

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

**Географічний факультет
Кафедра географії України та регіоналістики**

« Чернівці, як транспортно-логістичний центр області »

**Кваліфікаційна робота
Рівень вищої освіти – перший (бакалаврський)**

Виконав:

Студент 4 курсу, 402 групи
Спеціальності «Географія 106»
ОПП «Регіональний розвиток і
просторове планування»

Баланюк Юрій Валерійович

Керівник:

Кандидат географічних наук,
доцент

Костащук Володимир Іванович

До захисту допущено на засіданні кафедри

Протокол № _____ від _____ 2025 р.

Зав. кафедрою _____ проф. Костащук І.І.

Чернівці – 2025

Анотація

Юрій Баланюк

Здобувач першого (бакалаврського) 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, 2025.

«Чернівці, як транспортер-логістичний центр області»

У дипломній роботі досліджено потенціал міста Чернівці як транспортно-логістичного центру Чернівецької області. Проаналізовано сучасний стан транспортної та логістичної інфраструктури міста, виявлено її сильні та слабкі сторони, а також оцінено перспективи розвитку у контексті транскордонної торгівлі та інтеграції до європейських транспортних мереж. Особливу увагу приділено проблемам відсутності сучасних логістичних терміналів, застарілості інфраструктури та необхідності стратегічного планування. У роботі запропоновано напрями вдосконалення логістичної системи, зокрема створення мультимодального логістичного хабу. Робота базується на використанні методів SWOT-аналізу, геоінформаційного моделювання, порівняльного аналізу та аналізу статистичних даних.

Ключові слова: логістика, транспорт, інфраструктура, Чернівці, транскордонна торгівля, логістичний хаб, мультимодальні перевезення.

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

_____ **Юрій Баланюк**

ABSTRACT

This bachelor thesis explores the potential of the city of Chernivtsi as a transport and logistics center of the Chernivtsi region. The study analyzes the current state of the city's transport and logistics infrastructure, identifying its strengths and weaknesses, and assessing future development prospects in the context of cross-border trade and integration into European transport networks. Special attention is paid to challenges such as the lack of modern logistics terminals, outdated infrastructure, and the need for strategic planning. The thesis proposes ways to improve the logistics system, including the creation of a multimodal logistics hub. The research is based on SWOT analysis, geoinformation modeling, comparative analysis, and statistical data analysis.

Keywords: logistics, transport, infrastructure, Chernivtsi, cross-border trade, logistics hub, multimodal transportation.

The qualification work contains the results of personal research. The use of ideas, results, and texts from scientific research by other authors must reference the appropriate source.

Yuriy Balanuyk

ЗМІСТ

ВСТУП.....	5
РОЗДІЛ 1. Теоретико-методологічні основи розвитку транспортно-логістичних центрів.....	7
1.1. Поняття транспортно-логістичного центру: сутність, функції, типи.....	7
1.2. Роль транспортно-логістичних центрів у регіональному розвитку.....	9
1.3. Методичні підходи до оцінювання логістичного потенціалу регіону.....	12
РОЗДІЛ 2. Сучасний стан транспортної і логістичної інфраструктури Чернівців.....	15
2.1. Географічне та економічне положення міста Чернівці.....	15
2.2. Аналіз транспортної інфраструктури (автомобільний, залізничний, авіаційний, громадський транспорт).....	16
2.3. Логістичні потужності та існуючі підприємства галузі.....	19
2.4. Сильні та слабкі сторони міста як логістичного центру.....	21
2.5. Потенціал міста Чернівці у сфері логістики та транскордонної торгівлі.....	24
РОЗДІЛ 3. Перспективи розвитку Чернівців як транспортно-логістичного центру області.....	27
3.1. Проблеми розвитку транспортно-логістичної системи міста.....	27
3.2. Потенціал залучення інвестицій.....	29
3.3. Напрями удосконалення транспортно-логістичної інфраструктури.....	35
3.4. Розробка пропозицій (можемо обрати кейс – наприклад, створення сучасного логістичного хабу або реорганізація транспорту).....	37
Висновки.....	43
Список використаних джерел.....	45

ВСТУП

Сучасний розвиток національної економіки значною мірою залежить від ефективного функціонування транспортно-логістичної системи, яка забезпечує стабільне переміщення вантажів і пасажирів, інтегрує регіони у внутрішні та міжнародні логістичні мережі. У цьому контексті важливого значення набуває формування транспортно-логістичних центрів, що виступають ключовими вузлами мобільності, зосередження вантажопотоків і розподілу ресурсів. Особливу актуальність це питання має для прикордонних регіонів України, зокрема для міста Чернівці. Чернівці — адміністративний центр Чернівецької області, що має вигідне географічне положення на перетині важливих транспортних шляхів, які з'єднують Україну з країнами Європейського Союзу. Розташування міста поблизу кордонів з Румунією та Молдовою створює значний потенціал для його розвитку як логістичного вузла. Проте на практиці цей потенціал реалізується частково через низку проблем — відсутність сучасної інфраструктури, недостатній розвиток логістичних послуг, брак інвестицій та системного підходу до просторового планування. Актуальність теми дипломної роботи зумовлена необхідністю дослідження сучасного стану та перспектив розвитку Чернівців як транспортно-логістичного центру області з метою виявлення можливостей оптимізації регіональних логістичних потоків і стимулювання соціально-економічного зростання.

Мета дослідження: Оцінити потенціал та проблеми розвитку Чернівців як транспортно-логістичного центру Чернівецької області, а також обґрунтувати напрями вдосконалення транспортної та логістичної інфраструктури міста.

Завдання дослідження:

1. Розкрити теоретичні засади функціонування транспортно-логістичних центрів.
2. Проаналізувати географічне, економічне та інфраструктурне положення м. Чернівці.
3. Визначити сильні та слабкі сторони міста у контексті логістичного розвитку.
4. Запропонувати практичні шляхи підвищення ефективності транспортно-логістичної системи Чернівців.

Об'єкт дослідження: Транспортно-логістична система міста Чернівці.

Предмет дослідження: Інституційні, економічні та інфраструктурні аспекти функціонування та розвитку Чернівців як логістичного центру регіону.

Методи дослідження: У роботі використано методи порівняльного аналізу, статистичної обробки даних, геоінформаційного аналізу, SWOT-аналізу, картографічного моделювання та прогнозування.

Структура роботи: Дипломна робота складається зі вступу, трьох розділів, висновків, списку використаних джерел та додатків. Загальний обсяг становить 52 сторінок друкованого тексту.

РОЗДІЛ 1. Теоретико-методологічні основи розвитку транспортно-логістичних центрів

1.1. Поняття транспортно-логістичного центру: сутність, функції, типи

У сучасній економіці логістика відіграє ключову роль у забезпеченні ефективного управління матеріальними потоками, інформацією, фінансовими ресурсами та послугами. Одним з важливих елементів логістичної інфраструктури є **транспортно-логістичні центри (ТЛЦ)**, які виступають основними вузлами взаємодії різних видів транспорту, місцем консолідації та розподілу вантажів, а також платформами для надання логістичних послуг.

Під **транспортно-логістичним центром** розуміють спеціалізований комплекс споруд, обладнання та організаційно-управлінських структур, призначений для ефективного обслуговування вантажо-пасажиропотоків, їх обробки, складування, транспортування, а також супутніх логістичних операцій (документообіг, страхування, митне оформлення тощо).

Основні функції транспортно-логістичних центрів:

- організація мультимодальних перевезень (комбінування залізничного, автомобільного, авіаційного та водного транспорту);
- консолідація, сортування, пакування та складування вантажів;
- розподіл товарів до кінцевих споживачів або регіональних мереж;
- надання логістичних, експедиційних, інформаційних і фінансових послуг;
- оптимізація транспортних маршрутів та зменшення логістичних витрат.

Залежно від функціонального призначення та масштабу діяльності, розрізняють кілька **типів ТЛЦ**:

- **Регіональні логістичні центри** — орієнтовані на обслуговування певного адміністративного регіону (області, району);
- **Міжрегіональні або національні** — мають розширену інфраструктуру та обслуговують великі логістичні потоки між областями чи країнами;
- **Міжнародні логістичні хаби** — інтегровані у глобальні логістичні мережі, мають митну інфраструктуру та підтримку зовнішньоекономічної діяльності;
- **Вузлові центри** — спеціалізуються на перевалці вантажів між видами транспорту;
- **Інтермодальні та мультимодальні термінали** — забезпечують переміщення вантажів у контейнерах без перезавантаження самого вантажу.

Також важливо враховувати **просторовий фактор** у розміщенні ТЛЦ. Їх будують, зазвичай, у місцях перетину основних транспортних артерій (автомагістралей, залізниць), поблизу великих міст, аеропортів, промислових зон або прикордонних переходів. Саме такі позиційні переваги дозволяють ефективно інтегрувати ТЛЦ у логістичні ланцюги.

У загальному підсумку, транспортно-логістичні центри є необхідною умовою для підвищення конкурентоспроможності регіонів, зменшення витрат бізнесу та покращення доступу населення до товарів і послуг.

1.2. Роль транспортно-логістичних центрів у регіональному розвитку

У сучасних умовах глобалізації та активного переміщення ресурсів логістична інфраструктура виступає одним із ключових чинників конкурентоспроможності регіонів. Транспортно-логістичні центри (ТЛЦ) є не лише елементами транспортної системи, а й потужними катализаторами регіонального соціально-економічного розвитку.

Передусім, ТЛЦ забезпечують **покращення мобільності ресурсів** у межах регіону. Вони сприяють швидкому, надійному та економічно вигідному переміщенню товарів, що дає змогу місцевим виробникам ефективніше інтегруватися у внутрішні та міжнародні ринки. Завдяки зниженню логістичних витрат, зростає конкурентоспроможність продукції місцевих підприємств, що стимулює розвиток малого та середнього бізнесу.

Крім того, транспортно-логістичні центри створюють **нові робочі місця** як безпосередньо в логістичних компаніях, так і в суміжних галузях — будівництві, торгівлі, обслуговуванні, сфері ІТ та консалтингу. Таким чином, ТЛЦ мають мультиплікативний ефект на зайнятість і рівень доходів населення.

Іншою важливою функцією є **стимулювання просторового розвитку**. Розміщення ТЛЦ у регіоні сприяє активізації ділової активності навколо транспортних вузлів, розширенню міських агломерацій, появі нових індустріальних і логістичних парків. Це веде до формування нових економічно активних зон і підвищення інвестиційної привабливості територій.

Також ТЛЦ можуть відігравати важливу **екологічну роль**, сприяючи зменшенню негативного впливу транспорту на довкілля. Завдяки

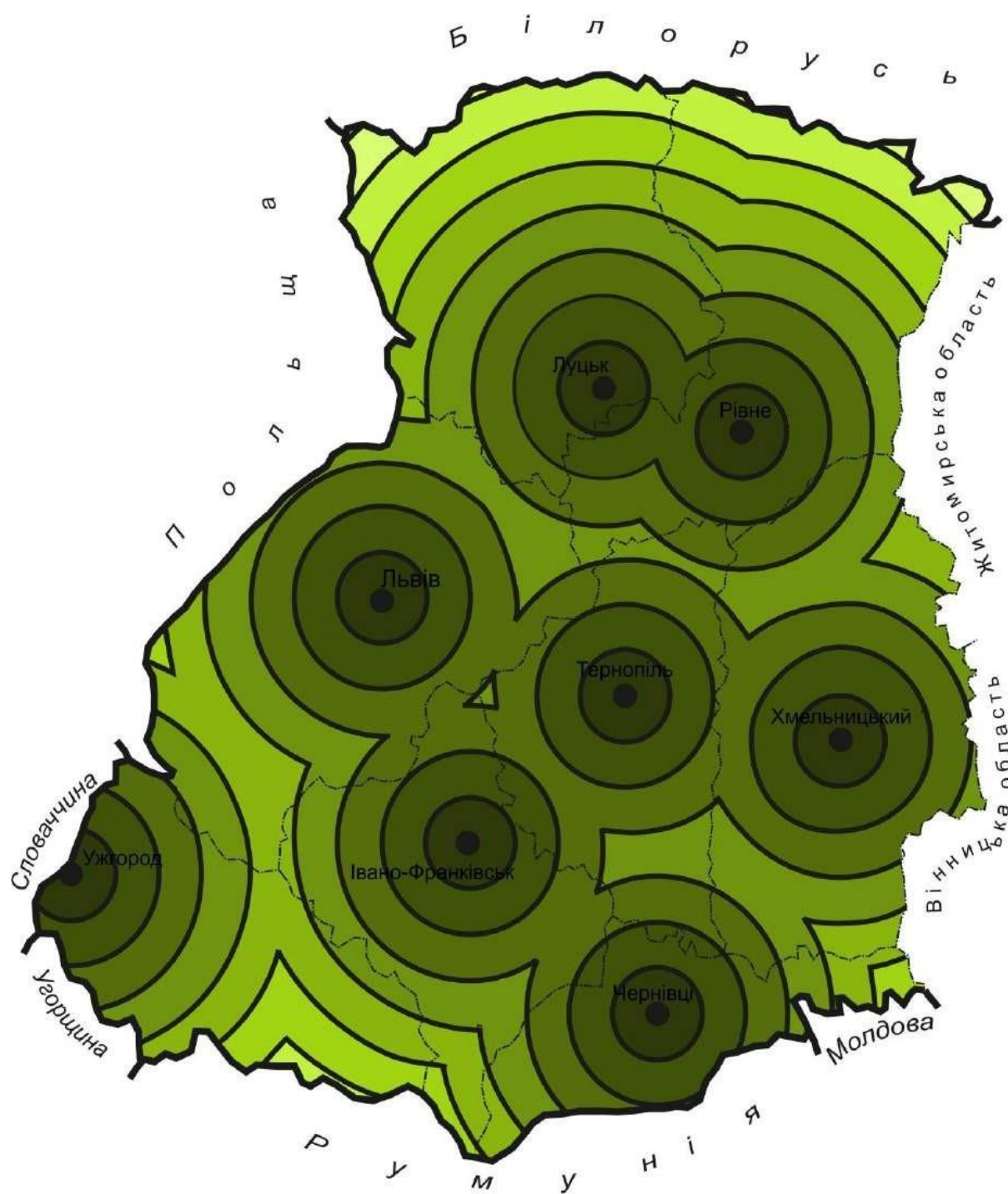
консолідації вантажів, переходу на мультимодальні перевезення і впровадженню інформаційних технологій, знижується кількість порожніх рейсів, оптимізуються маршрути, скорочуються викиди CO₂.

Не менш важливим є і **безпековий аспект**. Сучасні логістичні центри мають інфраструктуру для контролю, моніторингу, зберігання й обробки вантажів, що дозволяє підвищити рівень логістичної безпеки, запобігати контрабанді, зменшити втрати під час транспортування.

Загалом, роль ТЛЦ у регіональному розвитку проявляється через:

- активізацію транспортно-економічних зв'язків;
- зростання економічної активності;
- поліпшення інвестиційного клімату;
- інтеграцію регіону в національні та міжнародні логістичні мережі;
- підвищення рівня життя населення.

Таким чином, розвиток транспортно-логістичних центрів є стратегічно важливим інструментом підвищення соціально-економічного потенціалу регіонів України, особливо прикордонних.



Умовні позначення

Еквідистантні зони навколо обласних центрів ЗРУ

зона 0 - 20 км	зона 80 - 100 км
зона 20 - 40 км	зона 100 - 120 км
зона 40 - 60 км	зона 120 - 140 км
зона 60 - 80 км	зона 140 - 160 км

1.3. Методичні підходи до оцінювання логістичного потенціалу регіону

Оцінка логістичного потенціалу регіону є важливим інструментом для стратегічного планування, залучення інвестицій і раціонального використання наявних ресурсів. Вона дозволяє визначити сильні й слабкі сторони транспортно-логістичної системи, окреслити напрями її вдосконалення та адаптувати інфраструктуру до потреб внутрішнього і зовнішнього ринку.

Логістичний потенціал регіону — це сукупність ресурсів, умов, інфраструктурних об'єктів і можливостей, що забезпечують ефективне функціонування логістичних процесів на певній території. Він включає транспортну мережу, складські потужності, інституційну підтримку, наявність логістичних операторів, рівень цифровізації логістики, кадровий потенціал тощо.

У науковій і практичній літературі використовуються різні **методичні підходи до оцінки логістичного потенціалу**, зокрема:

1. Індикаторний підхід

Цей підхід передбачає використання системи кількісних показників, що відображають окремі елементи логістичної інфраструктури. Серед основних індикаторів:

- щільність автомобільних і залізничних доріг;
- обсяги вантажоперевезень;
- кількість і площа логістичних об'єктів (складів, терміналів);
- рівень інвестицій у транспортно-логістичний сектор;
- логістичні витрати в структурі ВРП.

2. SWOT-аналіз логістичної системи регіону

Це якісний метод аналізу, який дозволяє виокремити:

- **S (strengths)** – наявність транспортних коридорів, географічна вигідність, прикордонне положення;
- **W (weaknesses)** – зношена інфраструктура, нестача інновацій, низький рівень цифровізації;
- **O (opportunities)** – залучення інвесторів, розвиток інтермодальних хабів;
- **T (threats)** – конкуренція з боку сусідніх регіонів, політичні та економічні ризики.

3. Геоінформаційне моделювання (GIS)

Сучасний метод, який дозволяє візуалізувати логістичну інфраструктуру на карті регіону, виявити “білі плями” у мережі транспортного сполучення, оптимізувати розміщення логістичних центрів. Застосовується для створення цифрових моделей транспортно-логістичних систем.

4. Матричний підхід

Оцінка здійснюється за допомогою матриці порівняння окремих регіонів або територій за групами критеріїв: транспорт, інфраструктура, логістичні послуги, інституційна підтримка. Кожному критерію надається ваговий коефіцієнт, що дозволяє ранжувати регіони за рівнем логістичної привабливості.

5. Інтегральна оцінка потенціалу

Передбачає обчислення комплексного показника на основі кількох індикаторів із використанням методів нормалізації та зважування.

Дає можливість отримати загальну оцінку логістичного потенціалу регіону та порівнювати її з іншими регіонами країни.

РОЗДІЛ 2. СУЧАСНИЙ СТАН ТРАНСПОРТНОЇ ТА ЛОГІСТИЧНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ ЧЕРНІВЦІВ

2.1. Географічне та економічне положення міста Чернівці

Місто Чернівці — адміністративний центр Чернівецької області, що розташоване на південному заході України, у межах історичного регіону Буковина. Його вигідне **географічне положення** зумовлює важливе значення у формуванні транспортно-логістичних зв'язків як на регіональному, так і на транскордонному рівнях.

Географічне положення

Чернівці розташовані на перетині важливих **транспортних коридорів**, що з'єднують північ і південь України з країнами Південно-Східної Європи. Місто знаходиться лише за 40 км від кордону з Румунією та менш ніж за 100 км від кордону з Молдовою. Така прикордонна локація надає Чернівцям стратегічних переваг як потенційного логістичного хабу між Україною та ЄС.

Місто лежить у **межах Передкарпаття**, у долині річки Прут, що забезпечує зручні природні умови для розміщення транспортних вузлів і промислової інфраструктури. Загальна площа міста — близько 153 км².

Економічне положення:

Чернівці є одним із найбільш урбанізованих та економічно активних центрів західної України. Місто має розвинену інфраструктуру малого та середнього бізнесу, потужний сектор освіти і науки (включаючи Чернівецький національний університет імені Юрія Федьковича), а також зростаючий ІТ-кластер. Однак важкої промисловості в місті практично

немає, що визначає акцент на **постіндустріальному розвитку** — торгівлі, логістиці, послугах.

У регіональній економіці Чернівці виступають **центром ділової активності**: тут функціонує значна кількість оптових баз, транспортно-експедиційних компаній, митних брокерів та представництв міжнародних логістичних операторів.

Також важливо зазначити, що Чернівці входять до числа міст, які мають статус "**транскордонного співробітництва**" в рамках ініціатив Європейського Союзу (зокрема програм Interreg, «Польща–Білорусь–Україна» та ін.), що відкриває додаткові перспективи фінансування інфраструктурних проєктів.

Транспортна досяжність:

У межах радіусу 500 км від Чернівців розташовані такі великі міста, як Львів, Київ, Кишинів, Бухарест, Сучава, Івано-Франківськ, Тернопіль. Це створює умови для **формування регіональних логістичних кластерів** та інтеграції в європейські ланцюги постачання.

Таким чином, поєднання **географічних переваг** (близькість до кордонів, розміщення на транспортних артеріях) і **економічного потенціалу** (торговельно-логістична спеціалізація, міжнародні програми розвитку, освітній ресурс) формує передумови для трансформації Чернівців у потужний транспортно-логістичний центр Буковини та суміжних регіонів.

2.2. Аналіз транспортної інфраструктури (автомобільний, залізничний, авіаційний, громадський транспорт)

Стан і розвиток транспортної інфраструктури є одним із ключових чинників, що визначає логістичну спроможність міста Чернівці як

потенційного регіонального хабу. У місті функціонують основні види транспорту: автомобільний, залізничний, авіаційний і громадський пасажирський транспорт. Водночас, рівень розвитку цієї інфраструктури вимагає системного оновлення та модернізації відповідно до вимог сучасної логістики.

Автомобільний транспорт:

Автомобільна мережа Чернівців є основним компонентом внутрішньої логістики міста та міжміського сполучення. Через місто проходять важливі автомобільні шляхи:

- **Н-10** (Стрий – Івано-Франківськ – Чернівці – Мамалига, на Кишинів),
- **М-19** (Доманове – Ковель – Чернівці – Теремблече, на Сучаву).

Ці автошляхи входять до складу європейських транспортних коридорів і мають важливе значення для транзиту товарів у напрямку Румунії, Молдови та інших регіонів України. Проте слід відзначити, що **стан дорожнього покриття** багатьох вулиць і об'їзних доріг у Чернівцях залишається незадовільним, особливо на ділянках, що приймають великовантажний транспорт.

Вантажні потоки в місті зосереджені поблизу складів, торговельних баз і митного терміналу, що спричиняє **транспортні навантаження на центральні вулиці**, оскільки відсутня повноцінна кільцева об'їзна дорога. Це створює затори, погіршує екологічну ситуацію і знижує ефективність логістики.

Залізничний транспорт:

Залізнична станція **Чернівці** — один з головних залізничних вузлів області. Вона забезпечує пасажирське та вантажне сполучення з Києвом,

Львовом, Івано-Франківськом, а також прикордонні маршрути у напрямку Румунії. Вантажний рух здійснюється через **станцію Чернівці-Північна**, яка має розгалужену систему колій та вантажних платформ.

Попри це, **залізнична логістика** у місті недостатньо розвинена. Основні проблеми — застаріла інфраструктура, недостатня кількість вантажно-розвантажувальних терміналів, обмежена пропускна здатність окремих ділянок. Питання модернізації залізничних потужностей залишається актуальним, особливо з огляду на потреби мультимодальних перевезень.

Авіаційний транспорт:

Аеропорт "Чернівці" ім. Леоніда Каденюка має статус міжнародного, однак його потужності обмежені. У минулі роки здійснювались регулярні рейси до Києва, Стамбула, Відня. Після 2022 року авіаційне сполучення в Україні тимчасово призупинене через воєнний стан. У перспективі аеропорт може стати важливим вузлом для швидкісної доставки вантажів малої партії, особливо з урахуванням транскордонного положення міста.

Громадський транспорт:

У Чернівцях діє мережа **маршрутних таксі, автобусів і тролейбусів**, які забезпечують міське пасажирське перевезення. Проте з логістичної точки зору важливішим є **системне оновлення транспортної схеми** з урахуванням потоків вантажного транспорту, зон завантаження/розвантаження, логістичних вузлів.

Інші елементи інфраструктури:

У місті функціонують **митний пост «Чернівці»**, численні оптові бази, логістичні компанії, склади. Однак відсутні **повноцінні логістичні парки** або інтермодальні термінали, які б забезпечували інтеграцію різних видів транспорту в єдиний логістичний ланцюг.

Таким чином, транспортна інфраструктура Чернівців має важливі передумови для логістичного розвитку, однак потребує комплексної модернізації — як у фізичному (дороги, станції, термінали), так і в організаційному плані (планування потоків, ІТ-рішення, взаємодія операторів).

2.3. Логістичні потужності та існуючі підприємства галузі

Логістичні об'єкти є матеріальною основою функціонування транспортно-логістичної системи міста. Їх кількість, розміщення, технічне оснащення та функціональна спеціалізація визначають рівень ефективності товаропотоків, зручність логістичних операцій та привабливість міста як потенційного логістичного хабу.

Складська інфраструктура:

У місті Чернівці діє значна кількість **складських приміщень**, які обслуговують торговельні мережі, логістичних операторів, дистриб'юторів і виробничі підприємства. Основні характеристики складської мережі:

- **Типова структура** — переважають склади класу В та С (із базовими умовами зберігання та обмеженою автоматизацією);
- **Географія розміщення** — більшість складів зосереджені на околицях міста, поблизу основних транспортних артерій (вул. Коломийська, вул. Калинівська, вул. Енергетична), що сприяє зручній логістиці;
- **Основні функції** — зберігання споживчих товарів, будматеріалів, продуктів харчування, товарів широкого вжитку;
- **Обмеження** — відсутність великих складів-холодильників, брак автоматизованих систем управління складом (WMS), недостатній рівень механізації вантажопотоків.

Деякі логістичні компанії Чернівців мають власні складські комплекси з можливістю **крос-докінгу**, але в регіоні не представлений жоден склад європейського рівня **класу А**, що є важливим викликом у контексті залучення міжнародних логістичних операторів.

Митна інфраструктура:

Митне обслуговування у місті здійснюється через:

- **Чернівецьку митницю Державної митної служби України** (м. Чернівці, вул. Руська, 248-М);
- **Підрозділи митного оформлення** на логістичних терміналах та у міжнародних компаніях.

Основні функції митниці включають експортно-імпортне оформлення товарів, митний контроль, видачу сертифікатів та інші послуги. Останні роки митна інфраструктура активно **оцифровується**, зокрема впроваджено автоматизовані системи електронного декларування та онлайн-моніторинг процедур.

Водночас основною проблемою залишається **відсутність сучасного митно-логістичного комплексу** із повноцінним спектром послуг «єдиного вікна» та інтеграції з системами складського зберігання, що стримує швидкість обробки вантажів.

Логістичні термінали та перевантажувальні пункти:

У місті діє декілька **логістичних центрів приватних операторів** (наприклад, «Нова пошта», «Meest», «Делівері», «SAT»), які мають перевантажувальні пункти для внутрішньої та міжміської доставки. Однак ці об'єкти мають вузьку спеціалізацію (переважно у сфері e-commerce) і не

виконують повного комплексу логістичних операцій для B2B-сегменту або мультимодальних перевезень.

Інтермодальні термінали (поєднання залізничних і автомобільних платформ, автоматизовані крани, склади тощо) в місті відсутні, що обмежує можливості Чернівців у розвитку транзитної логістики на міжнародному рівні.

Таким чином, у місті Чернівці сформована початкова інфраструктурна база для логістичної діяльності, однак вона має **локальний і обмежений характер**. Для виходу на новий рівень логістичної ефективності необхідні **інвестиції у високотехнологічні логістичні комплекси, модернізація митних потужностей, а також розширення складської мережі з урахуванням сучасних стандартів**.

2.4. Сильні та слабкі сторони міста як логістичного центру

Незважаючи на сприятливе географічне положення, наявність базових елементів транспортної системи та складської мережі, транспортно-логістична інфраструктура Чернівців стикається з низкою **системних проблем**, які стримують її ефективний розвиток. Ці проблеми є наслідком як об'єктивних (історичних, економічних), так і суб'єктивних факторів (управлінських, інвестиційних, нормативних).

1. Застаріла транспортна інфраструктура

Більшість доріг міста, включно з магістральними під'їздами до логістичних вузлів, перебувають у незадовільному стані. Проблеми включають:

- руйнування дорожнього покриття;
- відсутність повноцінної об'їзної дороги для вантажного транспорту;

- вузькі проїжджі частини в центральних районах;
- недостатній рівень безпеки та регулювання руху.

Все це призводить до **частих заторів**, особливо в години пік, ускладнюючи вантажоперевезення та доставку товарів у межах міста.

2. Обмежена залізнична логістика:

Чернівецький залізничний вузол не забезпечує повною мірою сучасні потреби логістики:

- мала кількість вантажних терміналів;
- застаріле обладнання для навантаження/розвантаження;
- низький рівень інтеграції із складською інфраструктурою;
- обмежена швидкість та частота вантажних перевезень.

У результаті підприємства міста змушені **орієнтуватися на автомобільні перевезення**, навіть коли залізничний транспорт був би економічно вигіднішим.

3. Відсутність інтермодальних терміналів:

Інтермодальні (комбіновані) логістичні вузли, які дозволяють поєднувати кілька видів транспорту (залізничного, автомобільного, авіаційного), **взагалі відсутні** у Чернівцях. Це унеможлиблює реалізацію сучасних схем доставки з перевалкою вантажів, затримує логістичні ланцюги та обмежує місто у конкурентній боротьбі за транзитні потоки.

4. Складська інфраструктура застарілого типу:

Як уже зазначалося, більшість складів у Чернівцях — це об'єкти класу В та С, що:

- мають низький рівень автоматизації;
- не забезпечують спеціалізованого зберігання (наприклад, температурного режиму);
- часто не відповідають міжнародним вимогам безпеки та сертифікації.

Це ускладнює обслуговування великих торговельних мереж, іноземних партнерів та експортно-орієнтованих компаній.

5. Недостатній рівень цифровізації логістичних процесів

Сучасна логістика базується на:

- автоматизованих системах управління ланцюгами постачання (SCM);
- системах управління складами (WMS);
- інтегрованому транспортному моніторингу (GPS/ГЛОНАСС);
- електронному документообігу.

У Чернівцях більшість логістичних компаній працюють у **напівручному режимі**, із застосуванням застарілих ІТ-рішень. Це **знижує оперативність і підвищує витрати** на логістичні операції.

6. Відсутність стратегічного підходу до розвитку

У місті відсутня **цілісна стратегія розвитку транспортно-логістичної інфраструктури** на рівні громади чи області. Рішення про розвиток окремих логістичних об'єктів приймаються фрагментарно, без узгодження з просторовим плануванням, екологічними вимогами та інтересами бізнесу. Це призводить до нерационального використання територій, дублювання функцій та зниження загальної ефективності транспортно-логістичної системи.

Усі ці проблеми потребують **комплексного аналізу та стратегічного планування**, що дозволить вивести Чернівці на новий рівень — від **локального складувального центру до повноцінного логістичного хабу регіонального і міжнародного значення**.

2.5. Потенціал міста Чернівці у сфері логістики та транскордонної торгівлі

Місто Чернівці має низку об'єктивних передумов для формування сучасного транспортно-логістичного центру, який здатен забезпечувати не лише внутрішньообласні потреби, але й стати важливою ланкою у системі транскордонної торгівлі між Україною та країнами Європейського Союзу.

1. Геостратегічне положення

Чернівці розташовані в безпосередній близькості до **державного кордону з Румунією** та мають зручне сполучення з такими прикордонними пунктами, як:

- **Порубне – Сірет (М-19)** – основний автомобільний пункт пропуску;
- **Вадул-Сірет – Дорнешть** – залізничний перехід.

Це створює умови для **інтенсивного міжнародного вантажообігу**, а також перспективи інтеграції до європейської транспортної мережі (TEN-T). За умов розбудови сучасних логістичних вузлів, Чернівці можуть перетворитися на **"сухий порт"** для обслуговування товаропотоків з Центральної та Південно-Східної Європи в Україну і навпаки.

2. Розвинена мережа транспортних коридорів

Чернівці включені до складу європейських транспортних маршрутів, зокрема:

- **E58** (Відень – Ужгород – Чернівці – Кишинів – Одеса);
- **E85** (Клайпеда – Бухарест – Чернівці – Черкаси).

Ці коридори можуть стати **осовою для організації транзитного вантажопотоку** через Буковину, особливо в умовах зростання ролі України як країни-транзитера товарів між Європою, Кавказом і Азією.

3. Прикордонна логістика

З огляду на свій статус **прикордонного міста**, Чернівці мають потенціал для:

- створення **митно-логістичних терміналів** біля кордону;
- розвитку **зон митного контролю, вільної економічної зони або індустріального парку**;
- організації **центрів тимчасового зберігання та крос-докінгу** для міжнародних перевізників.

Такий формат логістичної діяльності вже реалізується у багатьох прикордонних регіонах ЄС, зокрема в Польщі та Румунії, і може бути адаптований у Чернівцях за умов сприятливої державної політики.

4. Резерви людського капіталу та бізнесу

У місті функціонують вищі навчальні заклади, які готують фахівців у сфері транспорту, логістики та митної справи (Чернівецький національний університет, торговельно-економічний інститут, профтехосвіта). Це дозволяє:

- формувати **кадрову базу** для логістичних підприємств;

- розвивати **інноваційні рішення у сфері логістики**;
- налагоджувати **співпрацю між наукою, бізнесом і владою** для реалізації спільних проєктів.

Крім того, у місті активно працює **малий і середній бізнес**, зацікавлений у розвитку якісних логістичних послуг для торгівлі, виробництва, імпорту/експорту.

5. Перспективи залучення інвестицій

Інтерес до Чернівців як до логістичної платформи зростає у контексті:

- післявоєнного відновлення України;
- перенаправлення вантажопотоків на західні кордони;
- релокації підприємств з небезпечних регіонів на Захід України.

Місто може стати **майданчиком для інвестування у логістичні хаби**, склади, термінали, митні пункти, зокрема в рамках публічно-приватного партнерства або за участі міжнародних донорів (ЄБРР, USAID тощо).

Таким чином, Чернівці мають **стратегічний потенціал**, щоб стати транспортно-логістичним центром не лише Буковини, а й усієї західної частини України, а також — важливою транскордонною платформою для торгівлі з ЄС. Реалізація цього потенціалу вимагає активних кроків на рівні міської та обласної влади, залучення бізнесу, розробки цільових програм розвитку інфраструктури та відповідної нормативно-правової бази.

РОЗДІЛ 3. ПЕРЕСПЕКТИВИ РОЗВИТКУ ЧЕРНІВЦІВ ЯК ТРАНСПОРТНО-ЛОГІСТИЧНОГО ЦЕНТРУ ОБЛАСТІ

3.1. Проблеми розвитку транспортно-логістичної системи міста

Ефективний розвиток транспортно-логістичної системи Чернівців потребує стратегічного бачення, довгострокового планування та синергії зусиль органів влади, бізнесу, наукових установ і громадськості. У сучасних умовах лише системний підхід до логістики може забезпечити сталий розвиток економіки регіону, поліпшення інвестиційного клімату та інтеграцію в міжнародні логістичні ланцюги.

1. Інтеграція Чернівців у національні та міжнародні логістичні мережі

Важливим кроком є включення міста до ключових національних програм і стратегій, зокрема:

- Державної транспортної стратегії України;
- національних програм розвитку логістичних хабів;
- проєктів, що фінансуються міжнародними донорами (ЄС, Світовий банк, ЄБРР).

Це дозволить залучити **фінансування на розбудову інфраструктури**, створити **сучасні логістичні термінали** та інтегрувати місто у європейську логістичну систему через TEN-T коридори.

2. Розробка комплексної програми розвитку логістики на рівні громади

Необхідно ініціювати створення **Програми розвитку логістичної системи Чернівців до 2030 року**, яка має включати:

Аналіз існуючої інфраструктури. Цільові показники розвитку (збільшення обсягів вантажообігу, скорочення логістичних витрат тощо). Пріоритетні

інвестиційні проєкти (будівництво терміналів, реконструкція доріг, цифровізація тощо). Механізми моніторингу та оцінки ефективності.

Це забезпечить **послідовність у реалізації змін**, уникнення дублювання ініціатив і ефективну взаємодію між усіма зацікавленими сторонами.

3. Формування транспортно-логістичного кластера

Залучення до співпраці транспортних компаній, логістичних операторів, митниці, освітніх установ, ІТ-компаній дозволить створити **логістичний кластер**, який функціонуватиме на основі:

- кооперації між учасниками;
- обміну даними;
- реалізації спільних інфраструктурних та цифрових проєктів.

Такий кластер дозволить підвищити **конкурентоспроможність Чернівців** у порівнянні з іншими регіональними центрами України.

4. Пріоритет — розвиток мультимодальних та інтермодальних рішень

Для ефективного обслуговування вантажопотоків необхідно створити умови для **поєднання різних видів транспорту**:

- організація **інтермодального терміналу** (залізниця + авто) у передмісті;
- розвиток системи «останньої милі» в межах міста;
- налагодження міжнародних вантажних маршрутів із використанням прикордонної інфраструктури.

5. Впровадження цифрових технологій

Цифровізація має охоплювати всі рівні логістичного управління:

- запровадження **єдиної міської логістичної платформи** (online-моніторинг трафіку, контроль вантажопотоків);
- підтримка **електронного документообігу**;
- створення **публічних ІТ-сервісів** для перевізників, логістів, підприємців.

Це забезпечить **транспарентність, оптимізацію процесів та зниження витрат.**

3.2. Потенціал залучення інвестицій

Стан транспортної інфраструктури Чернівців є одним із ключових факторів, що обмежують логістичну ефективність міста. Тому вдосконалення цієї сфери повинно відбуватися системно, з урахуванням принципів сталого розвитку, безпеки, мультимодальності та доступності.

1. Модернізація вулично-дорожньої мережі

Першочерговим завданням є **капітальний ремонт основних транспортних артерій**, а саме:

- вулиць Хотинської, Героїв Майдану, Калинівської;
- під'їздів до логістичних зон (Калинівський ринок, промзона Глибока);
- маршрутів міжнародного сполучення (М-19, Н-03).

Необхідно передбачити:

- розширення проїзної частини;
- облаштування смуг для вантажного транспорту;
- встановлення сучасного освітлення, розмітки, засобів безпеки;

- облаштування кругових розв'язок у місцях інтенсивного руху.
-

Таблиця 3.1.

Стан розвитку транспорту .

Роки	Карпатський економічний район	У тому числі області:
		Чернівецька
2018	48654,2	4692,2
2019	51717,0	5301,9
2020	59058,0	6871,2
2021	53496,8	7044,9
2022	55663,7	7434,3

Це дозволить зменшити затори, підвищити швидкість перевезень та покращити доступ до логістичних об'єктів.

Таблиця 3.2.

Логістичні оператори, які працюють в Чернівецькій області

Логістичний оператор	Сегмент ринку транспортно - логістичних послуг	Населені пункти, в яких знаходяться представництва логістичного оператора	Рівень логістики
Українські вантажні кур'єри	Міжнародні і внутрішні перевезення вантажів	область	3 P L
DHL	Експрес-доставка	область	3 P L
UPS	Експрес-доставка	область	3 P L
FedEx	Експрес-доставка	Чернівці	3 P L
Кур'єрська авіапошта України	Експрес-доставка	область	2 P L

ACD	Експрес-доставка	Чернівці	2 Р L
Нова Пошта	Експрес-доставка	Більше 300 відділень по області	2 Р L
Укрпошта	Експрес-доставка	область	2 Р L

2. Створення об'їзної дороги для вантажного транспорту

Відсутність повноцінної об'їзної дороги навколо Чернівців змушує вантажівки пересуватись через центр, створюючи перевантаження. Необхідно:

- активізувати проєкт **Північної об'їзної дороги** з підключенням до М-19;
- запровадити **систему заборони транзиту вантажів через центр міста**;
- розробити **схему вантажного зонування**.

Об'їзна дорога дозволить **оптимізувати логістику, розвантажити центральну частину міста** і покращити екологічну ситуацію.

3. Розвиток залізничної інфраструктури

Чернівецький залізничний вузол потребує:

- реконструкції станцій **Чернівці-Північна** та **Вадул-Сірет**;
- модернізації **вантажних терміналів**, зокрема розширення рамп, колій, впровадження кранового обладнання;
- **електрифікації діляниць** із великим вантажообігом;

- налагодження **нових вантажних маршрутів** з виходом на Румунію, Молдову, Одеський регіон.

Це сприятиме **перенесенню частини логістичних операцій на залізницю**, що є більш економічним і екологічним видом транспорту.

Таблиця 3.3.

Транспортна мережа Чернівецької області.

Індекс та №	Протяжність	Характеристики
Європейські маршрути		
E85	Загальна протяжність по Україні – 537 км, в тому числі по Чернівецькій області – 91 км, пролягає через М19	Перетинає територію Литви, Білорусії, України, Румунії, Болгарії та Греції, пролягає через міста Ковель та Луцьк (Волинська область), Дубно (Рівненська область), Кременець, Тернопіль, Тербовля, Чортків, Заліщики (Тернопільська область) та м. Чернівці сполучає адміністративні центри Румунії, Болгарії та Греції. Загальна протяжність – 2300 км
Міжнародні автомобільні дороги державного значення		
M19	Протяжність по Чернівецькій області – 91 км	Автомобільна дорога міжнародного значення перетинає Волинську, Рівненську, Тернопільську та Чернівецьку області (початок КПП «Доманове» на околиці села Доманове, Волинська область – кінець КПП «Порубне», що поблизу с. Терблече, Чернівецької області – кінець). За-

		гальна протяжність – 512 км
Національні автомобільні дороги державного значення		
Н03	Протяжність по Чернівецькій області – 71 км	Проходить територією Житомирської, Хмельницької та Чернівецької областей та сполучає їх обласні центри. Загальна протяжність – 336 км
Н10	Протяжність по Чернівецькій області – 88 км	Простягається територією, Львівської (початок - м. Стрий), Івано-Франківської та Чернівецької областей (кінець - КПП «Мамалига» з Республікою Молдова). Протяжність – 274 км
Регіональні автомобільні дороги державного значення		
Р62	Загальна протяжність по Чернівецькій області – 84 км	Проходить територією Івано-Франківської та Чернівецької областей через населені пункти Криворівня – Вижниця – Сторожинець – Чернівці. Протяжність – 117 км
Р63	Загальна протяжність – 112 км	Проходить територією виключно Чернівецької області через населені пункти Данківці – Вартиківці – Кельменці – КПП «Кельменці» Сокиряни – КПП «Сокиряни»

4. Розвиток логістичних вузлів

Доцільно створити або модернізувати:

- **сухий порт** або мультимодальний термінал на базі Вадул-Сірет;

- **міський логістичний центр** з офісами, митницею, складськими комплексами на південному заході Чернівців;
- **території для логістичних парків** у межах ОТГ (громади), які межують із містом.

Ці вузли мають стати опорними точками для **концентрації вантажопотоків**, їх розподілу та подальшого транспортування.

5. Організація міської системи вантажної логістики

Доцільно запровадити:

- **електронну систему дозволів на в'їзд вантажівок у місто**;
- **встановлення часових вікон** для доставки в центр;
- **локальні вантажні термінали** біля ринків, торговельних центрів, складів.

Такі заходи дозволять уникнути хаотичного руху, покращити координацію та **знижити навантаження на міську інфраструктуру**.

6. Екологічна та «зелена» логістика

Пропонується: розробити **стратегію впровадження електротранспорту** у вантажній логістиці;

створити **зони «зеленої доставки»** (в центрі — лише екологічні види транспорту);

впроваджувати **переробку пакування та мінімізацію логістичних відходів**.

Це відповідає сучасним європейським стандартам сталого розвитку та зробить Чернівці привабливими для міжнародних партнерів.

3.3. Напрями удосконалення транспортно-логістичної інфраструктури

Удосконалення транспортно-логістичної інфраструктури Чернівецької області є критично важливим для її економічного розвитку, інтеграції в європейські та світові ринки, а також для підвищення якості життя населення. Враховуючи географічне положення області та поточні виклики, можна виділити кілька ключових напрямів для покращення.

1. Розвиток дорожньої інфраструктури

Модернізація та будівництво нових доріг: Пріоритетним є ремонт та реконструкція існуючих магістралей, що з'єднують Чернівці з іншими великими містами України та прикордонними переходами. Особливу увагу слід приділити дорогам, що ведуть до пунктів пропуску на кордоні з Румунією та Молдовою, оскільки вони є ключовими для міжнародних перевезень. Необхідне також будівництво об'їзних доріг навколо населених пунктів для зменшення транзитного навантаження.

Впровадження сучасних технологій: Використання новітніх будівельних матеріалів та технологій, що забезпечують довговічність дорожнього покриття та стійкість до кліматичних умов.

2. Оптимізація залізничного сполучення

Електрифікація та модернізація залізничних ліній: Збільшення швидкості та пропускної здатності залізничних колій, що є важливим для пасажирських та вантажних перевезень.

Відновлення та розширення вантажних терміналів: Модернізація існуючих та будівництво нових логістичних центрів поблизу залізничних станцій для ефективної обробки вантажів.

Інтеграція з європейською залізничною мережею: Вивчення можливостей для розвитку колії європейського стандарту (1435 мм) на окремих ділянках, що прилягають до кордону, для спрощення міжнародних вантажних перевезень.

3. Розвиток авіаційного сполучення

Модернізація Міжнародного аеропорту "Чернівці": Продовження робіт з реконструкції злітно-посадкової смуги, оновлення аеровокзального комплексу та обладнання.

Розширення географії польотів: Залучення нових авіакомпаній та відкриття нових напрямків, як внутрішніх, так і міжнародних, що сприятиме розвитку туризму та бізнесу в регіоні.

4. Розвиток логістичних центрів та мультимодальних терміналів

Створення сучасних логістичних хабів: Будівництво багатофункціональних логістичних комплексів, що поєднують різні види транспорту (автомобільний, залізничний, авіаційний) для ефективного зберігання, сортування та розподілу вантажів.

Впровадження ІТ-технологій: Автоматизація та цифровізація логістичних процесів, використання систем управління складом (WMS) та транспортною логістикою (TMS) для підвищення ефективності.

Розвиток прикордонної логістики: Створення інноваційних логістичних центрів поблизу пунктів пропуску для оптимізації митних процедур та збільшення пропускної спроможності кордону.

5. Кадрове забезпечення та освіта

Підготовка кваліфікованих кадрів: Співпраця з вищими та професійно-технічними навчальними закладами для підготовки фахівців у галузі логістики, транспорту, митної справи.

Підвищення кваліфікації: Організація тренінгів та семінарів для існуючих працівників галузі з метою ознайомлення з новітніми технологіями та світовими стандартами.

6. Залучення інвестицій та державно-приватне партнерство

Створення сприятливого інвестиційного клімату: Розробка стимулів для залучення як внутрішніх, так і зовнішніх інвестицій у розвиток транспортно-логістичної інфраструктури.

Розвиток державно-приватного партнерства (ДПП): Застосування механізмів ДПП для реалізації масштабних інфраструктурних проєктів, що дозволить ефективно поєднати державні ресурси та приватний капітал.

Реалізація цих напрямів дозволить Чернівецькій області стати важливим транспортно-логістичним вузлом на заході України, що сприятиме її економічному зростанню та зміцненню позицій у міжнародних торговельних відносинах.

3.4. Розробка пропозицій (можемо обрати кейс – наприклад, створення сучасного логістичного хабу або реорганізація транспорту)

Обґрунтування вибору кейсу:

Вибір створення сучасного логістичного хабу в Чернівецькій області є стратегічно важливим з кількох причин:

- **Географічне положення:** Чернівецька область є прикордонним регіоном, що межує з Румунією та Молдовою, а також розташована на перетині важливих транспортних коридорів (європейські маршрути E85, E58). Це робить її ідеальним місцем для створення транзитного та розподільчого центру.

- **Потенціал для міжнародної торгівлі:** Логістичний хаб може стати каталізатором для розвитку експортно-імпортних операцій, залучення іноземних інвестицій та стимулювання місцевого виробництва.
- **Зменшення логістичних витрат:** Оптимізація ланцюгів поставок та консолідація вантажів у хабі дозволить підприємствам області та сусідніх регіонів значно зменшити транспортні та складські витрати.
- **Створення робочих місць:** Будівництво та функціонування логістичного хабу призведе до створення значної кількості нових робочих місць у сфері логістики, транспорту, складського господарства та суміжних галузях.
- **Підвищення інвестиційної привабливості:** Наявність розвиненої логістичної інфраструктури є ключовим фактором для залучення нових бізнесів та інвестицій в регіон.

Концепція сучасного логістичного хабу в Чернівецькій області:

Пропонується створити мультимодальний логістичний хаб, який інтегруватиме різні види транспорту (автомобільний, залізничний, а в перспективі – авіаційний через модернізацію аеропорту), забезпечуючи повний спектр логістичних послуг.

1. Місце розташування (Попередній аналіз):

- **Оптимальне розташування:** Район поблизу м. Чернівці, з легким доступом до основних автомобільних доріг (M19/E85, H03), що з'єднують область з іншими регіонами України та прикордонними переходами. Важливою є також близькість до залізничної станції для можливості створення залізничних під'їзних колій.
- **Наявність земельних ділянок:** Пріоритет - земельні ділянки промислового призначення або ті, що можуть бути переведені у

відповідну категорію без значних екологічних чи соціальних обмежень.

- **Інженерні мережі:** Доступність до електроенергії, водопостачання, газопостачання та каналізації.

2. Ключові елементи логістичного хабу:

Сучасні складські комплекси:

- Склади класу А (високі стелі, регульований температурний режим, сучасні системи пожежогасіння, стелажні системи).
- Склади тимчасового зберігання (Митний склад).
- Холодні склади для продуктів, що потребують особливих умов зберігання.

Мультимодальний термінал:

- Майданчики для крос-докінгу (пряма перевантаження вантажів з одного транспортного засобу на інший без тривалого зберігання).
- Залізничні під'їзні колії та рампи для перевалки вантажів з/на залізничний транспорт (включаючи можливість адаптації для європейської колії 1435 мм на окремих ділянках).

Автомобільні стоянки для вантажного транспорту, зони очікування для водіїв.

Офісний комплекс: Для розміщення адміністрації хабу, брокерських компаній, логістичних операторів, банківських установ.

Прикордонний та митний контроль:

- Сучасний митний пост з високотехнологічним обладнанням для швидкого та ефективного оформлення вантажів.
- Пункти ветеринарного та фітосанітарного контролю.
- Зони для тимчасового зберігання товарів під митним контролем.

Додаткові сервіси:

- Сервісні центри для вантажного транспорту (СТО, шиномонтаж).
- АЗС та зарядні станції для електромобілів.
- Об'єкти громадського харчування, міні-готелі для водіїв та персоналу.
- Відкриті майданчики для великогабаритних вантажів.

3. Послуги, що надаватимуться логістичним хабом:

- **Транспортна логістика:** Організація міжнародних та внутрішніх перевезень автомобільним, залізничним транспортом.
- **Митне оформлення:** Повний спектр митно-брокерських послуг.
- **Аутсорсинг логістики (3PL/4PL):** Надання комплексних логістичних рішень "під ключ".
- **Інформаційно-логістичні послуги:** Відстеження вантажів, електронний документообіг, консалтинг.
- **Додаткові послуги:** Страхування вантажів, експертиза, сертифікація.

4. Етапи реалізації проекту:

Фаза 1: Передпроектні роботи (6-12 місяців):

- Детальний аналіз ринку та попиту на логістичні послуги в регіоні.
- Вибір конкретної земельної ділянки та її правове оформлення.
- Розробка бізнес-плану та техніко-економічного обґрунтування проекту.
- Залучення інвестицій (ДПП, приватні інвестори, міжнародні фінансові установи).
- Розробка архітектурно-будівельної документації.

Фаза 2: Будівництво та оснащення (24-36 місяців):

- Підготовка будівельного майданчика, прокладка комунікацій.
- Будівництво складських та офісних приміщень, мультимодального терміналу.

- Оснащення сучасним складським обладнанням (стелажі, навантажувачі), системами безпеки та пожежогасіння.
- Впровадження інформаційних систем (WMS, TMS).

Фаза 3: Запуск та операційна діяльність (постійно):

- Набір та навчання персоналу.
- Залучення клієнтів.
- Поступове розширення послуг та потужностей.

5. Очікувані результати:

Економічні:

- Зростання ВРП області за рахунок збільшення обсягів перевезень та торгівлі.
- Збільшення надходжень до місцевих бюджетів від податків та зборів.
- Зниження логістичних витрат для бізнесу.
- Зростання інвестиційної привабливості регіону.

Соціальні:

- Створення нових кваліфікованих робочих місць.
- Підвищення рівня життя населення.
- Розвиток супутніх галузей (будівництво, сфера послуг).

Інфраструктурні:

- Модернізація та оптимізація транспортно-логістичної інфраструктури регіону.
- Покращення доступності до міжнародних ринків для місцевих виробників.

6. Ризики та шляхи їх мінімізації:

- **Недостатнє фінансування:** Залучення міжнародних донорських коштів, ДПП, створення сприятливих умов для приватних інвесторів (податкові пільги, спрощення дозвільних процедур).
- **Бюрократичні перепони:** Спрощення процедур отримання дозволів, взаємодія з місцевими та центральними органами влади.
- **Нестача кваліфікованих кадрів:** Співпраця з освітніми закладами, розробка програм навчання та перепідготовки.
- **Конкуренція з існуючими логістичними центрами:** Унікальність пропозиції, високий рівень сервісу, конкурентні тарифи.
- **Військові ризики:** Розробка планів безперервності бізнесу, страхування інвестицій.

Створення такого логістичного хабу дозволить Чернівецькій області посилити свої позиції як важливого транзитного та логістичного центру в Західній Україні, сприятиме інтеграції в європейські логістичні ланцюги та забезпечить сталий економічний розвиток регіону.

Висновки

У процесі дослідження теми «Чернівці як транспортно-логістичний центр області» було проаналізовано роль міста в транспортній інфраструктурі Чернівецької області та західного регіону України. Зібрані матеріали дозволили зробити низку важливих висновків.

По-перше, географічне положення Чернівців є вигідним з точки зору формування транспортно-логістичного вузла. Місто розташоване поблизу кордонів з Румунією та Молдовою, що створює передумови для активного транскордонного співробітництва, розвитку міжнародних транспортних маршрутів і торгівлі.

По-друге, аналіз існуючої транспортної інфраструктури показав, що Чернівці мають розгалужену мережу автомобільних доріг, залізничне сполучення, а також перспективи для розвитку авіаційного і вантажного транспорту. Водночас виявлено низку проблем, пов'язаних із технічним станом доріг, обмеженими інвестиціями та недостатнім розвитком сучасних логістичних технологій.

По-третє, Чернівці мають потенціал стати важливим логістичним центром не лише в межах області, але й на рівні держави. Для цього необхідно розвивати мультимодальні логістичні хаби, удосконалювати інфраструктуру прикордонних переходів, залучати інвестиції в модернізацію транспортних вузлів, автоматизувати логістичні процеси.

Таким чином, місто Чернівці вже виконує важливу функцію як регіональний транспортно-логістичний центр, однак для його повноцінного розвитку необхідна комплексна державна, регіональна та інвестиційна підтримка. Реалізація зазначених заходів сприятиме підвищенню

конкурентоспроможності області, зміцненню її економічного потенціалу та інтеграції в європейський простір.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Державна служба статистики України

Статистичні дані щодо економіки, транспорту, інвестицій, населення тощо.

Сайт: <https://ukrstat.gov.ua>

2. Чернівецька обласна військова адміністрація / ОДА

Офіційна інформація про регіональні програми розвитку, транспортні інвестиції, міжнародні проєкти.

Сайт: <https://bukoda.gov.ua>

3. Міністерство інфраструктури України

Національні стратегії розвитку транспорту, логістики, проєкти TEN-T, мультимодальні перевезення.

Сайт: <https://mtu.gov.ua>

4. Державне агентство автомобільних доріг України (Укравтодор)

Інформація про стан доріг, ремонти, об'їзні шляхи, міжнародні маршрути (М-19, Н-10 тощо).

Сайт: <https://ukravtodor.gov.ua>

5. АТ «Укрзалізниця»

Дані про вантажні та пасажирські перевезення, стан залізничних вузлів, інфраструктурні об'єкти.

Сайт: <https://www.uz.gov.ua>

6. Аеропорт «Чернівці» ім. Леоніда Каденюка

Інформація про функціонування аеропорту, рейси, інфраструктуру.

Сайт (архівна сторінка, або пошук через Facebook):

<https://www.facebook.com/ChernivtsiAirport/>

7. Державна митна служба України

Інформація про роботу митниць, процедури імпорту/експорту, місця розміщення митних постів.

Сайт: <https://customs.gov.ua>

8. Логістичні компанії (для прикладів логістичних операторів у регіоні):

- **Нова Пошта:** <https://novaposhta.ua>
- **Meest Express:** <https://meest-express.com.ua>
- **DHL Україна:** <https://www.dhl.com/ua-uk/home.html>
- **UPS Україна:** <https://www.ups.com/ua/uk/Home.page>
- **FedEx Україна:** <https://www.fedex.com/uk-ua/home.html>

9. Європейська транспортна мережа TEN-T (Trans-European Transport Network)

Офіційна інформація про коридори, маршрути, проєкти з інтеграції України.

Сайт ЄС (англ.): https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/infrastructure-and-investment_en

10. Програми ЄС транскордонного співробітництва

Зокрема, «Польща–Білорусь–Україна», Interreg Romania–Ukraine.

Сайт (Interreg): <https://www.interreg-ro-md.net>

Альтернативно: https://ec.europa.eu/regional_policy/en

11. Геоінформаційні ресурси (для картографічного аналізу):

- OpenStreetMap: <https://www.openstreetmap.org>
- Google Maps: <https://maps.google.com>
- Геоportal України: <https://map.land.gov.ua>

12. Наукові джерела та публікації (приклади):

- Наукові статті з журналу «*Економіка транспорту і логістика*»
- Праці проф. В. І. Костащука (можливо, публікації у Google Scholar або репозитарії ЧНУ)