

<https://doi.org/10.31891/2307-5740-2025-348-6-74>

УДК 338.47:338.24

ГУПАЛО Володимир

Волинський національний університет імені Лесі Українки

<https://orcid.org/0009-0000-6590-1289>

САМОЙЛЕНКО Богдан

Волинський національний університет імені Лесі Українки

<https://orcid.org/0009-0006-2380-314X>

ТРАНСФОРМАЦІЯ ЛОГІСТИЧНОЇ ПОЛІТИКИ ДЕРЖАВИ В УМОВАХ СОЦІАЛЬНО-ЕКОНОМІЧНИХ ВИКЛИКІВ

Метою статті є обґрунтування теоретико-методичних засад та визначення напрямів трансформації логістичної політики держави в умовах сучасних соціально-економічних викликів, а також визначення напрямів щодо удосконалення механізмів державного регулювання логістичних процесів. У статті досліджено теоретико-методичні засади та практичні аспекти трансформації логістичної політики держави в умовах сучасних соціально-економічних викликів. Розкрито сутність державної логістичної політики як комплексу регуляторних, інституційних, інфраструктурних та фінансових заходів, спрямованих на забезпечення ефективного функціонування транспортно-логістичної системи, підвищення конкурентоспроможності економіки та активізацію соціально-економічного розвитку. Обґрунтовано роль логістики як стратегічного інструмента модернізації господарських систем, що сприяє зниженню транзакційних витрат, прискоренню обороту капіталу й інтеграції національних виробників у глобальні ланцюги постачань. Проаналізовано підходи до державного регулювання логістичної сфери, визначено переваги та обмеження прямих і непрямих механізмів впливу. Особливу увагу приділено проблемам розвитку транспортно-логістичної інфраструктури, цифровізації управління потоковими процесами, екологізації перевезень та формуванню адаптивних стратегій державної логістичної політики. На основі узагальнення вітчизняного та зарубіжного досвіду визначено напрями удосконалення державного управління у сфері логістики: модернізація транспортно-логістичних мереж, впровадження інноваційних цифрових технологій, розвиток державно-приватного партнерства, гармонізація нормативно-правової бази з міжнародними стандартами та стимулювання "зеленої" логістики. Обґрунтовано, що комплексна реалізація цих напрямів забезпечує синергійний ефект соціально-економічної активізації, сприяє диверсифікації регіональних економік, підвищенню інвестиційної привабливості територій і зміцненню інтеграційних зв'язків у глобальному економічному просторі.

Ключові слова: логістика, державне регулювання, державна логістична політика, логістична інфраструктура, міжнародна логістика.

GUPALO Volodymyr, SAMOILENKO Bohdan

Lesya Ukrainka Volyn National University

TRANSFORMATION OF STATE LOGISTICS POLICY IN THE CONDITIONS OF SOCIO-ECONOMIC CHALLENGES

The purpose of the article is to substantiate the theoretical and methodological principles and determine the directions of transformation of the state logistics policy in the conditions of modern socio-economic challenges, as well as to determine the directions for improving the mechanisms of state regulation of logistics processes. The article examines the theoretical and methodological principles and the practical aspects of transforming state logistics policy in the context of modern socio-economic challenges. The essence of state logistics policy is a complex of regulatory, institutional, infrastructural, and financial measures aimed at ensuring the effective functioning of the transport and logistics system, increasing the competitiveness of the economy, and stimulating socio-economic development. The role of logistics as a strategic tool for modernizing economic systems, which reduces transaction costs, accelerates capital turnover, and integrates national producers into global supply chains, is substantiated. The approaches to state regulation of the logistics sector are analyzed, and the advantages and limitations of direct and indirect mechanisms of influence are determined. Special attention is paid to the problems of developing transport and logistics infrastructure, digitalization of flow process management, greening of transportation, and the formation of adaptive strategies for state logistics policy. Based on the generalization of domestic and foreign experience, directions for improving state management in the field of logistics are determined: modernization of transport and logistics networks, introduction of innovative digital technologies, development of public-private partnership, harmonization of the regulatory framework with international standards, and stimulation of "green" logistics. It is substantiated that the comprehensive implementation of these directions provides a synergistic effect of socio-economic activation, contributes to the diversification of regional economies, increases the investment attractiveness of territories, and strengthens integration ties in the global economic space.

Keywords: logistics, state regulation, state logistics policy, logistics infrastructure, international logistics. Managing the inclusive development of agricultural enterprises in ensuring food security in Ukraine.

Стаття надійшла до редакції / Received 01.11.2025

Прийнята до друку / Accepted 07.12.2025

ПОСТАНОВКА ПРОБЛЕМИ У ЗАГАЛЬНОМУ ВИГЛЯДІ ТА ЇЇ ЗВ'ЯЗОК ІЗ ВАЖЛИВИМИ НАУКОВИМИ ЧИ ПРАКТИЧНИМИ ЗАВДАННЯМИ

У сучасних умовах глобалізації та цифровізації світового господарства логістика виступає ключовим елементом інституційно-економічного середовища, який відіграє ключову роль у забезпеченні ефективного функціонування національних і міжнародних ринків, стимулюючи розвиток підприємництва, інвестиційну

привабливість регіонів і соціально-економічне зростання. Логістика, інтегруючи у собі економічні, технологічні та соціальні функції, трансформується у стратегічний інструмент модернізації економіки, орієнтований на зниження транзакційних витрат, прискорення оборотності капіталу, оптимізацію виробничо-збутових ланцюгів та підвищення стійкості господарських систем до глобальних викликів.

Державна політика у сфері логістики є комплексом цілеспрямованих організаційно-економічних, нормативно-правових, фінансових та інституційних заходів, спрямованих на розвиток транспортної інфраструктури, оптимізацію ланцюгів постачання, впровадження інноваційних технологій управління потоковими процесами та створення умов для інтеграції національної економіки у світові торговельні процеси та формування конкурентних переваг країни. Зазначена політика спрямована не лише на зниження транзакційних витрат та підвищення ефективності використання ресурсів, але й на формування стійких конкурентних переваг країни у міжнародному економічному просторі. У цьому контексті державне регулювання логістики забезпечує синергійний ефект від поєднання інфраструктурних, організаційно-управлінських, інноваційно-технологічних та екологічних компонентів, що сприяє підвищенню інвестиційної привабливості, диверсифікації економіки та зміцненню позицій держави у світовій економічній системі.

АНАЛІЗ ДОСЛІДЖЕНЬ ТА ПУБЛІКАЦІЙ

На сучасному етапі розвитку логістика стала ключовим елементом економічної стійкості й відновлення економік після великих шоків (війни, пандемії, порушень глобальних ланцюгів), що означає для державної політики перехід від пасивного регулювання до проактивних інструментів: держзакупівлі як інструмент стабілізації, резервні ланцюги, фінансова підтримка критичної інфраструктури, з врахуванням вимог щодо поєднання екологічних цілей з економічною ефективністю та конкурентоспроможністю. Проблеми інтегрування державних стратегій, які поєднують інфраструктурні інвестиції, цифровізацію та інституційні реформи для швидкого відновлення і функціонування ринків, розглядають такі вчені і фахівці, як: Авраменко О., Біліченко Н., Крихітина Ю., Рудченко Т., Самойленко Б., Тридід О., Федорук Є., Устік Т., Янчук І. та інші. Однак, попри зростаючу увагу науковців і практиків до проблеми формування ефективної державної логістичної політики, низка аспектів потребують подальшого теоретичного та прикладного опрацювання щодо формування адаптивних стратегій державної логістичної політики в умовах зовнішніх шоків.

ФОРМУЛЮВАННЯ ЦІЛЕЙ СТАТТІ

Метою статті є обґрунтування теоретико-методичних засад та визначення напрямів трансформації логістичної політики держави в умовах сучасних соціально-економічних викликів, а також визначення напрямів щодо удосконалення механізмів державного регулювання логістичних процесів.

ВИКЛАД ОСНОВНОГО МАТЕРІАЛУ

Логістична інфраструктура в поєднанні з транспортною максимально стимулює глобалізаційні процеси, створюючи каркас для формування міжнародних ланцюгів поставок, саме тому транспортно-логістична система інституційно впорядковує виробничі процеси, розподіл та процес споживання за цілями та принципами концепції сталого розвитку. За такого підходу основною метою формування інфраструктури транспорту і логістики є мінімізація негативних наслідків глобалізації через ефективне використання ресурсного потенціалу регіону та зменшення ризиків настання екологічних загроз, розроблення методології та інструментарію забезпечення сталості розвитку економіки і суспільства через оптимальне економічно обґрунтоване споживання ресурсного потенціалу.

Досліджуючи логістику як інструмент модернізації економіки, необхідно звернути увагу на те, що «глобальна економіка все більше і більше входить у зону невизначеності і перебуває під прискореним впливом кліматичних, технологічних, політичних, культурних та чисто економічних змін, які підривають стабільність розвитку і постійно несуть у собі ті чи інші збурення та потенційні ризики. Формування адаптивної до зовнішніх збурень національної економіки є головним завданням державної соціально-економічної політики на довгострокову перспективу; його розв'язання поряд з іншими потребує визначення ключових складових адаптивності, що відповідатимуть наявним і майбутнім викликам» [1].

Світовий досвід свідчить, що підвищення конкурентоспроможності національних економік ґрунтується на п'яти складових бізнесове та трудове середовище; економічна та технологічна інфраструктура; освіта та професійні навички; підприємництво та розвиток підприємств та інновацій. Якщо зазначені складові розглянути крізь призму основних видів економічної діяльності, розвиток яких на сучасному етапі найбільше впливає на підвищення рівня конкурентоспроможності країн, то це будуть фінансові та бізнесові послуги; транспорт та енергетика, що становлять базову інфраструктуру країни; освіта та охорона здоров'я, від яких залежить розвиток людського капіталу, наука та дослідження, а також упровадження новітніх технологій, що є результатом та дослідницької діяльності, у виробництво, основними користувачами яких є високо- та середньо високотехнологічні види діяльності обробної промисловості. Випереджаючий розвиток зазначених секторів економіки в розвинених країнах призводить до істотних змін у структурі економіки на користь складових, які сприяють підвищенню конкурентоспроможності. Таким чином, зміцнення

конкурентоспроможності країн пов'язане зі спрямованістю та інтенсивністю структурних зрушень у виробництві валового внутрішнього продукту, що залежать від ефективності державної структурної політики [2, С. 96-97].

Низка глобальних подій у 2020–2022 роках безпосередньо вплинула на світове економічне середовище, включаючи транспортну галузь, як у короткостроковій, так і у довгостроковій перспективі. До таких подій належать:

- зниження обсягів інвестицій, що свідчить про зростання конкуренції за капітал у країнах, що розвиваються, через суттєве скорочення його пропозиції;
- пандемія COVID-19, яка істотно вплинула на виробничі цикли багатьох компаній та змусила їх переглянути ланцюги постачань для зменшення залежності від окремих постачальників;
- COVID-19 як каталізатор структурних змін, що одночасно відбулися у політичній, економічній, соціальній та технологічній сферах;
- військова агресія Росії проти України, що суттєво вплинула на функціонування економіки та транспортних систем [3].

У контексті економічного поживлення та соціальної інтеграції ключова роль належить розвитку транспортно-логістичної інфраструктури, адже саме вона забезпечує доступ до ресурсних джерел, поєднання географічно розосереджених ринків виробництва та збуту, а також створення належних умов постачання відповідно до потреб світового господарства. Завдяки транспортно-логістичному компоненту стає можливим формування ефективних маршрутів і механізмів руху потоків процесів на глобальному ринку, що сприяє посиленню інтеграційних зв'язків. У поєднанні з транспортною системою логістична інфраструктура виступає потужним чинником глобалізації, формуючи основу для розвитку міжнародних ланцюгів постачання.

Державне регулювання логістичної сфери в Україні здійснюється шляхом застосування прямих і непрямих інструментів, кожен із яких характеризується власними особливостями та перевагами. Пряме регулювання передбачає безпосереднє втручання державних органів у логістичні процеси, що включає розробку та впровадження нормативно-правових актів, контроль за дотриманням стандартів і вимог, а також моніторинг результативності логістичної діяльності. Такий підхід забезпечує стабільність і передбачуваність у галузі, однак відзначається обмеженою гнучкістю та нижчою адаптивністю до динамічних змін ринкового середовища.

Непряме регулювання, навпаки, спрямоване на формування сприятливих умов для розвитку логістики через систему економічних стимулів, податкових преференцій та субсидій. Воно стимулює інноваційну активність, сприяє саморегуляції та дає можливість суб'єктам господарювання оперативно реагувати на зміни попиту й пропозиції. Водночас відсутність прямого контролю може зумовлювати фрагментацію логістичних ланцюгів і зниження керованості критично важливими елементами інфраструктури. У сучасних умовах господарювання дедалі більшого значення набуває саме непряме регулювання, що передбачає створення державою оптимальних організаційно-економічних передумов для ефективного функціонування та розвитку ринкових механізмів у сфері логістики [4].

Регулювання та державна підтримка логістичної діяльності створюють суттєві переваги для національної економіки. По-перше, вони сприяють підвищенню її конкурентоспроможності за рахунок впровадження сучасних логістичних практик, що охоплюють комплексну логістику постачання виробничих центрів, оптимізацію управління складськими запасами та вивільнення фінансових ресурсів, а також організацію комплексної логістики розподілу від виробників до кінцевих споживачів. По-друге, вони забезпечують зменшення частки сукупних витрат на транспортування та просування товарів, зниження рівня інфляційного тиску завдяки скороченню логістичних витрат, а також зростання інвестиційної привабливості проєктів, пов'язаних із розміщенням виробничих потужностей на території України [5].

До ключових інструментів державного регулювання транспортного сектору доцільно віднести:

- систему законодавчих і нормативно-правових актів, спрямованих на врегулювання взаємовідносин між суб'єктами транспортної діяльності та забезпечення ефективної взаємодії різних видів транспорту на засадах логістики та міжвидової конкуренції;
- загальнодержавні та регіональні програми розвитку транспортної інфраструктури та координації функціонування окремих видів транспорту;
- податково-бюджетні механізми регулювання транспортної діяльності;
- систему формування та реалізації загальнодержавних і регіональних транспортних балансів, інтегрованих із планами розвитку продуктивних сил [6].

Отже, ключовим завданням державної політики у сфері логістики є формування ефективного інституційного середовища, яке передбачає удосконалення законодавчої та нормативно-правової бази, гармонізацію національних стандартів із міжнародними вимогами, а також розвиток механізмів державно-приватного партнерства у сфері створення та модернізації транспортно-логістичної інфраструктури, що передбачає:

1. Модернізацію транспортно-логістичної інфраструктури (шляхів сполучення, мультимодальних терміналів та ін.).

2. Розвиток інноваційних цифрових технологій для управління логістичними процесами, зокрема електронних платформ і систем моніторингу.

3. Удосконалення митного та податкового регулювання шляхом спрощення процедур міжнародної торгівлі та зниження транзакційних витрат.

4. Стимулювання інвестицій у галузь логістики через державно-приватне партнерство, податкові пільги та грантові програми.

Таким чином, державна політика у сфері логістики виступає не лише інструментом підвищення ефективності транспортних і торговельних операцій, а й важливим фактором соціально-економічної активізації країни. Вона формує конкурентоспроможну економіку, здатну адаптуватися до глобальних викликів, сприяє інтеграції у міжнародні ринки та створює підґрунтя для стійкого розвитку суспільства.

Однак, державне регулювання ринку логістичних послуг в Україні стикається з низкою системних проблем та викликів, які стримують розвиток транспортно-логістичної інфраструктури та негативно впливають на конкурентоспроможність національної економіки. Зокрема, обмежені бюджетні ресурси призводять до недостатнього фінансування модернізації інфраструктури, відсутності сучасного технічного оснащення та програмного забезпечення, а також до обмеженої підтримки науково-дослідних та інноваційних ініціатив у сфері логістики. Це, у свою чергу, знижує ефективність логістичних процесів і підвищує їхні експлуатаційні витрати. Широке поширення корупційних практик у логістичній сфері призводить до нераціонального використання державних коштів, гальмує розвиток конкуренції та створює додаткові адміністративні та економічні бар'єри для суб'єктів господарювання. Недостатня інтеграція української логістики у глобальні ланцюги постачання обмежує експортний потенціал країни та знижує її позиції на міжнародному ринку. Крім того, відсутність чітко визначеного розподілу повноважень і недостатня координація між центральними органами виконавчої влади та органами місцевого самоврядування ускладнюють реалізацію державної політики у сфері логістики та знижують ефективність управлінських рішень [7].

У цьому аспекті, на наш погляд, для України представляє інтерес досвід реалізації ефективної державної логістичної політики, успішно впровадженої у Німеччині. Ця країна посідає провідні позиції у світовій логістиці та характеризується високорозвинутою транспортно-логістичною системою з оптимізованим рівнем витрат. Німецька модель логістики базується на принципах державно-приватного партнерства і передбачає комплекс заходів, серед яких: державна підтримка та сприяння розвитку галузі; визначення джерел фінансування інвестиційних проєктів; чітке розмежування функцій компаній, відповідальних за ініціацію та організацію створення транспортно-логістичних центрів; обов'язкова участь держави на всіх рівнях і стадіях формування та функціонування логістичних структур. Реалізація такої моделі забезпечує взаємну вигоду як для державних органів, так і для приватних підприємств, які зацікавлені у розвитку складської інфраструктури та наданні комплексних логістичних послуг, стимулюючи інвестиційну активність та підвищуючи ефективність національної логістичної системи [8].

У підсумку, державна логістична політика виступає не лише інструментом забезпечення економічної ефективності, але й важливим чинником соціально-економічної активізації, який формує підґрунтя для сталого розвитку національної економіки, підвищення її конкурентоспроможності та інтеграції у глобальні економічні процеси, що потребує комплексного підходу за такими напрямками (рис. 1):

1. Розвиток транспортно-логістичної інфраструктури, що передбачає створення та модернізацію транспортних коридорів, мультимодальних транспортних вузлів, логістичних хабів і складів; інвестиції в розвиток автомобільного, залізничного, авіаційного та річкового транспорту з метою оптимізації вантажопотоків; підтримку регіональних інфраструктурних проєктів для збалансованого просторового розвитку країни.

2. Цифровізація та інновації в логістиці, що включає впровадження інтелектуальних транспортних систем (ITS), електронного документообігу та цифрових платформ управління ланцюгами постачань; розвиток інноваційних логістичних сервісів: автоматизація складів, системи відстеження вантажів у реальному часі, використання технологій IoT та Big Data; стимулювання наукових досліджень і стартапів у сфері транспортної та логістичної інфраструктури.

3. Формування сприятливого бізнес-середовища, зокрема через спрощення митних процедур і регуляторних бар'єрів у сфері зовнішньоекономічної діяльності; запровадження податкових стимулів для розвитку логістичних підприємств і залучення приватних інвестицій; розвиток державно-приватного партнерства для фінансування логістичних проєктів.

4. Підвищення соціальної ефективності логістики шляхом забезпечення доступності транспортних послуг для населення та бізнесу, особливо у віддалених регіонах; створення нових робочих місць у транспортно-логістичному секторі та суміжних галузях; підвищення кваліфікації кадрів і розвиток освітніх програм у сфері логістики та SCM.

5. Зелена логістика та сталий розвиток, які мають ґрунтуватися на заохоченні використання енергоефективного транспорту та екологічних технологій перевезень; підтримці програм з переробки, повторного використання упаковки та розвитку зворотної логістики; участі у міжнародних екологічних ініціативах і впровадженні стандартів «зелених» перевезень.

6. Міжнародна інтеграція та транзитний потенціал на основі стратегічного позиціонування країни як логістичного центру у глобальних ланцюгах поставок; удосконалення нормативно-правової бази відповідно до міжнародних стандартів (ISO, INCOTERMS, митні конвенції); розвитку транскордонних транспортних коридорів і митних зон вільної торгівлі.



Рис. 1. Напрями державної політики у сфері логістики як інструмента соціально-економічної активізації
Джерело: власна розробка автора

Таким чином, державна політика в сфері логістики має бути спрямована на формування конкурентоспроможної транспортно-логістичної системи, що стимулюватиме економічну активність, забезпечуватиме доступність товарів і послуг, залучатиме інвестиції та сприятиме сталому соціально-економічному розвитку країни. Важливою складовою є також екологічний аспект логістичної політики, оскільки держава дедалі більше орієнтується на принципи «зеленої логістики», що включає зниження викидів CO₂, перехід на альтернативні види палива, оптимізацію транспортних маршрутів і розвиток інтермодальних перевезень – все це відповідає вимогам сталого розвитку та сприяє формуванню екологічно відповідальної економіки. Зазначимо, що крім інфраструктурних і технологічних заходів, держава повинна приділяти увагу розвитку людського капіталу в галузі логістики, підтримуючи освітні та науково-дослідні програми, спрямовані на підготовку фахівців та розвиток інноваційних рішень.

Загалом державна логістична політика як комплексний інструмент соціально-економічної активізації передбачає інтеграцію інфраструктурних, цифрових, регуляторних та екологічних компонентів, спрямованих на оптимізацію матеріальних, фінансових та інформаційних потоків у національному господарстві, а саме:

1. Інфраструктурний компонент забезпечує розвиток і модернізацію транспортно-логістичних мереж, мультимодальних терміналів та регіональних логістичних хабів, що зменшує транзакційні витрати та підвищує інвестиційну привабливість країни.

2. Цифровізація логістики сприяє автоматизації процесів управління ланцюгами поставок, використанню аналітики великих даних (Big Data), Інтернету речей (IoT) та інтелектуальних транспортних систем, що дозволяє швидше реагувати на коливання попиту та оптимізувати ресурси.

3. Регуляторний блок охоплює вдосконалення митного адміністрування, гармонізацію нормативної бази з міжнародними стандартами та стимулювання державно-приватного партнерства для реалізації інфраструктурних проєктів.

4. Екологічний аспект політики зосереджується на впровадженні принципів «зеленої логістики», енергоефективних технологій перевезень та розвитку зворотних логістичних ланцюгів, що відповідає глобальним трендам сталого розвитку.

З урахуванням дії вказаних компонентів, на наш погляд, системна реалізація державної логістичної політики дозволяє:

- створити єдине інтегроване логістичне середовище країни;
- забезпечити збалансований соціально-економічний розвиток регіонів;
- підвищити конкурентоспроможність національних виробників на світових ринках;
- стимулювати інноваційний розвиток та експортний потенціал економіки.

Отже, державна політика у сфері логістики виступає комплексним інструментом соціально-економічної активізації, що ґрунтується на системному підході до інтеграції інфраструктурних, цифрових, фінансових, нормативно-правових та екологічних складових, а її сутність полягає у формуванні цілісного

механізму управління транспортно-логістичними процесами, який забезпечує узгодженість національних інтересів із глобальними тенденціями розвитку світових ринків. Реалізація логістичної політики передбачає модернізацію транспортно-логістичної інфраструктури, впровадження інноваційних цифрових технологій, розбудову інституційних механізмів державно-приватного партнерства та гармонізацію правового поля відповідно до міжнародних стандартів. Такі заходи спрямовані на підвищення ефективності функціонування транспортної системи, оптимізацію вантажо- й пасажиропотоків, зростання продуктивності бізнес-структур та зміцнення інвестиційного потенціалу економіки.

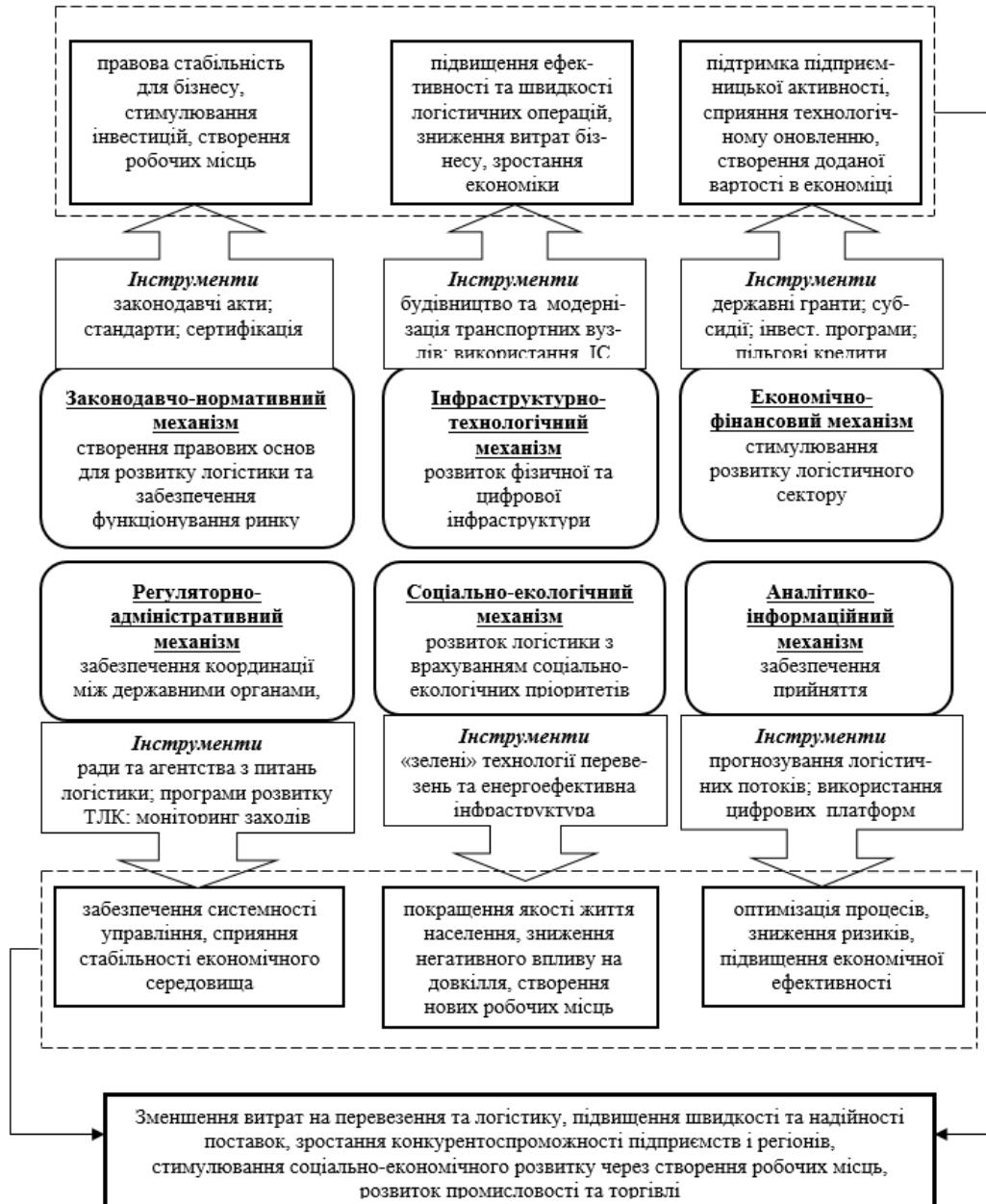


Рис. 2. Механізми формування та реалізації державної політики у сфері логістики

Джерело: власна розробка автора

Соціально-економічний ефект державної логістичної політики проявляється у створенні доданої вартості, розширенні ринку праці, стимулюванні розвитку малого й середнього підприємництва, підвищенні конкурентоспроможності національної економіки та зростанні рівня добробуту населення. Водночас забезпечується підвищення мобільності населення, формування інтегрованих регіональних кластерів та поглиблення участі України у міжнародних логістичних ланцюгах. Окремим виміром виступає екологічна складова, орієнтована на мінімізацію негативного впливу транспортно-логістичної діяльності на довкілля, зокрема шляхом розвитку енергоефективних та екологічно безпечних видів транспорту, зниження рівня викидів шкідливих речовин і раціоналізації використання природних ресурсів. Таким чином, державна політика у сфері логістики формується як багатовимірний стратегічний інструмент, що синтезує економічні,

соціальні, інституційні та екологічні пріоритети, сприяючи забезпеченню стійкого економічного зростання та сталого розвитку країни.

ВИСНОВКИ З ДАНОГО ДОСЛІДЖЕННЯ І ПЕРСПЕКТИВИ ПОДАЛЬШИХ РОЗВІДОК У ДАНОМУ НАПРЯМІ

Державна логістична політика як комплексний інструмент соціально-економічної активізації є стратегічною основою підвищення конкурентоспроможності національної економіки та формування стійких регіональних економічних систем, інтегруючи інфраструктурні, цифрові, фінансові, нормативні та екологічні компоненти, що сприяє активізації підприємницької ініціативи, диверсифікації регіональних економічних структур, зростанню інвестиційної привабливості територій, що у комплексі забезпечує соціально-економічне зростання. Зміст і функціональне навантаження державної логістичної політики виходять за межі суто транспортної або інфраструктурної модернізації, оскільки вона виступає каталізатором активізації підприємницької ініціативи, диверсифікації регіональних економічних структур, а також посилення взаємодії між центрами економічного зростання та периферійними територіями. У результаті формується нова якість регіонального розвитку, що характеризується підвищенням інвестиційної привабливості, зростанням рівня зайнятості, підвищенням продуктивності праці та формуванням інноваційно орієнтованої економіки.

У комплексі такі процеси забезпечують не лише стає соціально-економічне зростання, але й формування адаптивних механізмів національної економіки до глобальних викликів та інтеграційних процесів. Відтак державна логістична політика постає як інституційно та функціонально структурований інструмент, що поєднує регуляторний, інфраструктурний та стимулюючий потенціал держави з метою забезпечення довгострокового розвитку, збалансованості регіональних економічних систем і зміцнення міжнародної конкурентоспроможності країни.

Література

1. Економіка України: шоківі впливи та шлях до стабільного розвитку / за ред. І.В. Крюкової ; НАН України ; Ін-т екон. та прогнозув. К., 2010. 480 с.
2. Конкурентоспроможність економіки України: стан і перспективи підвищення / за ред. І.В. Крюкової. К.: Основа, 2007. 488 с.
3. Крихтіна Ю. О. Державна політика розвитку транспортної галузі України: теорія, методологія, практика : монографія. Харків: «Діса плюс», 2022. 336 с. URL: <http://repositc.nuczu.edu.ua/bitstream/123456789/15498/1/Krykhtina.pdf>
4. Самойленко Б., Янчук І. Еволюція форм державного регулювання в логістичній сфері. *Енергозбереження. Енергетика. Енергоаудит*. 2024. № 6(196). С. 97–114. <https://doi.org/10.20998/2313-8890.2024.06.08>
5. Рудченко Т. І. Державне регулювання та підтримка логістичної діяльності в Україні. URL: <https://ea.donntu.edu.ua/bitstream/123456789/16505/1/Державна%20підтримка%20логістичної%20діяльності.pdf>
6. Федорук Є. І. Особливості державного регулювання транспортно-логістичної сфери України. *Інвестиції: практика та досвід*. 2017. № 22. С. 109–114. URL: http://www.investplan.com.ua/pdf/22_2017/25.pdf
7. САМОЙЛЕНКО, Б., & УСТИК, Т. (2024). МЕХАНІЗМИ РЕАЛІЗАЦІЇ РЕГУЛЮВАННЯ РИНКУ ЛОГІСТИЧНИХ ПОСЛУГ З БОКУ ДЕРЖАВИ. *Herald of Khmelnytskyi National University. Economic Sciences*, 336(6), 659-665. <https://doi.org/10.31891/2307-5740-2024-336-99>
8. Авраменко О. В. Напрями розвитку логістичного менеджменту в Україні. *Бізнес-Інформ*. 2017. № 9. С. 262–267.

References

1. Kriuchkova, I. V. (ed.) (2010). *Ekonomika Ukrainy: shokovi vplyvy ta shliakh do stabilnoho rozvytku* [Economy of Ukraine: shock impacts and the path to stable development]. In-t ekon. ta prohnozuv. NAN Ukrainy. Kyiv, Ukraine.
2. Kriuchkova, I. V. (ed.) (2007). *Konkurentospromozhnist ekonomiky Ukrainy: stan i perspektyvy pidvyshchennia* [Competitiveness of Ukraine's economy: state and prospects for improvement]. Osнова. Kyiv, Ukraine.
3. Krykhtina, Yu. O. (2022). *Derzhavna polityka rozvytku transportnoi haluzi Ukrainy: teoriia, metodolohiia, praktyka: monohrafiia* [State policy of development of the transport industry of Ukraine: theory, methodology, practice: a monograph]. Disa plus. Kharkiv, Ukraine. Available at: <http://repositc.nuczu.edu.ua/bitstream/123456789/15498/1/Krykhtina.pdf>
4. Samoilenko, B. and Yanchuk, I. (2024). *Evolutsiia form derzhavnoho rehuliuвання v lohystichnii sferi* [Evolution of forms of state regulation in the logistics sphere]. *Enerhozberzhennia. Enerhetika. Enerhoaudyt*. No. 6(196), pp. 97–114. <https://doi.org/10.20998/2313-8890.2024.06.08>
5. Rudchenko, T. I. (n.d.). *Derzhavne rehuliuвання ta pidtrymka lohystichnoi diialnosti v Ukraini* [State regulation and support of logistics activity in Ukraine]. Available at: <https://ea.donntu.edu.ua/bitstream/123456789/16505/1/Державна%20підтримка%20логістичної%20діяльності.pdf>
6. Fedoruk, Ye. I. (2017). *Osoblyvosti derzhavnoho rehuliuвання transportno-lohystichnoi sfery Ukrainy* [Features of state regulation of the transport and logistics sphere of Ukraine]. *Investitsii: praktyka ta dosvid*. No. 22, pp. 109–114. Available at: http://www.investplan.com.ua/pdf/22_2017/25.pdf
7. Samoilenko, B. and Ustik, T. (2024). *Mekhanizmy realizatsii rehuliuвання rynku lohystichnykh poslug z boku derzhavy* [Mechanisms of implementation of regulation of the logistics services market by the state]. *Visnyk Khmelnytskoho natsionalnoho universytetu*. No. 6, pp. 659–665. <https://doi.org/10.31891/2307-5740-2024-336-99>
8. Avramenko, O. V. (2017). *Napriamy rozvytku lohystichnoho menedzhmentu v Ukraini* [Directions of development of logistics management in Ukraine]. *Biznes-Inform*. No. 9, pp. 262–267.