

**МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ
ЧЕРНІВЕЦЬКИЙ НАЦІОНАЛЬНИЙ УНІВЕРСИТЕТ
ІМЕНІ ЮРІЯ ФЕДЬКОВИЧА**

**Географічний факультет
Кафедра географії України та регіоналістики**

**ПРОБЛЕМИ ТА ПЕРСПЕКТИВИ РОЗВИТКУ ТРАНСПОРТНОГО
КОМПЛЕКСУ ЗАХІДНИХ ОБЛАСТЕЙ УКРАЇНИ У КОНТЕКСТІ
ТРАНСКОРДОННОГО СПІВРОБІТНИЦТВА**

**Випускна кваліфікаційна робота
Рівень вищої освіти – другий (магістерський)**

Виконав:

студент 6 курсу,
спеціальності 106 – Географія
ОП «Регіональний розвиток і
просторове планування»

Олег БАБУЩАК

Науковий керівник:

к.г.н, доц. Наталія ЗАБЛОТОВСЬКА.

До захисту допущено:

протокол засідання кафедри №__

від «__» грудня 2023р.

Зав. кафедри _____ проф. Іван КОСТАЩУК

Чернівці 2023

Анотація

Олег Бабущак

*Здобувач другого (магістерського) рівня вищої освіти галузі знань 10—
Природничі науки спеціальності 106 —географія, ОПП «Регіональний розвиток
і просторове планування» кафедри географії України та регіоналістики
Чернівецького національного університету імені Юрія Федьковича. м.
Чернівці, Україна, 2023*

ПРОБЛЕМИ ТА ПЕРСПЕКТИВИ РОЗВИТКУ ТРАНСПОРТНОГО КОМПЛЕКСУ ЗАХІДНИХ ОБЛАСТЕЙ УКРАЇНИ У КОНТЕКСТІ ТРАНСКОРДОННОГО СПІВРОБІТНИЦТВА

Анотація. Розглянуто теоретико-методологічні основи для проблем та перспектив розвитку транскордонного комплексу західних областей України у контексті транскордонного співробітництва .

Проаналізовані географічні та геополітичні, історичні, та суспільно-географічні особливості формування транспорту.

Сформовано фізико-географічні та суспільно-географічні особливості західних областей України.

Описані проблеми та перспективи розвитку транспорту та транскордонного співробітництва в даних областях регіону.

Ключові слова: Логістичні центри, Регіон, Області, Контрольно пропускні пункти (КПП), Залізничні магістралі, Автомагістралі.

Abstracts.

Oleg Babushchak

Applicant for the second (master's) level of higher education in the field of knowledge 10 - Natural Sciences, speciality 106 - Geography, EPP "Regional Development and Spatial Planning" of the Department of Geography of Ukraine and Regional Studies

Yuriy Fedkovych Chernivtsi National University. Chernivtsi, Ukraine, 2023

**PROBLEMS AND PROSPECTS FOR THE DEVELOPMENT OF THE
TRANSPORT COMPLEX OF THE WESTERN REGIONS OF UKRAINE IN
THE CONTEXT OF CROSS-BORDER COOPERATION**

Abstract. The theoretical and methodological foundations for the problems and prospects of development of the cross-border complex of the western regions of Ukraine in the context of cross-border cooperation are considered.

The article analyses geographical and geopolitical, historical, and socio-geographical features of transport formation.

The physical-geographical and socio-geographical features of the western regions of Ukraine are formed.

The problems and prospects for the development of transport and cross-border cooperation in these areas of the region are described.

Keywords: Logistics centres, Region, Oblasts, Checkpoints, Railways, Motorways.

Кваліфікаційна робота містить результати власних досліджень. Використання ідей, результатів і текстів наукових досліджень інших авторів мають посилання на відповідне джерело.

_____Олег БАБУЩАК

Зміст

ВСТУП	6
РОЗДІЛ 1. Теоретико-методологічні основи суспільно-географічного вивчення транспортних комплексів.	10
1.1. Поняття транспортного комплексу у суспільній географії	10
1.2. Законодавчі основи функціонування та формування транспортного комплексу держав.....	11
1.3. Методологічні основи наукового пізнання транспортного комплексу.....	15
Висновок до розділу один	16
РОЗДІЛ 2. Чинники розвитку та функціонування транспортного комплексу західних областей України	17
2.1. Географічне та геополітичне положення як чинники формування транспортного комплексу на прикладі регіону дослідження	17
2.2 Історичні особливості	22
2.3 Суспільно-географічні передумови розвитку транспортного комплексу в регіону дослідження	24
Висновок до розділу два.....	27
РОЗДІЛ 3. Суспільно-географічні особливості функціонування транспортної сфери в західних областях України.....	28
3.1 Волинська область	28
3.2. Закарпатська область	34
3.3. Івано-Франківська область	40
3.4. Львівська область	46
3.5. Рівненська область.....	50

3.6. Тернопільська область	55
3.7. Чернівецька область	59
3.8. Особливості функціонування транспортного комплексу західного регіон України	65
Висновок до розділу три.....	70
РОЗДІЛ 4. Проблеми та перспективи розвитку транспортного комплексу західних областей України.	71
Висновок до розділу чотири	76
ВИСНОВКИ	77
Список використаних джерел.....	79

ВСТУП

Актуальність роботи: На сьогоднішній день існує гостра потреба в розгляді питань транскордонної співпраці, описі проблем та перспектив та перспектив розвитку транспортної інфраструктури на всіх рівнях є важливими. Детального розгляду потребує питання формування логістично-транспортних мереж. Адже за її допомогою проектуються найдетальніші елементи загальної транспортної інфраструктури досліджуваних регіонів. За допомогою їх розташування можна прийняти вірні рішення щодо розташування нових логістичних пунктів, доріг та автомагістралей, сучасних контрольно-пропускних пунктів, розміщення нових залізничних колій. За допомогою цих змін можна буде пришвидшити та підвищити якість перевезень.

В своєму дослідженні ми розглянули західно - українську транспортну мережу в розрізі її областей. Так як вона має велику кількість контрольно пропускних пунктів, та відіграє важливе значення для транскордонного співробітництва із європейськими країнами.

Мета і завдання дослідження в роботі дослідити транспортну мережу областей Західного регіону та розглянути проблеми та перспективи її функціонування.

Відповідно до зазначеної мети виникла необхідність вирішити *наступні завдання:*

- Проаналізувати значення транспорту у форматі законодавчих органів;
- Визначити важливість ролі транспорту для регіону що вивчається, проаналізувати методику вивчення та аналізу транспорту;
- Проаналізувати історичні особливості обраної території та соціально-економічний розвиток, як важливих елементів взаємодії транспорту та прикордоння
- З характеризувати стан фізико-географічних та суспільно-географічних умов.

- Визначити сучасну транскордонну ситуацію регіону та встановити перспективи розвитку в транспортній сфері регіону.
- Сформувані можливі перспективи для транспорту регіону, надати оцінку стану транспорту регіону та дослідити можливості розвитку та вдосконалення транспортних мереж регіону.

Об'єктом дослідження виступає територія сучасних адміністративних областей Волинської, Львівської, Тернопільської, Рівненської, Івано-Франківської, Закарпатської та Чернівецької.

Предметом дослідження виступає транспортні мережі, логістичні центри, контрольно-пропускні пункти, логістичні пункти та нові транспортні маршрути західних областей України.

Методологія та методи дослідження. Метрологічною основою виступають групи методів. Оскільки питання проблем та перспектив транспортного комплексу західних областей України в контексті транскордонного співробітництва більш менш розкрита за допомогою старих досліджень, до вивчення їх перспектив зараз беруться з обережністю. До вивчення їх поступово звертаються вчені-науковці, географи, управлінці та керівники територіальних громад, органи місцевого самоврядування, органи обласних рад. Методика досліджень для проблем та перспектив транспорту в регіоні, з використанням рядів моделей планування і документів. Варто відзначити планування, а особливо в транспортній сфері є значущим інструментом транскордонної співпраці, що забезпечує впровадження у політику розвитку цієї сфери. Дослідження, яке пов'язане з транспортом та транскордонним співробітництвом займаються такі вчені: П. Беленький, М.І.Долішній, Н. П. Луцишин, Н.А. Мікула, В.П.Мікловда, М.А.Лендел, Є.Б.Кіш, В.В.Сухенко, Ю.Г.Губан, О.В.Погрибенник, П.І.Шилепницький Вони розглядали транспорт з транскордонні сторони, а Б.М. Анікіна, Є.А. Бузовського, В.Г. Василенка, М.Г. Вергуна, Т.А. Гуцула, І.В. Заблудської, І.В. Клюса, В.І. Котелянця, Т.В. Мірзоевої займалися транспортними проблемами та їхніми перспективами.

Але більшість досліджень потребують подальшого застосування, оновлення інформації час від часу. Територіальні особливості та політичні особливості постійно змінюються. Потрібно враховувати ці зміни та взаємодії транспортом та природними умовами. Проводити нові дослідження на територіях областей щоб можна було зібрати далі для усього регіону. Збільшувати кількість цих досліджень. Та намагатися поєднати саме їх на регіональному рівні та скеровувати на місцевий рівень. Ці дослідження мають у майбутньому забезпечити області регіону збалансованим розвитком своєї діяльності в рамках транскордонного співробітництва.

Інформаційною основою для магістерської роботи були: наукові праці українських вчених; офіційні сайти громад, державних органів влади; нормативні документи, закони України «Про транспорт», «Про дорожній рух», «Про державний кордон» та Нормативно правові акти у сфері автомобільного та міського електротранспорту, Нормативно правові акти у сфері господарської діяльності щодо надання послуг перевезення пасажирів, небезпечних вантажів, багажу, Нормативно правові акти у сфері авіації; комп'ютерна векторизована програма CorelDRAW;

Новизна роботи:

вперше:

- Розглянуто питання по створенню нових автомагістралей, залізничних колій логістичних центрів;
- Надано комплексну оцінку для транспортних мереж та транскордонної співпраці;
- Запропоновано можливості розвитку та вдосконалення залізниці автомагістралей з логістичними центрами в даному регіоні.

удосконалено:

- Розглянуто роль транспорту в цілому для регіону та його областей.

отримали надалі розвиток:

- Отримані нові підходи та можливості для областей в транспортній сфері .

Апробація результатів магістерського дослідження. Основні початки цього дослідження обговорювалися на студентській науковій конференції Чернівецького національного університету у 2023 році. Та видані тези доповіді. Отримані результати оформлено в статтю та подано до збірника по фаху (орієнтовний вихід – січень 2024р.)

Значення проведених досліджень. У виконаній роботі було проаналізовано важливість ролі транспорту для кожної області та транскордонних відносин. Вивчено територіальні особливості досліджуваної території, перспективи створення нових або модернізацію старих транспортних мереж на території Західної України. Сформовано загальну (можливу для застосування) мережу транспортних мереж та контрольно-пропускних пунктів регіону. Описано її складові елементи, які відповідають певним транспортним одиницям та інфраструктурі. Також створено картосхеми по автомагістралям та залізничним магістралям. Вони виражені та описані в блоках, виділено їх стан та можливості подальший розвиток. Загалом, розглянуто питання створення інфраструктури для транспортної сфери на прикладі семи областей західної України.

Практичне застосування: Отримані результати дослідження можуть застосовуватися в сфері управління транспортними зв'язками і місцевими органами влади. Можуть також застосовуватися при розв'язанні проблем, які пов'язані із розвитком транспортної мереж для покращення загального стану території та її логістичних маршрутів.

Обсяг та структура магістерської роботи. Дана виконана робота складається зі вступу, чотирьох розділів, основного викладеного тексту, висновків, списку використаних джерел з двадцяти двох позицій (переважна частина яких це офіційні сайти, веб-портали а також літературні джерела), одинадцяти таблиць. та двадцяти чотирьох рисунків Загальний об'єм роботи становить сімдесят дев'ять сторінок друкованого тексту, він проілюстрований двадцятьма чотирьома рисунками та одинадцятьма таблицями.

РОЗДІЛ 1. Теоретико-методологічні основи суспільно-географічного вивчення транспортних комплексів.

1.1. Поняття транспортного комплексу у суспільній географії

Вивчення транспортних мереж — малопоширена на даний час напрям досліджень. Разом з тим відіграє важливу роль для розуміння особливостей територіальної організації населення, оскільки транспортні комунікації виникають залежно від розселення населення та видів його господарської діяльності, з одного боку, і самі активно впливають на подальше розміщення населення та транскордонну співпрацю — з другого.

На початку 90-х років XX століття в Україні під транспортом стало розуміння цілого комплекс сфер діяльності, що обслуговують ринок, який переходив з планової економіки до розвинених ринкових відносин. Разом із тим при визначенні нових напрямів специфіці транспорту з'являється поняття транскордонної співпраці.

Транспортний комплекс є основним способом для переміщення вантажів та пасажирів в певних межах або між різними економічними регіонами та в міжнародному просторі. Для цього використовуються різноманітні види транспорту: автомобільні перевезення здебільшого здійснюються переважно приватними перевізниками, які розташовані на окраїнах великих поселень, залізничний транспорт, що характеризується високою пропускнуою здатністю колій, безперебійністю руху, водночас, з підвищеними витратами на утримання інфраструктури, авіаційний транспорт функціонував до початку повномасштабної війни. Що складалося з авіаліній та аеропортів, до складу яких входять злітно-посадкові смуги, аеровокзали, склади, термінали та інші об'єкти на території летовищ.

Для прийому та перенаправлення вантажів чи пасажирів використовуються транспортна інфраструктура: транспортні вузли, логістичні хаби, автостанції, залізничні вокзали, аеропорти. Для перевірки їх при перевезенні закордон використовуються пункти пропуску. Для транскордонного співробітництва потрібні сучасні КПП та такі які можуть

обслуговувати велику кількість транспорту і можливість приймати декілька видів транспорту.

1.2. Законодавчі основи функціонування та формування транспортного комплексу держав

Функціонування та формування транспортного комплексу України базуються на актах у сфері транспорту, інфраструктури та поштового зв'язку та регуляторними актами Міністерства інфраструктури України.

Перший з них це закон України «Про транспорт» введений в дію в 1994 році та зі 24 змінами в продовж всіх років незалежності України він має 3 розділи та 43 статті. В першому розділі описані загальні положення з усіх статей я хочу виділити:

Статтю 1. Транспорт у системі суспільного виробництва. В якій описано що транспорт є найважливішою галуззю суспільного виробництва і має роль забезпечувати всі потреби населення та виробництв в перевезеннях.

Статтю 2. Законодавство про транспорт. Відносини що пов'язані з діяльністю транспорту, регулюються Законом України Про транспорт кодексами (статутами) для окремих видів транспорту, іншими актами законодавства України.

Нормативні акти визначають умови перевезень, порядок використання засобів транспорту, шляхів сполучення, організації безпеки руху, охорони громадського порядку, пожежної безпеки, санітарні та екологічні вимоги.

Які діють на транспорті, вони є обов'язковими для власників транспорту і громадян, які користуються послугами транспорту та шляхами сполучення.

Але цей закон не діє для транспорт, що здійснює технологічні перевезення на території підприємств.

Статтю 5. Відносини підприємств транспорту загального користування з органами влади і самоврядування. В ній описано як саме транспортні підприємства співпрацюють з органами влади та місцевими органами влади.

Органи влади мають забезпечувати безпеку руху на шляхах сполучення та ліквідовувати наслідки катастроф, правопорушень та аварій. Інформувати та протидіяти терористичній діяльності. Видавати та допомагати при перетині державного кордону.

Мають надавати та поліпшувати умови для зберігання вантажів. Будівництво інфраструктури (вокзалів, станцій, портів, пристаней, аеропортів, пішохідних мостів, тунелів, пасажирських платформ, метрополітенів) та закупку утримання транспорту та шляхів сполучення і інших об'єктів обслуговування і перевезення беруть участь місцеві та державні бюджетні кошти, також можуть залучатися кошти меценатів та громадян.

Статтю 10. Вимоги до транспортних засобів. В ній прописано що транспортні підприємства мають відповідати вимогам безпеки, охорони праці, екологічних норм.

В другому розділі «Транспортна система України» хочу виділити такі статті як:

Стаття 21. Єдина транспортна система України описуються які види транспорту формують систему транспорту України. В систему входять: залізничний, морський, річковий, автомобільний і авіаційний, а також міський електротранспорт, у тому числі метрополітен. Та окремо - промисловий залізничний транспорт, відомчий транспорт, трубопровідний транспорт, шляхи сполучення загального користування.

А в третьому розділі «Заключні положення»

Статтю 41. Контроль за дотриманням законодавства на транспорті в цій статті описується що контроль на транспорті виконують певні органи влади на місцевому та державному рівні.

Статтю 42. Міжнародне співробітництво та міжнародні договори України. За міжнародних договорів встановлюються інші правила, ніж ті, що

прописані у законодавстві України про транспорт. Тоді засовуються міжнародні правила перевезень та правила в яку країну прямує транспорт. Центральний орган виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізує державну політику у сфері транспорту, формує та реалізує державну політику з питань транспорту та забезпечує міжнародне співробітництво.[15]

Наступний закон що я хочу виділити закон України «Про дорожній рух» прийнятий дію Верховною радою в 1993 році та з 60 змінами та правками складається з 13 розділів та в них знаходиться 53 статті. В першому розділі я не виділяю певні статті так як там йдеться про основні положення, що регламентують, регулюють дорожній рух в Україні, які завдання закріпленні за тим чи іншим органом виконавчої влади.

Другий розділ «Компетенція кабінету міністрів України, органів влади Автономної республіки Крим, місцевих державних адміністрацій, органів місцевого самоврядування, міністерств, інших центральних органів виконавчої влади та об'єднань громадян»

В цьому розділі описано регулювання владою транспортних систем, доріг, видача належної документації для свари транспорту. І яку компетенцію має влада Автономної республіки Крим, міські ради, райради, сільради та облради. Належне використання транспорту, доріг, залізничних переїздів.

Третій розділ це Права та обов'язки для учасників дорожнього руху. Має 5 статей які регламентують права та обов'язки учасників дорожнього руху.

Четвертий розділ «Автомобільні дороги, вулиці» має п'ять статей в яких вказується як мають використовуватися дороги, вимоги до їх проектування та побудови, діяльність доріг та залізничних переїздів, чим мають бути обладнанні та які сервісні пункти мають бути на розміщені. Ще дві статті де описуються обмеження та заборони та дві в яких описана організація дорожнього руху.

П'ятий розділ «Транспортні засоби» цей розділ складається з 7 статей в яких описується вимоги до транспортних засобів, правила їх ввезення в країну, реєстрація та правила постанови на реєстрацію транспортного засобу, контроль

та переобладнання транспорту та заборона на використання транспортних засобів що не мають належних вимог, або порушують законодавство України.

Шостий розділ в якому описуються нормування організації дорожнього руху. Він має в собі нормування, завдання та правила дорожнього руху.

Сьомий розділ це фінансування, а восьмий розділ медичне забезпечення дорожнього руху Дев'ятий розділ це охорони навколишнього середовища.

Розділ десять це контроль у сфері дорожнього руху де прописані основні повноваження поліції оплати штрафів, а в одинадцятому розділі це відповідальність за порушення законодавства про дорожній рух.

Хочу виділити розділ дванадцять в ньому описано в одній статті про встановлення міжнародних правил перевезення

Тринадцятий розділ це перехідні положення в законі встановленні на території України у воєнний стан.[14]

Закон України про державний кордон України закон складений з семи розділів у яких є 35 статей які описується всеосяжність закону в першому розділі показані загальні положення що до державного кордону України про його визначення та охорону, про встановлення та позначення його на суходолі, на морях, на річках і взаємодія з країнами сусідами.

Розділ другий режим державного кордону в розділі описано основні положення для громадян та транспорту щоб безпечно і без порушень перетнути державний кордон та заборони які мають певні типи транспорту та особи, або можливість перебування на території України.

В третьому розділі «Прикордонний режим» описується режим дії на цій території, проїзд та проживання громадян в ній, пояснення що таке прикордонна зона. А четвертий розділ описує охоронні заходи що до кордону та дії військових та органів правопорядку. Саме в п'ятому розділі прописано дії роботи правоохоронних органів з громадянами, органами місцевої влади, та громадськими організаціями. В останньому шостому розділі розділі описані відповідальність за порушення законодавства про перетин кордону.[13]

Окрім законів існують нормативно правові акти які збирають в собі закони та постанови кабінету міністрів. Я хочу виділити такі нормативно правові акти перший з них це «Нормативно правові акти у сфері залізниці» до неї входять двадцять документів що регламентують роботу залізничного транспорту та інфраструктури. Наступний акт це «Нормативно правові акти у сфері автомобільного та міського електротранспорту» складається з шести законів одного указу президента та дванадцяти постанов про роботу транспорту та суміжної інфраструктури.

Та останній акт «Нормативно правові акти у сфері господарської діяльності щодо надання послуг перевезення пасажирів, небезпечних вантажів, багажу» в акті тільки три постанови Кабінету Міністрів України. Перша з них регламентує перелік органів ліцензування на перевезення товарів другий що хочу виділити ліцензування товарів та перевезення пасажирів автомобільним транспортом.

Останній акт який хочу виділити «Нормативно правові акти у сфері авіації» в ній є Одна конвенція в якій містяться основні правила на авіатранспорті та повітряне сполучення, регулювання польотів, та наземної інфраструктури. Три закони, указ президента, сім постанов Кабінету Міністрів та одне розпорядження Кабінету Міністрів.

1.3. Методологічні основи наукового пізнання транспортного комплексу

Для дослідження та вивчення транспортного комплексу використовуються формати дослідження та збору інформації: аналіз статистичних даних зібраних за останні роки по перевезенню пасажирів та товарів всередині країни та за кордон (дані було досить тяжко знайти через те що реєстри та бази даних не функціонують в час повномасштабної війни), пошук даних про співпрацю України з країнами сусідами, що дасть змогу зрозуміти в якому напрямку є домовленості про транскордонне

співробітництво. Аналіз карт дорожнього сполучення дасть змогу зрозуміти можливості та наявну інфраструктуру.

Для цього потрібно зібрати всю наявну інформацію за для створення SWOT аналізу кожної області потрібно зрозуміти суспільно-географічні особливості дізнатися за наявну інфраструктуру, транспортну доступність, розвинутих транспортної мережі, договори про транскордонне співробітництво та які переваги вони дають для кожної області. Після чого нам потрібно обробити дані і правильно подати цю інформацію в форматі карт, таблиць та загальної інформації про проблеми та перспективи для даного регіону.

Висновок до розділу один

Отже, в першому розділі було розкрито поняття транскордонного комплексу в який в ходять три види транспорту західної України зачеплена тема роботи цього комплексу в умовах повномасштабної війни. Розкрито та описано законодавчий фундамент роботи транспорту його основні закони правила та положення. В яких описують те як саме він має працювати з якими органами влади взаємодіяти та що передбачено за правопорушення в даній сфері законодавства для перевізника, громадян та органів влади. Та описані методологічні засади та збір даних, який був утруднений через закриті, або заблоковані статистичні данні щоб вберегти їх від потраплянь в часи війни до ворога. Що означало що данні будуть не повні, або застарілі що не дасть якісних показників.

РОЗДІЛ 2.

Чинники розвитку та функціонування транспортного комплексу західних областей України

2.1 Географічне та геополітичне положення як чинники формування транспортного комплексу на прикладі регіону дослідження

Сучасні тенденції до нівелювання кордонів та створенні глобальної транспортної логістичної мережі дає великі можливості багатьом країнам створити на своїй території базу для взаємодії між транспортними господарствами різних держав і створенням на базі певних регіонів великих транспортно-логістичних центрів що дасть гарну співпрацю з країнами сусідами.[20] Західна Україна має сім європейських країн сусідів, але до 2022 року була ще одна країна яка була виключена з цього списку так як є країною агресором проти нашої держави і з нею були розірвані дипломатичних відносин що означає що з цією країною закриті пункти пропуску, зупинені міжнародні договори про співпрацю. Але ці області матимуть можливості для створення нових транспортних хабів та логістичних центрів що дадуть змогу для подальшого розвитку. В якому вони будуть брати безпосередню участь з можливим створенням перевалочних пунктів для інших регіонів України.

Західний регіон України має досить щільну та розвинену транспортну комунікацію. Автомагістралі, залізничне полотно становить 36031 кілометр.

Як показано на таблиці 1 Львівська область займає перше місце по протяжності, найменше Чернівецька та Закарпатська область. Але це не означає що ці області не мають значної ролі для транскордонного сполучення.

Ця мережа добре розвинуті та відіграє велику економічну роль для регіону та сполучення з сусідніми державами. Регіон відіграє велику роль для міжнародного та внутрішнього обігу пасажирів та вантажів також він є основним для транзитних перевезень з Європи в Україну та навпаки. Для цього використовуються в основному чотири області які мають сполучення з Європейськими країнами. Також використовуються транспортні вузли. Основні транспортні вузли регіону. Львів, Буськ, Рава-Руська, Стрий, Самбір, Хирів,

Ходорів, Івано-Франківськ, Рогатин, Рівне, Здолбунів, Чоп, Червоноград, Делятин, Коломия, Стрий, Снятин, Ужгород, Чернівці.



Рис. 1.1. Протяжність транспортного сполучення регіону

Географічне положення західної України у всі часи було вигідним для власного користування так и для країн суміжних з Україною. Західна Україна знаходиться у центрі Європи з самим центром в селі Ділове Закарпатської області. Це означає що її Кордони завжди межували з європейськими країнами та мають великий потенціал для створення великої кількості логістичних мереж та складів в певній частині областей. Інші області можуть використовуватися як основні транспортні вузли в яких здійснюватимуться розподіл цих вантажів на логістичні бази та в інші регіони України. Не всі області мають вихід до всіх п'яти країн сусідів деякі мають цей вихід через транзитний проїзд іншої області. Івано-Франківська область не має змоги створити КПП на своїй території так як через частину області проходить гірський хребет Карпати, а тільки може бути як внутрішніми логістичними центрами, або повітряними хабами для прийому авіатранспорту. Так само як і Тернопільська область та Рівненська область, але ця область має нюанси так як має вихід до іншої країни

з якою розірвані дипломатичні відносини. Та має аеропорти які після повномасштабного вторгнення не працюють.

Північно східна частина регіону має можливості для створення нової транспортної магістралі яка може сполучати її зі східною частиною регіону та переходом до центрального регіонів України, або створенням платної магістралі яка дасть змогу отримувати додаткові кошти для областей які будуть їх обслуговувати, або створити якісну альтернативу існуючим магістралям. Північно західна та західна частина гарно розвинена та дає основний трафік для товарів та пасажирів які вирушають в Європу. В центральна та східна частина сполучає північну та південну частину регіону та іншими областями України.

Південно-західна і південна частина має особливості в рельєфі які не дають великої змоги для створення нових транспортних мереж, а модернізацію наявних можна виконати частково. Погодні умови в гірських районах не дають працювати гірським перевалам у складних метеорологічних умовах взимку при сильних снігопадах, при ожеледиці на гірських серпантинах. Ці проблеми тяжко вирішувати за допомоги комунальної техніки. Залізничне сполучення тут було створене ще в XIX столітті та має не велику кількість тунелів, а більша частина залізничного полотна в гірських районах проходить по руслам річок що теж не дає надійного сполучення в період повеней та паводків. Південно східна частина регіону має малу кількість автомагістралей, а залізничне сполучення може виконуватися через такі транспортні вузли як Львів та Тернопіль окремо ще є гілка на Київ через Молдову вона лежить на Подільсько-Буковинській карстовій області що може створити певні небезпеки для руху велико-тонажних вантажних поїздів, але для перевезення пасажирів цей маршрут міг відкрити сполучення з Молдовою та можливістю швидшого сполучення Чернівецької області зі Центральними областями України. Така ж ситуація через рельєф гірського масиву Карпат виникає в Закарпатті і ділить залізницю на дві різні частини південну та західну. Таким чиномпряного сполучення з Чопом, Ужгородом не має зі сторони Чернівецької області тільки

якщо рухатися транзитом по території Румунії. З цього виходить геополітичне питання для регіону.

Геополітичне положення Західних областей України є складовою частиною геополітичного розвитку, геополітичної ситуації та певною мірою визначають геополітичні інтереси для всієї України. Виступаючи одночасно як ресурс і як об'єктивне обмеження розвитку регіону, або держави, геополітичне положення має велике значення та впливає на розв'язання численних економічних, соціальних, політичних і дипломатичних проблем регіонального та державного рівня. Геополітичне положення визначається як відношення власної країни або частини країни до сусідніх країн, які справляють чи можуть справити суттєвий вплив на економіку, політику та соціальну сферу регіону. З теоретико-пізнавальної точки зору геополітичне положення конкретизується в оцінці політико, економіко, транспортно-територіального положення в розбудові власних контрольних пропускних пунктів і міжнародних транспортних коридорів з метою посилення інтеграційних процесів і поглиблення транскордонної співпраці. Геополітична ситуація визначається як існуючий стан геополітичних положень, геополітичних інтересів і взаємодій регіону країни з регіоном країни сусіда, або угруповань країн. Зміни в геополітичній ситуації можуть відбуватися поступово та відображаються у геополітичному розвитку. Він спостерігається у змінах економічного і політичного статусу країн, або регіону країни та характеру їх взаємодії, у розрізі країни та в групах країн з якими ведеться співпраця, у змінах в складі угруповань країн. Та при появі військових конфліктів тих чи інших країн які працюють в співпраці.[2]

Для України такими країнами є Польща, Словаччина, Угорщина, Румунія, Молдова. Чотири з п'яти цих країн об'єднує те що вони є членами Європейського Союзу, а Молдова є кандидатом на вступ так само як і Україна.



Рис. 2.2. Транскордонні Єврорегіони України.

Ці країни мають пені договори про транскордонну співпрацю в різних галузях економіки та суспільства. І мають співпрацю в форматі Єврорегіонів в яких договорами про співпраць прописані ті чи інші спільні роботи в якійсь сфері суспільній, або економічній сфері. Це два основних регіони такі як Карпатський та Верхній Прут. Ми бачимо що Рівненська та Тернопільська область не входять до цих регіонів. Можливе створення та обговорення для створення нових Єврорегіонів так як один з них співпрацював з Білорусією з 2022 року цей регіон припинив своє існування. Для країн Європи Україна може бути та стати вузловим центром та створенням великого промислово-транспортного центру для якого цього можна залучити основні транспортно вузлові міста: Львів, Стрий, Луцьк, Ковель, Рівне, Здолбунів, Тернопіль,

Ходорів, Івано-Франківськ, Ужгород, Чоп. Це дозволить регіону стати важливим для сполучення інших регіонів України та зарубіжжя. В умовах повномасштабного вторгнення в Україну ці області створюють основні місця для перенесення промисловості та можливості побудови тут великої кількості логістичних баз так і для створення Європейських транспортно-логістичних центрів не тільки для товарів, а й для пасажирських перевезень.

2.2 Історичні особливості

Україна та її західні області мають тісну історію з Європейськими країнами так як ці області були частиною тих країн.

Національним рухом у другій половині XIX століття. було охоплено всі західноукраїнські землі. Останні десятиліття XIX ст. відзначені розширенням масштабів і прискоренням визрівання національно-визвольного руху західних українців головні хто виступав за це були Галичани. І справа тут в населенні України. Справа в різних політичних режимах Російської і Австро-Угорської імперій. У порівнянні з російською частиною України, умови для згуртування західних українців в національні групи були більш сприятливими. Австро-Угорщина була європейською країною, у ній працювали, хоча й із великими обмеженнями, демократичні принципи організації суспільного життя. Західноукраїнці змогли правильно скористатися. Приблизно на десять років раніше, ніж у інших регіонах України, у Галичині почали діяти національні політичні партії. Саме тоді національний рух став переходити в нову фазу - політичну, коли головною метою було відродження української державності.

Розгорнулася політична боротьба, у якій брали участь дві головні сили, які репрезентували відповідно українське населення і польську спільноту Галичини. Австрійська імперська адміністрація Галичини, яка складалася в більшості з представників польського населення, у цій боротьбі показували свою нейтральну позицію, хоча насправді майже відкрито підтримувала польські партії. Українські партії використовували соціальне піднесення мас

для розширення політичних і культурних прав українців. Головними їх гаслами були, передусім, загальне виборче право, заснування українського університету у Львові, поділ Галичини на Східну і Західну й національна автономія для її української частини. Стратегічним завданням була незалежність у складі соборної України.[5]

Австрійський уряд вирішує для економічного збагачення вирішує розвивати свої східні території але так як ці території віддаленні та були периферією але тут були створенні товарні маршрути до Одеси по річці Дністер та гужовим транспортом. Відповідно після розуміння що сполучення з чим регіоном та по регіону гальмував сам транспорт . Так важливим поштовхом для будівництва залізниці була саме сировина яка знаходилася в західній Україні. Так була створена перша залізниця в Україні: Львів — Ходорів — Станіслав — Коломия — Чернівці. Указ був виданий 1856 році. Загальний маршрут залізниці склав 670 кілометрів, що суттєво вплинуло на політичне та економічне життя регіону в той час.[21]

Українці в австрійському парламенті й Галицькому сеймі. Вввели загально виробниче право що дало б змогу подолати дискримінацію українців на виборах і мати в австрійському та місцевих парламентах достатню кількість захисників національних інтересів. У боротьбу за свої права активно долучилося селянство. У 1906 році до 30 тисяч селян зібралося у Львові на віче, де вимагали не тільки економічних поступок, але й політичних свобод і загального виборчого права. В 1907 р. австрійський уряд провів реформу Віденського парламенту. Загальні вибори до Галицького і Буковинського сеймів було введено 1908 р. Як наслідок, помітно збільшилося українське представництво. Якщо в 1879 р. українці мали у Відні 3 представників, то після виборів 1907 р. - 27 з Галичини і 5 з Буковини. Тривала вперта парламентська боротьба в Галицькому сеймі, де домінували польські партії. Прагнучи розколоти українське населення, польські політики на виборах 1908 р. зробили ставку на «москвофілів». Якщо до 1890-х років польський і «москвофільський» рухи були противниками, то надалі польські політичні кола почали

підтримувати «москвофілів» на противагу українському рухові. Але їхні надії не справдилися. Хоча підтасовки й зменшили українське представництво в галицькому парламенті, але воно було більшим, ніж раніше. Наступні ж вибори у 1913 р. дали можливість українцям зробити черговий крок у збільшенні свого представництва в цьому органі. Якщо у 1908 р. було обрано 12 українських патріотів і 8 «москвофілів», то через п'ять років - 30 посланців національного табору й лише одного «москвофіла». Після цього почалась епоха двох світових війн та повоєнний період де західно - українські землі були об'єднані та й вся Україна стала цільною, але це був період радянського союзу при якому транспортна сфера розбудовувалася та змінювалася хоча цей період не був пов'язаний з Європейськими країнами та транскордонним співробітництвом. О після проголошенні незалежності Україна не суттєво розбудовувала транспортну інфраструктуру, але створювала велику базу для транскордонних співпраць. Після 24 лютого 2022 року Західна Україна стала важливим логістично-транспортним хабом для України.

2.3 Суспільно-географічні передумови розвитку транспортного комплексу в регіону дослідження

Транспорт є основною складовою суспільно-географічної системи (найбільш загальним об'єктом суспільної географії) відіграє своєрідну роль в її утворенні та функціонуванні. Під суспільно-географічною системою слід розуміти закономірний взаємозв'язок різних видів та об'єктів людської діяльності в умовах цілісної території на прикладі Західної України, що функціонально орієнтована на забезпечення потреб людей, міст, країн. В найбільш загальному вигляді суспільно-географічна система являє собою взаємозв'язану сукупність різних за своїм призначенням елементів (природні, демографічні, господарські), їх властивості та відношення, які в результаті взаємозв'язків утворює нові якісні форми та зміни в транспортній системі, що перетворюються у відносній стійкості, територіальних та транспортній

цілісності, в особливому вияві закономірностей розвитку цих цілісностей.[1] Така система зароджується та функціонує в результаті складних процесів взаємодії територіальних одиниць різних рівнів, природних ресурсів, господарсько-територіальних систем, демографічних систем, які розглядаються як компоненти цілісної системи. Основними компонентами суспільно-географічної системи, які утворюють її структуру, є наступні підсистеми: природно-ресурсна, матеріально-виробнича, соціально-екологічна, демографічна, організаційно-управлінська та підсистема послуг надання цих послуг для логістичних компаній, пасажирів та транскордонних компаній. Вони накладають основні функції для суспільно-географічної системи. В системі виділяють підсистеми для функціонування всіх ланок в цій структурі.

Рис. 2.3. Схема структури суспільно-географічної системи [1]

Основною рисою суспільно-географічної системи є функціональна



зорієнтованість на забезпечення сприятливих умов життєдіяльності людей в тому чи іншому регіоні або області, як головний її елемент. Це виявляється в

тому, що природно-ресурсна та господарська підсистеми виконують функції для створення матеріальної основи життєдіяльності та працюють безпосередньо на соціально-обслуговуючу та соціально-екологічну підсистеми, головною функцією їх є створення та поліпшення відповідних умов життєдіяльності людей.

Суспільно-географічна система - цілісний система, для якої притаманні якісно складніші процеси, ніж для складових частин цієї системи. Важливою ознакою цілісності є умовна стійкість, яка виявляється в більшій інтенсивності за тісності взаємозв'язків між елементів в середині системи в порівнянні зі зв'язками цих елементів із зовнішнім середовищем. Ці обставини об'єктивно створюють передумови для певного рівня відмежованості від зовнішнього середовища, що також характеризує цілісність цієї системи. Головним для цих процесів системо-утворення є обмін продукцією, пасажирями та інформацією між елементами. Обміну залежить від змістовної природи, функцій та рівнів організації співпраці між елементами. У відповідності зі специфікою, внутрішньою природою елементів суспільно-географічної системи для неї властиві три головних види системо-утворюючих зв'язків: матеріально-речовинні, міграційні, інформаційно-управлінські.

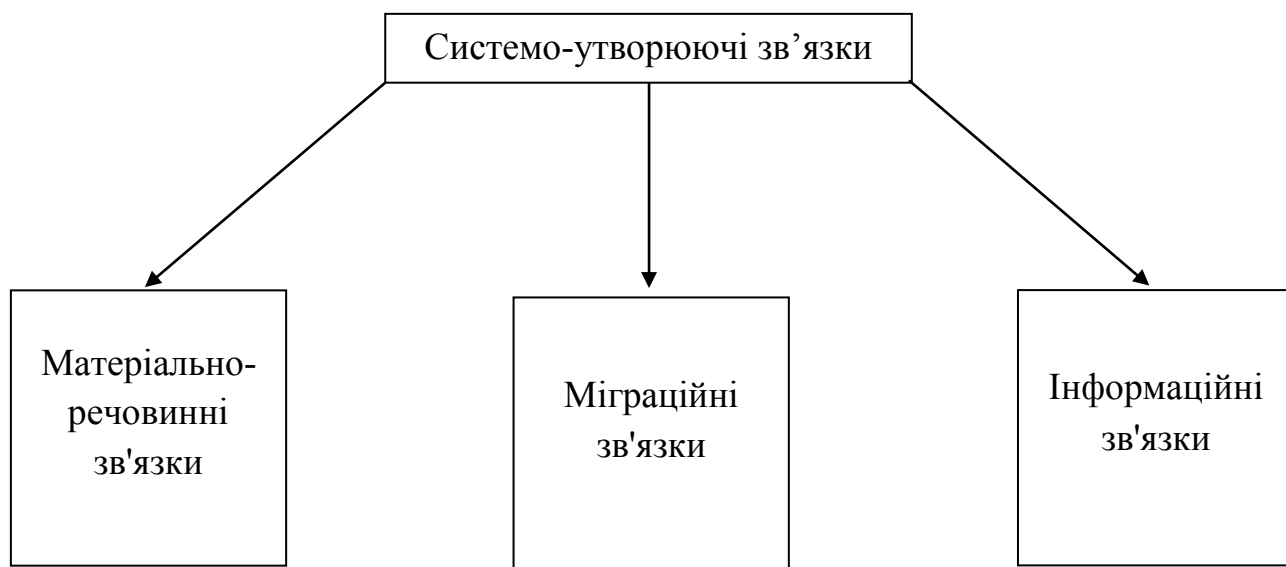


Рис. 2.4. Види системо-утворюючих зв'язків

Матеріально-речовинні зв'язки виявляються в обміні продуктів, товарів, основних та обігових засобів між областями, районами та країнами. Цей вид

зв'язків поділяється на підвиди, групи у відповідності з багатоманітним складом системи. Особливого поширення набувають технологічні, виробничо-економічні, торгівельно-розподільчі, природно-ресурсні зв'язки.

Міграційні зв'язки виявляються у вигляді просторово-територіальних переміщень людей: постійні міграції (при якій вони змінюють своє місце проживання) та маятникові міграції (добирання до роботи, з туристичною метою, культурною метою). Ці зв'язки відображають соціальний бік формування суспільно-географічної системи.

Інформаційні зв'язки - особливий вид зв'язків, в основі них знаходиться обмін інформацією (відомості, повідомлення, знання) між елементами системи та між суб'єктом і об'єктом управління (всіма транспортними мережами або елементами мережі та інфраструктури).

Для першого виду в регіоні є великі перспективи та логістичні бази, для другого є та створюються нові маршрути для перевезення та легкого проходження митного контролю, а для третього розробляються способи які з простять комунікації між країнами сусідами та органами влади України.

Висновок до розділу два

Отже, в цьому розділі були розглянуті основні чинники що сформували транскордонну співпрацю Західних областей України з європейськими країнами.

Починаючи з географічного та геополітичного положення в якому більшість областей цього регіону мають сусідство з європейськими країнами які співпрацюють не тільки з ними але й тими областями що не мають з ними спільного кордону та співпрацюють як допоміжні області з тими що мають кордон тою чи іншою державою яка має договір про співпрацю. Також описані історичні засади цих співпраць так як частина областей західної України була частиною цих країн в XIX столітті і вони теж в той час розвивали цей регіон.

В розділі також описано суспільно-географічні передумови що впливають на роботу транспорту та населення що утворює ці зв'язки.

РОЗДІЛ 3.

Суспільно-географічні особливості функціонування транспортної сфери в західних областях України.

3.1 Волинська область

Для того щоб описати суспільно-географічні особливості нам спочатку треба дізнатися фізико-географічні особливості Волинської області.

Фізико-географічне районування Волинської області складається з Зон: Мішаних лісів та Широколистянолісових, в них знаходяться дві провінції: Полісся та Західна Україна, Має в собі три області: Волинське Полісся яке ділиться на дві під області: Верхньо-Прип'ятська та Буго-Стирська, Мале Полісся немає під областей, Волинське Опілля також має дві під області: Західна та Східна. А фізико-географічних районів на території області є десять: Верхньоприп'ятський, Нижньострийський, Любимовсько-Ковельський, Маневицько-Володимирецький, Колківсько-Сарненський, Турійсько-Рожищенський, Ківерсько-Цуманський, Нововолинсько-Сокальський, Локачівсько-Торчинський, Горохівсько-Берестечківський, Олицько-Рівненський.[11]

Мінерально ресурсна характеристика показує показує що в області переважають групи паливних корисних копалин таких як торф'яні родовища яка з концентрована Маневицькому та Ківерському районах. А кам'яного вугілля в таких містах як Нововолинськ, Жовтневе. В області розвідані запаси таких руд: мідної руди, фосфоритів, будівельних пісків та баластових пісків.

Клімат області лежить в помірному кліматичному поясі основний клімат визначає атлантико-континентальне перенесення повітряних мас, що формує помірно-вологий клімат із м'якою зимою та не жарким літом, затяжні осінь та весна з значними опадами.

Рослинність формувалася в процесі довгого історичного періоду. Ліси Волині малопотужні в розрізі районів найбільший потенціал мають поліські райони Камінь-Каширський та Манівецький.

В області переважають дерново-підзолисті ґрунти та болотні, є і частка чорноземів, дернових та опідзолених. Сільськогосподарське виробництво в області мінімальне та її потенціал найменший в поліському районі.

Суспільно-політична ситуація у Волинській області характеризувалась помірним рівнем активності та перебувала на контролі.

Площа області становить 20143 кілометрів квадратних що становить близько 3,3% від загальної площі України. Сусідні області це Львівська та Рівненська, а також Польща та Білорусь. Область поділяється на чотири райони: Володимиро-Волинський в якому знаходиться 11 територіальних громад, Камінь-Каширський в якому налічується 5 територіальних громад, Ковельський та його 23 територіальні громади і Луцький з 15 територіальними громадами. Обласним центром є місто Луцьк.

Населення області розподілено не рівномірно по території області. Загальна кількість населення області на 2021 рік становить

Табл. 3.1

Населення Волинської області

	Наявне населення (осіб)		Постійне населення (осіб)	
	на 1 січня 2022 року	середня чисельність у 2021 році	на 1 січня 2022 року	середня чисельність у 2021 році
Волинська область	1021356	1024376	1018628	1021648
Луцький район	455439	456184	452253	452998
м. Луцьк	215986	216591	212903	213508
Володимир- Волинський район	169231	170247	169163	170179
Камінь-	130382	130752	131063	131433

Каширський район				
Ковельський район	266304	267193	266149	267038

Як ми бачимо за даними таблиці що найбільше проживає людей в Луцькому районі це зумовлено тим що в цьому районі знаходиться обласний цент місто Луцьк. Таким чином більшість місцевого населення та мігруючого населення вибирають для проживання обласний центр.

Табл. 3.2

Вікова структура населення

	Розподіл постійного населення за окремими віковими групами								
	Всього населення	0-14	0-15	0-17	16-59	15-64	18 років	60 років	65 років
		років	років	років	років	роки	і старше	і старше	і старше
2021	1024,7	200,3	212,8	236,4	610,1	687,8	788,3	201,8	136,6
2022	1018,6	196,4	210	234,4	605,6	685,1	784,3	203	137,1

З наведеної таблиці ми бачимо що доросле населення області сильно переважає інші вікові групи. Це означає що природній приріст області є від'ємний та становить -5,5 за даними головного відділу статистики Волинської області. На даний момент та на майбутнє це призведе до старіння регіону.



Рис. 3.1. Розподіл населення за статеву структурою

Ми бачимо що за останні 5 років в області зменшилася кількість населення але статева структура залишилася не змінною жінок більше ніж чоловіків в розрізі області.

Транспорт Волинської області. Її транспортна мережа включає 593,1 км магістральних залізничних шляхів і 262,1 км залізничних колій на промислових підприємствах. Загальна протяжність автомобільних доріг загального користування складала 6193,5 км, у тому числі з твердим покриттям 5796,2 км.



Рис. 3.2. Автодороги Волинської області

Ми бачимо на картосхемі основі транспортні магістралі які проходять через територію області таким чином ми можемо зрозуміти що для сполучення її з сусідніми областями є тільки декілька магістралей: Н17, М19 Е85, Н22 та М07. Також частина з них є частина доріг Європейського значення що сполучають Україну з Європою та ще однією країною. Більша частина цих тягнеться зі сходу на захід до кордону з Польщею.



Рис. 3.3. Залізничних магістралей Волинської області

Ми бачимо що більша частина магістралей не електрифіковані. Але сполучення з іншими областями наявне та частково електрифіковане. Щільність залізничної колії становить 29,5 км на 1000 кілометр квадратний території, що досить мало в порівнянні з середнім значенням в Україні — 38 км. Щільність автомобільних доріг — 284,6 км на 1000 кілометр квадратний території.

Основна частка перевезень вантажів близько 90,1 % і пасажирів 76,2 % виконується автомобільним транспортом. Високий рівень розвитку цього виду

транспорту пояснюється його високою маневреністю, можливістю швидко доставляти вантажі на незначні відстані.

На залізничний транспорт припадає лише 9,9 % від загального обсягу перевезених вантажів та 3,9 % перевезених пасажирів. Інші види транспорту мало розвинути або взагалі відсутні. Так авіаційний транспорт не функціонує з кінця 1990 років.

Сполучення напрямком Україна–Польща дає змогу забезпечити не тільки взаємні зв'язки з Польщею, а й інших держав Європи: Німеччиною, Чехією, Бельгією, Голландією, Францією, Люксембургом. Міжнародне значення для залізниці є колія загальноєвропейської ширини, яка з'єднує Ковель та Польський Хелм. Ця ділянка залізниці в межах України має тільки 64 кілометри що дає вихід Україні через територію Волині до країн Європейського Союзу залізничним транспортом європейської ширини. Ще одна залізнична ділянка, що з'єднує території Польщі та України є Володимир- Волинський–Катовіце Польща.

Ковель є центральним та найголовнішим вузлом, що виконує функції логістичного та пасажирського хабу. Який здійснює маршрут у шести напрямках, а саме: до міста Сарни та далі гілка йде до Києва, до місто Ківерців що сполучають Луцьк та Рівне, до місто Володимир-Волинського сполучається зі Львовом, до міста Хелм відкрито дорогу в Варшаву та Берлін.

В області сформована ціла мережа прикордонних переходів, міжнародних логістичних маршрутів автомобільного та залізничного зв'язку. Зокрема, її територією проходить важлива автомагістраль міжнародного значення — Київ–Ковель–Варшава–Берлін. Одним з основних пунктів сполучення у напрямку Європи є: Ягодин–Ковель. Регіоном проходить транспортний коридор Європа–Кавказ–Азія (TRACECA) і його сухопутна частина Балтійське море–Чорне море: Ягодин–Ковель–Луцьк–Тернопіль–Хмельницький–Вінниця–Умань – порти Чорного моря.

Цими дорогами Україна здійснює перевезення вантажів і пасажирів у понад 40 країн Європи та Азії. Майже така ж кількість країн виконує транзитні

перевезення територією України. Інтенсивність автомобільних потоків у міжнародному сполученні щорічно зростає на 10–15 %. Наявність потужної транспортної мережі в області складає основу для спорудження трансєвропейських автомагістралей Берлін–Варшава–Люблін–Ковель–Київ, а також було створено спеціальна економічна зона «Інтерпорт Ковель», яка активізувала зовнішньоторговельний обмін, шляхом надання транспортно-складських послуг на рівні нинішніх світових та європейських стандартів. Будівництво Інтерпорту було на базі Ковельського залізничного вузла на станції Вербка, на перетині важливих залізничних напрямків з орієнтацією на обробку контейнерних вантажів, що надасть змогу переорієнтувати до 15 % контейнерів, що зараз, як правило, відправляються більш довгим шляхом через територію Білорусі на Польщу й через неї – в інші Європейські країни. Спеціалізація Інтерпорту дасть змогу створювати ефективну конкуренцію іншим залізничним станціям на українсько-польському кордоні, а також впливатиме на: створення умов для залучення міжнародних транзитних потоків для місцевих транспортних комунікацій, поліпшення транспортного сполучення між обласними центрами для більш повного й ефективного задоволення потреб регіональної економіки в послугах транспорту, розширення зовнішньоторговельних зв'язків з країнами Європи.

3.2. Закарпатська область

При описі суспільно-географічних особливостей області нам спочатку треба дізнатися фізико-географічні особливості Закарпатської області. Вона розташована в південно-західній частині України. На північному сході область межує зі Львівською областю та Івано-Франківською областю, на півдні – з Румунією, на південному заході – з Угорщиною, на заході – із Словаччиною, на північному заході – з Польщею.

Рельєф області складається майже 80% Карпатських гір і тільки 20% Закарпатська (Притисянська) низовина. Карпати в межах області простягаються з північного заходу на південний схід у вигляді повздовжніх хребтів та міжгірних долин. Середня висота гірських хребтів від 700 до 1500 м. Найвищим

з яких є центральне пасмо гірського масиву, що утворюється Полонинським хребтом разом з масивами Свидовець і Чорногора.

Гідрографія. областю протікає 9277 річок довжиною менше 10 км та 152 річок довжиною понад 10 км. Ріки області відносяться до басейну річки Тиса. Більша частина яких починаються в горах і протікають з північного сходу на південний захід. Правобережні притоки Тиси: Тересва, Теремля, Ріка, Боржава, Біла Тиса, Косівська, Шопурна. Річки Уж і Латориця впадають в річки Лаборець і Бодрог що знаходяться в Словаччині. Ці річки мають змішаний тип живлення: снігово-дощове – взимку і навесні, дощове – влітку та восени, підземне – протягом року. Озер на території Закарпаття 137, але всі вони не є великими. Загальна площа озер становить 3,7 тисяч кілометрів квадратних. Найбільше з цих озер і найбільше в Карпатах – Синевир.

Ґрунти області характеризуються просторовою неоднорідністю та великою кількістю типів: Дернові ґрунти, Дерново-підзолисті оглеєні ґрунти на давньоалювіальних породах, Лучні ґрунти на алювіальних відкладеннях, Лучно-болотні ґрунти на алювіальних відкладеннях, в тому числі лучно-болотні, Болотні і торфувато-болотні ґрунти на алювіальних відкладеннях, Торфовища, Лучно-буроземні ґрунти на алювіальноделювіальних відкладеннях, Дерново-буроземні ґрунти на різних породах, Буроземно-підзолисті ґрунти, Бурі гірсько-лісові ґрунти, Гірські лучні ґрунти на елювії-делювії щільних порід.

Закарпатська область відноситься до області континентально-європейського клімату, що визначається її географічним положенням та особливостями рельєфу. Його в Закарпатській області формують результатом складних взаємодії радіаційних умов, циркуляції атмосфери та рельєфу.[3]

Площа Закарпаття становить 12,8 тисяч кілометрів квадратних або 2,1% території України. Межує з Румунією, Словаччиною, Угорщиною та Польщею. Сусідні області це Львівська, Івано-Франківська. В області знаходиться 6 районів: Берегівський в якому 10 територіальних громад, Мукачівський знаходиться 13 територіальних громад, Рахівський де тільки 4 територіальних

громад, Тячівський 10 територіальних громад, Ужгородський 14 територіальних громад та Хустський в якому 13 територіальних громад. Обласним центром є Ужгород.

Демографія Закарпатті показує що населення згруповано біля міст та у долинах гір так як у гірській частині області їх менше.

Табл. 3.3

Населення Закарпатської області

	Наявне населення (осіб)		Постійне населення (осіб)	
	на 1 січня 2022 року	середня чисельність у 2021 році	на 1 січня 2022 року	середня чисельність у 2021 році
Закарпатська область	1243721	1244098	1240888	1241265
Ужгородський район	254915	254958	253810	253853
Берегівський район	206598	206647	206194	206243
Мукачівський район	250977	251060	249895	249978
Рахівський район	81964	81999	82131	82166
Тячівський район	183630	183693	183348	183411
Хустський район	265637	265741	265510	265614

Як ми бачимо що Рахівський район досить маленький, також можна сказати за даними з відділу статистики що в природний приріст області від'ємний, хоча міграційні процеси маятникової міграції додатні

Табл. 3.4

Вікова структура населення

	Розподіл постійного населення за окремими віковими групами						
	Всього населення	0-14	16-59	15-64	18 років і старше	60 років і старше	65 років і старше
		років	років	роки			
2021	1247296	245768	757880	848765	957015	228303	152763

Ми бачимо що вікова структура населення показує що найбільше переважання в області саме вікової групи 15-64 років це працездатне населення яке може працювати та виконувати економіко творчу функцію. Статеву структуру виходить з відношення жінок 51,9%, чоловіків – 48,1%

Закарпатська область в її структурі автомобільного транспорту та



протяжність її інфраструктури становить 3330 кілометрів. Перевезення по ній пасажирів становить 55%, а інше становить вантажоперевезення.

Рис. 3.4. Автодороги Закарпатської області

Ми бачимо що в по області проходить декілька транспортних магістралей половина це дороги міжнародного значення, а інші це дороги національного значення.



Рис. 3.5. Автодороги Закарпатської області

Залізниця на Закарпатській області має дві колійності «вузької колії (750 міліметрів)» яка становить 123 кілометри та використовується в більшій частині для пасажироперевезень та «широкої колії (1520 міліметрів)» якої становить 652 кілометри.

В основному тут домінує вантажоперевезення, а пасажироперевезення в боргу через велику кількість пільгових груп. Також тут є авіатранспорт, але він дуже низький по розвитку через якість інфраструктури.

Питання транскордонного і прикордонного співробітництва для Закарпаття, що межує з чотирма країнами Європи – Словаччиною, Угорщиною, Польщею та Румунією, було завжди пріоритетним. Напрацьовані зв'язки дали змогу знайти нові інструменти партнерства і програм, які охоплюють не тільки традиційні економічні, а й різні аспекти життєдіяльності громад прикордоння.

З Угорщиною в області най більш тісні транскордонні відносини. Вона надає фінансову та гуманітарну допомогу, приймає на оздоровлення воїнів АТО та дітей загиблих Героїв. Закарпатська обласна рада приділяє співпраці із угорськими регіонами ще з 2016 року і було підписано чергову Програму співпраці Закарпатської області та області Саболч-Сатмар-Берег з 2017 рік, із областю Боршод-Абауй-Земплен на 2016-2017 роки, Угоду про співробітництво територіальних органів місцевого самоврядування в басейні р. Тиса. Керівниками регіональних рад України, Угорщини, Румунії та Сербії, започатковано співпрацю з регіоном Бач-Кішкун. Співпраця з цими областями Угорщини дасть можливість реалізовувати проекти в рамках програми «Угорщина-Словаччина-Румунія-Україна 2014-2020», грант ЄС по якій передбачає близько 80 мільйонів євро. В основу цих проектів увійдуть найбільш оптимальні соціальні, екологічні та інфраструктурні проблеми, які є актуальними для прикордонних областей обох країн.

Вони стосуються збереження історичної та культурної спадщини, охорони навколишнього середовища, розвитку транспортних і комунікаційних магістралей, відкриття нових пунктів пропуску, поводження з твердими побутовими відходами.

Закарпатського обласного комунального підприємства „Міжнародний аеропорт „Ужгород», автоматизовану Інформаційно-вимірювальну систему (AIBC) – «Тиса», подальше вдосконалення спільної верхньотисянської системи моніторингу та оповіщення паводків, створення транскордонного біорезервату “Тисянська долина”.

Зі Словаччиною та Румунією декілька договорів що склалися з Кошицьким і Пряшівським самоврядними краями Словацької республіки,

Мараморошським та Сату-Марським повітами Румунії на основі відповідних рамкових угод. Встановлено прямі партнерські зв'язки між містами і селами регіонів. У рамках Норвезького механізму транскордонного співробітництва реалізовано унікальний спільний українсько-словацький проект «Ув'язка та інноваційний підхід до планування розвитку транскордонного словацько-українського регіону».

3.3. Івано-Франківська область

При описі суспільно-географічних особливостей нам спочатку треба дізнатися фізико-географічні особливості Івано-Франківської області розміщеної на південному заході України на стику двох великих природно-географічних областей - Східно-Європейської рівнини та Українських Карпат.

Територія Івано-Франківщини за конфігурацією нагадує ромб, сторони якого межують з однією із сусідніх областей. На північному сході Тернопільська область по долині Дністра, на південному сході по Білому Черемошу і власне по Черемошеві з Чернівецькою областю. З північного заходу прилягає до Львівської області, простягаючись вздовж приток Дністра. Південно-західна межа області проходить головним Карпатським вододілом. Через територію цього хребта проходить кордон із Закарпаттям а по хребту Чивчин межує із Румунією, протяжність державного кордону становить 45 кілометрів. Площа Івано-Франківської області становить 13,9 тисяч кілометрів це приблизно 2,3 відсотка території всієї України що займає 21 місце серед інших областей.[7]

В області виділяється три природні райони - це рівнинне Придністров'я, Передкарпаття та гірські Карпати. Так у межах Івано-Франківщини є території з рівнинами та гірським рельєфом. Рівнини знаходяться в північно-східній частині області, вони займають 2/3 площі області, а остаток займають гори Карпати. Межа гірської області чітко прослідковується вздовж лінії міст: Болехів, Долина, Перегінське, Солотвино, Надвірна, Яблунів, Косів, Кути. В цілому область в загальному вигляді знижується з північного заходу на південний схід. Найнижча абсолютна висота становить 140 м над рівнем моря. Рівнини горби, густо порізані річковими долинами, з абсолютними висотами

300 – 400 метрів, а максимум становить 500 метрів. Найвища точка Івано-Франківської області знаходиться у горах Карпатах. Це гора Говерла висота якої становить 2061 метр. Яка знаходиться на Чорногірському масиві, на якому середні висоти становлять 1000-1500 метрів, який і є межею із Закарпатською областю.

На клімат Івано-Франківської області в основному впливає географічна широта, а також висота над рівнем моря, рельєф, що оточує територію області, характер підстилаючої поверхні. Її клімат має перехідний характер від помірно-теплого вологого Західно-Європейського до континентального Східно-Європейського. Інтенсивність опадів розподіляється у часі й просторі та є одним із основних метеорологічних рис, які у комплексі з іншими природними і антропогенними факторами визначають розвиток та інтенсивність екзогенних процесів та формування водного режиму території. Середня кількість опадів на території області змінюється від 600 до 1400 міліметрів. Це пояснюється тим що зі заходу є гірські хребти. гір, через що на її малій території проявляється висотна поясність в природних умовах. Кількість днів з опадами є найбільшою на території України та становить близько 130-188 днів на рік. Найбільша кількість опадів за добу коливається в межах 30 -80 мм.

Ґрунтовий покрив області дуже різноманітний. Всього налічується 22 різновиди ґрунтів. Найбільше за площею займають бурі гірсько-лісові ґрунти.

У передгірній зоні переважають буроземно-підзолисті поверхнево оглеєні ґрунти, а також дернові, болотні та торфоболотні ґрунти наявні в долинах річок. В лісостеповій зоні поширені сірі ґрунти, та найголовніші чорноземи опідзолені і чорноземи вилугувані. Для Франківщини характерна значна територіальна різноманітність земельних ресурсів.

Сусіди Івано-Франківської це Чернівецька, Львівська, Тернопільська та Закарпатська область, та Румунія. Площа області становить 13,90 тисяч кілометрів квадратних. Обласний центр місто Івано-Франківськ. В складі області знаходяться 6 районів: Верховинський район 3 територіальних громади, Івано-Франківський район та його 20 територіальних громад,

Калуський з 13 громадами Коломийський район також має 13 громад, Косівський що має 5 територіальних громад та Надвірнянський район що має 8 територіальних громад.

Табл. 3.5

Населення Івано-Франківської області

	Наявне населення (осіб)		Постійне населення (осіб)	
	на 1 лютого 2022 року	середня чисельність у січні 2022 році	на 1 лютого 2022 року	середня чисельність у січні 2022 році
Івано-Франківська область	1350565	1351193	1347839	1348467
Верховинський район	30187	30191	30270	30274
Івано-Франківський район	555707	555904	553372	553568
Калуський район	279520	279694	280010	280184
Коломийський район	272311	272470	272174	272333
Косівський район	83603	83651	83442	83491
Надвірнянський район	129237	129283	128571	128617

За таблицею ми бачимо що найменше проживає в верховинському районі який знаходиться в гірській місцевості, а най більше в Івано-Франківському там де знаходиться обласний центр. Природній приріст як і в більшості областей від'ємний такий же самий і міграцій приріст.

Головне управління статистики в Івано-Франківській області надаючи інформацію на 1 січня 2022 року про статеву структуру що становить 52,7% від чисельності постійного населення складала жінки, а 47,3% – чоловіки.



Рис. 3.6. Автодороги Івано-Франківської області

На картосхемі показано що область не електрифікована та має вузловий формат який направляє через себе маршрути на різні території

Івано-Франківська область в собі має залізницю яка має протяжність 496 кілометрів вона з'єднує Закарпаття Чернівецьку область з Львівщиною. Перевезення вантажів займає 28% вантажоперевезень.



Рис. 3.7. Автодороги Івано-Франківської області

В області проходить тільки дороги тільки національного значення. Автомобільний транспорт досить розвинута і має протяжність 1005 кілометрів та має важливі транспортні вузли які пов'язують його з іншими регіонами. Перевезення становить 63% вантажів по регіону. Авіатранспорт дозволяє області розвиватися в туристичному напрямку та залучення авіакомпаній в регіон.

Транскордонні відносини Франківщини досить великі перша з них Дунайська транснаціональна програма. Стала першою транснаціональною програмою ЄС, до якої долучилася Україна. Це унікальний фінансовий інструмент, який реалізує Європейська Комісія через програму Interreg і що сприяє реалізації Стратегії ЄС для Дунайського регіону. Метою програми є

розвиток громад в 14 країнах Дунайського регіону (Австрія, Боснія і Герцеговина, Болгарія, Хорватія, Чеська Республіка, Німеччина, Угорщина, Молдова, Чорногорія, Румунія, Сербія, Словенія, Словаччина та Україна) шляхом зміцнення транскордонного співробітництва.

Українська частина Дунайського регіону охопила Одеську, Івано-Франківську, Чернівецьку та Закарпатську області.

Програма сприяє якісним змінам регіону через фінансування проєктів, спрямованих на підвищення конкурентоспроможності бізнесу, інвестування в соціальні інновації, розвиток енергоефективності, розбудови інституційної спроможності та подолання екологічних загроз.

В рамках цієї програми в Івано-Франківській громаді вже був реалізований проєкт «Управління і використання міських лісів як природної спадщини в містах Дунайського регіону» (URBforDAN). Під час реалізації проєкту встановлено три оглядові майданчики, вело СТО та зони для дітей на Вовчинецькому пагорбі.

Програма Interreg NEXT Угорщина-Словаччина-Румунія-Україна (2021-2027) Європейський Союз виділить понад 66 млн євро на транскордонне співробітництво з Україною в рамках програми Європейської комісії Interreg NEXT Угорщина-Словаччина-Румунія-Україна (2021-2027). Ці країни співпрацюватимуть у сфері охорони здоров'я, захисту природи, розвитку зеленої інфраструктури і сталого туризму. Крім цього, програма підтримуватиме сталі рішення щодо адаптації до змін клімату та запобігання ризикам виникнення катастроф.

Програма Interreg NEXT PL-UA 2021-2027, затверджена Єврокомісією, дозволить продовжувати транскордонне співробітництво між Польщею та Україною, зміцнювати зв'язки між організаціями та мешканцями прикордонних територій, а також розвивати території, охоплені співробітництвом. Програма транскордонного співробітництва Польща-Україна вже протягом 19 років підтримує процеси розвитку на прикордонних територіях Польщі та України

шляхом співфінансування різноманітних проєктів, які сприяють покращенню якості життя жителів східної Польщі та західної України.

3.4. Львівська область

Для описання суспільно-географічних особливостей нам спочатку треба дізнатися фізико-географічні особливості Львівська область.

Розташована на заході України. Межує на півночі з Волинською областю і північному сході з Рівенською областю, на сході це Тернопільською областю та південному сході з Івано-Франківською областю, на півдні із Закарпатською областю. На заході проходить державний кордону України з Польщею. Площа області становить 21,8 тисяч кілометрів квадратних це близько 3,6% площі території України.

Геологічна будова області складна, тому що вона розташуванням в межах трьох великих тектонічних структур - Східноєвропейської платформи, Західноєвропейської платформи і Карпатської складчастої системи.

Західноєвропейської платформа вклинюється між Львівським палеозойським прогином і Карпатською складчастою системою.

Карпатська покривно-складчаста споруда, представлена Кросненською зоною і Скибовим покривом.

Передкарпатський прогин, виповнений потужною товщею молас, яка залягає на палеозойський і мезозойських платформних утвореннях, частково - на флішових верствах.

Рельєф області змінюється від височин до гірського на півдні. Найбільше підвищення Львівської області це Гологори з найбільшою висотою на горі Камула 471метрів. А гірські масиви Бескиди, 750метрів та Сколівських Бескид - 1200 - 1360м. Найвища гора Пікуй 1480метрів.

Надра Львівської області різноманітні на корисні копалини. Основні запаси це паливно-енергетичні та сировина для хімічної промисловості. Нафта та природний газ представлений в Передкарпатській нафтогазоносній області,

кам'яне вугілля Львівсько-Волинський басейн. Поклади калійної та кам'яної солі знаходяться на Передкарпатському соленосному басейні, сірки Передкарпатському сірконосному басейні, озокерит Бориславське родовище озокериту. Важливе значення мають запаси природних будівельних матеріалів а також велика кількість різноманітних джерел мінеральних вод та лікувальних грязей.

Клімат Львівської області помірно-континентальний. Формується під впливом Атлантичного океану, а також континентальних повітряних мас.

Зима відносно тепла, здебільшого із відлигами, літо тепле, не жарке, та прохолодне у Карпатах, з великою кількістю хмарних і дощових днів.

Область налічує 8950 річок, з них 216 довжиною понад 10 км. Вони належать до басейна Дніпра, Дністра та Західного Бугу. Основна річка області Дністер та притоками: Бистриця, Стрій, Свіча, Стривігор, Верещиця Річнове живлення розподілено таким чином - дощове (50%), снігове (37%) та підземне (13%). Озер в області досить багато невеликих озер, найбільші Янівське, Дроздовицьке і Любінське. Річки й водойми використовуються для промислового, комунального водопостачання та риборозведення.

Ґрунти Львівської області на півночі переважають дерново-підзолисті, а на південь займають чорноземи, в центрі сірі лісові, опідзолені, в горах Карпат - буроземні ґрунти. Найпоширеніші сірі лісові, темно-сірі опідзолені займають близько 60% відсотків області.

Площа 21,83 кілометри квадратних. Обласний центр - місто Львів. Межує з Польщею та 5 областями Закарпатською, Івано-Франківською, Тернопільською, Рівненською та Волинською областями. Львівська область поділяється на 7 районів Дрогобицький та його 5 територіальних громад, Золочівськи — 7 територіальних громад, Львівський — 23 територіальних громад, Самбірськи — 11 територіальних громад, Стрийський — 14 територіальних громад, Червоноградський — 7 територіальних громад, Яворівський — 6 територіальних громад.

Населення Львівської області становить 2 478,1 тисяч осіб на 1 січня 2022 року. А природній приріст області від'ємний.

Табл. 3.6

Вікові групи

Львівська область	
2022	
0-16	448 896
16-64	1 661 419
18 і старше	1 984 185
65 і старше	375 107

Ми бачимо що в області переважає працездатна група населення що може працювати та забезпечувати інші вікові групи яких майже однакова кількість.



Рис. 3.8. Статеву структуру Львівської області

Ми бачимо що в області переважає жіноче населення.



Рис. 3.9. Залізничної колії Львівської області

Львівська область у її структуру входить – залізничний транспорт його мережа його шляхів становить 1298 кілометрів, а також колія підприємств та їх під'їзних шляхів становить 922 кілометрів. 60% мережі електрифіковано в області зменшується вантажообіг та пасажирообіг для якого характерне перевезення пасажирів на приміських потягах. А для вантажообігу характерні перевезення вугілля, мінеральних будівельних матеріалів, нафтопродуктів, тощо.



Рис. 3.10. Автодоріг Львівської області

Автомобільний транспорт її мережа становить 8217 кілометрів. Перевезення вантажів становить п'яту частину від українських перевезень. Авіаційний транспорт який має доступ до закордонних та внутрішньо регіональних перельотів.

Транскордонна співпраця

3.5. Рівненська область

Для описання суспільно-географічних особливостей нам спочатку треба дізнатися фізико-географічні особливості Рівненської області. Вона розташована на північному заході України. Площа – 20051 кілометрів квадратних, що близько 3,1 % від площі території України. На півночі межує з Білоруссю, на сході з Житомирською обласю, на південному сході з

Хмельницькою областю, на півдні з Тернопільською областю, з південного заходу із Львівською областю та заході з Волинською областю.

Північ її лежить у межах Поліської низовини. Область лежить у лісовій (Полісся) і лісостеповій зонах. В геоморфологічній складовій поділяється на три частини: Полісся, Волинське лесове плато і Мале Полісся

Рельєф. Вона розташована у межах двох крупних платформених структур – Українського щита та Волинсько-Подільської плити, і невелика ділянка на північно-східній Рівненщини лежить у межах Прип'ятського прогину. За висотою поділяється на дві частини низовинну яка розташована в межах Поліської низовини з висотами 140-180 метрів, та височину що розташована на Волинській височині тут переважають висоти 200-300 метрів. Найвища ділянка Рівненщини є поблизу села Дружба з висотою 372 м.

Гідрографія. Рівнеської області 9 протікає 171 річка довжиною понад 10 кілометрів знаходиться 150 озер. В області більшість річок належать до басейну Прип'яті і живляться, в основному, за рахунок снігового живлення, у меншій мірі – ґрунтових вод та атмосферних опадів. Найбільші річки це — Стир з Ствига, Горинь. Найбільші озера – Нобель та Біле. Вони використовуються для рекреації, риболовлі. Болота поширені на всій території області

Ґрунти різноманітні та неоднорідний. Основне поширення мають дерновопідзолисті, опідзолені, дернові, торфові та торфоболотні ґрунти. Дерново-підзолисті, характерні для Поліської частини області. Південна частина Полісся представляє собою дернові та торфоболотні ґрунти. Світло-сірі ґрунти і опідзолені чорноземи, використовуються під оранку та немає їх які не використовуються.

Клімат Рівненщини порівняно вологий і теплий. Зима м'яка, з досить частими відлигами, літо тепле, та достатньою кількістю опадів. Головний фактор формування такого клімату — приплив тепла від Сонця. Залежить в основному від географічної широти і зростає з півночі на південь. Температура повітря. Весняна середньо добова 6-7°C Середня температура літа 18,5°C. Осінню 14-25°, а зимою -4,4 — -5,6°C. Атмосферні опади. Середня багаторічна

кількість опадів у області досягає 600-700 мм. Але спостерігається певна розбіжність у розподілі опадів по всій області, так і річних сум опадів по території. Більша частина опадів випадає на Південному заході області.

Рівненська область за площею становить 20,05 тисяч кілометрів квадратних. Межує з Білорусью та 5 областями Волинською, Львівською, Тернопільською, Хмельницькою та Житомирською. Має в собі 4 райони: Вараський в якому 8 територіальних громад, Дубенський — 19 територіальних громад, Рівненський — 26 територіальних громад та Сарненський — 11 територіальних громад.

Табл. 3.7

Населення Рівненської області

	Наявне населення		Постійне населення	
	на 1 лютого 2022 року	середня чисельність у січні 2022 року	на 1 лютого 2022 року	середня чисельність у січні 2022 року
Рівненська область	1140902	1141343	1139842	1140283
Вараський район	138047	138082	139441	139476
Дубенський район	165707	165809	165493	165595
Рівненський район	625035	625289	621056	621310
Сарненський район	212113	212163	213852	213902

Ми бачимо що найбільше населення проживає в Рівненському районі, а населення проживає щільно по районах. Як і в інших областях регіону природній приріст від’ємний.



Рис. 3.11. Автодоріг Рівненської області

На картосхемі ми бачимо що область виконує транзитну роль у сполученні західної України з іншими регіонами. На території області переважають Дороги міжнародного значення. Таким чином в області переважає перевезення пасажирів автомобільним транспортом (57,1 млн.пас) ніж залізничним (3,2 млн.пасажирів).



Рис. 3.12. Залізничних магістралей Рівненської області

На залізничні магістралі припадає в основному вантажоперевезення в яких бере участь і електрифіковані гілки так і не електрифіковані гілки залізниці. Вона в середньому перевозить 5,7 млн.т. вантажів за рік це більше ніж автомобільний транспорт — 2,8 млн.т.

Міжнародне співробітництво відіграє важливу роль у соціально-економічному розвитку Рівненської області зокрема. Серед основних пріоритетів розширення міжрегіональної співпраці та інтеграції України у світовий економічний простір.[10]

Рівненщина розвиває міжрегіональне співробітництво у рамках укладених відповідних договорів, угод і протоколу з 4 іноземними регіонами.

Азербайджан – Габалінський район. Протокол між Рівненською обласною державною адміністрацією України та Виконавчою владою Габалінського району Азербайджанської Республіки про співробітництво в економічній та соціально-культурній сферах від 18 листопада 2013 року.

Польща – Вармінсько-Мазурське воєводство. Договір про міжрегіональне співробітництво між Рівненською областю (Україна) та Вармінсько-Мазурським воєводством (Республіка Польща) від 09 грудня 2003 року.

Польща – Люблінське воєводство. Угода про торговельно-економічне, науково-технічне і культурне співробітництво між Рівненською областю України та Люблінським воєводством Республіки Польща від 23 березня 2011 року.

Хорватія – Меджимурська жупанія. Угода про торговельно-економічне, науково-технічне і культурне співробітництво між Рівненською обласною державною адміністрацією України та Меджимурською окружною адміністрацією Хорватської Республіки від 12 квітня 2013 року.

3.6. Тернопільська область

Перед описанням суспільно-географічних особливостей Тернопільської області нам спочатку треба дізнатися її фізико-географічні особливості. Воно займає західну частину Подільського плато, межуючи на півночі з Рівненською областю, на півдні – з Чернівецькою областю, на південному заході – з Івано-Франківською областю, на заході – Львівською областю. Її площа становить 13800 кілометрів квадратних це 2.3 % території України по загальній площі вона займає 23 місце серед областей України.

Територія Тернопільщини знаходиться на Волино-Подільській плиті Східноєвропейської платформи. Найдавніші відкладення, що виходять на поверхню, є породи верхнього силуру у долині Дністра. Девонські породи залягають на силурійських породах також у долинах Дністра та його приток: Золотої Липи, Стрипи, Серету, Коропця, Нічлави. Представлені вони доломітами, вапняками, червоноколірними пісковиками, глинами та аргілітами.

Територією Тернопільської області протікає близько 2400 річок і потічків і 120 із них мають довжину більше 10 кілометрів. Річки

Тернопільщини належать до басейну Дністра і Прип'яті. Область є територією із середнім забезпеченням водними ресурсами. Сумарні кількість водних ресурсів області становлять 1,4 % від загальних водних ресурсів України. Річки області мають змішаний тип живленням водою.

Ґрунти області показуються значною неоднорідністю в просторі. На лесах і лесоподібних суглинках утворилися чорноземні та сірі лісові ґрунти, на твердих карбонатних породах – дерново-карбонатні, на алювіальних відкладеннях у долинах рік – лучні, лучно-болотні і торфо-болотні ґрунти. Найбільший за площею ґрунт в області приблизно 72 % займають лісостепові опідзолені ґрунти, які узагальнюють такі підтипи: ясно-сірі лісові, сірі лісові, темно-сірі та чорноземи опідзолені.

Клімат Тернопільської області помірно-континентальний, м'який, та достатньо вологий. Зима малосніжна, з можливими відлигами і порівняно тепла, літо тепле і помірно вологе. Середня температура повітря за рік становить 7,4–8,1 °С. Середня температура найхолоднішого місяця становить мінус 2,4–3,5 °С, а середня температура найтеплішого місяця – 18,5–19,2 °С.

Тернопільщина має площу 13,82 кілометри квадратних та межує з Івано-Франківською, Чернівецькою, Хмельницькою, Рівненською та Львівською областями. Складається тільки з 3 районів: Кременецького — 8 територіальних громад, Тернопільський — 25 територіальних громад та Чортківського — 22 територіальні громади.

Табл. 3.8

Населення Тернопільської області

	Наявне населення		Постійне населення	
	на 1 лютого 2022 року	середня чисельність у січні 2022 року	на 1 лютого 2022 року	середня чисельність у січні 2022 року

По області	477160	80396	86258	97131	342325	304558	380029	86344	54439
Тернопільський район	258831	44508	47744	53766	185084	164595	205065	46492	29239
Кременецький район	66236	12147	12999	14578	46771	41570	51658	11667	7318
Чортківський район	152093	23741	25515	28787	110470	98393	123306	28185	17882

Ми бачимо що жіноче населення майже у всіх вікових групах переважає по кількості чоловіче населення.



Рис. 3.13. Автомагістралі Тернопільської області

Загальна протяжність автомобільних доріг державного значення в області становить 1485,2 км. Ми бачимо що дороги з півночі на південь та заходу на схід це дороги міжнародного значення та тільки не велика ділянка дороги це дорога національного значення.



Рис. 3.14. Залізничні магістралі Тернопільської області

Залізничний транспорт в Тернопільській області широко використовується як у внутрішніх, так і в міжнародних зв'язках. Його частка становила 22 %, а пасажирообороту – 2 %. Розгорнута довжина колій становить 777,3 кілометрів, електрифіковано – 139 кілометрів колій.

Область бере участь у програмі програму транскордонного співробітництва Interreg NEXT Польща-Україна 2021-2027, в якій зможуть взяти участь громади із західних областей України, серед яких і Тернопільщина. Про це повідомляють у регіональному офісі «U-LEAD з Європою» у Тернопільській області [22]

3.7. Чернівецька область

Перед описанням суспільно-географічні особливості Чернівецької області спочатку треба дізнатися фізико-географічні особливості. Площа

області близько 8100 кілометрів квадратних, що становить 1,3 % загальної території України.

Фізико-географічне зонування території, рельєф області достатньо складне. В Чернівецькій області знаходиться три зони: гірська, передгірна, лісостепова.

Гірська частина яка називається «Буковинські Карпати» – розташована на південному заході області і займає приблизно 1/4 території. Гори тут мають перепад висот від 500 метрів до 1600 метрів, з характерними мікрокліматом. Їх розсікають долини Сірету і Черемошу. Клімат гір та високогір'я притаманний тривалою зимою зі стійким сніговим покривом, а літом прохолодними дощами. Структурою сільськогосподарських угідь рілля і багаторічних насаджень в карпатському регіоні займають менше одного відсотка. Між Карпатами і річкою Прут знаходиться похила передгірна рівнина з розчленованим горбистим рельєфом. На поширеному більш-менш рівнинному фоні виділяється Хотинська гряда висотою 400 – 500 метрів над рівнем моря, яка проходить широкою дугою від Чернівців до Хотина.

Клімат м'який без сильного вітру та з достатньою кількістю сонячних днів. В ній розташовані цілющі мінеральні джерела і грязі. В Прикарпатті в основному знаходяться сільськогосподарські угіддя, в складі сільськогосподарських угідь – кормові угіддя і рілля.

Гірський Карпатський район і Прикарпаття по ландшафту є найважливішою та цінною зоною для України. На північному-сході області, по річці р. Дністер розташована рівнинна частина де хвиляста рівнина з долинно-балковим рельєфом ерозійного типу. Дністровсько-долинні ландшафти за своєю характеристикою досить цікава. Тут зосереджені неповторні геологічні пам'ятки.

У лісостеповій зоні переважають сільськогосподарські угіддя, а в їх складі – рілля. На Чернівецьчині сільськогосподарські угіддя представлені в більшості ріллею 40,9 % меншою мірою – сіножаті і пасовищами 13,5 %, багаторічні насадження 3,7 %.

Природні ресурси області налічують 147 родовищ із 18 видами корисних копалин. 47 родовищ знаходяться в розробці. Мінерально-сировинна база області на 80 % складається з сировини для виробництва декількох видів будівельних матеріалів, на 14,5 % – прісних і мінеральних вод, 4,1 % – паливно-енергетичних корисних копалин – це природний газ. 1,4 % – гірничо-хімічні корисні копалини.

Чернівецька область займає 4 місце в Україні з водозабезпечення. Водні ресурси розподілені таким чином: - річка Дністер – близько 34%, річка Прут – 33,5 % р. Сірет – 33 %. 1241 ставків на території області, 17 озер, загальна кількість річок 4240 на її території. Загальна довжина річок становить близько 8966 км. Весь водний покрив області дорівнює 2,3 % від всієї території області.

Клімат Чернівецької області зумовлений розташуванням в помірних широтах та впливом на неї гірської системи Карпат. Загалом він м'який та вологий, але через складний рельєф що спричиняє деяким відмінностям у кліматі в різних районах. Зі сходу він більш континентальний, а в передгір'ї та горах стає суворішим через прохолодним і коротким літом. У горах Чернівецької області температура повітря в основному залежить від висоти місця та на скільки там складний складності рельєфу. Середньомісячна зимова температура становить -5°C , А літня середньомісячна становить $19,6^{\circ}\text{C}$. У гірській частині області в кінці та на його початку можливі приморозки.

Атмосферна циркуляція над областю характеризується великою мінливістю та змінами інтенсивно відбувається трансформація морського помірного повітря в континентальне у рівнинній частині області протягом року панує західно-східний перенос повітряних мас. Найбільш характерні вітри для Чернівецької області, о крім гірських районів, північно-західні, особливо взимку і влітку. На січень припадає 30 %, а зі західними – до 40 % повторюваності всіх вітрів. У липні повторюваність північно-західних вітрів досягає максимуму – до 45 %, а західних – до 55 %.

В горах середньорічна температура повітря коливається від $+8,9^{\circ}\text{C}$ до $+4,8^{\circ}\text{C}$. За даними геофізичної обсерваторії Чернівецького національного

університету ім. Ю. Федьковича, річна кількість опадів у Чернівцях у 2015 р. становила 639,8 мм. А за багаторічними спостереженнями в середньому у рівнинній частині кількість опадів становить 831 мм, у гірській – 884 мм.

Чернівецька область має площу 8,10 тисяч кілометрів квадратних. Її сусіди Румунія, Молдова, Хмельницька область, Тернопільська область та Івано-Франківська. В ній тільки 3 райони це Чернівецький з 33 територіальними громадами, Вижницький з 9 територіальними громадами та Дністровський та його 10 територіальних громади.

Табл. 3.10

Населення Чернівецької області

	Наявне населення		Постійне населення	
	на 1 лютого	середня	на 1 лютого	середня
	2022 року	чисельність	2022 року	чисельність
		у січні 2022 року		у січні 2022 року
Чернівецька область	889928	890193	886863	887128
Чернівецький район	648368	648506	644999	645137
Вижницький район	89553	89580	89540	89567
Дністровський район	152007	152107	152324	152424

На таблиці ми бачимо тенденцію до того що якщо район має найбільшу кількість населення то в районі знаходиться обласний центр. Природній

приріст станом на 2022 рік є від'ємним. В структурі всього населення області стабільна - в ній переважають жінки – 53,1% від усього населення, а чоловіків – 46,9%.



Рис. 3.15. Залізничні магістралі Чернівецької області

Залізниця області становить 413 кілометрів. Вся вона не електрифікована. Перевезення на ній пасажирів становить 2,3% області все інше становить вантажоперевезення.



Рис. 3.16. Автомагістралі Чернівецької області

Автомобільний транспорт довжина доріг становить 2900 кілометрів тут вантажообіг та пасажирообіг мають приблизно однакові значення.

В області є одна дорога національного значення та одна дорога міжнародного значення.

Поглиблення транскордонного співробітництва відкриває нові можливості для активізації діяльності на сільських територіях та отримання синергетичного ефекту від переплетення відтворювальних потенціалів сільських територій та суб'єктів що на них розташовані. Враховуючи динамічність зовнішнього середовища, постає необхідність дослідження новітніх факторів, форм, передумов та параметрів активізації подолання диспропорцій розвитку сільських територій в умовах інтеграції й конвергенції, що впливає на забезпечення економічної безпеки держави. В статті здійснено теоретичне узагальнення сутності близьких за змістом понять: «диспропорція» та «асиметрія».[19] Нинішні реалії процесів євроінтеграції посилюють роль транскордонного співробітництва та відкривають нові можливості для розвитку

сільських територій. Конвергенція економіки сільських територій єврорегіону «Верхній Прут» одночасно виступає каталізатором і показником розвитку європейської інтеграції України. Однак сучасний стан розвитку сільських територій Чернівецької області є процесом нерівномірним, асинхронним і непропорційним. [9]

3.8. Особливості функціонування транспортного комплексу західного регіон України

Проблема формування системи транскордонного співробітництва з європейськими країнами в Україні є актуальним питанням теорії і практики європейської інтеграції.[18] Для розвитку процесів європейської інтеграції потрібно посилення процесів регіоналізації - вони підвищуючи роль та значення окремих АТО (адміністративно-територіальних одиниць) у національній та європейській економіці. Проблемами дослідження прикордонних територій, міжтериторіального та транскордонного співробітництва в Україні інтенсивно займаються з середини 90-х років.[4]

Ці процеси найбільш відчутні для мешканців прикордонних регіонів, наявність кордону для яких є вагомим обмежувальним чинником соціально-економічного розвитку. В Україні ситуація дещо інша: лише західні прикордонні території розвивалися повільно, а от східні та північні області України, які стали прикордонними після проголошення незалежності України тривалий час розвивалися як внутрішні регіони держави. Прикордонні регіони у Європі вже давно налагодили взаємні контакти між державними регіональними органами влади, органами місцевого самоврядування, громадськими організаціями, суб'єктами господарювання.[12]

Для західних прикордонних областей України питання оптимального використання транспортно-географічного положення, наразі, залишається відкритим. Для налагодження контактів та співробітництва у Волинській, Львівській, Івано-Франківській, Закарпатській, Чернівецькій областях потрібно узагальнити пропускну можливість кожної області. Це дасть змогу дізнатися доступності до хабів чи контрольно-пропускних пунктів. З цього списку вибула Рівненська область через так як вона мала кордон з Білорусью яка стала поплічником країни агресора. Через цю агресію також постраждали Івано-Франківська та Тернопільська область в яких були тільки аеропорти.

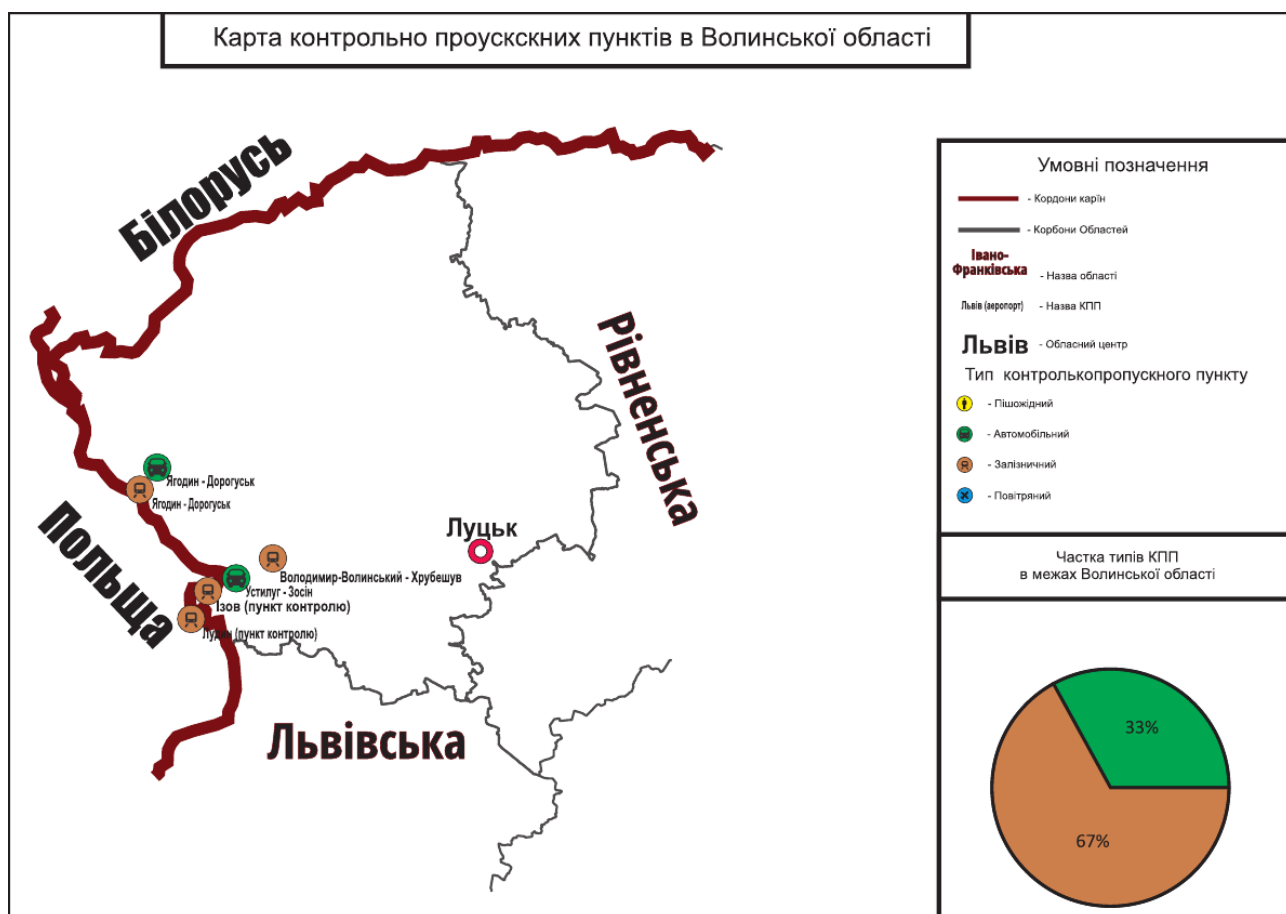


Рис. 3.17. Контрольно пропускні пункти в Волинській області

Волинська область в має в своїй структурі має залізничні та автомобільні контрольно-пропускні пункти які ведуть до Європи. Також були пішохідні контрольно-пропускні пункти, але це пункти закриті бо вони знаходилися на кордоні ворожої країни. Аеропорти відсутні з 90 років XX століття.

Тернопільська та область має тільки аеропорт з не сильно розвинутою інфраструктурою та який не приймає вантажі і пасажирів з початком повномасштабної війни. Таку ж долю має ще одна область.

Рівненська область має залізничні та автомобільні Контрольно-пропускні пункти з Білоруссю яка з початком повномасштабної війни підтримала країну агресора. З нею були розірвані дипломатичні відносини. Також є аеропорт який по тим же причинам не функціонує.

Так в Івано-Франківській області автомобільних та залізничних контрольно-пропускних пунктів немає через проблему їх побудови в гірській місцевості. Але має один міжнародний аеропорт який на даний момент не працює. Тому потрібно розвивати можливість збільшення кількості контрольно-пропускних пунктів на території сусідніх областей.



Рис. 3.18. Контрольно пропускні пункти в Чернівецької області

Чернівецька область має великі перспективи та сполучення з двома країнами Румунією та Молдовою і програму по побудові нових інноваційних КПП які можуть зменшити навантаження на діючі. Відмітимо, що останні на даний момент перевантажені. Область має залізничні пункти перетину які мають можливість без перевантаження, або зміни колійності перевозити вантажі за кордон. Також є міжнародний аеропорт.



Рис. 3.19. Контрольно пропускні пункти в Львівській області

Львівська область яка межує тільки з Польщею відкриває нові пункти перетину кордону з різною шириною колії, яка забезпечить швидке перевантаження вантажів, доставку та пряме сполучення для пасажирів з Європою. Також є 4 автомобільних та залізничних КПП та 1 Аеропорт.



Рис. 3.20. Контрольно пропускні пункти у Закарпатській області

Закарпатська область має всі види контрольно пропускних пунктів з 4 країни-сусідами. Це дає змогу області комунікувати з європейськими країнами та сполучити міста в області. Які через гірський рельєф не мають швидкого сполучення через територію України.[17]

Але з кожною країною потрібні певні домовленості та уникнення контрабандних схем. Так у Львівській області було скасовано декілька залізничних маршрутів, бо Польська сторона видала наказ на декларування палива. Це зруйнувало можливість місцевих швидко перетинати кордон. В Чернівецькій області один залізничний пункт був пошкоджений через карстові провалля. Аеропорти Івано-Франківська, Рівного та Тернополя не працюють через повномасштабну війну. Загалом, такі проблеми уповільнюють співпрацю з Європейським союзом та іншими країна. Це особливо нагальне питання на сьогодні з пошуку можливостей швидкої доставки вантажів.

Висновок до розділу три

Отже, в третьому розділі було описано спочатку фізико-географічні риси кожної області західної України а після було описано демографічні процеси області що дало змогу зрозуміти, що її громадяни є ваговою частиною для транспорту так як пасажир для пасажирообігу так і як трудові ресурси, що собою являє кожна область окремо, а не як цілий регіон, це показало що областям треба скооперуватися для потужної роботи в транспортній сфері так як не всі області мають ті чи інші види транспорту, або через війну втратили можливість роботи аеропортів. Це означає що більше навантаження постало перед іншими видами транспорту та логістичними центрами. О після чого розглянув пункти перетину кордону було зрозуміло що не всі області мають вихід до кордону одні через рельєф, а інші віддалені від кордону, але вони можуть бути хорошими логістичними хабами для прийому товарів. На жаль через війну в Україні перестала працювати цивільна авіація, що означає не можливість сполучення з Європейськими країнами без транзиту через прикордонні регіони України що збільшує час в дорозі та затрати на логістичні маршрути.

РОЗДІЛ 4.

Проблеми та перспективи розвитку транспортного комплексу західних областей України.

Тенденції для розвитку транскордонного співробітництва України в рамках реалізації Європейської політики сусідства в сучасних політико-економічних умовах набуває все суттєвішого значення для розвитку західних регіонів України. Україна долучилася до транскордонного співробітництва ще у 1993 р. в рамках курсу на євроінтеграцію. Під чим розуміється основоположний документ закону України «Про транскордонне співробітництво» в якому під транскордонним співробітництвом розуміють спільні дії, спрямовані на встановлення і поглиблення економічних, соціальних, науково-технічних, екологічних, культурних та інших відносин між територіальними громадами, їх органами влади, та відповідними органами влади інших держав у межах компетенції, визначеної їх національним законодавством.

Оскільки, із набуттям Україною незалежності переважна більшість областей стали прикордонними, то доцільним стало розроблення політики регіонального розвитку, керованої на активізацію внутрішнього економічного розвитку регіонів з урахуванням їх прикордонного статусу. З огляду на це, концепція державної регіональної політики передбачає розвиток транскордонного співробітництва як головного засобу укріплення міждержавних відносин і вирішення регіональних проблем у контексті співпраці в міжнародному просторі у сфері регіональної політики і наближення національного законодавства в цих питаннях до норм і стандартів Європейського Союзу.

Відносини між Українськими місцевими та регіональними органами влади та ЄС в цілому та держав-членів Євросоюзу формуються на даний час є «Європейський Інструмент Сусідства та Партнерства (ЄІСП). Теперішнє транскордонне співробітництво сусідніх регіонів Угорщини, Словаччини, Румунії та України. Які використовуються на сприяння соціально-

економічному розвитку, вирішення проблем у сфері охорони навколишнього середовища, здоров'я людей чи заохочення співпраці на місцевому рівні.[8]

Використання наявних можливостей, залученню нових механізмів взаємодії і фінансових ресурсів ЄС для поглиблення транскордонного співробітництва регіонів України можна розглянути в SWOT аналізі

Табл.4.1

SWOT аналіз економічної сфери співробітництва

Можливості	Слабкі сторони
• Пошук нових ринків іноземним капіталом; • Підвищення конкурентоспроможності трудових ресурсів шляхом піднесення рівня і спеціалізації освіти населення; розвиток трансферу технологій у ВНЗ; • Створення науково-технічних парків; створення регіональними та місцевими органами управління сприятливого клімату для розвитку підприємництва; • Підтримка перетворень в сільському господарстві.	• Застаріла економічна структура; • Недостатньо розвинена індустрія високих технологій; • Домінуюча монофункціональність у сільській місцевості; • недостатньо високий рівень освіти сільського населення;
Небезпеки	Сильні сторони
• Диференційованість положень законодавства щодо економічної діяльності в Європейських країнах та Україні; • Митні бар'єри; • Проблеми безпеки під час війни.	• Порівняно високий рівень освіти населення; • добре розвинена база вищої освіти; Створення стимулів для інвесторів; • Відкритість фірм, установ і людей для транскордонного співробітництва; Значні ресурси натуральної сировини; Сприятливі умови для розвитку сільського господарства; • Розвинена мережа установ з підтримки бізнесу.

З наведеної таблиці ми бачимо що Мала кількість небезпек не включаючи в цей аналіз проблем викликаних повномасштабною війною так як ці небезпеки важко прорахувати в цілому так як вони впливають інколи не суттєво, а інколи можуть паралізувати всю структуру. В економічному плані добре видно які можливості та сильні сторони є в Україні та її західних областях. [6]

Тепер розглянемо транспортні можливості Західної України в форматі проблем та перспектив в їхньому подоланні. Проблема формування мережі транскордонного співробітництва за європейськими стандартами в західній Україні. [16]

Основні проблеми в пасажирських перевезеннях пояснюється розподілом праці та концентрацією виробництва, віддаленістю від контрольних пропускних пунктів часом очікування перетину кордону. Це на психологічний та фізичний стан людей, продуктивність їх праці. Проблеми з перевезенням залежать від таких факторів як економічні, правові, соціальні та техніко-технологічні

Економічні проблеми — це невідповідність тарифів за перевезення через що маршрути стають збитковими, відсутність правових норм відшкодування перевізникам перевезень пільгових пасажирів, відшкодування простою на кордоні при страйках та протестах. Обслуговування не популярних маршрутів через низький пасажиропотік та стан дорожнього покриття. Також не відповідність транспорту за його вмістимості та класу транспорту, зменшення кількості державного фінансування підприємств, або повної відсутності цього фінансування з цього виходить що ремонт та закупки нового рухомого складу, або модернізацію є неможливим .

Правові проблеми — неналежний стан контролю робочого періоду водіїв, нелегальні перевезення без дозвільних документів, перевезення контрабанди що збільшує тривалість перетину кордону та недостатні пріоритети в сфері перевезень перед іншими.

Техніко-технологічні — ця проблема пов'язана з станом та якістю транспорту. більшість автобусів для перевезення пасажирів це переобладнані вантажні автобуси, або автобуси що не відповідають нормам та правилам перевезень, що спричиняє певні колізії при перетині кордону, або застарілі та такі що їдять з неналежного технічного стані. Технічний стан автотранспорту має контролюватися перевізником. Також ця ж сама проблема є в вантажоперевезенні що транспорт має неналежний технічний стан та може працювати з поломками. До цих проблем додається перевантаження ця проблема виникає з двох причин: перша причина це можливість заробити більше на перевезенні певного вантажу, друга це не коректна завантаженість транспорту на логістичних центрах. Від цих проблем також страждає дорожнє полотно.

Дорожнє полотно має мати правильне навантаження та догляд за ним це прибирання снігу та використання реагентів проти ожеледиці які не роз'їдають його. Також проблема інфраструктури вона мало розвинута мала кількість зон для відпочинку, заправних станцій які можуть надати якісні послуги.

В залізниці проблеми пов'язані в більшості зі зношеність транспорту та не рентабельності деяких маршрутів. Ці проблеми пов'язані з не правильним управлінням залізницею де основний попит йде на вантажоперевезення, а на пасажироперевезення виділяють малу кількість коштів. Хоч в умовах війни продовжується модернізація та створення рентабельних маршрутів.

В авіаційному транспорті проблематика в ціні перевезень та малій кількості інфраструктури. З 24 лютого 2022 року авіаційна галузь перестала працювати через повномасштабну війну. Так певну кількість робочої інфраструктури було знищено або пошкоджено. Зник швидкий спосіб транспортування та пасажиро перевезення.

Перспективи для транспорту полягають в розумінні проблем та з наявними можливостями боротися з ними.

З логістичними перевезеннями вантажів та пасажирів нам потрібно в першу чергу модернізувати автомагістралі та дороги міжнародного сполучення, що ведуть до пунктів переходу, наступне перевірка та модернізація мостів для перевезення вантажів без аварійних ситуацій, побудова логістичних баз на території областей що не мають прямого виходу до кордону та створення розвантаження для всіх груп перевізників та створенні нових робочих місць. Модернізація та побудова нових контрольно пропускних пунктів на кордоні з європейськими державами. Що дасть змогу розвантажити ті КПП що на даний час завантажені. А особливо це потрібно зараз коли на кордонах сконцентровано великі об'єми гуманітарної допомоги.

Для залізничного транспорту потрібна в модернізація рухомого складу створення більшої кількості пасажирських вагонів стандарту «RIC» — вагони що можуть пересуватися коліями радянського та європейського стандарту. Для вантажів купляти вагони в лізинг у Балтійських країнах де колія однакова з нашою. Також створення філії «Укрзалізниці» в Польщі, Румунії, Словаччині, Молдови в якій така сама ширина колії як і в Україні. Друге модернізувати колію щоб збільшити швидкість перевезення як пасажирів так і вантажів. Створення швидкісних маршрутів залізничного сполучення як приклад Львів-Люблін-Замость-Варшава, Чернівці—Львів—Рава-Руська. Третє можливості створення залізничної гілки з європейською шириною колії до транспортних вузлів та важливих станцій до прикладу обласних центрів. Це дозволить зайти на ринок конкуруючі компанії з перевезень.

З авіатранспортом нажалі справи тяжкі так як частина інфраструктури зруйновано, а частину пошкоджено то цю галузь потрібно буде поступово привести до робочої потужності. На даний час для її роботи потрібна безпека авіапростору.

Висновок до розділу чотири

Отже, четвертий розділ полягає в аналізі економічної сфери транскордонних співпраць ми бачимо що небезпеки суттєві але більшу частину можна подолати як і слабкі сторони перетворивши їх в можливості та сильні сторони яких є трохи більше. Після чого перейшов до визначення проблем та перспектив для транспорту. Проблеми були розкриті у форматі того чи іншого виду транспорту та показані перспективи та вирішення цих проблем за допомогою модернізації або створення нової інфраструктури

ВИСНОВКИ

Отже, підсумуючи проведену роботу можна зробити наступні висновки: розглядаючи законодавчі акти та закони, транспортна структура чітко закріплений на державному рівні. Детально прописані його можливості, вимоги до перевезення вантажу та пасажирів, штрафні санкції, що передбачаються не тільки на державному рівні, а й на місцевому, так як в межах кожної області встановлюються своїх обмежень для транспортних перевезень.

Роль транспорту для регіону є колосальна так як на території областей регіону проходять залізничні маршрути не тільки місцеві, а й між регіональні та міжнародні. Що дає приріст для місцевих бюджетів якщо ми говоримо про туристичні подорожі, якщо берем сферу перевезення вантажів то це залежить від потужностей виробництв певної області дослідження, та транзитних маршрутів до країн Європи. Якщо розглядати перевезення через автомагістралі, тут варто зазначити що вони поділяються на: магістралі національного та міжнародного значення за їх допомогою відбувається сепарування перевезень від контрольно-пропускних пунктів до логістичних центрів, транспортних міст-вузлів. Пасажиро перевезення залежить від вище перерахованих факторів, а також від маршруту перевезення, що визначає можливе потрапляння на нерозвинуту дорожню чи придорожню інфраструктуру. Ці данні відображені в щорічних статистичних збірниках, реєстрах, банках даних що на сьогодні є закриті. Розглядаючи суспільно - географічні умови перш за все варто зазначити , що транспорт в них виступає основною складовою утворення функціональних зв'язків населення для забезпечення власних потреб.

Проаналізувавши історичні особливості західної України та соціально-економічний розвиток, як важливих елементів взаємодії транспорту та прикордоння. Ми встановили, що історичні засади співпраць простежуються ще з давніх-давен, це пояснюється тим що частина областей західної України була частиною цих країн в XIX столітті, а вони в свою чергу розвивали цей регіон. За панування радянського союзу транспортна сфера розбудовувалася та зазнала значних змін, але в цей період не було транскордонного

співробітництва з Європейськими країнами. Після проголошенні незалежності Україна транспортна інфраструктура зазнала незначних змін, але наростила велику базу для транскордонних співпраць. Після 24 лютого 2022 року Західна Україна вступила важливим логістично-транспортним хабом для України.

Розглядаючи фізико-географічні умовами можна простежити, що регіон поділяється на рівнинну та гірську місцевість, котра впливає на розвиток транспортної мережі для кожної області. Тобто можна зазначити що рельєф виступає одним із визначних факторів функціонування транспортних систем. Також на умови функціонування транспорту впливає клімат. До прикладу під час літніх піків температури можливе пошкодження автомагістралей, взимку в гірській місцевості ускладнення виникають на перевалах через снігопади та хурделиці, на гірських серпантинах — це тумани та ожеледь зимою та в між сезоння. Розглядаючи суспільно - географічні умови перш за все варто зазначити , що транспорт в них виступає основною складовою утворення функціональних зв'язків населення для забезпечення власних потреб. Суспільно - географічна система представляє сукупність взаємопов'язаних елементів різного призначення. Компонентна структура суспільно - географічних зв'язків визначає функціональні можливості її складових ланок.

Аналізуючи демографічні процеси варто зазначити, що населення, котре проживає в межах даних областей створює міжобласні маятникові міграції. В прикордонних територіях населення створює специфічні потоки для перетину кордону, за рахунок без візу ці поїздки стали для них частішими. Що зумовлює розвиток нових контрольно-пропускних пунктів для швидкого перетину кордонів. Перспективність регіону в даний час є досить вагомою так як більшість логістичних компаній можуть створити тут свої філії, або релокувати свої потужності. Через війну хоча на території регіону більш спокійна ситуація але потрібно в будь-якому випадку розробити систему відшкодування за втрачене майно. З європейської сторони можна створити гілку або декілька гілок залізничної колії Європейською шириною що забезпечуватиме пряме без пересадочне перевезення пасажирів з України в Європу.

Список використаних джерел

1. Дронова О., Нагорний Т. Суспільно - географічні дослідження. *Український Географічний журнал*. 2021. № 2(114).
2. Дудник І. М. Транспортна географія. Київ : ББК, 2010. 339 с.
3. Дуран М. Демографічна ситуація закарпатської області як фактор демографічного розвитку міст регіону. *Регіональна економіка, демографія та соціальна політика*. С. 173–179.
4. Ерфан Є., Гурчумелія У., Ерфан Г. Проблеми та перспективи покращення стану транскордонних зв'язків України з сусідніми державами-членами ЄС. 2013.
5. Історія України підручник для 9 класів. Київ : «ГЕНЕЗА», 2017. 383 с.
6. Коцан Р. Геополітичні чинники виникнення і розвитку транскордонного співробітництва в українсько-Польському прикордонні. *Наукові записки*. Вип. 49. С. 403–416.
7. Креховський В.В Транспортне забезпечення адміністративних районів Івано-Франківської області. *Географія та туризм*. 135-140
8. Маковецька Л. Географія транспорту. Луцьк, 2016. 118 с.
9. Населення чернівецької області за 2020 рік. Чернівці : Головне упр. статистики у Чернів. обл., 2021. 36 с.
10. Осіпчук І. Територіальні відмінності розвитку транспортної інфраструктури рівненської області. *Збірник наукових праць*. 2015. Вип. 71. С. 70–80.
11. Природно-Географічні чинники розселення населення Волинської області. *Наукові записки*. 2015. Т. 1. С. 92–96.
12. Проблеми та перспективи реалізації транскордонного співробітництва на місцевому рівні. *Економіка і суспільство*. 2018. Вип. # 14 / 2018. С. 139–146.
13. Про державний кордон України : Закон України від 04.11.1991 р. № 1777-ХІІ : станом на 23 верес. 2023 р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1777-12#Text> (дата звернення: 13.12.2023).

14. Про дорожній рух : Закон України від 30.06.1993 р. № 3353-XII : станом на 29 жовт. 2023 р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/3353-12#Text> (дата звернення: 13.12.2023).
15. Про транспорт : Закон України від 10.11.1994 р. № 232/94-ВР : станом на 28 квіт. 2023 р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/232/94-вр#Text> (дата звернення: 13.12.2023).
16. Стратегія транскордонного співробітництва Люблінського воєводства, Львівської області, Волинської області та Брестської області на 2014-2020 роки
17. Транскордонне співробітництво України: стан, проблеми, перспективи. Ужгород : Кол. авт., МПП «Гражда», 2012. 520 с.
18. Транспорт і зв'язок закарпатської області. Ужгород : Головне упр. статистики у Закарпат. обл., 2018. 77 с.
19. Транспорт і зв'язок чернівецької області, 2018. Чернівці : Головне упр. статистики у Чернів. обл., 2019. 97 с.
20. Транспортна географія. Київ, 2010. 339 с.
21. Транспортне сполучення. *Коломия - перлина Покуття часів імперії Габсбургів*. 2013. С. 29–33.
22. Фалович Н., Шевчук О., Прогній П. Логістична інфраструктура Тернопільської області. *Central ukrainian scientific bulletin. technical sciences*. 2022. Part II, Col.5(36). С. 274–283.