

Мейсар Богдан Андрійович, здобувач PhD
спеціальності «Економіка» Мукачівського державного
університету

Meisar Bohdan, Candidate of PhD in «Economics» Mukachevo
State University, <https://orcid.org/0009-0009-6315-6794>

ДІАГНОСТИКА МІЖРЕГІОНАЛЬНИХ АСИМЕТРИЙ РОЗВИТКУ ТРАНСПОРТНО-ЛОГІСТИЧНОГО БІЗНЕСУ
DIAGNOSTICS OF INTERREGIONAL ASYMMETRIES IN THE DEVELOPMENT OF TRANSPORT AND LOGISTICS BUSINESS
Мейсар Б. А. Діагностика міжрегіональних асиметрій розвитку транспортно-логістичного бізнесу. *Український журнал прикладної економіки та техніки*. 2026. Том 11. № 1. С. 87 – 90.
Meisar B. Diagnostics of interregional asymmetries in the development of transport and logistics business. *Ukrainian Journal of Applied Economics and Technology*. 2026. Volume 11. № 1. pp. 87 – 90.

У статті проведено комплексне дослідження трансформації транспортно-логістичного бізнесу України під впливом повномасштабної воєнної агресії. Автором ідентифіковано ключові детермінанти виникнення та поглиблення міжрегіональних асиметрій у галузі, що зумовлені руйнацією критичної інфраструктури, зміною векторів зовнішньоекономічних зв'язків та релокаційними процесами. Обґрунтовано методичний підхід до оцінювання територіальних розривів на основі системи інфраструктурних, економічних та соціальних індикаторів. Проаналізовано динаміку логістичної активності у розрізі регіонів за період 2019–2023 років, що дозволило зафіксувати суттєве зміщення центру ділової активності до західних та північних областей України. Особливу увагу приділено аналізу щільності транспортних мереж та концентрації логістичних підприємств у безпечніших регіонах. На основі отриманих результатів визначено стратегічні орієнтири для мінімізації регіональних дисбалансів та розбудови стійкої логістичної системи в контексті повоєнного відновлення та євроінтеграції України. Запропонований підхід може бути адаптований для моніторингу інших секторів економіки в умовах екстремальної невизначеності.

Ключові слова: транспортно-логістичний бізнес, міжрегіональні асиметрії, воєнний стан, логістична інфраструктура, просторова трансформація, регіональний розвиток, релокація бізнесу, повоєнне відновлення, стійкість економічних систем, територіальні диспропорції.

The article presents a comprehensive study of the transformation of Ukraine's transport and logistics business under the influence of full-scale military aggression. The author identifies key determinants of the emergence and deepening of interregional asymmetries in the sector, caused by the destruction of critical infrastructure, changes in the vectors of foreign economic relations, and relocation processes. A methodological approach to assessing territorial gaps based on a system of infrastructural, economic, and social indicators is substantiated. The dynamics of logistics activity across the regions for the period 2019–2023 are analyzed, which reveal a significant shift in the sector's business activity towards the western and northern regions of Ukraine. Attention is paid to the analysis of transport network density and the concentration of logistics enterprises in safer regions. Based on the results, strategic guidelines are defined to minimize regional imbalances and build a resilient logistics system in the context of Ukraine's post-war recovery and European integration. The proposed approach can be adapted to monitor other economic sectors under conditions of extreme uncertainty. The results of the conducted research provide grounds to state that the transformation of Ukraine's economic space under the influence of military aggression has led to the emergence of profound interregional and structural gaps in the functioning of the transport and logistics business. The analysis of theoretical and methodological approaches, along with empirical data, has allowed for the identification of a clear shift in logistics activity vectors toward the western and northern regions. This shift is driven by both relocation processes and the need to form new foreign economic supply chains. At the same time, the destruction of critical infrastructure and the blockade of traditional maritime routes have significantly reduced the sector's efficiency in the eastern and southern regions, as evidenced by the degradation of logistics networks and a substantial increase in operating costs. The applied assessment system, based on relative infrastructural, economic, and social indicators, has ensured a high level of objectivity in identifying territorial asymmetries.

Keywords: transport and logistics business, interregional asymmetries, martial law, logistics infrastructure, spatial transformation, regional development, business relocation, post-war recovery, resilience of economic systems, territorial disproportions.

Вступ

Трансформаційні процеси, зумовлені повномасштабною воєнною агресією РФ проти України, спричинили безпрецедентну деформацію єдиного економічного простору держави, що найгостріше відобразилося на функціонуванні транспортно-логістичної інфраструктури. Будучи «кровоносною системою» національної економіки, транспортно-логістичний бізнес першим відреагував на фізичне руйнування виробничих активів, розрив традиційних ланцюгів постачання та блокаду ключових експортних морських хабів. За цих умов виникла гостра наукова та практична потреба у переосмисленні просторової організації логістичних систем, оскільки сформовані десятиліттями міжрегіональні зв'язки втратили свою актуальність або були фізично перервані.

Актуальність проблеми посилюється виникненням критичних міжрегіональних асиметрій: у той час як східні та південні регіони України зазнають інфраструктурної деградації та втрати логістичного потенціалу, західні та північні області перетворюються на стратегічні транспортні вузли, що забезпечують виживання національної економіки через інтеграцію до європейської мережі TEN-T. Проте така стихійна зміна просторової концентрації бізнесу створює надмірне навантаження на існуючу інфраструктуру тилових регіонів, що потребує науково обґрунтованого регулювання та стратегічного планування.

Особливості розвитку транспортно-логістичної сфери України розглядаються вітчизняними науковцями та представниками бізнесу і влади. Серед науковців слід визначити праці Грінкевич, С., Гулюк, В., Когут, М., Стегней, М., Іртищева, І. та інші. Зв'язок цієї проблеми з важливими науковими завданнями полягає у необхідності розвитку методології оцінювання стійкості (resilience) та адаптивності регіональних логістичних систем до екстремальних зовнішніх шоків. У науковому дискурсі постає завдання ідентифікації нових чинників формування міжрегіональних асиметрій, які виходять за межі класичних економічних моделей і враховують безпекові ризики, релокаційні тренди та потреби швидкої мілітарної й гуманітарної мобільності.

У практичній площині розв'язання окресленої проблеми безпосередньо корелює з реалізацією Державної стратегії регіонального розвитку та Плану відновлення України. Виявлення глибини інфраструктурних, економічних та соціальних розривів у розвитку транспортно-логістичного бізнесу є базовою передумовою для формування інвестиційних пріоритетів повоєнного відбудови. Практична значущість дослідження полягає в обґрунтуванні механізмів вирівнювання регіональних дисбалансів, що забезпечить рівномірний доступ суб'єктів господарювання до логістичних послуг та сприятиме відновленню цілісності економічного ландшафту України у процесі її євроінтеграції.



This is an Open Access article distributed under the terms of the Creative Commons CC-BY 4.0

© Мейсар Богдан Андрійович, 2026

Формулювання цілей статті

Метою статті є наукове обґрунтування теоретико-методичних засад та проведення комплексної оцінки міжрегіональних асиметрій розвитку транспортно-логістичного бізнесу в Україні в умовах воєнного стану.

Виклад основного матеріалу дослідження

Агресія РФ проти України спричинила докорінну трансформацію просторової структури національної економіки, що супроводжувалося поглибленням структурних та територіальних диспропорцій у функціонуванні транспортно-логістичного сектору. За таких умов пріоритетним науково-практичним завданням постає ідентифікація та кількісний аналіз міжрегіональних асиметрій у сфері транспорту й логістики. Це дозволить встановити ключові детермінанти зазначених зрушень для розроблення стратегій уніфікації логістичних послуг та забезпечення їхньої рівномірної доступності в межах усієї країни.

Згідно з висновками авторів доповіді «Виклики економічного розвитку регіонів України в умовах війни та повоєнного відновлення», масштабна руйнація промислової та критичної інфраструктури, обмежена пропускна здатність залізничної мережі та морська блокада спричинили радикальний перерозподіл вантажопотоків. Наслідком цього стало переміщення логістичної активності до західних та північних областей, де функціонують стабільні канали експортно-імпорتنих операцій. Водночас у традиційних індустріальних центрах Сходу та Півдня зафіксовано стрімке згорання операційної діяльності через деструкцію ланцюгів постачання та падіння попиту. Такі процеси формують глибокий дисбаланс регіональних логістичних систем, що посилює неоднорідність вітчизняного економічного простору [1].

Об'єктивна діагностика міжрегіональних розривів у розвитку галузі потребує застосування системи релевантних індикаторів. Огляд наукової літератури свідчить про відсутність єдиного методичного підходу до вибору параметрів оцінки транспортно-логістичного бізнесу. Зокрема, група дослідників [2] пропонує використовувати ресурсно-результативну концепцію, що передбачає аналіз кадрового, матеріального та інвестиційного забезпечення у поєднанні з природно-географічними чинниками та фактичними обсягами наданих послуг.

Л. Сотниченко у своїх працях наголошує на пріоритетності інфраструктурної компоненти, зосереджуючись на щільності дорожньої мережі, портової потужності та рівні розвитку складських комплексів [3, с. 61]. Натомість М. Когут, С. Грінкевич та В. Гулюк пропонують оцінювати логістичний потенціал через призму концентрації профільних підприємств, наявності мультимодальних центрів, а також рівня розвитку суміжних галузей – промисловості та туризму [4].

Враховуючи вимоги щодо репрезентативності та наявності статистичної бази, для порівняльного аналізу стану галузі у передкризовий період (2019 р.) та під час воєнного стану (2023 р.) нами обрано три групи відносних показників:

- 1.Інфраструктурні: щільність шляхів сполучення (залізничних та автомобільних), а також рівень концентрації суб'єктів складського господарства.
- 2.Економічні: частка галузі у формуванні валового регіонального продукту (ВРП), питома вага прибуткових організацій та ефективність капітальних вкладень.
- 3.Соціальні: рівень зайнятості у секторі порівняно з іншими видами діяльності, динаміка середньомісячної заробітної плати та показники продуктивності праці.

Використання саме відносних величин дозволяє забезпечити зіставність даних для регіонів із різним ресурсним потенціалом.

Запропонована комплексна система показників дозволяє здійснити неупереджену кількісну оцінку територіальних диспропорцій. Такий підхід сприяє прийняттю науково обґрунтованих рішень щодо нівелювання регіональних асиметрій та підвищення стійкості логістичного сектору в межах повоєнного відновлення. Розрахунки, проведені на основі офіційної статистики за 2019 та 2023 роки (таблиця 1), демонструють динаміку змін під впливом воєнних викликів. Зокрема, аналіз свідчить, що щільність залізничної мережі залишається відносно стабільною, за винятком Київської, Дніпропетровської та Миколаївської областей, де зафіксовано незначне зниження показників внаслідок технічного виведення колій з експлуатації через пошкодження.

В окремих областях України (зокрема Київській, Донецькій, Хмельницькій та Полтавській) зафіксовано помірне зростання показників щільності автомобільних доріг із твердим покриттям. Така динаміка стала результатом впровадження державної програми «Велике будівництво» під егідою

Таблиця 1. Показники інфраструктурного забезпечення транспортно-логістичного бізнесу у розрізі регіонів України

Області України	Інфраструктурне забезпечення 2019 р.			Інфраструктурне забезпечення 2023 р.			Приріст, %		
	I ₁	I ₂	I ₃	I ₁	I ₂	I ₃	I ₁	I ₂	I ₃
Показники									
Вінницька	40,53	339,62	0,65	40,51	339,62	0,85	0,0	0,0	32,0
Волинська	29,50	288,56	1,28	29,50	288,56	1,76	0,0	0,0	36,8
Дніпропетровська	48,71	288,40	1,55	48,65	288,40	1,40	-0,1	0,0	-9,8
Донецька	35,32	301,89	0,97	35,32	305,66	0,97	0,0	1,3	0,0
Житомирська	34,09	281,88	0,88	34,09	281,88	0,92	0,0	0,0	4,6
Закарпатська	47,03	265,63	1,29	47,03	265,63	1,41	0,0	0,0	9,3
Запорізька	36,32	250,00	0,97	36,32	250,00	1,00	0,0	0,0	3,9
Івано-Франківська	35,54	294,96	0,77	35,54	294,96	0,94	0,0	0,0	21,7
Київська	30,04	306,05	1,46	28,93	316,73	1,39	-3,7	3,5	-4,7
Кіровоградська	36,14	252,03	0,85	36,63	252,03	0,92	1,3	0,0	7,8
Луганська	20,41	164,79	1,09	20,41	164,79	Н/Д	0,0	0,0	Н/Д
Львівська	57,94	376,15	1,03	57,94	376,15	1,11	0,0	0,0	8,0
Миколаївська	28,70	195,12	1,59	28,25	195,12	1,41	-1,6	0,0	-11,4
Одеська	31,02	243,24	2,48	31,08	246,25	2,50	0,2	1,2	0,9
Полтавська	29,58	309,03	0,97	29,58	312,50	0,99	0,0	1,1	2,1
Рівненська	28,76	253,73	0,98	28,76	253,73	1,14	0,0	0,0	16,0
Сумська	29,54	281,51	0,81	29,54	281,51	0,95	0,0	0,0	17,3
Тернопільська	40,87	362,32	0,62	40,87	362,32	1,02	0,0	0,0	63,6
Харківська	48,41	299,36	1,16	48,41	299,36	1,45	0,0	0,0	24,3
Херсонська	15,89	175,44	1,15	15,89	175,44	1,53	0,0	0,0	32,8
Хмельницька	35,83	344,66	0,59	35,83	349,51	0,65	0,0	1,4	10,2
Черкаська	28,23	287,08	1,04	28,23	287,08	1,10	0,0	0,0	5,9
Чернівецька	50,99	358,02	0,72	50,99	358,02	0,81	0,0	0,0	11,8
Чернігівська	26,68	225,71	1,21	26,34	225,71	1,05	0,5	0,0	-13,6

Джерело: розраховано автором на основі даних: [4; 19]

Міністерства розвитку громад та територій. Стратегія програми була спрямована на комплексну модернізацію соціально-транспортного простору, що охоплювала капітальний ремонт і спорудження нових транспортних магістралей, мостових переходів, пунктів пропуску та доріг загальнодержавного й місцевого значення [5]. Візуалізація ключових трансформацій інфраструктурного потенціалу транспортної галузі в регіональному розрізі за 2019–2023 роки представлена на рис. 1.



Рис. 1. Приріст показників інфраструктурного забезпечення транспортно-логістичного бізнесу в регіонах у 2023 р., у % до 2019 р.

Найбільш динамічних трансформацій зазнав показник територіальної концентрації логістичних та сервісних компаній. Зокрема, суттєвий спад ділової активності у цьому секторі зафіксовано в Київській, Миколаївській, Дніпропетровській та Чернігівській областях. Натомість у більшості інших регіонів, попри воєнний стан, деструктивні чинники та демографічні виклики, спостерігається інтенсивне зростання кількості суб'єктів господарювання. Найвищі темпи приросту підприємств продемонстрували Тернопільська (+63%), Волинська (+36,8%) та Вінницька області. Варто підтримати позицію С. Л. Шульця та О. М. Луцьків, які зазначають, що в умовах збройного конфлікту ефективність функціонування транспортно-логістичної сфери знижується. Це зумовлено необхідністю використання альтернативних, часто довших і менш пристосованих для важкоавогаєвих перевезень маршрутів в обхід зон небезпеки, що неминуче призводить до подорожчання логістики. Релокація потужностей із зон підвищеного ризику до безпечніших регіонів докорінно змінює просторову конфігурацію ринку, стимулюючи його концентрацію у тилкових областях та деградацію у прифронтівій зоні [6, с. 85].

Водночас слід підкреслити, що індикатор концентрації безпосередньо відображає місце галузі в структурі локальної економіки. Отже, зростання цього показника в певних областях може бути наслідком не лише фізичного збільшення кількості логістичних операторів, а й результатом загального регресу інших секторів економіки регіону. Таким чином, коливання рівнів територіальної концентрації можуть виступати індикатором як реального галузевого розвитку, так і глибинної трансформації економічного ландшафту території.

Висновки та перспективи подальших розвідок

Результати проведеного дослідження дають підстави констатувати, що трансформація економічного простору України під впливом військової агресії призвела до виникнення глибоких міжрегіональних та структурних розривів у функціонуванні транспортно-логістичного бізнесу. Проведений аналіз теоретико-методологічних підходів та емпіричних даних дозволив ідентифікувати чітке зміщення векторів логістичної активності у напрямку західних та північних регіонів, що зумовлено як релокаційними процесами, так і необхідністю формування нових ланцюгів зовнішньоекономічних зв'язків. Водночас деструкція критичної інфраструктури та блокування традиційних морських шляхів зумовили значне зниження ефективності галузі у східних та південних областях, що проявляється у деградації логістичних мереж та суттєвому зростанні операційних витрат. Застосована система оцінки, яка ґрунтується на використанні відносних інфраструктурних, економічних та соціальних індикаторів, забезпечила високий рівень об'єктивності у виявленні територіальних асиметрій.

Особливої уваги заслуговує той факт, що динаміка інфраструктурного забезпечення у досліджуваній період мала неоднорідний характер. Незважаючи на загальну стабільність щільності залізничної мережі, окремі регіони зазнали втрат через фізичне руйнування колій, тоді як у частині областей спостерігалася покращення стану дорожнього господарства завдяки реалізації масштабних державних інфраструктурних проєктів. Аналіз концентрації суб'єктів логістичного ринку продемонстрував стрімке зростання кількості підприємств у безпечніших регіонах, що свідчить про активну адаптацію бізнесу до нових геополітичних реалій, хоча таке зростання часто супроводжується загальною зміною структури регіонального валового продукту через занепад інших видів діяльності.

Перспективи подальших наукових пошуків у цьому напрямі мають бути зосереджені на розробленні прогностичних моделей розвитку транспортно-логістичних систем з урахуванням різних сценаріїв завершення воєнного конфлікту та потреб повоєнного відновлення. Науковий інтерес становить детальне дослідження механізмів інтеграції української логістичної інфраструктури до загальноєвропейської транспортної мережі, а також пошук інноваційних інструментів мінімізації міжрегіональних розривів через стимулювання інвестиційної

привабливості депресивних територій. Подальше поглиблення методики оцінювання асиметрій може бути реалізоване через включення якісних індикаторів цифровізації логістичних процесів та оцінку екологічної стійкості транспортних коридорів у контексті європейського зеленого курсу.

Література

1. Іщук С.О. Виклики економічного розвитку регіонів України в умовах війни та повоєнного відновлення: науково-аналітична доповідь. ДУ «Інститут регіональних досліджень ім. М. І. Долішнього НАН України». 2023. URL: <http://ird.gov.ua/irdp/e20230002.pdf>.
2. Іртищева І. Геопросторове моделювання та рейтингова оцінка регіонального транспортного потенціалу. *Modeling the development of the economic systems*. 2022. № 4. С. 79–87. DOI: <https://doi.org/10.31891/mdes/2022-6-11>.
3. Сотниченко Л.Л. Моніторинг та оцінка як головні інструменти механізму управління розвитком регіональної інфраструктури. *Економіка та держава*. 2015. № 11. С. 60–64.
4. Когут М., Грінкевич С., Гулюк В. Поняття та значення логістичного потенціалу як чинника розвитку регіону. *Економіка і регіон*. 2023. № 2(89). С. 16–22. DOI: [https://doi.org/10.26906/eir.v0i2\(89\).2929](https://doi.org/10.26906/eir.v0i2(89).2929).
5. Міністерство розвитку громад і територій України. (n.d.). Інфраструктурні проекти. URL: <https://mindev.gov.ua/diialnist/infrastrukturni-proekty>.
6. Шульц С.Л., Луцьків О.М. Проблеми функціонування транспортної інфраструктури та логістики України в умовах воєнного часу. *Регіональна економіка*. 2022. № 2. С. 85–93.
7. Іртищева І., Стегней М., Крамаренко І., Бойко Є., Надточій І., Сіренко І., Гришина Н., Іщенко О. Методичні підходи щодо оцінки ресурсного потенціалу та їх вплив на транспортну систему України. *Вісник Хмельницького національного університету. Серія: Економічні науки*. 2022. № 6. Том 2. С. 189–195. DOI: [https://doi.org/10.31891/2307-5740-2022-3-12-6\(2\)](https://doi.org/10.31891/2307-5740-2022-3-12-6(2)).
8. Іртищева І.О., Стегней М.І., Крамаренко І.С., Бойко Є.О., Надточій І.І., Сіренко І.В., Гришина Н.В., Іщенко О.А. Імітаційна динамічна модель поствоєнного економічного відновлення транспортного потенціалу України. *Український журнал прикладної економіки та техніки*. 2022. Том 7. № 4. С. 40–48. DOI: <https://doi.org/10.36887/2415-8453-2022-4-5>.

References

1. Ischuk, S.O. (2023). *Vyklyky ekonomichnoho rozvytku rehioniv Ukrainy v umovakh vijny ta povoiennoho vidnovlennia*. [Challenges of economic development of regions of Ukraine in conditions of war and post-war recovery]. DU «Instytut rehional'nykh doslidzhen' im. M. I. Dolishn'oho NAN Ukrainy». Available at: <http://ird.gov.ua/irdp/e20230002.pdf>.
2. Irtysheva, I. (2022). «Geospatial modeling and rating assessment of regional transport potential». *Modeling the development of the economic systems*. № 4. pp. 79–87. DOI: <https://doi.org/10.31891/mdes/2022-6-11>.
3. Sotnychenko, L.L. (2015). «Monitoring and evaluation as the main tools of the mechanism for managing the development of regional infrastructure». *Ekonomika ta derzhava*. № 11. pp. 60–64.
4. Kohut, M., Hrinkevych, S., Huliuk, V. (2023). «The concept and significance of logistics potential as a factor in the development of the region». *Ekonomika i rehion*. № 2(89). pp. 16–22. DOI: [https://doi.org/10.26906/eir.v0i2\(89\).2929](https://doi.org/10.26906/eir.v0i2(89).2929).
5. Ministerstvo rozvytku hromad i terytorij Ukrainy. (n.d.). Infrastrukturni proiekty. [Ministry of Community and Territories Development of Ukraine. (n.d.). Infrastructure projects]. Available at: <https://mindev.gov.ua/diialnist/infrastrukturni-proekty>.
6. Shul'ts, S.L., Luts'kiv, O.M. (2022). «Problems of the functioning of transport infrastructure and logistics of Ukraine in wartime». *Rehional'na ekonomika*. № 2. pp. 85–93.
7. Irtysheva, I., Stehnej, M., Kramarenko, I., Bojko, Ye., Nadtochij, I., Sirenko, I., Hryshyna, N., Ischenko, O. (2022). «Methodological approaches to assessing resource potential and their impact on the transport system of Ukraine». *Visnyk Khmel'nyts'koho natsional'noho universytetu. Seriya: Ekonomichni nauky*. № 6. Vol. 2. pp. 189–195. DOI: [https://doi.org/10.31891/2307-5740-2022-3-12-6\(2\)](https://doi.org/10.31891/2307-5740-2022-3-12-6(2)).
8. Irtysheva, I.O., Stehnej, M.I., Kramarenko, I.S., Bojko, Ye.O., Nadtochij, I.I., Sirenko, I.V., Hryshyna, N.V., Ischenko, O.A. (2022). «Simulation dynamic model of post-war economic recovery of transport potential of Ukraine». *Ukrains'kyj zhurnal prykladnoi ekonomiky ta tekhniky*. Vol. 7. № 4. pp. 40–48. DOI: <https://doi.org/10.36887/2415-8453-2022-4-5>.

Стаття надійшла до редакції / Received 11.02.2026
Опубліковано / Published 25.02.2026

Прийнята до друку / Accepted 18.02.2026