

співвідношення ранг-людність у систем міського розселення даного району. Трохи менший показник достовірності ($R^2 = 0,95$) у Дністровському районі, однак все ж він вказує на високу достовірність результатів. Але не дивлячись на наближеність до ідеального малюнка тут не простежується моноцентричність у системі розселення

Субурбанізаційні процеси в області відбуваються навколо моноцентру – Чернівців. За досліджуваній період чисельність мешканців міста зросла у 1,7 рази. Це відбувалося як за рахунок демографічних процесів так за рахунок «поглинання» містом навколишніх поселень.

Із 2000-х років разом із зростанням чисельності населення у місті почалися й субурбанізаційні процеси добре простежуються на картосхемі. Де вирізняється зростання кількості мешканців у селах теперішніх Чагорської, Острицької, Велико-Кучурівської, Кам'янської, Мамаївської громад. Також варто звернути увагу, що не всі сусіди першого порядку із Чернівецькою міською радою мають приріст населення, що можна пояснити особливостями географічного положення (природна межа, віддаленість від міста, якість шляхів сполучення, тощо). Субурбанізаційні процеси, як і формування системи розселення у основі своїй мають міграційні зв'язки основного поселення із нижчими у розселенській ієрархії. Силу поля демографічної напруги 500 осіб/км² Чернівці створюють в радіусі 23 кілометрів, охоплюючи при цьому поселення 13 громад Чернівецького району. Однак напруга поля демографічного впливу показує загальну демографічну залежність, а реальні зв'язки залежать в першу чергу від транспортних шляхів та можливості міграційної активності. Власне якраз транспортна доступність й виступає визначальним чинником у напрямках маятникових міграцій та безпосередньо процесах субурбанізації. У межах 30-кілометрової зони навколо обласного центру замешкує більше половини населення області. За даними openrouteservice в межах полігону 1656,5 тис квадратних кілометри замешкує 503 тисячі осіб. Проведені нами розрахунки доступності до міста Чернівці навколишніх громад, дають підстави до прогнозування поглинання містом сіл Коровія та Чорнівка (вони уже в складі Чернівецької міської ради), та посилення субурбанізаційних зв'язків в сторону Кам'янської. Велико-Кучурівської та Чагорської громад.

ТРАНСПОРТНО-ЛОГІСТИЧНІ ПЕРЕВАГИ ЧЕРНІВЕЦЬКОЇ ОБЛАСТІ, ЯК ОДИН ІЗ КЛЮЧОВИХ ПУНКТИВ У СТРАТЕГІЇ РОЗВИТКУ

Віталій ЗАБЛОТОВСЬКИЙ

Чернівецький національний університет імені Юрія Федьковича
Чернівці, Україна

Abstract. *The development strategy of the Chernivtsi region is analyzed in order to take into account the prospects for the development of transport and logistics networks in the region, and the advantages of the geographical location of the study region.*

Key words: *development strategy, transport and logistics networks, geographical location, communication routes.*

Транспортно-логістичні переваги території є важливим фактором її перспективного розвитку. Адже сучасний розвиток територій в переважній більшості залежить від вигідного транспортного розташування. Що можемо простежити як за людністю поселень, так і за рівнем їх соціально-економічного розвитку. Надто, якщо дані переваги посилюються вигідним геополітичним розміщенням.

Вдалим прикладом вагомості транспортно-географічного положення є Чернівецька область. Для якої даний фактор навіть виділяється як перший пункт сильних сторін у SWOT-аналізі розвитку Чернівецької області. Також варто вказати, що переваги у географічному розміщенні території області зумовили формування першого, другого та п'ятого пунктів серед визначених можливостей у розвитку Чернівецької області у тому ж таки SWOT-аналізі. Власне

на можливостях які відкриваються перед обласною владою пов'язаних із зростанням транзитного потенціалу краю в результаті включення території області до європейської транспортної мережі TEN-T та, відповідно, транспортної її артерії VIA CARPATIA. Транс-європейська транспортна мережа є значимим транспортно-логістичним об'єктом Євросоюзу, бути частиною якого є вагомою перевагою для розвитку регіону. Адже входження до такого потужного міжнародного проекту не тільки привнесе інвестиції у розвиток транспортної мережі області, але й зумовить зростання соціально-економічного потенціалу. Для території Чернівецької області, яка з одного боку є периферійною та віддаленою від основних транспортних шляхів України, а з іншого – має прикордонне розташування з двома партнерами України та відносно стабільною безпековою ситуацією може стати новим перспективним транспортно-логістичним ядром. В умовах потреби оперативної реакції міжнародної спільноти на умови співпраці в період військової агресії практично в центрі Європи логічним рішенням став перегляд напрямків основних міжнародних транспортних коридорів. Зокрема й в межах України, продовжено через Львів, Тернопіль на Чернівці, через Румунію в напрямку Болгарії та Молдову в напрямку Одеси. В даному випадку географічне положення Чернівецької області зіграло визначальну роль сплануванні таких коридорів.

Сусідство із двома державами, переважання рівнинних та передгірських ландшафтів, що сприяє розбудові створенню міжнародних пропускних пунктів. Сусідство із чотирма областями які мають достатньо густу транспортну мережу та знаходяться на перетині транспортних шляхів національного рівня, достатньо вільних приміщень на території для створення логістичних хабів. Сформований наявний транспортний комплекс який готовий до негайного за діяння. Одна із найбільш щільних мереж залізничних колій серед областей України, із залізничними вузлами Чернівці, Вадул-Сірет, Ларга. Наявний діючий міжнародний аеропорт в 30-ти кілометровій зоні до кордону із Румунією. Все це стало підґрунтями для роботи по розробці техніко-економічних рекомендацій для збільшення вантажо- та пасажиропотоків у напрямку Львів – Чернівці – Глибока - Вадул-Сірет – Дорнешт – Сучава. Цим самим забезпечивши для України з'єднання із портами Румунії, Болгарії та виходу до Середземномор'я та Адріатики.

З огляду на такі передумови, реакція щодо перегляду напрямків та потужностей основних логістичних шляхів на території України стала для Чернівецької області водночас новим шансом та новим викликом. Адже транспортувати потрібно уже і у великих об'ємах, а технічний стан транспортної інфраструктури не готовий до такого навантаження. Тривале недофінансування дорожньої галузі стало чи не найпершим викликом, що проявився у неякісному дорожньому покритті, геологічні особливості території разом із тривалою відсутністю ремонтних робіт при додаткових навантаженнях стали причинами руйнувань та обвалів залізничної колії, зношеному та морально-застарілому стані рухомого складу. Аеродромна інфраструктура, облаштування міжнародних пунктів пропуску, недостатня кількість якісних складських приміщень, все й водночас потребує реконструкції або ж побудови у відповідності із міжнародними нормами. Зростання обсягів внутрішніх та зовнішніх транзитних перевезень, відкрило проблему відсутності логістичних терміналів із якісним обладнанням для перевантаження та збереження вантажів, при чому дана проблема виявилася актуальною як для української сторони так і для румунської та молдовської, оскільки наші сусіди також не були готові до зростання транспортно-логістичної активності на кордоні із Чернівецькою областю.

Враховуючи ці моменти, розуміючи необхідність та нагальність вирішення згаданих вище питань, та реально оцінивши всі загрози які можуть виникнути у даному контексті розвитку економіки області у Стратегії розвитку Чернівецької області до 2027 року у Стратегічній цілі 2 «Просторовий розвиток території та інфраструктури», як оперативна ціль виділено окремою Оперативною ціллю «Забезпечення розвитку транспортно-логістичної інфраструктури регіону». Для її досягнення було виокремлено шість завдань із покроковою розробкою шляхів їх реалізації. Усі вони забезпечують вирішення того чи іншого

проблемного напрямку, хоча в кінцевому результаті забезпечать не лише вирішення нагальних потреб України щодо стратегічної співпраці із міжнародними партнерами, але й сприятимуть подальшому соціально-економічному розвитку Чернівецької області.

Тож паралельно в області розпочалася робота із розробки проектної документації задля побудови нових шляхів сполучення (з'єднання залізничним сполученням Чернівців із Кам'янцем Подільським) та транспортної інфраструктури, із реконструкції наявних доріг та залізничних колій (зокрема узгодження з європейськими стандартами залізничних колій від Чернівців до Вадул-Сітрету), відкриття нових залізничних маршрутів. Не менш важливим є вирішення питання автобусним пасажироперевезенням та оптимізація громадського транспорту в обласному центрі, який ще й є туристичною родзинкою України. Активна робота ведеться із розбудови прикордонної інфраструктури, що забезпечить крісе міжнародне сполучення. Відкрито та ведеться розбудова нових пунктів пропуску та під'їзних шляхів до них, відкриття сервісних зон задля спрощення та пришвидшення митного контролю, що дозволило розвантажити як діючі так вирішити проблему із затримкою перетину кордону (що спостерігалось у перші два роки повномасштабної агресії). Задля обслуговування зростаючих обсягів внутрішніх та зовнішніх транзитних перевезень, передбачається будівництво в прикордонних громадах та на території Чернівецької міської ради логістичних мультимодальних терміналів, що дозволить підвищити якість та знизити собівартість перевезень. Перспективним, даному контексті, буде формування транскордонних транспортно-логістичних кластерів у межах транскордонних районів Чернівецької області та сусідніх повітів Румунії. Що дозволить не лише підвищити ефективність використання їх транзитного потенціалу, але й забезпечить його збільшення. Окремої уваги заслуговує завдання із забезпечення реконструкції злітно-посадкової смуги міжнародного аеропорту «Чернівці» та реконструкції його інфраструктури з метою узгодження його умов із міжнародними стандартами.

Як бачимо, на прикладі Чернівецької області, вигідне геополітичне розташування є вагомим чинником не лише для соціально-економічного розвитку держав, але й регіонів.

CURRENT FEATURES OF MIGRATION PROCESSES IN EU COUNTRIES

Lesia ZASTAVETSKA, Taras ZASTAVETSKYI, Anna RYBAK

Ternopil Volodymyr Hnatiuk National Pedagogical University

Ternopil, Ukraine

Abstract. *The text reveals the features of modern migration processes in the EU countries. The author pays important attention to the growth of the number of immigrants in the region, identifying the countries with the largest number of immigrants. Emigration movements of the population also play an important role in the analysis of migration processes in the EU countries.*

Key words: *migration, country, emigration, immigration, EU.*

In today's globalized world, the concept of migration is becoming increasingly important and widespread. The basis for this is the comprehensive impact of globalization on all aspects of human life, which in turn leads to deepening interaction between different countries and nations. Improvements in technology and large-scale digitalization of processes related to document processing make the movement of people between states more accessible and easier. As a result, the impact of migration processes on the development of both recipient and donor countries is becoming increasingly tangible and significant. The social and political aspects of migration create opportunities for assessing such impacts not only through theoretical analysis, but also through practical assessments of this phenomenon. Analysis of Eurostat data on migration processes within the European Union for the period from 2018 to 2023 demonstrates a noticeable increase in the number of external migrants arriving in EU countries. The largest increase was recorded in the Czech