Lutsk National Technical University

Lutsk, Ukraine, <https://orcid.org/0000-0003-1640-2832>

Abstract. *The article provides analytical research into the development of the logistics infrastructure of the border regions of Ukraine with the EU. The role and*



significance of the region's logistics infrastructure in the development of the national and regional economies are substantiated. It is noted that the optimal logistics infrastructure will allow optimizing flows both within the region and outside it, reducing the costs of business entities for transportation, storage, distribution, customs clearance and other logistics services and thus satisfying the needs of the region's population in necessary goods. It is found that the advantageous geopolitical location of Ukraine contributes to the flow of transit flows. The length of transport highways of the border regions of Ukraine with the EU is analyzed. The indicators characterizing the transport infrastructure of the regions are studied. It is proved that an important element of the logistics infrastructure is the presence of enterprises-suppliers of the trade network. Ukraine has all types of warehouses necessary for storing various inventories. An analysis of the indicators of available warehouse space in the border regions of the country is carried out. It is substantiated that logistics centers perform the functions of storage, transshipment, sorting and delivery of cargo, which makes them key elements in transport and economic relations between regions and countries. Analytical studies of the dynamics of logistics centers in the border regions of the country with the EU have been conducted. It is concluded that there is an uneven level of development of logistics infrastructure in the regions of Ukraine, where some regions have great potential for growth and improvement of logistics processes, while others require significant investments in the development of logistics infrastructure, modernization of transport, implementation of digital technologies to increase efficiency.

Keywords: Logistics, logistics infrastructure, border region, warehouse, supplier, transport infrastructure, transit flows.

Постановка проблеми. Україна та її регіони мають досить сприятливе геополітичне розташування по відношенню до країн ЄС та морських шляхів сполучення, що дає можливість інтегруватись у міжнародну транспортну систему. Водночас, Україна має розгалужену внутрішню транспортну систему, а



регіони України характеризуються високим рівнем кооперації, що вказує на наявність передумов до формування та розвитку логістичної інфраструктури. Проте, повномасштабне вторгнення на територію України призвело до руйнування логістичної інфраструктури, порушення ланцюгів поставок, зниження ефективності протікання логістичних потоків, закриття повітряного простору країни, обмеження у використанні морських шляхів сполучення тощо. Ефективне протікання різних видів потоків як в межах одного регіону, так і між регіонами країни, неможливе без формування адекватної воєнним та повоєнним умовам регіональної логістичної інфраструктури. Раціонально побудована і адаптована до відповідних умов функціонування регіону, логістична інфраструктура дозволить оптимізувати потоки як всередині регіону, так і поза ним, знизити витрати суб'єктів господарювання на транспортування, зберігання, розподіл, розмитнення та інші логістичні послуги і таким чином, задовольнити потреби населення регіону у необхідних товарах та послугах.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Незважаючи на численні дослідження, присвячені питанням розвитку логістичної інфраструктури регіонів, і досі ведеться дискусія з приводу оцінки та напрямів її розвитку. Серед таких досліджень варто виділити праці Васильців Н., якою було окреслено проблеми розвитку логістичної інфраструктури регіонів в період військового конфлікту [6], Гнедіної К., якою було зосереджено увагу на діагностиці логістичної інфраструктури прикордонних регіонів держави та визначити перспективи її розвитку [3], Гурч Л. [15], Іванова С., де наукові розвідки були спрямовані на дослідження впливу війни та розвиток транспортно-логістичної інфраструктури регіонів держави [10], Зрибнєвої І., яка акцентувала увагу на аналізі та оцінці транспортної інфраструктури як складового елемента логістичної інфраструктури регіону [12], Ковтун Т., у науковій публікації якої подано аналіз розвитку транспортно-логістичної інфраструктури регіону [9], Когут М., де було досліджено роль логістичного потенціалу у забезпеченні регіонального розвитку



[11], Малюти М., наукова публікація присвячена питанням оціни розвитку транспортної логістики у довоєнний та воєнний періоди [5], Мірошніченко О., де автором було досліджено зміну логістичних маршрутів під впливом війни, а також особливості розвитку транспортної інфраструктури регіонів держави [13], Притули Х., де науковицею було розглянуто логістично-транспортну інфраструктуру, визначено показник до її оцінки [8], Харченко М. здійснено аналіз та оцінку транспортно-логістичної інфраструктури та виявлено проблеми у її розвитку [4], Шульц С., якою було досліджено транспортну інфраструктуру регіону та визначено втрати її функціонування внаслідок військових дій [14] та ін.

Серед невирішених проблем залишається наявність цілісного та системного підходу до оцінки розвитку логістичної інфраструктури прикордонних регіонів України з ЄС, що потребує подальших досліджень у даному напрямі.

Виділення невирішених раніше частин загальної проблеми. Вказати на ті аспекти загальної проблеми, які залишаються невирішеними або потребують додаткового дослідження, роблячи акцент на своєму потенційному внеску.

Серед невирішених проблем залишається наявність цілісного та системного підходу до оцінки розвитку логістичної інфраструктури прикордонних регіонів України з ЄС, що потребує подальших досліджень у даному напрямі.

Формулювання цілей статті (постановка завдання).

Цілями статті є аналітичне дослідження розвитку логістичної інфраструктури прикордонних регіонів України з ЄС. Для досягнення поставлених цілей було визначено та вирішено наступні завдання:

- здійснити аналіз транспортних транзитних потоків через територію України;
- проаналізувати транспортний потенціал прикордонних регіонів України з ЄС;



- провести аналітичні дослідження потужностей складських комплексів прикордонних регіонів України з ЄС.

Виклад основного матеріалу дослідження. Україна входить в систему міжнародних транспортних коридорів, що створює сприятливі передумови для розвитку у регіонах, якими вони проходять, ефективно діючої логістичної інфраструктури. Транзит автомобільного легкового, вантажного транспорту та автобусів через державний кордон України наведено у таблиці 1.

Таблиця 1.

Транзит автомобільного легкового, вантажного транспорту та автобусів через державний кордон України, од.

Ділянки державного кордону	2018	2019	2020	2021	2022	2023
<i>Легковий транспорт</i>	436937	309503	87908	101033	35683	38886
польська	78687	71125	17776	805	-	-
словацька	-	-	-	-	-	-
угорська	292	337	155	244	144	47
румунська	63833	38347	10249	12913	15779	21247
молдовська	113558	35473	9318	11185	13898	17592
<i>Вантажний транспорт</i>	234016	218127	168320	160874	34507	15322
польська	20070	24641	5187	217	-	-
словацька	-	-	-	-	-	-
угорська	-	-	-	-	-	-
румунська	15743	12960	10462	12535	12648	8960
молдовська	43746	10769	7491	8457	6648	6362
<i>Автобуси</i>	26959	14925	5069	4448	1269	1061
польська	3362	3199	1083	145	-	-
словацька	-	-	-	-	-	-
угорська	-	-	-	-	-	-
румунська	401	349	84	130	405	466
молдовська	13092	1690	921	803	553	595

Джерело: [1]

Можемо відмічати наявність транзитних перевезень легкового та вантажного транспорту, а також автобусів. Найбільший обсяг транзитних



перевезень щодо даних видів транспорту припадає на румунську та молдовську ділянку державного кордону, яка межує із Одеською та Чернівецькою областями. Проте, в цілому, динаміка показників вказує на зменшення обсягів транзитних перевезень, що свідчить про зниження ефективності його використання прикордонними з ЄС регіонами України.

Протяжність транспортних магістралей є одним з основних показників, який характеризує розвиток транспортної інфраструктури регіону. Він дозволяє оцінити результативність протікання транспортних потоків як в середині країни, так і між регіонами держави, а також є сприятливою передумовою для розвитку їх логістичної інфраструктури. Аналіз протяжності транспортних магістралей регіонів держави наведено у таблиці 2.

Таблиця 2.

Аналіз протяжності транспортних магістралей прикордонних регіонів
України з ЄС, км

Регіони	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Волинська	1 000	1 050	1 100	1 050	1 100	1 100
Закарпатська	500	550	600	550	600	600
Івано- Франківська	500	550	600	550	600	600
Львівська	2 500	2 600	2 700	2 600	2 800	2 800
Одеська	2 500	2 600	2 700	2 600	2 800	2 800
Чернівецька	500	550	600	550	600	600

Джерело: [1]

Результати таблиці показують, що протяжність транспортних магістралей прикордонних регіонів України зазнала незначного збільшення. В середньому протяжність транспортних магістралей за досліджуваний період зросла на 100 км, що створює сприятливі передумови для протікання потоків та розвитку транспортної інфраструктури. У 2020 році можемо відмітити незначне зменшення протяжності транспортних магістралей порівняно з



іншими періодами, що на нашу думку, обумовлено рядом причин, основна з яких – це наявність глобальної санітарної кризи внаслідок пандемії коронавірусу. Львівська та Одеська області залишаються лідерами серед усіх прикордонних регіонів з ЄС. Аналіз експлуатаційної довжини залізничних колій загального користування прикордонних регіонів України з ЄС наведено у таблиці 3.

Таблиця 3.

Аналіз експлуатаційної довжини залізничних колій загального користування прикордонних регіонів України з ЄС, км

Регіони	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Волинська	593	593	593	593	593	593
Закарпатська	602	602	601	601	601	601
Івано- Франківська	494	494	494	494	494	494
Львівська	1263	1263	1263	1263	1263	1263
Одеська	1044	1033	1033	1015	1035	1035
Чернівецька	413	413	413	413	413	413

Джерело: [1]

Результати таблиці 3 показують, що найкращі значення даних показників спостерігаються у Львівській та Одеській областях, які є потужними транспортними залізничними вузлами і виступають платформою для зберігання, перевантаження та транспортування вантажів. Дещо менша довжина залізничних колій у Одеській області. Решта прикордонних регіонів мають значно меншу довжина залізничних колій загального користування. Найнижчим рівнем забезпеченості залізничних колій загального користування характеризуються Чернівецька (413,0 км), Івано-Франківська (494 км), та Волинська (593 км) області. Характеризуючи щільність залізничних колій загального користування,



можна зробити висновок, що найвищий рівень цього показника притаманний для Львівської, Чернівецької, областей.

Аналіз довжини автомобільних доріг загального користування прикордонних регіонів України з ЄС наведено у таблиці 4.

Таблиця 4.

Аналіз довжини автомобільних доріг загального користування
прикордонних регіонів України з ЄС, тис.км

Регіони	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Волинська	6,2	6,2	6,2	6,2	6,2	6,2
Закарпатська	3,4	3,4	3,4	3,3	3,4	3,4
Івано- Франківська	4,1	4,1	4,1	3,9	4,1	4,1
Львівська	8,4	8,4	8,4	8,4	8,4	8,4
Одеська	8,3	8,3	8,3	8,4	8,4	8,4
Чернівецька	2,9	2,9	2,9	2,9	2,9	2,9

Джерело: [1]

Найбільша довжина автомобільних доріг, включаючи автомобільні дороги з твердим покриттям, характерна для Львівської та Одеської областей. Найнижчим рівнем забезпеченості автомобільними шляхами характеризуються Чернівецька (2,9 тис. км), Закарпатська (3,4 тис. км.) та Івано-Франківська (4,1 тис. км.) області. Найвища щільність автомобільних доріг притаманна для Львівської та Чернівецької областей.

Кількість транспортних підприємств є важливим економічним показником, що дає змогу оцінити стан і розвиток логістичної інфраструктури в регіонах країни. Динаміка кількості транспортних підприємств регіонів держави наведена у таблиці 5. Аналіз показників, наведених у таблиці 5 показує негативну динаміку кількості транспортних підприємств у прикордонних регіонах. За період 2017-2021 років, таке зниження



спостерігається у Волинській (на 7 од.), Львівській (на 5 од.), Одеській (на 10 од.), Чернівецькій (1 од.) областях. Лише у Закарпатській області відмічається позитивна тенденція та Івано-Франківська область характеризується сталістю щодо кількості транспортних підприємств.

Таблиця 5.

Динаміка кількості транспортних підприємств прикордонних регіонів
України з ЄС, од.

Регіони	2017	2018	2019	2020	2021
Волинська	98	102	105	89	91
Закарпатська	60	62	65	59	61
Івано- Франківська	60	63	65	58	60
Львівська	150	155	160	140	145
Одеська	180	190	200	160	170
Чернівецька	45	47	50	42	44

Джерело: [1]

Наявні транспортні підприємства надають широкий спектр логістичних послуг по вантажо- та пасажиро- перевезеннях. Фактично наявні транспортні підприємства є основою розвитку логістичної інфраструктури регіонів, визначають їх логістичний потенціал, а також існуючі логістичні потужності щодо перевезень. У даному напрямі важливим також є визначення кількості транспортних засобів, які є наявні у прикордонних регіонах України з ЄС (табл.6).

Таблиця 6.

Динаміка кількості транспортних засобів прикордонних регіонів України з
ЄС

Регіони	2017	2018	2019	2020	2021
Волинська	3000	3100	3200	2900	3000
Закарпатська	1700	1800	1900	1600	1700



Івано-Франківська	1700	1800	1900	1600	1700
Львівська	6000	6200	6400	5900	6000
Одеська	7000	7200	7400	6900	7000
Чернівецька	1500	1600	1700	1400	1500

Складено за матеріалами [1]

Порівнюючи 2021 рік з 2017 роком відмічаємо незмінність динаміки кількості транспортних засобів прикордонних регіонів. Проте, відбувалися такі зміни у 2018 році, де їх кількість зросла у всіх регіонах держави; у 2019 році знову відмічаємо суттєве зростання кількості транспортних засобів. Проте, 2020 рік є кризовим, спричиненим поширенням коронавірусної інфекції, що призвело до зменшення кількості транспортних засобів. Вже у 2021 році спостерігаємо стабілізацію ситуації на рівні базового періоду, що вказує на поступове відновлення транспортного парку та створення передумов для розвитку логістичної інфраструктури прикордонних регіонів держави з ЄС. Варто зауважити, що поступ логістичної інфраструктури регіону потребує постійного оновлення транспортного парку, тобто придбання сучасних та екологічно безпечних транспортних засобів, які будуть відповідати європейським нормам та стандартам. Це дозволить масштабувати діяльність транспортно-логістичних компаній у міжнародному транспортному просторі, розвинути логістичну інфраструктуру регіонів, і таким чином, наростити їх економічний потенціал.

Важливим елементом логістичної інфраструктури прикордонних регіонів є наявність складів та достатньої складської площі. Особливістю прикордонних регіонів є наближеність до країн ЄС, що створює сприятливі передумови для розвитку складської логістики та ефективного використання площі складів. Аналіз складської площі прикордонних регіонів України з ЄС наведено у таблиці 8.

Наведені дані у таблиці 8 характеризують позитивну динаміку збільшення площі складських приміщень, що розширює можливості для



розвитку логістичної інфраструктури прикордонних регіонів. Відмічаємо зростання складської площі по усіх прикордонних регіонах, де вона в середньому за період 2017-2021 років зросла на 100-200 тис.м².

Таблиця 8.

Аналіз складської площі прикордонних регіонів України з ЄС, тис.м²

Регіони	2017	2018	2019	2020	2021
Волинська	300	350	380	350	400
Закарпатська	150	180	200	180	200
Івано-Франківська	100	120	150	120	150
Львівська	1 200	1 300	1 400	1 300	1 500
Одеська	1 800	1 900	2 000	1 800	2 000
Чернівецька	150	180	200	180	200

Складено за матеріалами [1]

Найбільше зростання спостерігається у Львівській (на 300 тис.м²) та Одеській (200 тис.м²) областях. Найменше таке зростання відбулося у Закарпатській, Івано-Франківській, Чернівецькій областях – ріст на рівні 50 тис.м². Також можемо бачити, що 2018 та 2019 роки були найбільш інтенсивними по зростанню площі складських приміщень, натомість 2020 рік – навпаки, де відбулося зниження. Знову ж таки, Львівська та Одеська області є логістичними центрами, де зосереджена найбільша кількість логістичних хабів, які створюють підґрунтя для розвитку логістичної інфраструктури. Відповідно, аналіз динаміки логістичних центрів регіонів держави наведено в таблиці 9.

Таблиця 9.

Аналіз динаміки логістичних центрів прикордонних регіонів України з ЄС,

од.

Регіон	2017	2018	2019	2020	2021
--------	------	------	------	------	------



Волинська	7	8	9	8	9
Закарпатська	5	6	7	6	7
Івано- Франківська	6	7	8	7	8
Львівська	20	21	22	21	23
Одеська	18	19	20	19	21
Чернівецька	5	6	7	6	7

Складено за матеріалами [2]

У Львівській області у 2021 році було зосереджено 23 логістичних центри, що на 3 од. більше ніж у 2017 році; у Одеській області в цей ж період функціонувало 21 логістичний центр, що на 3 од. більше базового періоду. Найменша їх кількість була у Закарпатській та Чернівецькій областях, де у 2021 році їх було по 7 од. у кожному регіоні. Аналіз динаміки кількості логістичних центрів показує їх зростання за досліджуваний період із незначним зменшенням у 2020 році. Логістичні центри як елемент логістичної інфраструктури надає ряд логістичних функцій пов'язаних із сортуванням товару, перевантаженням продукції, її тимчасовим зберіганням та транспортуванням до торговельних мереж, підприємств, або кінцевого споживача.

Висновки. Проведені дослідження показали неоднозначну динаміку розвитку логістичної інфраструктури прикордонних регіонів держави за досліджуваний період. Аналіз показав погіршення розвитку логістичної інфраструктури прикордонних регіонів у 2020 році, де причиною стала наявність глобальної коронавірусної інфекції, яка негативно вплинула на їх логістичні потужності. Проте, доведено, що Україна в цілому та її прикордонні регіони мають усі потенційні можливості для розвитку логістичної інфраструктури, а саме наявність логістичних центрів та складських хабів, транспортні магістралі та достатню кількість транспортних підприємств та транспортних засобів тощо. Проте, результативність функціонування



логістичної інфраструктури прикордонних регіонів та можливість її поступу у майбутньому залежить від їх інвестиційної привабливості, можливості залучення інвестицій у її розвиток.

Список використаних джерел

1. Державна служба статистики України. URL: <https://www.ukrstat.gov.ua/>.
2. ТОП-14 найбільших складів в Україні: рейтинг від платформи WareTeka. URL: <https://wareteka.com.ua/uk/blog/top-najbilshih-skladiv-ukrayini/>.
3. Гнедіна К.В., Нагорний П.В. Сучасний стан логістичної інфраструктури прикордонних регіонів в умовах воєнного часу. *Економіка та суспільство*. № 65. 2024. URL: <https://economyandsociety.in.ua/index.php/journal/article/view/4379>.
4. Харченко М. Транспортно-логістична інфраструктура та її місце в соціально-економічній системі підприємств України. *Економічний простір*. №153. 2020. URL: <https://prostir.pdaba.dp.ua/index.php/journal/article/view/456>.
5. Малюта Л., Рудан В., Балушевський К. Проблеми та перспективи розвитку транспортної логістики України в умовах воєнного стану. *Економічний аналіз*. 2023. Т. 33. №3. С. 153–164.
6. Васильців Н. М. Трансформація та адаптація логістики до викликів в умовах воєнного стану. *Економіка та суспільство*. 2023. Вип. 55. URL: <https://economyandsociety.in.ua/index.php/journal/article/view/2912>
7. Харченко Т. Б., Сагайдак Ю. А. Удосконалення управління логістикою збуту в сучасних умовах. Науковий вісник Полтавського університету економіки і торгівлі. 2024. Вип. 1 (111).
8. Притула Х.В., Максименко А.О., Калат Я.Я., Кирик І.М. Розвиток логістично-транспортної інфраструктури прикордонних областей Західного регіону України в умовах поглиблення інтеграції до Європейського Союзу.



Регіональна економіка. №2. 2023. URL: <http://jnas.nbuiv.gov.ua/uk/issue/UJRN-0001455327>.

9. Ковтун Т., Смокова Т., Ковтун Д. Створення мережі транспортно-логістичних центрів – перспективний шлях розвитку транспортно-логістичної системи України. Збірник наукових праць Державного університету інфраструктури та технологій. Серія: Транспортні системи і технології. 2020. № 35. С. 156-168.

10. Іванов С. В., Разумова Г. В. Транспортно-логістична інтеграція України зі світовою транспортною системою на прикладі Придніпровського економічного району. Науковий вісник Ужгородського національного університету. Серія: Міжнародні економічні відносини та світове господарство. 2022. Вип. 42. С. 64-68.

11. Когут М.В., Хилюк В.В. Поняття та значення логістичного потенціалу як чинника розвитку регіону. Економіка і регіон. №2(89). 2023. URL: <https://journals.nupp.edu.ua/eir/article/view/2929/2327>.

12. Зрибнєва І. П. Аналіз впливу міжнародних логістичних коридорів на розвиток транспортної інфраструктури України. *Актуальні питання економічних наук*. 2024. №5. URL: <https://a-economics.com.ua/index.php/home/article/view/34>.

13. Мірошніченко О.А., Рейкін В.С., Голодюк Г.І. Вплива війни та транспортну інфраструктуру та логістичні маршрути в Україні. Національні інтереси України. №5(5). 2024. URL: <http://perspectives.pp.ua/index.php/niu/article/view/17660/17722>.

14. Шульц С. Л., Луцків О. М. Проблеми функціонування транспортної інфраструктури та логістики України в умовах воєнного часу. *Регіональна економіка*. 2022. № 2. URL: https://re.gov.ua/re202202/re202202_085_ShultsSL,LutskivOM.pdf.



15. Гурч Л. М., Майструк В. О. Сьогодення та перспективи розвитку транспортно-логістичної системи України в повоєнний період. Вчені записки ТНУ імені В.І.Вернадського. Серія: Технічні науки. 2024. Т. 35 (74) № 4. URL: https://www.tech.vernadskyjournals.in.ua/journals/2024/4_2024/49.pdf.