

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

Географічний факультет
Кафедра географії України та регіоналістики

**ТРАНСПОРТНА ЛОГІСТИЧНА МЕРЕЖА У ЧЕРНІВЕЦЬКІЙ
ОБЛАСТІ: СТАН І ПЕРСПЕКТИВИ РОЗВИТКУ**

Рівень вищої освіти – другий (магістерський)

Роботу виконав:
Здобувач 2 курсу ОР магістр
спеціальності 106 «Географія»
ОПП «Регіональний розвиток і просторове
планування»
Віталій ЗАБЛОТОСЬКИЙ

Науковий керівник:
к.геогр.н., доц. Володимир КОСТАЩУК

До захисту допущено:

Протокол засідання кафедри № ____

від „____” _____ 2023р.

зав. кафедри _____ д.г.н., проф. Іван КОСТАЩУК

Чернівці – 2023

АНОТАЦІЯ

Віталій ЗАБЛОТОВСЬКИЙ

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.

ТРАНСПОРТНА ЛОГІСТИЧНА МЕРЕЖА У ЧЕРНІВЕЦЬКІЙ ОБЛАСТІ: СТАН І ПЕРСПЕКТИВИ РОЗВИТКУ

Анотація. Розглянуто транспортну логістичну мережу Чернівецької області і контексті інтеграції України до трансєвропейської транспортно-логістичної мережі. Узгоджено ієрархію основних термінів, о характеризують даний напрям дослідження. Розкрито особливості розвитку автомобільного та залізничного транспорту на території регіону дослідження. Виявлено особливості розвитку ринку транспортних та логістичних послуг у Чернівецькій області. Проведено SWOT-аналіз функціонування транспортно-логістичної мережі у Чернівецькій області.

Ключові слова. Транспортна логістична мережа, транспортно-логістична система, логістика, транспортні послуги, товарообіг, пасажирообіг

Vitalii ZABLOTOVSKYI

The recipient of the second (master's) level of higher education in the field of knowledge 10 - natural sciences, specialty 106 - geography EPP «Regional development and spatial planning» of the department of geography of Ukraine and regional studies Chernivtsi national university named after Yury Fedkovich.

Chernivtsi, Ukraine, 2023.

TRANSPORT AND LOGISTICS NETWORK IN CHERNIVTSI REGION: STATUS AND FUTURE DEVELOPMENT

Abstract: This article discusses the transport and logistics network in the Chernivtsi region in the context of Ukraine's integration into the trans-European transport and logistics network. The main terms characterising this area of research are agreed upon. The article reveals the distinctive features of the road and rail transport development in the study region. The development peculiarities of the transport and logistics services market in the Chernivtsi region are outlined. A SWOT analysis of the transport and logistics network's functioning in the region is conducted.

Key words: include transport and logistics network, transport and logistics system, logistics, transport services, turnover, and passenger turnover.

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

_____Віталій ЗАБЛОТОВСЬКИЙ

ЗМІСТ

ВСТУП	5
РОЗДІЛ I. ТЕОРЕТИКО-МЕТОДОЛОГІЧНІ ОСНОВИ СУСПІЛЬНО-ГЕОГРАФІЧНОГО ВИВЧЕННЯ ТРАНСПОРТНИХ ЛОГІСТИЧНИХ МЕРЕЖ	8
1.1. Поняття «транспортної логістики» у суспільно-географічних вишукуваннях	8
1.2. Аналіз наукових праць щодо суспільно-географічного вивчення транспортних логістичних мереж	15
1.3. Методологічні основи дослідження транспортно-логістичних мереж на регіональному рівні	20
Висновки до 1 розділу	24
РОЗДІЛ II. СУСПІЛЬНО-ГЕОГРАФІЧНИЙ АНАЛІЗ ТРАНСПОРТНИХ МЕРЕЖ ЧЕРНІВЕЦЬКОЇ ОБЛАСТІ	25
2.1 Суспільно-географічна характеристика транспортної мережі Чернівецької області	25
2.2 Автотранспортна мережа, як основа транспортної системи регіону дослідження	32
2.3 Мережа залізничних шляхів та її територіальні особливості	38
Висновки до 2 розділу	43
РОЗДІЛ III. ОСОБЛИВОСТІ ЛОГІСТИЧНОЇ ДІЯЛЬНОСТІ НА ТЕРИТОРІЇ ЧЕРНІВЕЦЬКОЇ ОБЛАСТІ	45
3.1 Транспортно-логістична інфраструктура Чернівецької області	45
3.2 Обсяги пасажирообігу та вантажообігу як якісна характеристика транспортнологістичної мережі	50
3.3 Проблеми та перспективи розвитку транспортно-логістичної мережі Чернівецької області	55
Висновки до розділу 3	58
ВИСНОВКИ	59
СПИСОК ВИКОРИСТАНОЇ ЛІТЕРАТУРИ	61
ДОДАТКИ	66

ВСТУП

Актуальність дослідження. На сучасному етапі розвитку економіки без обміну товарами та послугами не обійтись. Саме тому розвиток транспорту та надання транспортних послуг є важливим напрямком наукових досліджень різних галузей знань. Надто, дане питання цікавить географів, оскільки транспортні шляхи пролягають по території, надають вони послуги із переміщення. А переміщують населення й продукцію ним вироблену. І питання уже не в тому об просто перемістити, а оптимально грамотно із най коротшими термінами та найвищою якістю. На все це буде впливати широкий спектр суспільно-географічних чинників як й вивчають географи. На шляху інтеграції України до Європейського союзу питання транспортно-логістичних відносин стало ще більш актуальним.

О ж стосується транспортної логістичної мережі Чернівецької області, то неабиякий інтерес вона викладає в контексті транскордонного розташування регіону дослідження, та наявних проблем у функціонування транспортно-логістичної мережі держави в цілому, на фоні військової агресії. Окремої уваги заслуговує дане дослідження й на тлі політичної ситуації що склалася в прикордонних ділянках сусідній країн. Й використання логістичних зв'язків із Румунією наразі стає стратегічним для України.

Предмет та об'єкт дослідження. Об'єктом дослідження є транспортно-логістична мережа Чернівецької області. Предметом дослідження - суспільно-географічні передумови функціонування транспортно-логістичної мережі Чернівецької області.

Метою магістерського дослідження було вивчення суспільно-географічних передумов формування, розвитку та перспектив транспортно-логістичної мережі в Чернівецькій області.. Для досягнення даної мети перед нами було поставлено та вирішено наступні завдання:

- Дослідити теоретико-методологічне підґрунтя суспільно-географічного вивчення транспортних логістичних мереж;

- вивчити суспільно-географічні умови формування та функціонування транспортно-логістичної мережі регіону, зокрема, основні транспортні мережі,
- Розглянути особливості транспортно-логістичної інфраструктури на території регіону дослідження;
- Проаналізувати проблеми та розкрити перспективи розвитку транспортної логістичної мережі Чернівецької області.

Методологія та методи дослідження. Магістерське дослідження базується на результатах вивчення теоретичних та методологічних основ суспільної географії та просторового планування. Методологічним підґрунтям у даній роботі стали праці: П. Діккена, Дж.-П. Родріге, І. Смирнова, Г. Підгрушного, О. Топчієва, О. Шаблія Д. Мальчикової, Н. Нефедової, І. Поручинської, І. Ровенчака, І. Рудакевича та ін. Відмітимо, що пропонована тематика дослідження є логічним продовженням наукової тематики кафедри географії України та регіоналістики в контексті досліджень розпочатих Джаманом В.О., Заячуком М.Д., Костащуком В.І., тощо. У процесі написання роботи було використано як загально-наукові так і спеціально наукові методи наукового пізнання: літературний, термінологічного аналізу, ретроспективного вивчення об'єкту, картографічний метод, статистичний, та ін.. створення бази даних, збереження аналітичної інформації проводилися з використанням Microsoft Offict, а вивчення територіального розміщення складових транспортно-логістичної мережі за допомогою ГІС-технологій. Інформаційну базу формували матеріали головного управління статистики в Чернівецькій області, ГІС пакети відкритого коду, паспорти адміністративних районів Чернівецької області.

Новизна роботи. Удослідженні вперше проведено аналіз транспортної логістичної мережі Чернівецької області в сучасних умовах військового стану.

Апробація результатів магістерського дослідження. Результати здійсненого наукового вишукування обговорювались на XII Міжнародній науково-практичній конференції «Youth, education and science through today's

challenges» у 2023 році (Франція), а матеріали видрукувані у відповідному збірнику матеріалів.

Значення проведених досліджень. У статті розглядаються існуючі методологічні підходи до наукового дослідження транспортно-логістичної мережі регіону дослідження та аналізуються територіальні особливості розміщення її елементів. . Практичне застосування роботи полягає в тому, що результати проведеного дослідження можуть бути використані для розробки перспективних концепцій територіальних громад. А також для вироблення планів розвитку логістичного господарювання..

Структура і обсяг роботи. Магістерське дослідження містить вступну частину, три розділи, висновки, список використаної літератури та додатки. Загальний обсяг 60 сторінок, містить 69 сторінок основного тексту. Список використаних джерел становить 50 найменувань.

РОЗДІЛ І.

ТЕОРЕТИКО-МЕТОДОЛОГІЧНІ ОСНОВИ СУСПІЛЬНО-ГЕОГРАФІЧНОГО ВИВЧЕННЯ ТРАНСПОРТНИХ ЛОГІСТИЧНИХ МЕРЕЖ

1.1 Поняття «транспортної логістики» у суспільно-географічних вишукуваннях.

Перехід від ринку, де головним був виробник, до ринку, де головним є споживач, призвів до виникнення логістики як нової наукової та практичної дисципліни. Суттю логістики як науки, є вивчення причинно-наслідкових зв'язків та закономірностей котрі властиві процесам руху товарів та пасажирів, для подальшого визначення й практичної реалізації ефективних форм організації та методів управління потоками товарів, пасажирів, інформації, тощо..

Так, логістика як наука досліджує, організує та керує рухом товарів, інформації, послуг та фінансів. На сучасному етапі наукова та суспільна цікавість до логістики стрімко зростає, що зумовлюється можливостями зростання ефективності функціонування транспортних систем. Саме використання логістичного підходу дозволяє суттєво скоротити часові витрати на транспортування продукції до споживача, сприяє істотному зниженню матеріальних вкладів та транспортних витрат, а також підвищує рівень сервісу.

Однак не у всі часи термін «логістика» був настільки затребуваним у наукових дослідженнях, хоча сама історія його виникнення сягає IX століття, в ті чати його пов'язували із військовою справою, а точніше з процесами матеріального забезпечення військових підрозділів [13]. Є літературні відомості, що ще Наполеон застосовував логістичні принципи для життєзабезпечення його армії. Але у суспільно-географічних дослідженнях спочатку було вивчення транспорту.

Саме «географія транспорту» як окремий напрямок суспільно-географічних досліджень сформувався порівняно недавно, в середині 20 століття

і, не дивлячись на актуальність та зацікавленість даним питання в різних сферах, залишається недостатньо розвиненою наукою як на методологічному так і на методичному рівнях. Наприклад за радянських часів транспортна логістика зосереджувалась на аналізі вантажо- і пасажиропотоків, напрямків перевезень пасажирів та вантажів, техніко-економічних характеристик різних видів транспорту та транспортних магістралей. На світових географічних теренах вивчення транспортних мереж як цілісних системних утворень стає більш поширеним. Такі утворення мають власні закономірності становлення й розвитку і уже формують важливе інфраструктурне підґрунтя для формування господарських комплексів різних типів.

Суспільно-географічні дослідження транспорту охоплювали наступні напрямки:

- ✓ дослідження окремих транспортних підприємств і об'єктів (станцій, портів, аеропортів, вузлів);
- ✓ аналіз транспортних комплексів;
- ✓ дослідження транспортно-комунікаційних мереж.

І от якраз вивчення транспортних мереж та комунікацій стало найактуальнішим напрямом. Дослідження транспортних мереж показує, як історичні, природно-географічні та соціально-економічні характеристики території вплинули на формування транспортних систем та яким чином наявні транспортні мережі будуть впливати на формування територіальних відмінностей у розміщенні мешканців та розвитку господарства. Транспортна мережа (мається на увазі мережа шляхів сполучення) - це сукупність усіх доріг, які сполучають поселення певної території або якогось окремого регіону. Вона є одним із найважливіших елементів при вивченні будь якого виду транспорту. Щільність мережі транспортних шляхів, їх конфігурація, пропускна здатність чи вантажопідйомність будуть формувати умови транспортної роботи. транспортна мережа також відіграє роль системо формуючого каркасу для формування та розвитку сисним розселення [17]. Формування транспортної мережі, її структура, густота шляхів сполучення як

загалом, так і на за видами транспорту, спрямування основних магістралей будуть визначатися галузевою структурою господарського комплексу, його спеціалізацією, територіальною організацією, щільністю поселень, ретроспективних особливостей розвитку, географічного та геополітичного положення території регіону.

Але географія транспорту почала втрачати практичну затребуваність у науковому пізнання, оскільки із врахуванням глобалізаційних, технологічних, економічних процесів сучасності потреби суспільства вийшли за межі простого вивчення транспорту. Адже наразі необхідно не просто розуміти як сформована транспортна мережа, а як її раціонально використати. Сьогодні формується новий напрямок суспільно-географічних досліджень: «транспортна логістика».

Наукове дослідження транспортної логістики є актуальним з кількох причин:

- По-перше, транспортна логістика є важливим елементом будь-якої економіки. Вона відповідає за переміщення товарів і послуг від постачальників до споживачів. Ефективна транспортна логістика може сприяти економічному зростанню, підвищенню конкурентоспроможності підприємств і покращенню якості життя населення.

- По-друге, світова економіка стає все більш глобальною. Товари та послуги виробляються в різних країнах і транспортуються на великі відстані. Це створює нові виклики для транспортної логістики. Дослідження в галузі транспортної логістики допомагають розробляти нові рішення для цих викликів.

- По-третє, технології розвиваються стрімкими темпами. Нові технології, такі як автоматизація, штучний інтелект і блокчейн, мають потенціал значно змінити транспортну логістику. Дослідження в галузі транспортної логістики допомагають зрозуміти потенціал цих технологій і розробити ефективні способи їх використання.

Метою логістики є оптимальне формування та ефективне управління наскрізними товарними, інформаційними та фінансовими потоками у сферах

закупівель, виробництва та збуту економічних систем. Такої мети можна досягти за допомогою семи компонентів «логістичного міксу», які у англійській літературі із логістики називаються «7R» («Right product, Right condition, RightQuantity, Right time, Right place, Right customer, Good cost»), а також у нас вони можуть бути позначені як "7П" («Певний продукт, Певна якість, Певна кількість, Певний час, Певне місце, Певний споживач, Певна вартість») (див. рис 1.) [13].



Рис.1.1 Структура логістичного міксу

Тобто «логістичний комплекс» визначає економічну місію логістики як надання певного товару чи послуги певної якості та кількості протягом певного часу в певному місці для конкретного споживача за певних витрат (мінімально можливих).

То ж логістика як самостійний науково-практичний напрямок була створена аж в 1970-1990-х роках 20 століття. Її розвиток був швидким і характеризувався розподілом трьох етапів: логістика першого, другого, третього і четвертого поколінь (при чому третє і четверте покоління не розділяються). Загалом перешита друге покоління логістичних досліджень

передбачало вивчення раціонального забезпечення вчасної доставки товару. Друге покоління логістичного дослідження являло собою компютеризоване вирішення попередньої проблеми. А от логістика третього та четвертого покоління, що починається з початку 21 століття, базується уже на впровадженнях логістичних концепцій (див табл.1.1.)

Табл. 1.1.

Основні логістичні концепції*

назва концепції	суть концепції
<i>Концепція «худого виробництва» (Lean Production)</i>	передбачає усунення з виробничого процесу всіх зайвих ланок, наприклад, вхідного контролю та складування, відповідного транспортування тощо.
<i>Концепція «Реагування на попит» (Demand Driven Techniques)</i>	передбачає миттєве реагування на зміни попиту в конкретних територіальних точках ринку шляхом відповідного поповнення запасів (це стало можливим дякуючи застосуванню сучасної електронної техніки, що працює в режимі «он-лайн» – реального часу).
<i>Концепція «зеленої логістики» (Green Logistics)</i>	передбачає екологічно безпечні логістичні рішення та системи і вже знайшла практичне втілення в «Програмі зеленої логістики» найбільшого в Європі логістичного концерну «Schenker-BTL» (ФРН – Швеція).
<i>Концепція геологістики (Geologistics)</i>	це теорія і практика територіально-екологічної оптимізації логістичних систем різних масштабів – мікро- (підприємство), мезо- (область), макро- (країна), мега- (група країн), мета- (світ) рівнів.

*складено за матеріалами [29-32]

Як втілення концепції геологістики в рамках логістичних вишукувань формується геологістика (суспільно-географічна логістика) - новітній міждисциплінарний науково-практичний напрямок на межі логістики та соціальної географії, який вивчає наукову організацію гео-просторових зв'язків. Варто чітко розрізняти геологістику (суспільно-географічну логістику) як окремий науковий напрям та геологістику - як функцію господарського адміністрування та чинник сталого розвитку. Як окремий науковий напрям: «геологістика – це вчення про ефективну просторово-територіальну організацію та управління логістичними системами мікро-, мезо-, макро-, мега-, та мета рівнів». А як бізнесовий напрям – «геологістика – це сукупність транспортно-експедиторсько-складських операцій з метою виготовлення та доставки товару певного виду та якості в певній кількості певному споживачу в певне місце на певний час з мінімальними витратами» [36].

На думку І. Г. Смирнова та Т. В. Косаревої, одним із важливих напрямків логістичного обслуговування є транспортні послуги. Таким чином, з'являється новий термін «транспортна логістика». Транспортна логістика - це розділ логістики, який займається організацією та управлінням перевезенням товарів та вантажів. Транспортна логістика є важливим елементом будь-якої логістичної системи, оскільки вона забезпечує переміщення товарів та вантажів з одного місця в інше [30].

Вона вивчає особливості логістичної організації, управління та вдосконалення транспортних потоків в усіх сферах діяльності. «Транспортна логістика - галузь наукової та практичної діяльності, пов'язана з плануванням, організацією та реалізацією найбільш раціональних схем постачання товарів різних видів від виробника до споживача, а також між партнерами. Транспортна логістика - це система організації доставки вантажів з одного пункту в інший за оптимальним маршрутом» [8].

Основними завданнями транспортної логістики будуть: вибір оптимального виду транспорту для перевезення товарів та вантажів; розробка

маршрутів перевезення; організація завантаження та розвантаження транспортних засобів; контроль за переміщенням товарів та вантажів.

Транспортна логістика включає в себе завантаження та розвантаження транспортних засобів, перевезення товарів та вантажів, складування товарів та вантажів, допоміжні операції (митне оформлення, страхування, інкасація тощо).

Транспортна логістика є складною наукою, яка постійно розвивається. Вона адаптується до змін в економіці, технологіях та потребах споживачів. Серед переваг використання транспортної логістики будуть зниження витрат на транспортування, скорочення часу доставки товарів та вантажів, збереження якості товарів та вантажів, забезпечення безпеки транспортування, покращення рівня сервісу для споживачів.

Таким чином транспортна логістика є важливою частиною економіки будь-якої країни. Вона сприяє економічному зростанню, підвищенню конкурентоспроможності підприємств і покращенню якості життя населення. Асуспільно-географічне дослідження транспортної логістики є новим та актуальним напрямом наукового пізнання. Він має не лише теоретичне, але й практичне значення для суспільства. Ось кілька конкретних прикладів актуальності наукового дослідження транспортної логістики:

- Дослідження в галузі транспортної логістики можуть допомогти розробити нові способи зменшення викидів парникових газів. Це важливо для боротьби зі зміною клімату.
- Дослідження в галузі транспортної логістики можуть допомогти розробити нові способи покращення безпеки на транспорті. Це важливо для захисту життя людей і майна.
- Дослідження в галузі транспортної логістики можуть допомогти розробити нові способи підвищення ефективності транспортних систем. Це важливо для зниження витрат і підвищення конкурентоспроможності підприємств.

Наукове дослідження транспортної логістики є важливим вкладом у розвиток економіки та суспільства. Воно допомагає вирішувати актуальні проблеми і створювати нові можливості.

1.2 Транспортно-логістична мережа, як предмет пізнання геологістики

Як результат процесу переміщення товарів, завдяки інтеграції транспортно-логістичної складової, формуються транспортно-логістичні мережі або системи. Транспортно-логістичні мережі сформувалися на базі уже існуючої транспортної мережі на основі принципів мережевої форми організації логістики.

Транспортні логістичні мережі як предмет вивчення постійно цікавлять географів, які спеціалізуються на галузевій географії, транспортній географії та логістичній географії. Одним із перших географів, який вивчав транспортні логістичні мережі, був німецький географ Г. Людендорф (1860-1930рр.). У своїй праці «Просторова організація економічного життя» (1909р.) він виділив три основні типи транспортних мереж та також запропонував власний підхід до типології транспортних мереж, заснованої на їхньому розмірі, формі й структурі:

- Транспортні мережі, які зорієнтовані на виробництво та забезпечують зв'язок між місцями виробництва і споживання товарів;
- Транспортні мережі, котрі зорієнтовані на споживання та забезпечують зв'язок між місцями споживання і джерелами сировини;
- Транспортні мережі, які зорієнтовані на торговельні зв'язки та забезпечують зв'язок між різними регіонами.

Серед найдавніших дослідників транспортно-логістичних мереж варто також вказати таких вчених, як І.Коль, Л.Лаланн, Л.Енгель, Е.Хенкель [20]. Серед українських суспільних географів доцільно вказати праці наступних науковців які займалися вивченням транспортної сфери загалом, чи окремих її

складових, логістичних особливостей сучасного транспортного забезпечення економічного розвитку регіонів. Так вивченням функціонування та розвитку транспортної мережі на прикладі Західної України займалися З. Герасимчук [4]. Володимир Грицевич та М. Сеньків у тандемі досліджували автотранспортну мережу в контексті євроінтеграції України та історико-географічні особливості розвитку залізничної мережі на теренах Західного регіону України [5]. У своїх дослідженнях О. Пікулик проаналізувала просторові особливості транспортного та інфраструктурного забезпечення соціально-економічного розвитку областей Західного регіону України (2009) Перспективні шляхи розвитку транспортної системи України в умовах в європейської інтеграції розглядала Лариса Маковецька [13]. Докторська дисертація Сергія Пугача присвячена вивченню транспортних мереж, в тому числі й інформаційних (2020). Дослідженням транспортних мереж за видами транспорту на прикладі західних областей України займалася Христина Сеньчук (2014) Варто звернути увагу на монографію І. Смирнова присвячені транспортно-логістичним науковим вишукуванням [32-35]. Їхні дослідження допомагають нам краще зрозуміти, як транспортні логістичні мережі функціонують і як вони впливають на економіку регіонів, суспільство та навколишнє середовище.

На думку сучасних дослідників-географів - С. А. Тархова, Г. А. Гольца, С. Б. Шліхтера, В. О. Шупера, О. Г. Топчієва, тощо транспортні мережі являють собою «складні територіальні системи, які проходять певні етапи еволюційного розвитку і мають самостійні властивості розвиток і саморозвиток, організація» [16]. Зазначимо, що впродовж останніх десятиліть транспорт разом із телекомунікаціями, зайняв роль чи не головного матеріального вектору процесів глобалізації [3]. На сьогодні сформувались методологічні та методичні основи функціонального підходу до суспільно-географічних досліджень транспортних мереж і систем. У сучасній лі науковій літературі транспортні мережі (які являють об'єднання транспортних ліній та вузлів) розглядаються як

невід’ємна ланка логістичного ланцюга переміщень товарів та послуг, що зумовлює їх трансформацію в транспортно-логістичній мережі.

Сучасні суспільно-географічні (геологістичні) дослідження транспортної логістики, зосереджені на геопросторовій організації та оптимізації логістичних систем і логістичних потоків з урахуванням їх екологічної безпеки та геоінформаційного забезпечення [5]. Геопросторова (територіальна) організація логістичної діяльності буде відображати територіальні особливості схеми взаємовідносин суб’єктів в межах логістичної діяльності та враховує чинники розміщення виробничої, споживчої та транспортної інфраструктури.

Суть мережевої форма організації логістики будуть заключатися в семи позиціях особливостей співпраці елементів транспортно-логістичної мережі (див. рис.1.2).

- 1) відмова від ієрархічної побудови структур і жорсткого закріплення функцій за структурними елементами (вузлами) мережі;
- 2) безліч суб’єктів, що знаходяться в стосунках рівноправного партнерства;
- 3) взаємовідношення між суб’єктами підкоряються чітким правилам, що задаються не процедурами (що властиве для ієрархічних утворень - логістичних систем), а організацією дій, тобто моделлю координації;
- 4) основою взаємодії в логістичних мережах є облік інтересів кожного учасника логістичної мережі;
- 5) логістичних мереж покладаються більше на ринковий механізм, чим на адміністративні процеси в управлінні потоками ресурсів;
- 6) мережа припускає використання колективних активів декількох фірм, розташованих на різних стадіях вартісного ланцюжка;
- 7) учасники логістичної мережі об’єднують зусилля тільки на ключових компетенціях.

Рис.1.2. Характеристиками організації діяльності транспортно-логістичної мережі.

Транспортно-логістична мережа - це сукупність транспортних засобів, об’єктів транспортно-логістичної інфраструктури та суб’єктів транспортно-

логістичної діяльності, які взаємодіють між собою з метою забезпечення оптимального руху вантажопотоків.

Транспортно-логістична мережа складається з таких основних елементів:

- Транспортні засоби - це матеріальні носії, які забезпечують переміщення товарів та вантажів. До транспортних засобів належать автотransпорт, залізничний транспорт, повітряний транспорт, морський транспорт, внутрішній водний транспорт.
- Об'єкти транспортно-логістичної інфраструктури - це матеріальні об'єкти, які забезпечують функціонування транспортних засобів та здійснення транспортно-логістичних операцій. До об'єктів транспортно-логістичної інфраструктури належать транспортні шляхи, термінали, склади, перевантажувальні комплекси, митні пости тощо.
- Суб'єкти транспортно-логістичної діяльності - це юридичні та фізичні особи, які здійснюють транспортно-логістичні операції. До суб'єктів транспортно-логістичної діяльності належать перевізники, складські оператори, митні брокери, логістичні оператори тощо.

Транспортно-логістична мережа може бути локальною, регіональною, національною або міжнародною. Локальна транспортно-логістична мережа обслуговує певний регіон або місто. Регіональна транспортно-логістична мережа обслуговує певний регіон країни. Національна транспортно-логістична мережа обслуговує всю територію країни. Міжнародна транспортно-логістична мережа обслуговує кілька країн.

Транспортно-логістична мережа є важливим елементом економіки будь-якої країни. Вона забезпечує ефективне переміщення товарів та вантажів, що сприяє економічному зростанню, підвищенню конкурентоспроможності підприємств і покращенню якості життя населення.

Основними функціями транспортно-логістичної мережі є:

- Переміщення товарів та вантажів з одного місця в інше.
- Скорочення часу та витрат на транспортування.
- Збереження якості товарів та вантажів.

- Забезпечення безпеки транспортування.
- Покращення рівня сервісу для споживачів.

Транспортно-логістична мережа є складною системою, яка постійно розвивається. Вона адаптується до змін в економіці, технологіях та потребах споживачів.

Транспортна логістична мережа та транспортна логістична система - це два важливі поняття в галузі логістики. Вони пов'язані між собою, але між ними є деякі ключові відмінності. Транспортна логістична мережа - це сукупність транспортних засобів, об'єктів транспортно-логістичної інфраструктури та суб'єктів транспортно-логістичної діяльності, які взаємодіють між собою з метою забезпечення оптимального руху вантажопотоків. Транспортна логістична система - це більш широке поняття, яке включає в себе не лише транспортну логістичну мережу, але й інші логістичні процеси, такі як складування, замовлення, інвентаризація та управління запасами.

Поняття «транспортна система» введено в теоретичну географію транспорту в 1960-1970-х роках у працях Л.І. Васильєвського [16]. Основою транспортної географії, за його словами, є: «просторовий аналіз структури транспортних мереж і транспортних потоків». Вже пізніше як об'єкт дослідження з'явилося поняття «територіальна транспортна система», що стало відображенням географічної специфіки вивчення транспортних систем, під територіальною транспортною системою розуміли взаємопов'язане поєднання видів (або одного виду) транспорту в обмеженому соціально-економічному просторі, що утворює цілісну систему.

Транспортна логістична система є складовою частиною більш широкої логістичної системи, яка включає в себе всі процеси, пов'язані з рухом товарів та вантажів. За твердженням Н.Є.Нефедової: «Територіальна транспортно-логістична система – це оптимальний транспортний маршрут і раціональна логістична схема доставки конкретного товару конкретному споживачеві на основі вибору певних видів транспорту і транспортних магістралей з використанням наявних технічних засобів, комунікацій і облаштувань усіх

видів транспорту; складського господарства; матеріально-технічної бази торгово-посередницьких, стивидорних, брокерських та агентських фірм; транспортно-експедиторських компаній, лізингових компаній, технічних засобів інформаційно-керуючих систем» [16].

Таким чином основні відмінності між транспортною логістичною мережею та транспортною логістичною системою такі:

- Транспортна логістична мережа зосереджена на транспортуванні товарів та вантажів, тоді як транспортна логістична система включає в себе всі логістичні процеси, пов'язані з рухом товарів та вантажів.
- Транспортна логістична мережа є фізичною системою, тоді як транспортна логістична система є більш абстрактною системою, яка включає в себе не лише фізичні, але й інформаційні та організаційні аспекти.

Транспортна логістична мережа є основою для транспортної логістичної системи. Вона забезпечує фізичну можливість переміщення товарів та вантажів. Транспортна логістична система, в свою чергу, забезпечує ефективне управління всіма логістичними процесами, пов'язаними з рухом товарів та вантажів.

1.3 Методологічні основи дослідження транспортно-логістичних мереж на регіональному рівні

Будь яка суспільно-географічне дослідження передбачає класичний сценарій перебігу вивчення того чи іншого явища: теоретичний для оформлення вихідних настановчих матеріалів (сюди ж віднесемо літературний етап), підготовчий (у різних випадках він може бути польовим, збору первинної статистичної інформації, тощо) для збору вихідних матеріалів, практичний (для обробки одержаних даних та завершальний (підведення підсумків дослідження). Дослідження транспортно-логістичних мереж Чернівецької області також передбачало дані чотири періоди проведення дослідження, однак

варто зауважити, що із врахуванням специфіки об'єкту та предмету дослідження нами виокремлено чотири специфічних етапи вивчення саме транспортно-логістичних мереж (див. рис. 1.3). даний підхід можна пояснити складністю наукового пізнання транспортно логістичних мереж, а також великим обсягом різнопланових матеріалів.



Рис. 1.3. Етапи наукового пізнання транспортно-логістичної мережі регіону

Для початку, на нашу думку важливим є вивчення ролі та впливу транспортної логістичної мережі у розвитку господарства області, надалі – важливим є уявити для себе модель досліджуваної мережі (що входить до неї), надалі визначаємо територіальні особливості досліджуваної мережі та її складових, і на завершальному етапі – виявляємо проблеми та окреслюємо перспективи подальшого розвитку.

Оскільки транспортні мережі є одним з-поміж найдавніших об'єктів вивчення суспільної географії. То вони мають достатньо сформований понятійно-термінологічний та методологічний апарат. У нашому дослідженні для аналізу транспортних мереж регіону використовувалися наступні показники:

- довжина шляхів сполучення (за видами транспортної мережі);
- щільність (густота) шляхів сполучення того чи іншого виду (транспортної мережі);
- коефіцієнт Енгеля (який дозволяє комплексно охарактеризувати транспортну мережу).

Показник довжини шляхів сполучення (адміністративні області) відображений у статистичних даних які бралися із статистичного збірника «Транспорт Чернівецької області 2021» [41].

Первинні статистичні дані у розрізі районів та міст обласного підпорядкування бралися із бази даних картографічного сервісу OpenStreetMap [13]. Наприклад автомобільні шляхи категорій міжнародні, національні, регіональні, територіальні, обласні, районні автомобільні дороги загального користування згідно національної класифікації відповідно «trunk, primary, secondary, tertiary, unclassified»). А при дослідженні залізниць ми вибирали лише колії «нормальної» ширини (rail) та «вузькоколійки» (narrow_gauge) [19].

Показник забезпеченості території шляхами сполучення визначався за використанням показника щільності транспортної мережі D . Він розраховується як відношення довжини мережі L до площі території S [41]:

$$D = 1000 L / S \quad (1.1)$$

де D – щільність (густота) транспортної мережі (км/1000 км²);

L – довжина транспортної комунікаційної мережі (км);

S – загальна площа території (км²).

Для аналізу транспортної мережі території часто використовують комплексний показник, який дозволяє оцінити мережу у випадку коли регіони мають однакову площу території, при різній чисельності населення. У такому випадку потреба в транспорті буде не однаковою, то ж доцільно застосувати коефіцієнт Енгеля. Він визначає щільність (густоту) мережі з врахуванням площі регіону та чисельності його мешканців D_e [36]:

$$D_e = L / \sqrt{S * N} \quad (1.2)$$

де D_e – коефіцієнт Енгеля;

L – довжина мережі транспорту (за видом), км;

S – площа території дослідження км²;

H – чисельність мешканців території, тис. осіб.

Окрім кількісних характеристик, при вивчення транспортної мережі важливою залишається і якісна характеристика шляхів сполучення. Це і якість покриття, і його матеріал, тощо. Згідно діючого законодавства України, за господарським значенням автомобільні шляхи поділяються на:

- автомобільні шляхи сполучення загального користування;
- шляхи сполучення міст та інших поселень;
- відомчі шляхи сполучення;
- автомобільні шляхи сполучення на приватних територіях;
- автомобільні шляхи сполучення спеціального призначення.

Для транспортно-логістичних потреб використовуються автомобільні дороги загального користування. Вони перебувають у власності держави і є складовою Єдиної транспортної системи України. Вони поділяються на дороги державного значення: міжнародні, національні, регіональні, територіальні; та дороги місцевого значення (обласного та районного рівнів). Але усі задовольняють потреби суспільства у автомобільних пасажирських чи вантажних перевезеннях.

За видом покриття автошляхи поділяються на 2 групи: із твердим покриттям та ґрунтові дороги [23].

Залізнично-дорожна транспортна система – це територіальне поєднання ліній зв'язку, технічних засобів пересування та транспортних послуг, яке об'єднує всі види перевезень і всі сторони перевізного процесу для взаємодії та забезпечення безперебійного функціонування народногосподарського комплексу. Її функціонування забезпечується залізнично-дорожною інфраструктурою: у тому числі шляхами зв'язку, рухомим складом, транспортно-розвантажувальним управлінням та іншими підприємствами і організаціями, які здійснюють навантаження, розвантаження та перевантаження вантажів, тощо.

При оцінці роботи залізничного транспорту доцільно оперувати аналогічними показниками як і при роботі з автомобільним транспортом – щільність дорожнього полотна, коефіцієнт Енгеля, пасажиро- та вантажообіг, тощо.

Територія слідження володіє потенціалом розвитку авіаційної логістики (хоча й наразі аеропорт не працює, що пов'язане із військовим станом). Даний вид транспорту, для перспектив логістики потребує специфічного підходу до наукового вивчення особливостей, адже в даному випадку важливими будуть площа території, пасажиро та вантажообіг, та кількість злітних смуг і потенційна місткість.

Окремо варто вказати, що транспортна мережа як України так і регіону дослідження є важливою складовою міжнародних транспортних коридорів та має величезний транзитно-транспортний потенціал. Тму важливим буде проводити дослідження в контексті розуміння невідомості досліджуваної території від глобальної логістичної мережі.

Висновки до 1 розділу.

Логістичні дослідження на сучасному етапі розвитку суспільства стають все актуальнішими. Надто, із посиленням процесів діджиталізації у суспільно-географічних дослідженнях активно оперують термінами «Логістика», «Транспортна логістика», «Логістична система», Логістична мережа» тощо. В контексті нашого дослідження ми маємо простежувати чітку відмінність між логістичною системою та логістичною мережею. Транспортно-логістична мережа - це сукупність транспортних засобів, об'єктів транспортно-логістичної інфраструктури та суб'єктів транспортно-логістичної діяльності, які взаємодіють між собою з метою забезпечення оптимального руху .

вантажопотоків.

РОЗДІЛ II.

СУСПІЛЬНО-ГЕОГРАФІЧНИЙ АНАЛІЗ ТРАНСПОРТНИХ МЕРЕЖ ЧЕРНІВЕЦЬКОЇ ОБЛАСТІ

2.1 Суспільно-географічна положення Чернівецької області як передумова функціонування транспортної мережі

Транспортна мережа є матеріалізованим проявом переміщення людей та товарів. Він показує вантажопотік і пасажиропотік між населеними пунктами. Для Чернівецької області як і для Карпатського економічного району чи Західних областей України загалом, вирішальними є мережа автомобільного та залізничного транспорту, які забезпечують функціонування соціально-економічного комплексу. Одним із основних елементів транспортної інфраструктури є шляхи сполучення, тобто транспортна мережа, яка визначає ефективність роботи, пропускну спроможність і потенційний рівень обслуговування транспортної системи Чернівецької області. Транспортна мережа - це сукупність усіх видів транспорт (дороги, залізниці, річки та канали, трубопроводи, авіалінії), що з'єднують населені пункти країни або окремі регіони. Зазвичай, щоб підкреслити соціально-економічну єдність і взаємодію різних видів транспорту і шляхів сполучення в межах певної території, використовують термін «єдина транспортна мережа» [13].

Для Чернівецької області зпоміж згаданих вище видів транспорту актуальними будуть автодороги, залізниці та авіалінії (хоча вони сприймаються наразі лише як перспективні).

Транспортні мережі є складними системами з властивостями самоорганізації. Незалежно від типу руху та територіальних особливостей усі транспортні мережі розвиваються однаково [17].

Розвиток транспортних мереж демонструє такі тенденції:

➤ Лінійний розвиток - транспортні дороги подовжуються знову і знову, що призводить до появи нових розгалужень;

- Круговий або циркулярний розвиток – розгалужені лінійні мережі прагнуть «закрити» кінцеву гілку та підвищити загальну зв'язаність мережі з «бічними» магістралями;
- транспортна мережа розвинена і складається з багатьох замкнутих петель, переважно у формі трикутника;
- Транспортна мережа зростає не тільки кількісно, але й якісно, формується ієрархія магістралей, тобто вона поділяється на магістральні лінії, другорядні дороги та дороги третього рівня;
- Чітка ієрархічна структура – принцип рівновіддаленості транспортних вузлів одного рівня та принцип множинного співвідношення відстаней між центрами різних рівнів.

Транспортна мережа Чернівецької області, враховучи особливості географічного положення, поєднала в собі лінійний та круговий сценарії формування, розвивається в якісному спрямуванні за рахунок покращення якості шляхів сполучення, транспортні вузли формуються із урахуванням віддаленості від обласного центру та адміністративного значення (див. рис. 2.1).



Рис. 2.1 Транспортна мережа Чернівецької області [26]

На фоні посилення військової агресії з 2022 року міжнародне співтовариство переглянуло умови співпраці із країною агресором та її поплічниками. То ж Європейська комісія зреагувала та внесла зміни до карти «Трансєвропейської транспортної мережі (TEN-T)», прибравши з неї маршрути через росію та білорусь, натомість включивши українські логістичні шляхи.

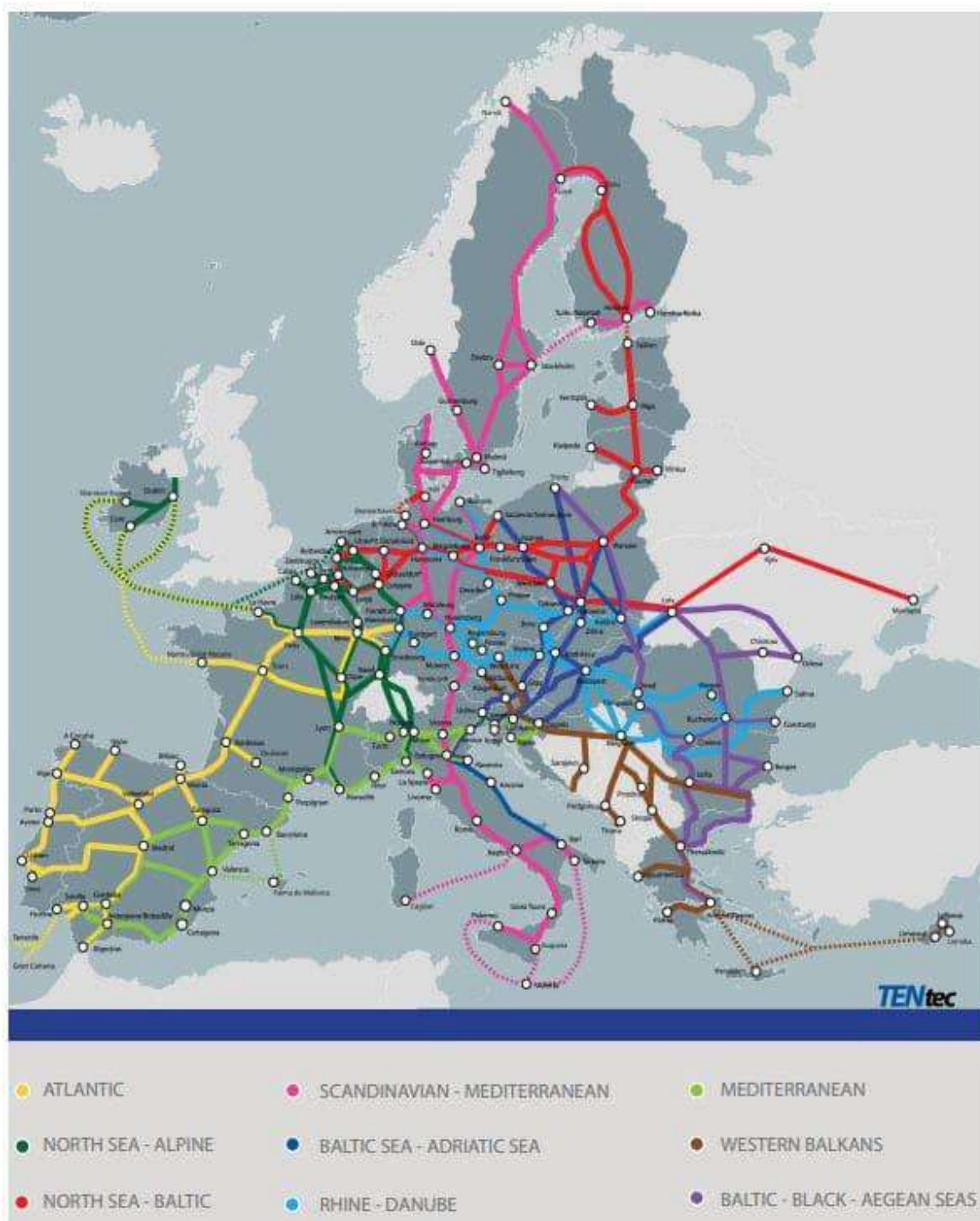


Рис. 2.2. Схема Європейських транспортних коридорів [-21-]

Для України таке рішення має стратегічне значення як для інтеграції до ЄС так і для сприяння реалізації проєкту-ініціативи «Шляхи солідарності», розробленого для зв'язання проблеми експорту української аграрної продукції й доставки гуманітарної допомоги на території України. Серед змін які торкнулися Чернівецької області зауважимо на переформатування «Балто-Чорноморсько – Егейського» коридору, який продовжено через Львів, на Чернівці, через Румунію і Молдову в напрямку Одеси.

Приєднання національних українських логістичних маршрутів до мережі TEN-T дає можливість усунути наявні перешкоди при проведенні логістичних операцій (як цивільного так і військового характеру), залучити європейські інвестиції для модернізації транспортної інфраструктури (адже використання логістичної мережі відбувається уже, а неякісний стан негативно впливає на собівартість логістичних послуг), зменшити обсяги логістичних витрат та підвищити якість послуг логістики при перевезенні товарів.

Транс'європейська транспортна мережа (TEN-T) була створена Євросоюзом із метою об'єднати Європейські країни із заходу на схід та відповідно із півночі на південь мережею автомобільних шляхів, залізничних доріг, водних шляхів, трубопроводів та аеропортів. Розвиток об'єднання транспортної системи TEN-T з українською мережею відбуватиметься у два етапи: завершення побудови «ключової» мережі до 2030 р., та «загальної» мережі до 2050 р.

До TEN-T Україна увійшла 2017 року згідно інвестиційного плану Європейської Комісії. Однак у зв'язку із подіями 2022 року, були внесені зміни про які говорилося вище.

Розвиток транспортнологістичних мереж напряму залежить також від загальних характеристик регіону. До них віднесемо площу регіону дослідження, чисельність населення, рівень урбанізації, густота населення, тощо. З одного боку дані показники ніби й не впливають на транспортні мережі, але ж якщо поглянути в ретроспективуНаявні транспортні мережі на території Чернівецької області сформувалися в процесі господарського

освоєння краю тому й проходять через населені пункти, забезпечуючи системо-твірні зв'язки. Та й на сучасному етапі якісні зміни відбуваються там, де є попит на транспортно-логістичні послуги – в населених пунктах. Та чим більше функцій вони виконують тим більшою буде їх людність та, відповідно, ширшим асортимент послуг. А від загальних показників залежатимуть й транспортні характеристики.

Табл.2.1

Загальні показники-характеристики Чернівецької області*

(станом на 1.01.2022)

Показник	Закарпатська область	Івано-Франківська область	Львівська область	Чернівецька область	Карпатський економічний район	Західна Україна	Україна
<i>Загальні показники</i>							
Чисельність населення на 01.01.2022, тис.	1254,3	1368,8	2513,8	901,9	6038,8	9264,4	41940,7
Частка у населенні України, %	3	3,3	6	2,2	14,5	22,1	100
Рівень урбанізації, %	37,1	44,2	61	43,2	47,6	49,1	69,4
Площа, км ²	12753	13927	21831	8096	56607	110626	603549
Частка у площі України, %	2,1	2,3	3,6	1,3	9,3	18,3	100
<i>Автотранспортна мережа</i>							
Довжина автомобільних доріг загального користування, тис. км	3,4	4,1	8,4	2,9	18,8	35,2	161,9
Довжина автомобільних доріг загального користування, %	2,1	2,5	5,2	1,8	11,6	21,7	100
Забезпеченість автошляхами, км/1000 км ²	266,6	294,4	384,8	358,2	332,2	318,2	268,2
Коефіцієнт Енгеля	0,85	0,939	1,134	1,073	1,02	1,1	1,018
<i>Залізнична мережа</i>							
Довжина залізничних колій загальн. користування, км	602	494	1263	413	2772	4507	19799
Довжина залізничних колій загальн. користування, %	3	2,5	6,4	2,1	14	22,8	100
Забезпеченість залізницями, км/1000 км ²	47,2	35,5	57,9	51	48,9	40,7	32,8
Коефіцієнт Енгеля	0,151	0,113	0,17	0,153	0,15	0,141	0,124

*Складено автором за матеріалами Головного управління статистики у Чернівецькій області

Загальна довжина автошляхів України становить 161,9 тис. Км, у межах Західної України - 35,2 тис. км, та в межах карпатського економічного району – 18,8. Чернівецька область, як найменша адміністративна одиниця України

вирізняється низькими абсолютними показниками, що характеризують транспортну мережу. І за показниками довжини автошляхів (2,9 тис. км) і за довжиною залізниць (413км) область вирізняється низькими показниками, найнижчими у Карпатському економічному районі, відповідно й при розрахунку частки згаданих автошляхів у мережі держави, областей західної України чи Карпатського економічного району.

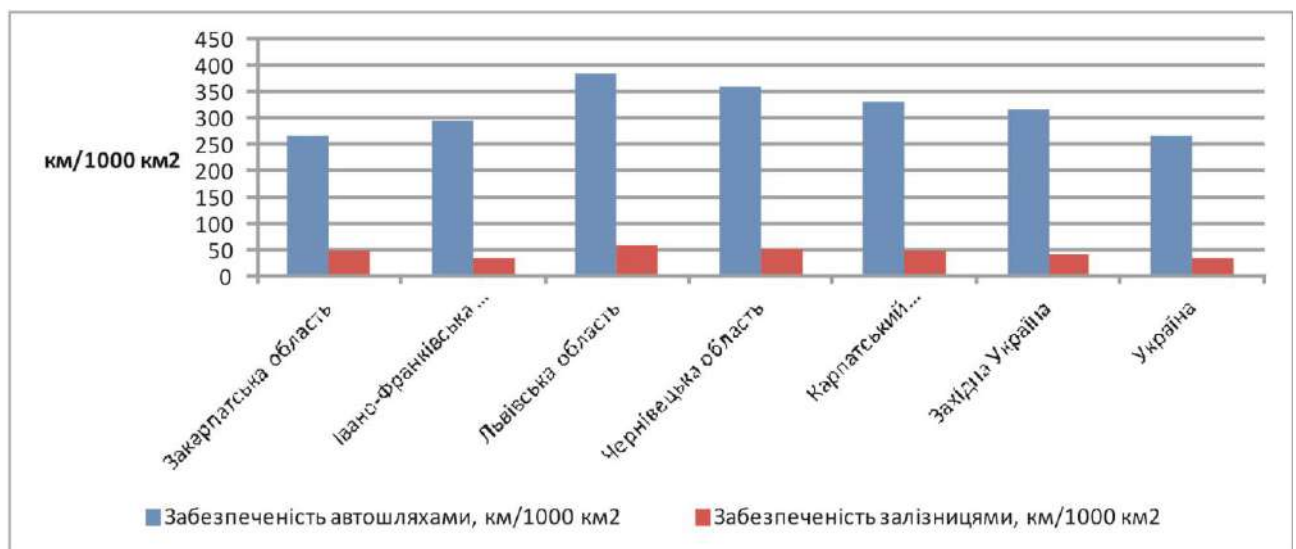


Рис.2.3 Порівняння показників забезпеченості шляхами сполучення Чернівецької області із іншими регіонами

Але абсолютні показники мало інформативні. Найбільшою протяжністю цілком очікувано буде вирізнятися у Львівська область (найрозвиненіша та найбільша за площею область). Найменшу ж протяжність шляхів сполучення мають невеликі за площею території Закарпатської та Чернівецької області. Тому рівень забезпеченості території дослідження шляхами сполучення доцільніше буде аналізувати через показник «щільності транспортної мережі», Загалом для території України цей показник становить 268,2 та 32; Західної України 318,2 та 40,7; та Карпатський економічний район 332 та 48,9 км/1000 км² автошляхів та залізничного полотна відповідно. А от за показниками забезпеченості (довжини автошляхів на 1000 км²) Чернівецька область випереджає загальнодержавний показник, області Західної України та Карпатський економічний району. Вищими показниками вирізняється лише

Львівська область. За забезпеченістю автошляхами 358,2 в області проти 268,2 км/1000 км², та забезпеченість залізничним полотном - 51 км/1000 км² проти 32,8; 40,7; 48,9 по Україні, Західноукраїнському регіоні та Карпатському економічному районі відповідно.

Не лише довжина комунікацій та площа території дослідження буде впливати на рівень забезпеченості регіону. Також впливатиме й чисельність населення. Розуміючи, що без населення жодні транспортно-логістичні послуги надаватися не будуть (не буде ні кому надавати, ні для кого) введено коефіцієнт Енгеля, який показує заявок довжини шляхів сполучення з площею регіону дослідження і його людністю.

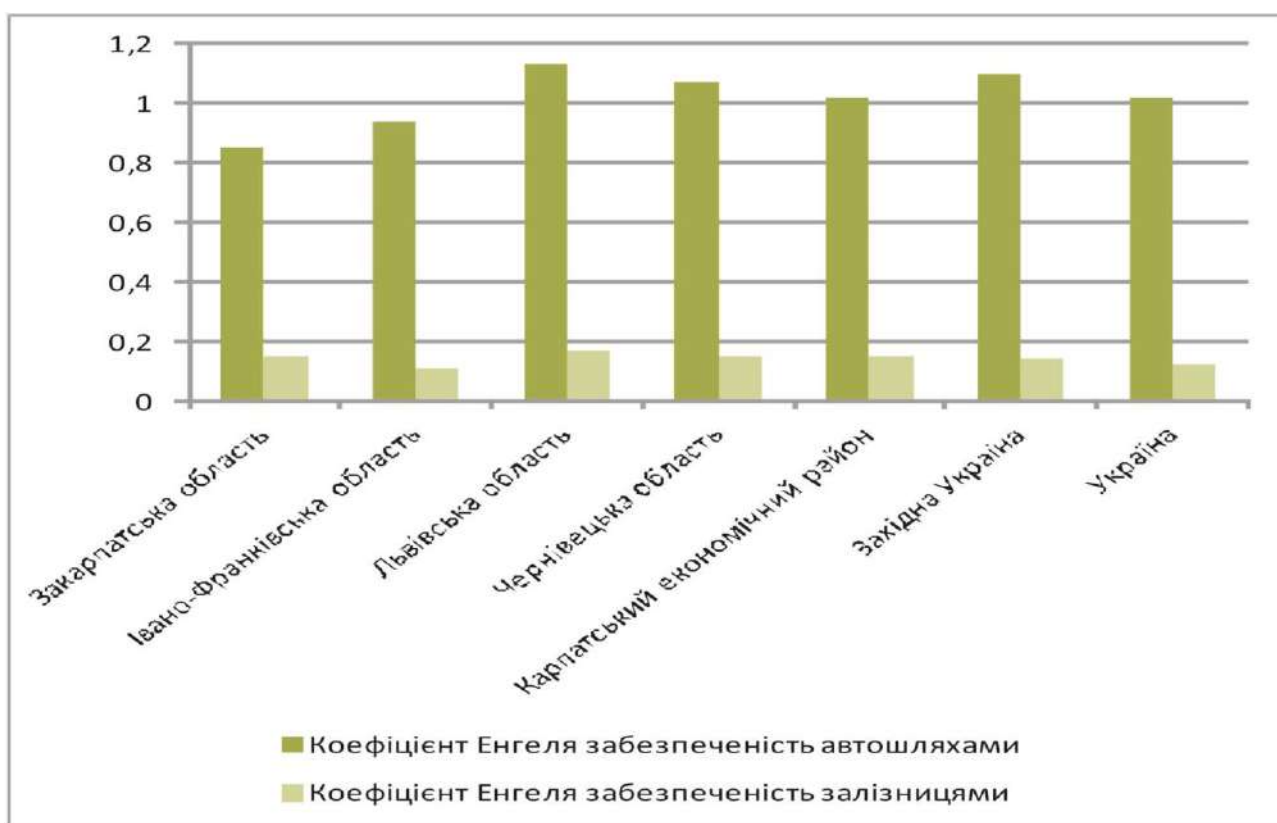


Рис. 2.4 Порівняння показників коефіцієнта Енгеля

За нашими розрахунками найвищим рівень забезпеченості серед областей Західної України згідно коефіцієнта Енгеля виділяються Волинська та Тернопільська (1,36 та 1,32 відповідно) області, для них притаманна порівняно невелика кількість мешканців. Загалом для території України цей показник становить 0,01 та 0,12; Західної України 1,1 та 1,14; та Карпатський економічний район 1,02 та 0,15 для автошляхів та залізничного полотна

відповідно. Для Чернівецької області дані показники становлять - 1,07 та 1,15 відповідно. Як бачимо, ці показники вищі від еталонних регіонів описаних раніше.

Населення та економіка потребують насамперед якісних шляхів сполучення. Потужні міжнародні комунікації не можуть здійснюватися по неякісних дорогах, на яких утруднене пересування транспорту.

Сьогоднішні українські реалії такі, що офіційна статистика не завжди відповідає реальному стану, особливо автомобільних доріг. Часто навіть національні дороги перебувають у жахливому стані. Проте все ж можна прослідкувати загальні закономірності між статусом дороги та її станом.

2.2 Автотранспортна мережа, як основа транспортної системи регіону дослідження

Автомобільний транспорт є найбільш маневреним і швидкісним видом транспорту на короткі відстані, що спеціалізується на перевезенні пасажирів та невеликих вантажів на короткі відстані. Але для розвитку автомобільного транспорту потрібні насамперед якісні дороги, для рентабельності порівняно невеликі відстані транспортування та вирішення екологічних проблем (адже автомобільний транспорт є серйозним забруднювачем навколишнього середовища, особливо поблизу транспортних магістралей). Однак наразі автомобільні перевезення залишаються найпоширенішим видом транспортних перевезень.

Основним видом транспорту та основною мережею сполучення як для перевезення вантажів так і для переміщення пасажирів в Чернівецькій області є автомобільний. Він має довгу історію становлення і розвивається досі. Деякі ділянки дороги псуються, інші набирають нових обертів використання. Основними чинниками розвитку транспортних мереж, у тому числі мереж доріг, є: природні особливості території (переважаючі форми рельєфу, складові

гідрологічні мережі, гідрогеологічні умови); системи розселення (адже транспортні шляхи в основному з'єднують території концентрованого скупчення населення); рівень соціального розвитку (якісні характеристики рівня життя населення будуть обумовлювати розвиток транспортної інфраструктури); економічний розвиток (витрати на будівництво та обслуговування комунікацій відносно високі, тому для більш розвинених регіонів будуть формуватися кращі транспортні мережі); адміністративне районування (простежується зв'язок між ступенем (рангом) доріг і рівнем адміністративних центрів); міжнародний поділ праці та особливості транскордонного співробітництва (міжнародні зв'язки призводять до покращення якості транспортних шляхів та іншої логістичної інфраструктури). Ще одним чинником, який відчутно впливає на сучасні особливості функціонування автотранспортної мережі є адміністративно-територіальна реформа, точніше зміни у АТУ. Адже на фоні даних змін відбуваються переформування системи утворюючих зв'язків, а відповідно й зміна логістичного ранку поселення. Так наприклад серед колишніх районних центрів області почав формуватися певний дисбаланс у транспортному значенні. Однак на фоні єйського стану у нашому дослідженні ми можемо оперувати даним до 2021 року включно. Оскільки, на період військової агресії статистична інформація на локальному рівні не висвітлюється.

Загалом, територія Чернівецької області добре забезпечена автошляхами, що забезпечує населенню зручне сполучення (не дивлячись на периферійне розташування) як в межах України, так і з сусідніми державами. Висока частка автомобільних доріг пояснюється особливостями системи розселення та впливом рельєфу. Особливо такі зв'язки добре простежуються на локальному рівні де автомобільні шляхи формують опорний каркас розселення. Вони ніби з'єднуючі канали, які забезпечують сучасні святки різних рівнів та генезису населеними пунктами. Автошляхи наявні в усіх громадах області, як у рівнинних так і вгірських. Обмеженість первинної статистичної інформації щодо транспортної мережі на рівні розрізі районів й міст обласного значення

(як за старим так і за новим АТУ), зумовило використання інструментарію картографічного сервісу OpenStreetMap для одержання абсолютних показників що характеризують автомобільний транспорт Чернівецької області.

Нагадаємо що сумарна довжина автомобільних доріг по області становить 2900км, що значно менше ніж по сусідніх областях та пояснюється малою площею території. Основу автомережі області формують дороги обласного та районного значення, котрі як правило, не дуже високої якості, хоча в останні роки спостерігаємо позитивні зрушення. Враховуючи що до автомобільних шляхів належать дороги усіх рівнів то варто зауважити, що якраз якісна структура доріг по районах області буде різнитись. Ї пов'язане це в першу чергу із природними умовами та густотою поселенської мережі.

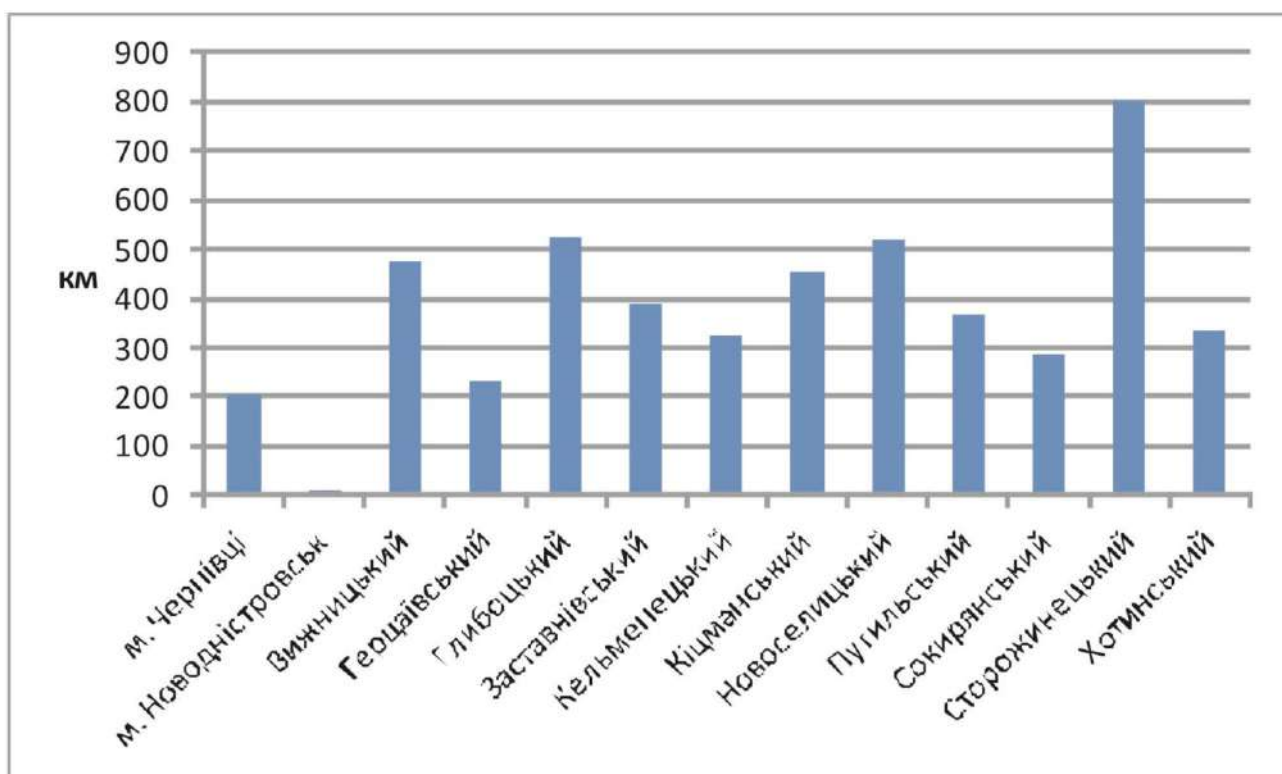


Рис. 2.5 Загальна протяжність автодоріг по території адміністративних районів Чернівецької області за старим АТУ

Як бачимо - найдовша протяжність автомобільних доріг понад 800 км у Сторожинецькому районі, при чому з них близько 500 це несертифіковані автошляхи. Також варто вказати на Глибоцький та Новоселицький райони (з загальною довжиною автошляхів понад 500 км). Такі показники можна

пояснити площею території (Сторожинецький та Новоселицький райони мали значні площі) та головне - це географічне положення й густа мережа поселень. Загалом варто зауважити, що для територій, що знаходяться в демографічного впливу обласного центру буде притаманна більш густа мережа доріг, а відповідно й високий рівень соціально-економічного розвитку. Звернемо також увагу на Путильський район, де при загальній довжині автошляхів близько 370 км, 2/3 належать до рівня несертифікованих. Це типовий приклад коли природні умови (гірський рельєф) та дисперсне розселення залишили свій відбиток на мережі шляхів сполучення, які й не зовсім автомобільні.

Ще один показник який характеризує транспортну мережу, в нашому випадку автошляхів це їх щільність. Загалом для Чернівецької області він становить 358,2 км/1000км², що вище ніж загалом по Україні та Карпатському економічному району. Розподіл показника щільності автомобільних шляхів у перерахунку на 1000 квадратних кілометрів показав наступну картину. Найвищі показники щільності автошляхів у містах обласного значення Чернівці та Новодністровськ (1345 та 1045 відповідно) .



Рис 2.6. Щільність автомобільних шляхів сполучення по території адміністративних районів Чернівецької області за старим АТУ (км/1000 км²)

тут невелика площа в поєднанні із високою концентрацією соціально-економічної активності зумовила інтенсивний розвиток автомобільних комунікацій в регіоні дослідження. Також варта відмітити серед адміністративних районів Глибоцький Герцаївський, Кіцманський та Новоселицький (796,748,739 та 704 км/1000 км² відповідно), в даному випадку маємо поєднання площі району із густою мережею поселень.

Достатньо високі показники щільності від 500 до 700 км/1000 км² мають Сторожинецький, Заставнівський та Вижницький райони. Це в основному невеликі за площею громади районного рівня які мають високий рівень соціально-економічного розвитку та достатньо сприятливе транспортно-географічне положення. Найнижчі значення щільності автошляхів в межах 400-500 км/1000 км² мають Путильський, Сокирянський, Кельменецький та Хотинський райони. Це (якщо Путильський) типовий гірський район в межах Українських Карпат, або ж (якщо про решту три) це достатньо великі за площею райони з периферійним розташуванням та низьким рівнем розвитку.

Якщо щільність автошляхів показувала співвідношення довжини шляху та площі території по якій він пролягає, то коефіцієнт Енгеля нам показує більш змістовну інформацію – він враховує ще й демографічну складову у розвитку транспорту. Найвищі значення даного показника спостерігаються у Путильському районі (2,43), що пов'язано із рідком мережею заселення . достатньо високі показники коефіцієнта Енгеля також у Заставнівському, Кіцманському, Сторожинецькому, Глибоцькому та Герцаївському районах (2,2–2,4), що знову ж таки пов'язане із приміським розташуванням, густою мережею поселень, високим рівнем соціально-економічного розвитку, а відповідно й значною часткою мешканців.

Найнижчі показники у межах 0,8 -1,00 мають міста Новодністровськ, Чернівці та Хотинський, Сокирянський і Кельменецький райони. В даному випадку варто зауважити що чинники даних значень різні. У першому випадку – це неспівмірність площі та людності, а в другому – периферійне

розташування та низький рівень економічного розвитку, що призвів до депопуляції населення.

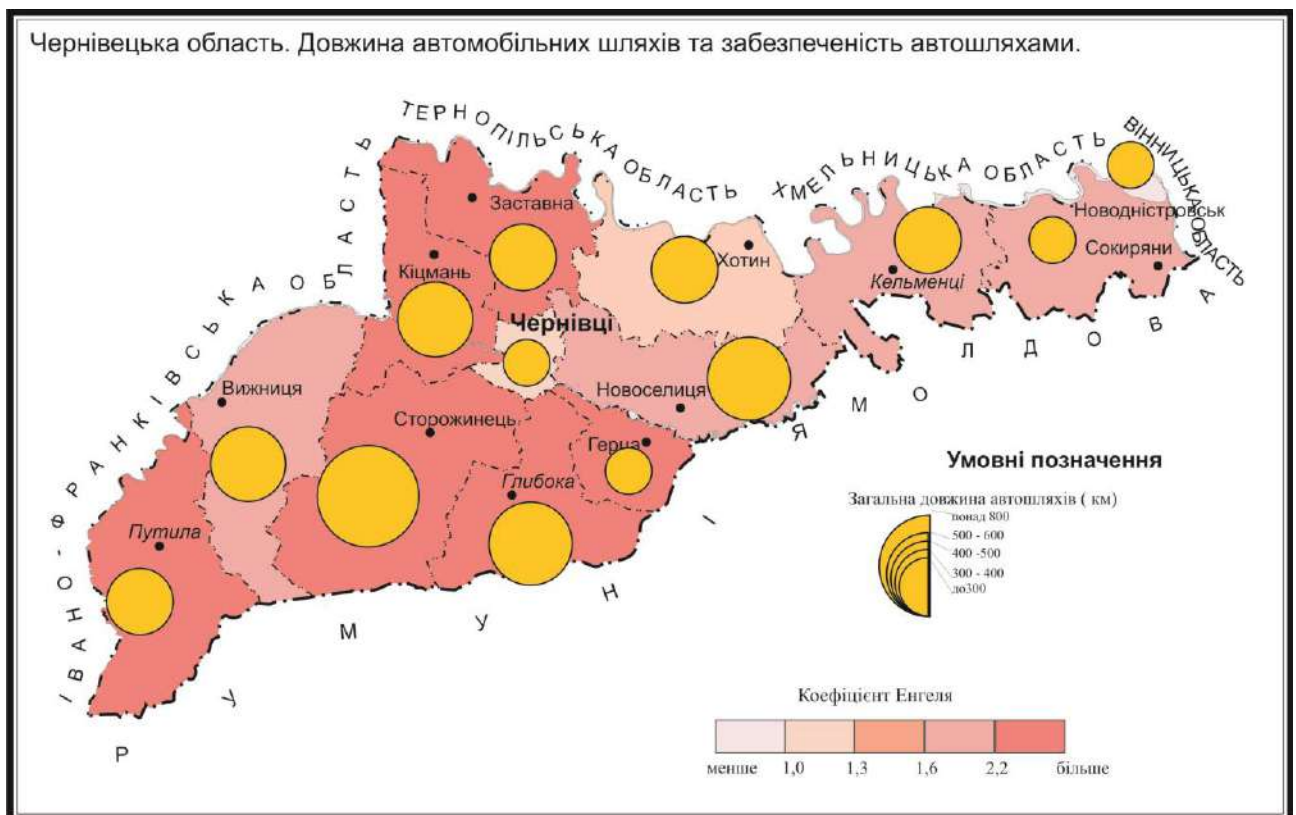


Рис. 2.7 Довжина автошляхів та забезпеченість автомобільними шляхами в Чернівецькій області

Таким чином можемо чітко виділити переваги території в зоні демографічного впливу обласного центру. У переоцінці на новий адміністративний устрій, якісно вирізнятиметься Чернівецький адміністративний район, а аутсайдером (як і в економічному та демографічному відношеннях) буде Дністровський.

Отож, у поширенні автошляхів по території Чернівецької області виділимо такі просторові особливості:

- по території регіону автошляхи розподілені відносно рівномірно, а різкі коливання відчуються лише у випадку із містами обласного значення;
- дороги міжнародного та національного значення з'єднують між обласний центр з державним кордоном, а обласного рівня об'єднують міські поселення між собою та державним кордоном;

- найпотужнішим автомобільним вузлом в області виступають м. Чернівці;
- серед адміністративних районів найкраща забезпеченість автомобільними шляхами фіксується в центральній частині Чернівецької області, що пов'язано із приміським ртащшуванням;
- понижені показники концентрації у Путильському (гірському) районі.

Основні проблеми, які існують в автомобільному транспорті та перешкоджають його подальшому розвитку й розширенню масштабів транзиту, це : поганий стан доріг; недостатній рівень розвитку митної інфраструктури; недосконала тарифна політика; відсутність транспортних вузлів.

Наразі стан покриття українських доріг не відповідає не лише міжнародним вимогам, а й внутрішнім національним стандартам. Такий стан доріг має потрійний негативний вплив: по-перше, він збільшує час, необхідний для пересування транспорту через країну; по-друге, це спричиняє більший знос транспортних засобів; і по-третє, це збільшує використання палива для транспортування вантажів. Усе це здорожує транзитні перевезення в межах України та робить магістраль збитковою порівняно з європейськими трасами. Крім того, швидкість руху на українських дорогах також зменшилася через такі чинники, як відкритість доріг для місцевих жителів, траси, що проходять через густонаселені райони та недостатня пропускна здатність.

2.3 Мережа залізничних шляхів та її територіальні особливості

У випадку потреби перевезення великих обсягів вантажів чи пасажирів, при незначній вартості перевезень і відносній екологічній безпеці то тут якісно виділяється залізничний транспорт. Однак через значні витрати на будівництво залізничних мереж розвивається він дещо повільно. Також має місце незручність транспортування вантажів від залізничних шляхів до споживачів.

Крім того, останніми роками актуальним стає перевезення невеликих партій вантажів.

По території України залізничний транспорт впевнено надавав логістичні послуги ще у 19 столітті. Першими залізницями були Перемишль-Львів (1861 року), Львів-Волочиськ-Жмеринка (1871 року), Одеса-Балта, Балта-Кременчук, Балта-Жмеринка-Київ (1865, 1869, 1870 роки відповідно), Курськ-Конотоп-Київ (1870 рік), Курськ-Харків-Таганрог (1869) та Харків-Кременчук (1872 року). До кінця XIX століття залізнична мережа Україна повністю сформувалася

На території Чернівецької області залізниця запрацювала 1866 року, прийнявши перший рейс зі Львова, таким чином налагодилися транспортні зв'язки із Європо. З продовженням віток на Новоселицю-Кишенів та та Сучаву-Ясси [26]. На сьогодні вокзал станції Чернівці разом із залізнодорожною віткою входять до структури Львівської залізниці. В його порядку обслуговування декілька транзитних та прямих напрямків сполучення. Так, із Чернівцями забезпечене залізничне сполучення із містами: Київ, Львів, Одеса, Івано-Франківськ, Коломия, Ковель, Окниця.

Сьогодні залізничний транспорт в Чернівецькій області та й в Україні загалом перебуває у стані стагнації. Хоча постійно говорять про відродження залізниці у вигляді швидкісних поїздів, існує загальна тенденція до скорочення загальної довжини залізничної мережі. У перевезеннях вантажів і пасажирів на короткі та середні відстані залізничний транспорт значно поступається автомобільному. Значення залізниць зберігається в перевезеннях пасажирів і вантажів на далекі відстані і в перевезеннях великих обсягів вантажів. Основними чинниками розвитку залізничної мережі Чернівецької області, як і автомобільного транспорту, є природно-географічні фактори, система розселення, рівень соціально-економічного розвитку, міжнародний географічний поділ праці та транскордонне співробітництво. І варто додати ще історичний чинник – адже на сьогодні в області користуються тими залізничними шляхами які були побудовані ще за радянської влади. Наразі нових залізниць в області не будується.

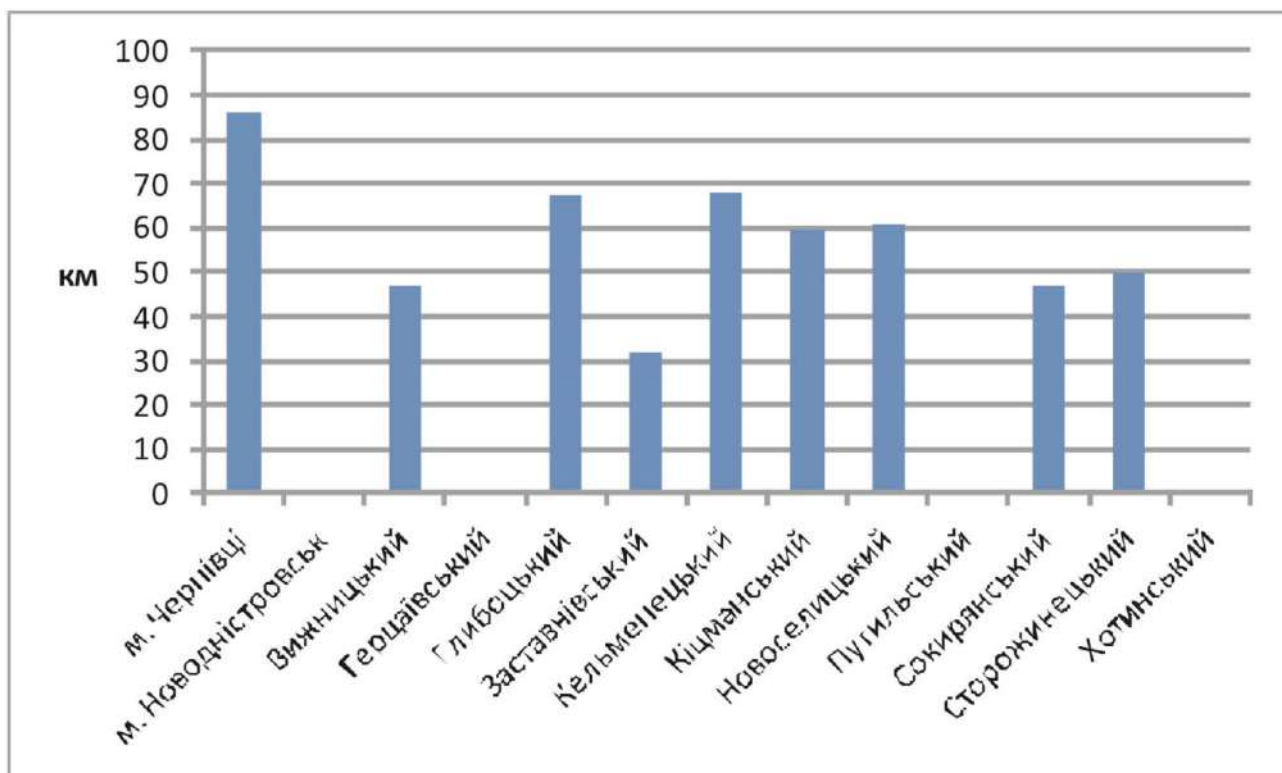


Рис.2.8. Довжина залізничних шляхів по адміністративних районах Чернівецької області за старим АТУ (км)

Як уже згадувалося загальна довжина залізничних колій у межах Чернівецької області становить 516 км . Це складає 2,1 % від протяжності залізниць України. При тому що частка області у площі держави складає 1,3 %, а населення 2,2 % то можемо спостерігати певну закономірність. Найбільшу протяжність залізничного полотна мають Чернівці (за рахунок багато колійок та допоміжних технічних колій) – 85,9. Далі йдуть Кельменецький та Глибоцький райони (має Львівська область (1263 км), що більш як у двічі перевищує показник другої за рангом Закарпатської області (602 км). Показники інших 68,1 та 67,1 кілометри відповідно). В той же час, на території області абсолютно відсутні шляхи залізнодорожного сполучення у Герцаївському. Путильському, Хотинському районах та місті Новодністровськ.

Як і у випадку із автомобільним транспортом нами було розраховано щільність залізничних шляхів сполучення у розрахунку кілометрів на 1000 км² площі території. Таким чином для області даний показник склав 63,9 км/1000

км². Дані показники також різняться по території - від районів із нульовим показником, де просто даний тип шляхів відсутній, до 570,3 в Чернівцях.



Рис.2.9. Щільність залізничних шляхів по адміністративних районах Чернівецької області за старим АТУ (км)

За показниками значення щільності залізничної мережі Чернівецька область характеризується вищими значеннями у порівнянні із аналогічними показниками по Україні, Західноукраїнському регіоні чи Карпатському економічному районі. А в розрахунку на 10 000 мешканців забезпеченість залізничними коліями складає 4,6 км, що також є вищим показником за загальнодержавне значення (4,7 км). загалом, найвищими показниками щільності залізниць після обласного центру зафіксовано у Глибоцькому, Кельменецькому та Кіцманському районах (101,8; 101,5; 97,5 км/1000 км² відповідно). Порівняно невисокими показниками щільності залізниць ви характеризуються Сторожинецький, Вижицький та Заставнівський райони (42,6; 51,8; 51,4 км/1000 км² відповідно). Поясненням такого розподілу значень можуть бути історико-географічні фактори розвитку залізничного транспорту. На період будівництва залізниць був затверджений відповідний план із першочерговим забезпеченням залізничної доступності до

відповідних поселень (е й транспортування сировини як от до Заставнівського району), чи пасажирів (сполучення Чернівці – Сторожинець), а нових нараз не будується.

Аналогічна ситуація спостерігається, і з показниками рівня забезпеченості адміністративних районів залізницями, із використанням коефіцієнта Енгеля (див. рис 2.10). Коефіцієнт Енгеля в цілому повторює модель щільності залізниць, проте за його допомогою виявляється ряд особливостей за рахунок додаткової складової показника – населення досліджуваної території. Хоча міста обласного підпорядкування зазвичай мають вищі показники, абсолютного переважання, як у випадку щільності залізниць, не спостерігається. Найвищі показники коефіцієнта Енгеля (0,42) мають місто обласного підпорядкування Чернівці та Кельменецький район. Хоча на рівні Західної України Чернівці програють усім обласним центрам.

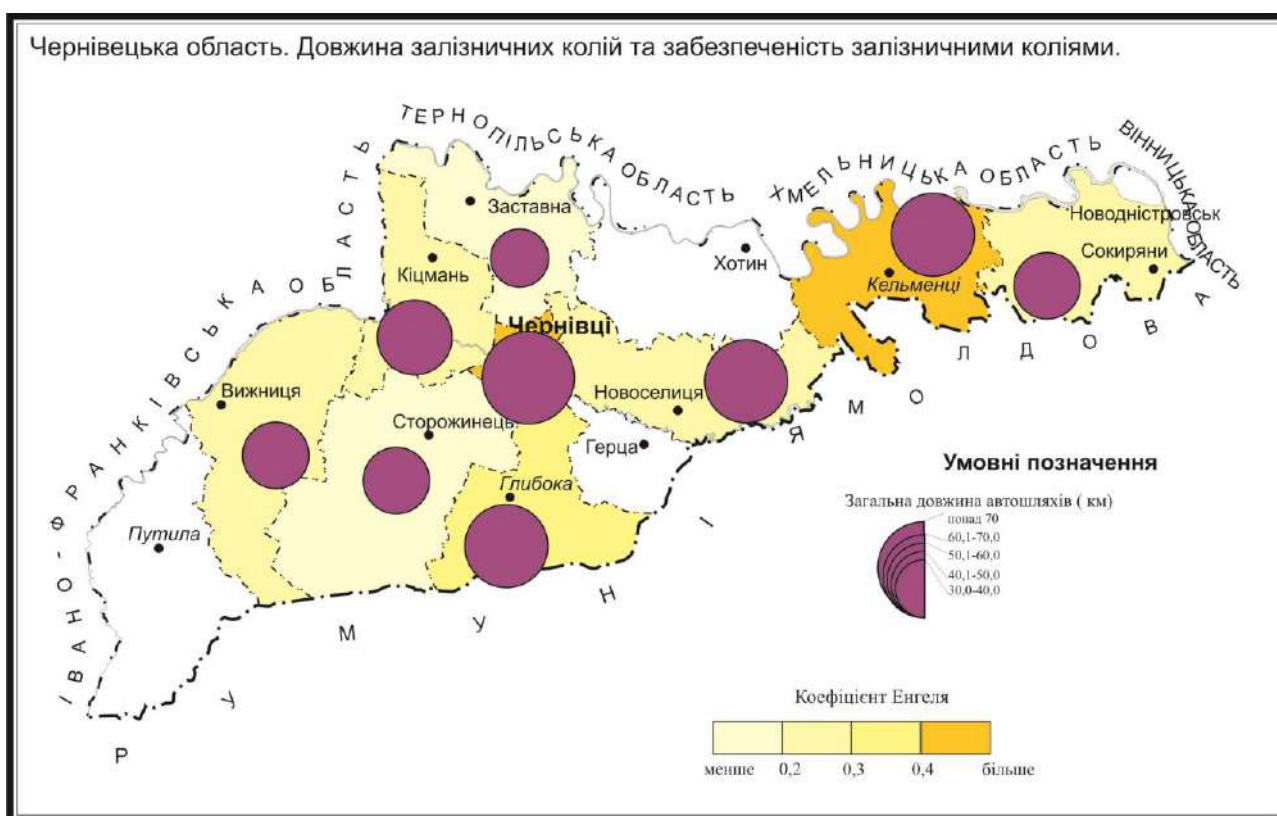


Рис. 3.4. Довжина залізниць та забезпеченість залізничними коліями на території Чернівецької області

Показник у межах 0,200–0,350 мають Сокирянський, Новоселицький, Кіцманський, Глибоцький, Вижницький райони. Найнижчі показники (за

винятком районів із відсутніми залізницями) у Заставнівському та Сторожинецькому районах.

Отже, у поширенні залізничних шляхів сполучення на території Чернівецької області можна спостерігати наступні просторові особливості:

- найвища концентрація залізниць поблизу обласного центру.
- висока концентрація фіксується поблизу транспортних розв'язок (Кіцмань, Кельменці);
- Перспективними на даний момент є міжнародне залізничне сплучення.
- за рівнем розвитку залізничних шляхів у області виділяється Чернівці, Кельменецький та Кіцманьський райони.

Серед основних проблем розвитку залізничного транспорту в Чернівецькій області як і в Україні загалом слід відзначити:

- моральний знос основних засобів;
- невідповідність ширини колії європейським стандартам;
- недостатній рівень електрифікації залізничних колій;
- низька швидкість пересування;
- неможливість встановлення рентабельних тарифів на пасажирські перевезення з соціальних причин.

Висновки до 2 розділу

Отже, аналізуючи транспортну мережу Чернівецької області, можна зробити наступні висновки:

- найбільшого розвитку на території Чернівецької області та й України набула мережа шляхів автомобільного транспорту. Для неї характерні максимальні показники, як по загальній протяжності, так і за значеннями рівня забезпеченості щільності) та коефіцієнта Енгеля. Характеризується він відносно рівномірним поширенням по території, та відсутністю диспропорцій рівня забезпеченості по території;

- для мереж автомобільного та залізничного транспортів можна виділити ряд спільних рис: це й підвищена концентрація навколо обласного центру; і понижена концентрація на території гірського Путильського району;

- для обох мереж характерна залежність від соціально-економічного розвитку території.

Водночас, між наявні й відмінні риси:

- так для автомобільної мережі відчутний вплив обласного центру на навколишні райони, а відповідно можна спрогнозувати перспективні характеристики для одиниць нового АТУ. А для залізничної мережі, окрім обласного центру, високими показниками характеризуються адміністративно-територіальні одиниці з периферійним розташуванням та низким економічним розвитком ;

- залізничні мережі показують роль опорного каркасу території у минулому, а от головні автошляхи виступають сучасними комунікаціями.

РОЗДІЛ III.

ОСОБЛИВОСТІ ЛОГІСТИЧНОЇ ДІЯЛЬНОСТІ НА ТЕРИТОРІЇ ЧЕРНІВЕЦЬКОЇ ОБЛАСТІ

3.1 Транспортно-логістична інфраструктура Чернівецької області

Транспортно-логістичні послуги об'єднують дві взаємопов'язані складові транспортно-логістичного обслуговування – транспортні послуги та логістичні послуги. Транспортні послуги представлені міжнародними та внутрішніми експрес-перевезеннями, міжнародними та внутрішніми перевезень вантажів. Логістичні послуги представлені: транспортно-експедиційними послугами; професійними складськими послугами; експрес-доставкою; контрактною логістикою; управлінням ланцюгами поставок (див. рис. 3.1).

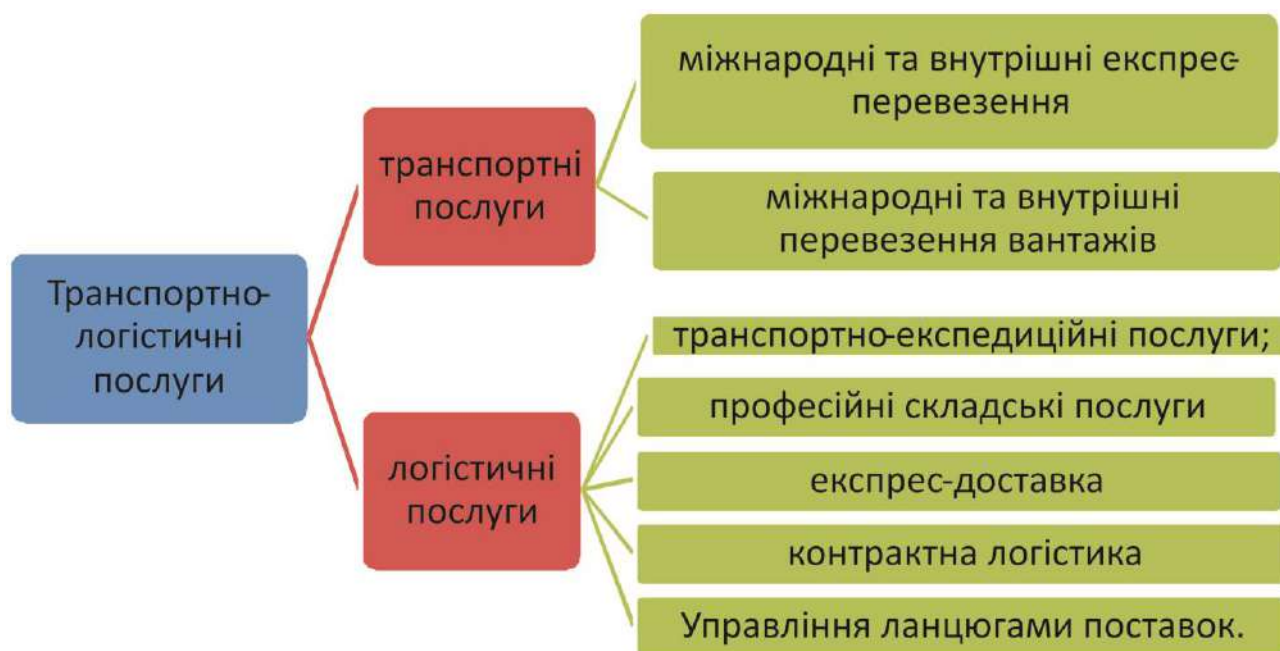


Рис. 3.1 Структура транспортно-логістичних послуг

Саме наявність об'єктів які надають згадані послуги у поєднанні із наявною транспортною мережею й забезпечить транспортну логістичну мережу. Транспортну мережу ми розглянули у попередньому розділі. Проблема створення мережі об'єктів транспортно-логістичної інфраструктури нерозривно пов'язана з питаннями визначення оптимальної кількості транспортно-логістичних об'єктів у регіоні та їх взаємного розміщення. Складський комплекс, який є невід'ємною частиною транспортно-логістичного

центру, повинен розміщуватися оптимально по відношенню до інших елементів мережі (споживачів, постачальників, інших складських комплексів) під впливом факторів, які можна розділити на три групи залежно від їх походження та ступеня їхнього впливу на конфігурацію мережі.

Першу групу факторів умовно можна назвати економічними, серед яких: близькість до ринку, інвестиційна привабливість регіону, наявність і вартість землі, вартість будівництва складського комплексу, тощо. Найважливішим параметром є близькість до ринку, тобто до точок попиту. Центральний склад повинен охоплювати велику географічну територію у поєднанні із високою щільністю населення і тому розташовуватися в центрі зони розподілу. Це досить вигідно простежується на прикладі Чернівецької області, де м.Чернівці, найбільш людне поселення, майже співпадає із географічним центром регіону. І є найкращим місцем в області з огляду на його розташування в центрі країни, кількість населення та споживчу спроможність. Існує важливий виняток із правил у випадку, коли логістичні засоби використовуються для імпорتنих/експортних операцій. У цьому випадку вони повинні бути розташовані поблизу порту чи аеропорту (у деяких випадках поблизу пунктів перевантаження вантажів між видами транспорту, наприклад, залізничних станцій, сухих портів тощо). Цей підхід найчастіше використовують міжнародні компанії, які здійснюють оптовий імпорт через свої глобальні логістичні мережі, а тому створюють фізичні логістичні та розподільні центри поблизу портів/аеропортів, або ж біля прикордонних пунктівпропуску. У цих центрах також можна зберігати товари під митним контролем або великогабаритні вантажі чи малооборотні товари [29] Виходячи з вищевикладеного, тривалий час найбільш перспективними регіонами для створення регіональних митних транспортно-логістичних центрів в Україні були райони великих вантажоперевалочних пунктів, які водночас мають значну кількість населення: Одеса, Львів, Харків, Донецьк, Чоп.

Однак злочинні дії росії внесли свої корективи і у роботу логістичного ринку. Східні області стали небезпечними, портова інфраструктура також,

авіап перевезення закриті, тощо. Міжнародні транспортно-логістичні компанії звернули увагу на Західні області України, в тому числі й на Чернівецьку область. Надто, з урахуванням відносної військової безпеки та прикордонного розташування. Разом з тим на території Румунії також працюють потужні складські приміщення для перевантаження товарів.

Назва, розмір складської площі, тис. кв.м	Характеристика
 (110 тис.кв.м)	Міжнародна транспортно-логістична компанія зі штаб-квартирою в Швейцарії. В Україні працює з 1992 р. на 10 локаціях. Займається морськими, авіа-, автомобільними перевезеннями та контрактною логістикою.
 (77 тис.кв.м)	Локальна компанія заснована 2007 р. Надає послуги у сфері автомобільних, авіа-, морських, залізничних перевезень, митно-брокерського оформлення, а також повний спектр складських послуг. Українські складські приміщення розташовані в Київській області, Одесі, Львові та Дніпрі.
 (70 тис.кв.м)	Філія нідерландської компанії RabenGroup, яка працює в 12 країнах Європи. В Україні з 2013 р. Надає комплексні логістичні послуги, в тому числі фреш-логістику, послуги у сфері морських, повітряних та автомобільних перевезень, а також митно-брокерські послуги.
 (61 тис.кв.м)	Входить до складу міжнародної групи компанії Ecol зі штаб-квартирою в Стамбулі, яка працює в 15 країнах. Пропонує індивідуальні рішення в міжнародних автомобільних перевезеннях, національні поставки, складування та митне оформлення.
 (60 тис.кв.м)	Міжнародна група компаній з французьким корінням, що веде діяльність у 12 країнах. На українському ринку працює з 1996 р. Надає послуги зі складування, зберігання, транспортування вантажів та управління ланцюгами поставок.
 (45 тис.кв.м)	Локальна компанія, що працює на ринку з 2001 р. Здійснює міжнародну транспортну логістику, застосовуючи автомобільні, морські, авіаційні з'єднання. Надає складські послуги зі зберігання товарів, брокерські послуги, фулфілмент та інші сервіси. Здійснює доставку по всій Україні та перевезення вантажів за узгодженим графіком для інтернет-магазинів і торгових точок роздрібних мереж, охоплюючи понад 3 тис. точок продажів.
 (27 тис.кв.м)	Локальна компанія, що працює на ринку з 2008 р. Надає повний комплекс послуг логістики — міжнародні перевезення, митно-брокерське обслуговування, зберігання та обробка товару, передпродажна підготовка товару, фулфілмент. Складські потужності розміщені в Київській області.
 (23 тис.кв.м)	Міжнародна компанія, що входить до складу групи компаній “Нова Пошта” з 2015 р. Надає послуги приймання, зберігання, комплектації, пакування та доставки товарів до кінцевого споживача. Спеціалізується на фулфілменті.

Рис. 3.2 Найпотужніші оператори на логістичному ринку України

Доступність (поблизу великих транспортних вузлів) досить висока. Оптимальними територіями для розвитку складів зазвичай є території, розташовані поблизу кільцевих доріг або кільцевих доріг навколо міст, легкодоступні як для міжміських перевізників, що працюють на основних магістралях від віддалених постачальників, так і для транспортних міських компаній, що надають послуги з розподілу товарів у місті.

Табл.. 3.1

Чисельність юридичних осіб із видом економічної діяльності
«Транспорт, складське господарство, поштова та кур'єрська діяльність»,
згідно Єдиного державного реєстру підприємств та організацій по
Чернівецькій області

Найменування розділу КВЕД	Усього юридич них осіб на 01.01.20	У 2020 році			
		створено		ліквідовано	
		суб'єктів	у % до загальної кількості	суб'єктів	у % до загальної кількості
Усього по області	21 095	608	3,7	264	1,6
у тому числі					
транспорт, складське господарство, поштова та кур'єрська діяльність	348	17	4,9	—	—
наземний і трубопровідний транспорт	236	10	4,2	—	—
водний транспорт	2	—	—	—	—
авіаційний транспорт	2	—	—	—	—
складське господарство та допоміжна діяльність у сфері транспорту	104	7	6,7	—	—
поштова та кур'єрська діяльність	4	—	—	—	—

Експерти стверджують, що транзит вантажів через територію України за сприятливих логістичних умов може зрости у 20 разів. Поступова та цілеспрямована інтеграція транспортного комплексу України в

загальноєвропейську та світову транспортну систему шляхом розвитку Міжнародних транспортних коридорів може не лише забезпечать додаткові надходження до бюджету, а й стимулювати інвестиційну діяльність, залучать іноземний капітал та покращуватимуть транспорт. Для України євроінтеграція є пріоритетом міжнародної політики. Саме тому перспективним буде розвивати логістичні пункти в центрах новостворених адміністративних районів – Вижниці й Кельменцях. Вигідне транспортне розташування яких разом із наявними складськими приміщеннями, сприятиме логістиці.

В контексті розкриття даної групи факторів варто звернути увагу на особливості логістичного ринку на території України. На рисунку 3.2 нами представлено найбільші логістичні компанії на ринку України однак варто зауважити, що для Чернівецької області не менш важливими є місцеві – транспортно-логістичні компанії. Особливістю місцевого ринку є наявність як транспортно-логістичних компаній так і приватних підприємців.

Друга група факторів - транспортні фактори. Вона включає ті особливості, що характеризують рівень транспортної доступності регіонів, серед яких:

- наявність в регіоні великих митних пунктів пропуску;
- близькість до міжнародних транспортних коридорів, кількість ефективних видів транспорту в регіоні
- стан транспортної інфраструктури.

За кількістю стратегічно важливих пунктів пропуску на митному кордоні безсумнівним фаворитом України є західний і південний регіони. Надто, на фоні ввійськового стану. В Чернівецькій області знаходяться:

- ✓ митні пости - «Вадул-Сірет», «Чернівці» „Вашківці – Гріменкеуць”, «Сокиряни»;
- ✓ пункти пропуску міжнародного автомобільного сполучення – «Порубне-Сірет», «Росошани – Брічень», «Сокиряни – Окниця»;
- ✓ пункти міжнародного залізничного сполучення «Вадул-Сірет Вікшани», «Кельменці – Ларга»;

- ✓ повітряного сполучення «Чернівці»;
- ✓ місцеві пункти пропуску – «Дяківці-Раковець», «Красноїльск - Вікову де Сус», «Біла Криниця- Клімоуци», «Мамалига – Крива», «Вашківці – Гріменкеуць»; Росошани.

Особливого значення дані пункти набувають у сучасних умовах. Румунська сторона з розумінням віднеслася до труднощів у формуванні логістичних коридорів на території України. В свою чергу, українська сторона, не дивлячись на критичність ситуації, працює над удосконаленням пропускну організації митниці.

Третя група факторів від яких буде залежати собівартість транспортно-логістичних послуг це «адміністративні фактори»:

- отримання дозволів на планування та будівництво складських комплексів;
- можливість участі в роботі в рамках таких комплексів служби контролю (митного, санітарного, радіологічного тощо);
- наявність затверджених на місцевому рівні концепцій розвитку та планування розміщення промислових і транспортних об'єктів;

Ця група факторів впливає на ефективність створення складських комплексів (рівень собівартості та термін окупності) та обсяг послуг, які такий комплекс може надати під час своєї експлуатації, а отже, на його привабливість для споживачів.

3.2 Обсяги пасажиро обігу та вантажообігу як якісна характеристика транспортно-логістичної мережі

Автомобільний транспорт є найбільш мобільним засобом транспортування пасажирів та вантажів. За значеннями величини обсягів перевезень як пасажирів так і вантажів він займає перше місце. загалом, місце автомобільного транспорту у структурі транспортування пасажирів та вантажів

за різними видами транспорту в Чернівецькій області таке лідируюче яків Україні. Зазначимо, що важливим при цьому є показник середньої відстані перевезення одного пасажирів - він є найменшим з усіх видів транспорту.

З поміж областей карпатського економічного району Чернівецька область характеризується найнижчими показниками обсягів перевезень пасажирів автомобільним транспортом. А за показником середньої відстані перевезення одного пасажирів автотранспортом Чернівецька область займає лідируючі позиції. Важливим елементом для пасажирської автотранспортної інфраструктури стали автостанції. Відмітимо, що Чернівецька область має найменшу кількість автостанцій, що можна пояснити незначною площею.

Табл. 3.2

Пасажирообіг автомобільного транспорту

(млн.пас.км)

	2000	2005	2010	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Україна	28829	52491	52048	34585	34555	35509	34560	33880	19092
області									
Закарпатська	501	754	912	798	710	673	608	786	410
Івано-Франківська	660	1032	1154	1054	930	1179	1275	1030	608
Львівська	2068	3603	3865	2767	2613	2489	2267	2140	1106
Чернівецька	319	648	810	1211	728	733	838	767	370

Аналіз динаміки формування пасажирообігу з 2000 по 2020 роки для Чернівецької області у порівнянні із областями Карпатського економічного району показує, що регіон дослідження разом із Закарпатською областю постійно займали аутсайдерські позиції щодо пасажирообігу автомобільного транспорту. Причиною можна вказати порівняно незначну людність даних областей та периферійне розташування.

Якщо проаналізувати як формувалися пасажиропотоки за напрямками перевезень, то тут чітко простежується тенденція – переважання внутрішньоміських перевезень у найбільш людному міському поселення регіону, а відповідно однойменної області. А також, що логічно, міжміські перевезення. Тут також доцільно зауважити, що ми оперуємо даними офіційної статистики, а тому маємо розуміти що існує похибка такого типу дослідження.

Для трьох областей крім Львівської приміське сполучення буде переважати над внутріміським.

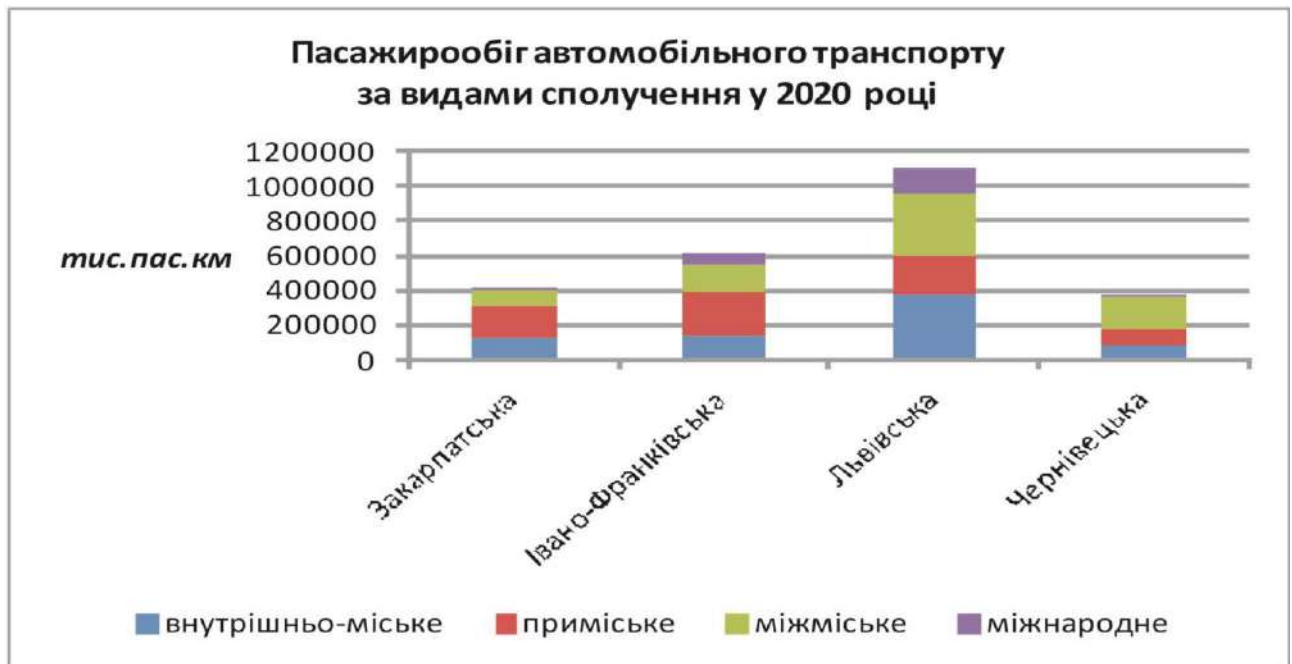


Рис. 3.3 формування паса жирообігу автомобільного транспорту за областями Карпатського регіону (2020р)

У структурі перевезення вантажів автомобільним транспортом Чернівецька область пасла задніх упродовж останніх 20 років. О можна пояснити низькою популярністю логістичних центрів області до початку повномасштабного вторгнення. Адже тоді найбільші транспортно-логістичні коридори оминали Чернівецьку область. На противагу – у останні два роки ситуація змінилася у бік зростання товарообігу, в тому числі й за рахунок гуманітарних перевезень та транспортування зерна.

З точки зору вигідності логістики автомобільний транспорт має ряд як переваг так і недоліків. Серед позитивних моментів автотранспорту виділимо: високу доступність, велику маневреність та гнучкість, можливість експедирування, варіативність маршрутів та схем доставки, висока швидкість доставки, особливо на незначні відстані відстані, можливість малогабаритних партій, широкий асортименттоварів, широкий вибір перевізника, менш жорсткі вимоги щодо упаковки, невеликі капіталовкладення у будівництво шляхів при малих вантажопотоках та пасажиропотоках. Серед мінусів автомобільного

транспорту вкажемо: низьку продуктивність; значну залежність від дорожніх та погодних умов; прівняно високу транспортна собівартість на великі відстані;

.Табл. 3.3

Вантажообіг автомобільного транспорту

(млн.ткм)

	2000	2005	2010	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Україна	19282	35244	53918	53293	58030	62297	72068	64953	65177
області									
Закарпатська	424	1756	2754	4676	4863	5286	5073	5002	4411
Івано-Франківська	328	521	1477	1507	1649	1691	1486	1488	1522
Львівська	1749	1911	3878	4345	4511	4604	5318	5150	5128
Чернівецька	194	373	1027	1035	1129	1272	1425	1561	845

Такі особливості автомобільних перевезень зумовили сфери їх застосування: це переважно регіональні та внутрірегіональні перевезення вантажів та пасажирів, або ж централізовані перевезення від залізничних станцій, аеропортів, портів. Враховуючи згадані переваги автотранспорту, вантажні перевезення стали найпопулярнішими послугами логістичних компаній. Послуги автомобільного транспорту лідируватимуть за показниками перевезень вантажів в середньому на добу, та за середньою відстанню перевезення тонни вантажу.

Серед найпопулярніших видів транспорту в Україні та Карпатському економічному районі й особливо в Чернівецькій області є залізничний транспорт. За значеннями обсягів перевезень пасажирів і вантажів різними видами транспорту він займає друге місце, поступаючись лише автомобільному. Таким чином, місце залізничного транспорту у структурі перевезень пасажирів і вантажів різними залишається вагомим. Серед областей Карпатського економічного району найменші пасажиропотоки залізницями – у Чернівецькій області. І лише одна вузлова станція –Чернівці.

Якщо говорити про пасажиропотоки , варто зауважити, що тут формувалася ситуація схожа із автомобільним транспортом. Переважатиме приміське перевезення пасажирів, а вже потім регіонального значення.

Табл. 3.4

Відправлення пасажирів залізничним транспортом
загального користування за видами сполучення у 2020 році

(тис.)

	Відправ лено пасажи рів	У тому числі за видами сполучення		
		пряме	місцеве	примісь ке
Україна	68333	11665	5028	51640
області				
Закарпатська	849,1	260,1	148,1	440,9
Івано-Франківська	862,1	278,8	118	465,3
Львівська	3733	973,1	407,5	2352,4
Чернівецька	206,7	65,4	39,8	101,5

З точки зору логістики залізничний транспорт також має багато і переваг і недоліків. Перевагами будуть: висока транспортна і пропускна спроможність, регулярність сполучень, швидкість доставки для перевезення масових вантажів, нерозривний зв'язок з підприємствами, незалежність від кліматичних умов. Серед недоліків залізничного транспорту вкажимо: при малих обсягах вантажних та пасажирських перевезень на короткі відстані маємо різке зниження економічної вигоди, також проблемою є обмежена кількість носіїв, недостатня густота й покриття залізниць, недостатня пристосованість задля транспортування малих партій вантажів, потреба в додатковому часі для транспортування товарів до кінцевого споживача, висока вартість, матеріаломісткість та трудомісткість будівництва залізниць.

Як бачимо - зовнішні умови розвитку транспортно логістичної мережі складаються на користь у розвитку транспортної галузі Чернівецької області. Однак для успішного використання наявних можливостей потрібно, щоб транспортний комплекс регіону дослідження відповідав вимогам світової транспортної логістичної системи.

3.3 Проблеми та перспективи розвитку транспортно-логістичної мережі Чернівецької області

Проблеми та перспективи формування транспортно-логістичних мереж і систем на території Чернівецької області пов'язані як із загальнодержавними проблемами розвитку транспортно-логістичної діяльності, так і із зовнішніми факторами. Питання транспорту та логістики, пов'язані з питаннями внутрішнього розвитку, можна розділити на такі великі групи:

1) на національному рівні – це відсутність інвестицій; розвинута мережа транспортно-логістичних центрів, як вузлова форма територіальної організації транспортно-логістичної діяльності; морально та фізично зношені об'єкти транспортної інфраструктури; низький рівень нормативно-правового забезпечення; екологічні проблеми;

2) на професійному рівні – низька забезпеченість основними ресурсами; високий ступінь зносу основних засобів; низький рівень професіоналізму у сфері логістичних послуг;

3) на рівні продавців транспортно-логістичних послуг - велика кількість невеликих компаній на ринку; низький рівень логістичного обслуговування; непрозорий ринок транспортно-логістичної діяльності; відсутність відповідальності;

4) на рівні клієнта - спроба зменшити витрати на доставку вантажу за рахунок власних зусиль, виключивши експедитора з логістичного ланцюга; спроба створити власний капітал.

Реалізація загальноєвропейських принципів просторового розвитку, розширення ЄС до кордонів України, активізація транскордонного співробітництва та реалізація державної стратегії регіонального розвитку України у період до 2025 роки вимагали розробки та впровадження нових механізмів підвищення конкурентоспроможності прикордонних регіонів, серед яких особлива увага приділяється кластерному підходу

SWOT-аналіз	
Сильні сторони (S)	Слабкі сторони (W)
• Прикордонне розташування • Обласний центр, найбільше за площею, людністю та економічними можливостями місто в регіоні, майже в географічному центрі області та близько до митних пунктів пропуску • Наявність великої кількості готових складських приміщень • Відносна безпека плані можливостей повітряних тривог • Наявність закладів освіти які можуть забезпечити підготовку кваліфікованої робочої сили • Наявність концентрації різного виду транспорту поряд	• низька забезпеченість основними ресурсами; • високий ступінь зносу основних засобів • велика кількість невеликих компаній на ринку; • низький рівень логістичного обслуговування; • непрозорий ринок транспортно-логістичної діяльності; • низький рівень нормативно-правового забезпечення; • екологічні проблеми • недосконалі дороги • Область відмежована від основної частини України природними кордонами.
Можливості	Загрози
• утворення нових логістичних ланцюгів • входження до трансєвропейських логістичних кластерів • утворення власних регіональних перспективних транспортно-логістичних кластерів • перспективи розвитку економіки області • зниження рівня безробіття, у зв'язку із появою попиту на послуги • можливості міжнародних інвестицій	• погіршення екологічної ситуації • витіснення з ринку ланки мого бізнесу в галузі транспортних та логістичних послуг • неякісне дорожнє покриття може не витримати навантаження • в період військової агресії це може посилити диверсійну діяльність

Рис. 3.4. SWOT-аналіз розвитку транспортно-логістичної мережі Чернівецької області

Таким чином, у всіх транскордонних регіонах є необхідні передумови для початку роботи логістичних кластерів. Адже консолідація є невід'ємною частиною ринку логістичних послуг ЄС, а більшість транспортних

комунікацій та важливих транспортних коридорів, що з'єднують ЄС із країнами Східної Європи та Азії, проходять через транскордонні регіони, сформовані між ЄС та Україною. Зважаючи на те, що транспортно-логістичні кластери можуть з особливим успіхом функціонувати в місцях проходження та перетину пан'європейських транспортних коридорів, зокрема на зовнішніх кордонах ЄС, їх формування в межах українсько-румунського кордону. Тому українсько-румунський транскордонний регіон виглядає дуже перспективним. Водночас слід зазначити, що діяльність таких кластерів має базуватися на принципах, яких дотримуються країни ЄС, а саме: - запропонувати найбільш повний перелік транспортних і супутніх послуг на основі договірних відносин з кожним учасником логістичного ланцюга (створення бази даних логістичного ланцюга); - організація комплексного транспортного обслуговування на основі єдиного договору комплексного обслуговування та єдиного замовлення на всі послуги, формування завдань учасникам ланцюга поставок на основі замовлення споживача транспортних послуг, централізований контроль виконання замовлення; - максимальна стандартизація та уніфікація транспортних документів та інших документів, необхідних для здійснення перевезень, що використовуються учасниками логістичного ланцюга, з метою забезпечення можливості створення єдиного інформаційного простору; - єдина маркетингова стратегія і тактика учасників ланцюга поставок на ринку транспортних послуг, проведення спільних маркетингових досліджень і маркетингових заходів, що забезпечують просування всіх учасників ланцюга поставок на ринку транспортних послуг і формування запиту на комплексні транспортні послуги; - географічний розподіл структурних підрозділів кластера з метою максимального охоплення ринку транспортних послуг, налагодження оперативного управління роботою логістичних ланцюгів у місцях формування товарних потоків та їх перетину; - організація співпраці з українськими та міжнародними організаціями, що займаються питаннями транспортної логістики; - будівництво споруд на основі світових стандартів

та міжнародних договорів, угод, конвенцій; - інтеграція з міжнародними логістичними центрами та забезпечення обміну інформацією; - стандартизація інформаційної взаємодії ланцюгів поставок учасників міжнародного транспортно-логістичного кластера.

Як бачимо формування мережі транскордонних логістичних кластерів на кордоні Чернівецької області з Румунією є важливим чинником інтеграції нашої держави в систему світових економічних зв'язків, а також вагомим стимулом для її євроінтеграції на області. Функціонування транскордонних транспортно-логістичних кластерів забезпечить покращення якості перевезень, покращуватиметься і якість транспорту.

Створення таких центрів забезпечить покращення обслуговування вантажоперевезень та пасажиропотоків (у тому числі туристичних) одразу у трьох аспектах: - транскордонні, - внутрішньотериторіальні (в межах різних областей України або між ними); - місцеві (в межах адміністративного району, тобто між його сільськими і міськими поселеннями, включаючи їх транспортне сполучення з районним центром).

Формування транскордонних транспортно-логістичних кластерів у межах транскордонних регіонів, розташованих між Україною та ЄС, дозволить не лише підвищити ефективність використання транзитного потенціалу цих транскордонних регіонів, але й забезпечить його збільшення.

Висновки до Зрозділу

Як видно із третього розділу, Чернівецька область має потужний потенціал та сприятливі умови для перспективного розвитку транспортно-логістичної мережі як складової пан-європейського транспортно-логістичного коридору. У структурі надання послуг та й пасажирообігу та товарообігу ту переважає автомобільний транспорт.

ВИСНОВКИ

Проведене дослідження дало змогу робити ряд висновків:

✓ Логістичні дослідження на сучасному етапі розвитку суспільства стають все актуальнішими. Дослідження теоретико-методологічного підґрунтя суспільно-географічного вивчення транспортних логістичних мереж дало можливість сформулювати уявлення про суть, на перший погляд, тотожних термінів: «Логістика», «Транспортна логістика», «Логістична система», «Логістична мережа» тощо. В контексті нашого дослідження ми маємо простежувати чітку відмінність між логістичною системою та логістичною мережею. Транспортно-логістична мережа - це сукупність транспортних засобів, об'єктів транспортно-логістичної інфраструктури та суб'єктів транспортно-логістичної діяльності, які взаємодіють між собою з метою забезпечення оптимального руху вантажопотоків.

✓ Аналізуючи транспортну мережу Чернівецької області, можна зробити висновки, що найбільшого розвитку на території Чернівецької області набула мережа шляхів автомобільного транспорту, із характерними для неї максимальними показниками, як по загальній протяжності, так і за значеннями рівня забезпеченості щільності) та коефіцієнта Енгеля. Для мереж автомобільного та залізничного транспортів можна виділити ряд спільних рис, які проявляються через підвищену концентрацію шляхів сполучення навколо обласного центру; і пониженою концентрацією на території гірського Путильського району. Також вони залежать від соціально-економічного розвитку території, що протікає на прикладі Кельменецького, Сокирянського чи Хотинського районів. Серед відмінних рис варто вказати відчутний вплив обласного центру на навколишні райони, а відповідно можна спрогнозувати перспективні характеристики для одиниць нового АТУ. А для залізничної мережі, окрім обласного центру, високими показниками характеризуються адміністративно-територіальні одиниці з периферійним розташуванням та низьким економічним розвитком ;

✓ На сьогодні як в області так і в Україні будуються переважно логістичні об'єкти, котрі визначають розташування логістичних центрів у обласному центрі та навколо нього, де споживчий попит найвищий. Однак, із переглядом напрямків пан-європейських логістичних коридорів та з розвитком та розширенням малого та середнього бізнесу зростатиме попит на логістичні потужності локального рівня. Так на прикладі новостворених районних центрів вже з'явилися філії логістичних компаній, чи транспортно-логістичні підприємства низового рівня, які в основному використовують невеликі складські потужності, але забезпечують територію району. Зростання активності міжнародних логістичних послуг сприятиме покращенню економічної ситуації та сприятиме зростанню попиту. За умов поєднання транспортно-логістичного потенціалу та політичних передумов можна буде досягти повної реалізації транзитного потенціалу чернівецької області, та забезпечити покращення рівня економічної безпеки нашої держави..

✓ Наразі. Не дивлячись на війну в Україні, для розвитку транспортно-логістичних мере Чернівецької області сформувалися сприятливі умови. Проаналізувавши проблеми та спроектувавши перспективи розвитку транспортної логістичної мережі Чернівецької області можемо із впевненістю говорити, що на території Чернівецької області сформувалися досить сприятливі умови для розвитку транспортно-логістичного бізнесу. Серед них формування мережі транскордонних логістичних кластерів на кордоні Чернівецької області з Румунією є важливим чинником інтеграції нашої держави в систему світових економічних зв'язків, а також вагомим стимулом для її євроінтеграції на області. Функціонування транскордонних транспортно-логістичних кластерів забезпечить покращення якості перевезень, покращуватиметься і якість транспорту.

СПИСОК ВИКОРИСТАНОЇ ЛІТЕРАТУРИ

1. БАРСЬКИЙ, Ю. М.; ПУГАЧ, С. О.; ЯКОВЛЕВ, Т. В. Просторовий аналіз транспортної доступності територій у межах міста Луцька. Економічні науки. Серія: Регіональна економіка, 2016, 13: 35-45.
2. Брагінський В. В. Розвиток транспортно-логістичної системи як форма реалізації транзитного потенціалу України. Державне управління: теорія і практика. 2011. № 2. URL: <http://www.academy.gov.ua/ej/ej14/index.html>.
3. Географія світового господарства (з основами економіки): навч. посіб. / Я.Б. Олійник та ін.; за ред. Я.Б. Олійника, І.Г. Смирнова. – К : Знання, 2011. – 640с.
4. ГЕРАСИМЧУК, Зоряна Вікторівна; КУЦАЙ, Н. С. Організаційно-економічний механізм становлення інноваційного потенціалу регіону: монографія. Луцьк: РВВ ЛНТУ, 2011.
5. ГРИЦЕВИЧ, Володимир; СЕНЬЧУК, Христина. Автотранспортна мережа Карпатського регіону України в контексті Євроінтеграції. 2010.
6. Заблудська І. В. Транспортна логістика: економічний аспект. Економіка розвитку. 2012. № 1 С. 50–53.
7. Заставний Ф.Д. Географія України /Ф.Д. Заставний – Львів: Світ, 1994 – 472 с.
8. Кальченко А. Г. Логістика: Підручник / Кальченко А. Г. – К.: КНЕУ, 2003. - 284 с.
9. Ковтун Т. А. Перспективи України у новій концепції економічного розвитку КНР «Один пояс – один шлях». Соціальний розвиток країн «Одного поясу та одного шляху: Розвиток Нового Шовкового шляху в Україні: тези доповідей III Міжн. наук. конференції. (м. Одеса, ОНМУ, 2017 р.). Одеса, 2017. С. 49-51.
10. Ковтун Т.А., Смокова Т.М. Розробка методичного підходу до аналізу інтеграційних ризиків в проекті створення логістичного центру. Технологічний аудит та резерви виробництва. 2018. № 3/2 (41). С. 24-28.
11. Колеснік І.М. Інтеграція України до світової економічної системи

через діяльність морських портів. Автореф. дис. канд. екон. наук.— Донецьк, 2004—20с.

12. Крикавський Є.В. Логістичні кластери. Львів: НУ «Львівська політехніка», 2005.

13. Лейберюк, О. М. ГЕОПРОСТОРОВИЙ АНАЛІЗ ДОСТУПНОСТІ НАСЕЛЕННЯ ДО ЦЕНТРІВ ГОСПІТАЛЬНИХ ОКРУГІВ (НА ПРИКЛАДІ ЧЕРНІВЕЦЬКОЇ ОБЛАСТІ).

14. Маковецька Л. О., Пугач С. О., Сосницька Я. С. Транспортний комплекс Волинської області, як складова регіональної конкурентоспроможності та євроінтеграційних процесів. *Актуальні проблемикраїнознавчої науки* : матеріали IV Міжнар. наук.-практ. інтернет-конф., м. Луцьк, 15–16 лист. 2016 р. Луцьк : Вежа-Друк, 2016. С. 110–113.

15. Немець К. А., Немець Л. М. Просторовий аналіз у суспільній географії: нові підходи, методи, моделі : монографія. Харків : ХНУ ім. В. Н. Каразіна, 2013. 228 с.

16. Немець К. А., Немець Л. М. Теорія і методологія географічної науки: методи просторового аналізу : навч.-метод. посібник. Харків : ХНУ ім. В. Н. Каразіна, 2014. 172 с.

17. Нефедова Н. Є. Транспортно-логістичні мережі та системи [навч. посіб.] / Н. Є. Нефедова. – Одеса: ФОП Бондаренко М. О., 2014. – 160 с.

18. НЕФЕДОВА, Ніна Євгенівна. Суспільно-географічні дослідження транспортно-логістичних мереж та систем. Вісник Одеського національного університету. Географічні та геологічні науки, 2014, 19.3 (22): С. 107-114.

19. Пащенко Ю.Є. Розвиток та розміщення транспортно-дорожнього комплексу України / Ю.Є. Пащенко – К.: Науковий світ, 2003. – 467 с.

20. ПОЛОЗОВА, Т. В.; БОБКО, Н. В. Алгоритм побудови транспортної логістичної мережі підприємства. 2021.

21. Пономарьова Ю. В. Логістика [Навчальний посібник: Вид. 2-ге., перероб. та доп.] / Ю.В. Пономарьова – К.: Центр навчальної літератури, 2005.

– 328 с.

22. Попова Н. В. Транспортно-логістична система: дефініція та складові. Бізнес Інформ. 2016. № 1. С. 169–174.

23. Попова Н.В., Шинкаренко В.Г. Сучасні тенденції розвитку транспортно-логістичних систем. Вісник економіки транспорту і промисловості. 2016, №53. С. 54-60.

24. Попова, Н. В. "Транспортно-логістична система: дефініція та складові." Бізнес Інформ 1 (2016): 169-174.

25. Про затвердження Концепції створення та функціонування національної мережі міжнародних транспортних коридорів в Україні: Постанова Кабінету Міністрів України від 04.04.1997 р. № 821. Офіційний вісник України. 1997. № 37. С. 46.

26. Про схвалення Національної транспортної стратегії України на період до 2030 року: розпорядження Кабінету Міністрів України від 30.05.2018 № 430–р. Офіційний вісник України. 2018. № 52. С. 533. URL: <http://zakon.rada.gov.ua/laws/show/430-2018-%D1%80>.

27. Про транспорт: Закон України від 10.11.1994 № 232/94-ВР. Дата оновлення 25.04.2019. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/232/94-вр> (дата звернення: 15.06.2019).

28. ПУГАЧ, С. О. РОЛЬ СОЦІАЛЬНИХ МЕРЕЖ У РОСІЙСЬКО-УКРАЇНСЬКІЙ КІБЕРВІЙНІ ТА ГЕОГРАФІЧНІ АСПЕКТИ МЕДІАГРАМОТНОСТІ. In: Географічна наука та освіта: перспективи й інновації: зб. матеріалів II Міжнар. наук.-практ. конф., Переяслав, 19-20 жовт. 2022 р./[редкол.: Коцур ВВ, Руденко ЛГ, Маруняк ЄО та ін.].–Переяслав (Київ. обл.), 2022.–169 с. р. 105.

29. Регулювання зовнішньоекономічної діяльності: навчальний посібник [за ред. д-ра екон. наук, проф. І.І. Дахна]. – Київ: Вид-во «Центр учбової літератури», 2008. – 531 с.

30. Сайт Ченівецької державної військової адміністрації.

31. Сивак Р. Б., Пода А. С. Сутність трансформації логістичних центрів у системі глобального логістичного сервісу. Бізнес Інформ. 2015. № 8. С. 23–28.
32. Сич Є., Романенко Є. Проблеми розвитку транспортної системи прикордонного регіону // Економіка України. - № 11, 2001. – К., 2001. – С. 14-
Сич Е.Н. Транспортно-производственные комплексы: Формирование и развитие. - К.: Наук. думка, 1991. - 144 с.
33. Смирнов І. Г. Логістика: просторово-територіальний вимір / І. Г. Смирнов. – К.: Обрії, 2004. – 335 с.
34. Смирнов І. Г. Транспортна логістика / І. Г. Смирнов, Т. В. Косарева. – К.: Центр учбової літератури, 2008. – 224 с.
35. Смирнов І.Г. Логістика: просторово-територіальний вимір / І.Г. Смирнов – К.: Обрії, 2004. – 335 с.
36. Смирнов І.Г. Транспортна логістика: навч. пос. / І.Г. Смирнов, Т.В. Косарева. – К.: Центр учбової літератури, 2008. – 224 с.
37. СМОКОВА, Т. М. Визначення поняття та склад транспортно-логістичної інфраструктури. 2019.
38. Соляник К. В.Транзитний потенціал України в сучасних умовах господарювання. Вісник економіки транспорту і промисловості. 2018. № 62. С. 30-32.
39. Соціально-економічна географія України: Навч. посібник [за ред. проф. Шаблія О.І.] – Львів: Світ, 2000. – 680 с.
40. Топчієв О. Г. Основи суспільної географії: підруч. [для студ. геогр. спец. вищ. навч. закл.] / О. Г. Топчієв. – Одеса: Астропринт, 2009. – 544 с.
41. Топчієв О. Г. Суспільно-географічні дослідження: методологія, методи, методики / О. Г. Топчієв. – Оде-са: Астропринт, 2005. – 632 с.
42. Транспорт Чернівецької області у 2020 році. Головне управління статистики у Чернівецькій області. 2021р. 72с.
43. Транспорт і шляхи сполучення. Навч. пос. – К.: Укр. трансп. ун.-т, 2002.
44. Шум І. В. Суспільно-географічні аспекти інтеграції України в

Пан'європейську транспортно-логістичну систему: автореф. дис. на здоб. наук. ступ. канд. географ. наук: 11.00.02. "Економічна та соціальна географія" / І. В. Шум. – К., 2007. – 20 с.

45. Ярошенко Л. Л. Міжнародний досвід розбудови транспортно-логістичних центрів як спосіб розвитку транспортно-логістичної інфраструктури. Причорноморські економічні студії. Світове господарство і міжнародні економічні відносини. 2016. Вип. 8. С. 201-204.

46. Яцюта О. Транспортно-логістична система України в умовах європейської інтеграції. Зовнішня торгівля: економіка, фінанси, право. 2016. № 3. С. 89-99.

47. Dian Yang. Inclusive Growth, Chinese Dream and the New Silkway Development. Соціальний розвиток країн

48. Kearney A.T. (1994). Logistics Productivity: the Competitive Edge in Europe. Chicago, p. 37. № 37. С. 46.

49. Logistics Performance Index. Country: Ukraine 2018. World Bank official site. URL: <http://lpi.worldbank.org/international/scorecard/radar/254/C/UKR/2018# chartarea> (дата звернення: 18.03.2020).

50. MITL. (2011). An Exploration of the Freight Village Concept and its Applicability to Ontario. Hamilton, ON: Mc Master Institute for Transportation & Logistics.

ДОДАТКИ

Додаток А

Мережа шляхів сполучення

(на кінець року)

	2000	2005	2010	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Експлуатаційна довжина залізничних колій загального користування ¹ , км	423	413	413	413	413	413	413	413	413
з них обслуговуються тепловозною тягою	423	413	413	413	413	413	413	413	413
Автомобільні дороги загального користування ² , тис.км	2,9	2,9	2,9	2,9	2,9	2,9	2,9	2,9	2,9
у тому числі з твердим покриттям	2,9	2,9	2,9	2,9	2,9	2,9	2,9	2,9	2,9
з них з удосконаленням покриттям	1,5	1,5	1,5	1,5	1,5	1,5	1,5	1,5	1,5
Тролейбусні шляхи загального користування (в однопутному обчисленні), км	73	81	87	87	87	87	87	87	87

¹ Тут і надалі (табл. 4.2) за даними Акціонерного товариства “Укрзалізниця”.

² Тут і надалі (табл. 4.2, 4.3) за даними Служби автомобільних доріг у Чернівецькій області, з 2018 року – за даними Служби автомобільних доріг у Чернівецькій області та Чернівецької обласної державної адміністрації.

Додаток Б

Щільність шляхів сполучення*(на кінець року; км шляхів на 1 тис.км² території)*

	2000	2005	2010	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Експлуатаційна довжина залізничних колій загального користування ¹	52	51	51	51	51	51	51	51	51
Автомобільні дороги загального користування з твердим покриттям ²	352	353	355	356	356	356	356	356	356

Додаток В

Автомобільні дороги загального користування з твердим покриттям за категоріями¹

(на кінець року; км)

	2000	2005	2010	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Усього									
Довжина доріг з твердим покриттям у тому числі за категоріями	2853,8	2862,7	2872,7	2879,7	2879,7	2879,7	2885,1	2885,7	2885,9
перша	12,7	16,0	18,5	18,5	18,5	18,5	18,5	18,5	19,5
друга	210,3	216,9	214,6	213,2	213,2	213,2	214,4	216,1	213,9
третя	298,6	298,6	341,8	448,2	448,2	448,2	452,4	448,1	454,7
четверта	847,8	848,3	936,4	910,1	910,1	910,1	910,1	909,4	904,5
п'ята	1484,4	1482,9	1361,4	1289,7	1289,7	1289,7	1289,7	1293,6	1293,3
Державного значення									
Довжина доріг з твердим покриттям у тому числі за категоріями	195,1	199,1	406,7	1276,4	843,0	843,0	848,4	849,0	849,2
перша	12,7	16,0	18,5	18,5	18,5	18,5	18,5	18,5	19,5
друга	182,4	183,1	180,8	213,2	207,9	207,9	209,1	210,8	208,6
третя	—	—	153,5	421,8	387,2	387,2	391,4	387,1	393,7
четверта	—	—	47,9	538,9	191,3	191,3	191,3	190,6	185,7
п'ята	—	—	6,0	84,0	38,1	38,1	38,1	42,0	41,7
Місцевого значення									
Довжина доріг з твердим покриттям у тому числі за категоріями	2658,7	2663,6	2466,0	1603,3	2036,7	2036,7	2036,7	2036,7	2036,7
перша	—	—	—	—	—	—	—	—	—
друга	27,9	33,8	33,8	—	5,3	5,3	5,3	5,3	5,3
третя	298,6	298,6	188,3	26,4	61,0	61,0	61,0	61,0	61,0
четверта	847,8	848,3	888,5	371,2	718,8	718,8	718,8	718,8	718,8
п'ята	1484,4	1482,9	1355,4	1205,7	1251,6	1251,6	1251,6	1251,6	1251,6

Додаток Г

**Загальний пробіг вантажних автомобілів підприємств
та організацій по містах та районах у 2020 році**

<i>(тис.км)</i>				
	Загальний пробіг	У тому числі пробіг з вантажем	Із загального пробігу пробіг, який виконано на	
			бензині	дизельном у паливі
Чернівецька область	74931,5	39646,5	6618,0	65680,7
міста				
Чернівці	56798,1	29822,9	4354,8	50080,9
Новодністровськ	523,0	297,4	112,5	410,5
райони				
Вижницький	1172,4	453,1	484,5	680,9
Герцаївський	570,8	409,1	49,6	451,0
Глибоцький	3060,0	2088,7	35,5	3024,5
Заставнівський	552,2	285,8	32,7	519,5
Кельменецький	915,7	538,8	373,6	540,1
Кіцманський	2792,9	1575,1	171,7	2621,2
Новоселицький	2029,1	1155,9	182,1	1846,7
Путильський	372,2	236,4	111,8	260,4
Сокирянський	1228,6	164,8	497,2	566,6
Сторожинецький	2715,9	1812,3	199,6	2510,0
Хотинський	2200,6	806,2	12,4	2168,4