

інструментом, який здатен зробити цей перехід реальним, змістовним і практично результативним.

Сахневич Борис Валерійович

заступник начальника кафедри бойового та логістичного забезпечення

кандидат економічних наук, майор

Київський інститут Національної гвардії України

Лаврук Антон Володимирович

курсант курсу №4 факультету забезпечення державної безпеки

Київського інституту Національної гвардії України

СУЧАСНІ ВИКЛИКИ ТА ПЕРСПЕКТИВИ ЗАСТОСУВАННЯ ШТУЧНОГО ІНТЕЛЕКТУ В ОБОРОННІЙ ЛОГІСТИЦІ УКРАЇНИ

Уявіть логістику ЗСУ, де штучний інтелект у режимі реального часу прокладає маршрути дронів для доставки боєприпасів в обхід ворожих засобів радіоелектронної боротьби, а аналітичні алгоритми прогнозують дефіцит матеріально-технічних ресурсів за тиждень до їх виникнення. У 2026 році це вже не технологічна фантастика, а нагальна оперативна потреба.

Повномасштабна війна оголила системні слабкості традиційних логістичних підходів: надмірну залежність від ручних процесів, низьку прозорість ланцюгів постачань та недостатню швидкість реагування. Водночас вона створила потужний імпульс для технологічної модернізації. ШІ-інструменти — від систем управління транспортом (TMS) до предикативної аналітики та автономних наземних платформ — пропонують принципово новий рівень ефективності.

Проте між технологічним потенціалом і реальним впровадженням пролягає значна прірва, зумовлена регуляторними прогалинами, технічними обмеженнями та дефіцитом компетентних фахівців. Ця доповідь аналізує вказані виклики, оцінює їх вплив на бойову спроможність і формує практичні рекомендації.

Регуляторні та правові прогалини.

Україна нині не має комплексного законодавства, яке б регулювало застосування ШІ в оборонній сфері. Відсутні: стратегічні документи розвитку військових ШІ-систем, уніфіковані етичні стандарти алгоритмічного прийняття рішень, чіткі норми щодо відповідальності за збої ШІ-систем, а також адаптовані під ШІ правила захисту та обігу чутливих даних.

Така "правова прогалина" породжує серйозні наслідки. По-перше, вона стимулює використання іноземних ШІ-рішень без належного контролю та верифікації. По-друге, унеможливорює прозору процедуру закупівель та аудиту. По-третє, формує системну залежність від зовнішніх постачальників.

Процес євроінтеграції, зокрема вимоги EU AI Act (Акт про штучний інтелект — це перший у світі всеосяжний регламент Європейського Союзу), чинить тиск у бік

регуляторних реформ. Утім, в умовах активних бойових дій законодавча робота об'єктивно сповільнюється, що консервує правовий вакуум.

Ключова проблема: Відсутність правової бази не лише гальмує впровадження ШІ, але й унеможливорює притягнення до відповідальності у разі збоїв критично важливих систем.

Етичні та безпекові ризики.

Алгоритмічна упередженість є однією з центральних проблем: ШІ-системи, навчені на неповних або спотворених даних, здатні систематично генерувати хибні рекомендації. У контексті логістики це означає ризик помилкового розподілу ресурсів, хибної ідентифікації пріоритетів та некоректної маршрутизації.

Питання відповідальності залишається відкритим: хто несе юридичну та командну відповідальність за наслідки рішень, ухвалених або ініційованих ШІ-системою — оператор, командир чи розробник алгоритму? Відсутність чіткої відповіді на це запитання стримує операційне впровадження.

Кіберзагрози становлять окрему категорію ризиків: ШІ-системи є привабливою цілью для атак противника. Можливі сценарії включають маніпуляцію навчальними даними (data poisoning), перехоплення управління автономними платформами та дезінформаційні вкиди через скомпрометовані дані.

Технічні та інфраструктурні обмеження.

Руйнування транспортної та комунікаційної інфраструктури внаслідок бойових дій суттєво обмежує можливості збору даних у реальному часі, необхідних для навчання та функціонування ШІ-моделей. Нестабільне електропостачання ускладнює роботу обчислювальних систем на передовій.

Фрагментація інформаційних систем є ще одним критичним обмеженням: більшість наявних систем управління ресурсами (ERP) та транспортом (TMS) функціонують автономно, без взаємної інтеграції. Це унеможливорює формування єдиного інформаційного простору, необхідного для ефективного ШІ-аналізу.

Загальний дефіцит персоналу в логістичних підрозділах ЗСУ оцінюється у 25–30%, що стримує не лише операційну діяльність, але й впровадження нових технологій.

Критичний дефіцит кадрів.

Станом на 2026 рік в Україні налічується близько 6 100 ШІ-спеціалістів. Попри позитивну динаміку зростання цього показника порівняно з довоєнним рівнем, для потреб оборонної логістики цей обсяг залишається вкрай недостатнім. Критичним є не лише кількісний, але й якісний дефіцит: менш як 10% наявних AI-спеціалістів мають досвід роботи у військовому або оборонно-промисловому контексті.

Запуск Defense AI Center A1 у березні 2026 року засвідчив інституційне визнання проблеми, однак водночас виявив гостру потребу в кваліфікованих викладачах та R&D-дослідниках, яких для функціонування центру також бракує.

Штучний інтелект є не просто технологічною опцією, а стратегічною необхідністю для підтримання та нарощування бойової спроможності ЗСУ. Здатність

оптимізувати логістику в реальному часі в умовах активного конфлікту може стати критичним фактором переваги.

Водночас аналіз показує: технологія без відповідної правової бази, кваліфікованих кадрів і надійної інфраструктури не лише не вирішує проблем, але й може їх поглибити. Тому кадровий і регуляторний виміри є не менш важливими, ніж суто технічний.

“ШІ для оборони. Логістика для перемоги”

Сахневич Борис Валерійович

заступник начальника кафедри бойового та логістичного забезпечення, кандидат економічних наук, майор

Київський інститут Національної гвардії України

НОВІ МЕТОДИКИ ПІДГОТОВКИ ДО ВОДІННЯ АВТОМОБІЛЬНОЇ ТЕХНІКИ В ЕКСТРЕМАЛЬНИХ УМОВАХ

Дорога на фронті — це не асфальтова траса з дорожніми знаками. Це розбите бездоріжжя під артилерійським вогнем, переправа через розмиту річку вночі, евакуація пораненого у задимленому кварталі. Саме в таких умовах щодня працюють водії підрозділів Національної гвардії України — і саме до таких умов сьогодні мусить готувати навчальний заклад.

Бойовий досвід 2022–2026 років поставив перед системою військової освіти жорсткий діагноз: класична програма підготовки водіїв, що базується на радянській моделі «вивчи підручник — проїдь полігон», не формує навичок, необхідних для виживання в реальному конфлікті. Більше третини небойових втрат автомобільної техніки у зоні бойових дій пов'язані з помилками водіїв у критичних ситуаціях — не через брак технічних знань, а через відсутність психологічної та фізіологічної готовності до дій у стресі.

Мета цієї доповіді — довести необхідність реформування системи підготовки водіїв автомобільної техніки для курсантів НГУ та представити конкретні методики, що вже довели свою ефективність у практиці армій НАТО і в умовах вітчизняного збройного конфлікту.

Стандартний курс водія у військовому навчальному закладі будується за логікою мирного часу: теорія → вправи на закритому майданчику → маршрутна їзда. Цей підхід має принципові обмеження, які в умовах бою перетворюються на смертельну небезпеку.

– Ефект «теплиці»: навчання у передбачуваних, безпечних умовах не готує психіку до раптових загроз. У реальній ситуації курсант стикається з фізіологічним шоком — перший бій для нервової системи схожий на аварію, якої ніхто не очікував.