

УДК 911.3

Сеньків М. І.

Львівський національний університет імені Івана Франка

КАРТОГРАФІЧНО-ГЕОЛОГІСТИЧНА ХАРАКТЕРИСТИКА ЗАХІДНОГО РЕГІОНУ УКРАЇНИ

У статті визначене науково-практичне значення здійснення геологістичної характеристики регіону на основі комплексного підходу. Обґрунтовані головні компонентні та функціональні аспекти здійснення геологістичної характеристики регіону на основі комплексного підходу. Здійснена геологістична характеристика Західного регіону України відносно: головних логістичних центрів, транспортних магістралей, державного кордону, товарних потоків регіону. Побудовані відповідні картосхеми. Виконане еквідистантне зонування Західного регіону України відносно головних логістичних центрів, транспортних магістралей, державного кордону, товарних потоків регіону. Визначені зони з хорошою, середньою і поганою просторовою доступністю у межах Західного регіону України. Запропоновані шляхи покращення геологістичної ситуації в Західному регіоні України, зокрема, для ефективного функціонування товарних потоків у регіоні запропоновано створити мережу розподільчих центрів на територіях з хорошою просторовою доступністю.

Ключові слова: картографічно-геологістична характеристика регіону, логістичний центр, транспортна магістраль, державний кордон, товарний потік.

Вступ. Здійснення геологістичної характеристики та її картографічна інтерпретація – важливі інструменти для управління логістичними потоками та їх оптимізації. Дослідження геологістичної ситуації у межах регіону має очевидну практичну цінність, оскільки регіон як логістична система характеризується взаємозв'язаною сукупністю товарних, інформаційних, фінансових і людських потоків, якими потрібно ефективно управляти.

Метою даного дослідження є здійснення геологістичної характеристики Західного регіону України на основі комплексного підходу та побудова картосхем, які ілюструють геологістичну ситуацію в регіоні.

Постановка завдання. Більшість сучасних наукових досліджень геологістичної ситуації в регіоні стосуються окремих її аспектів. Ми виконали геологістичну характеристику регіону, комплексно дослідивши такі її аспекти: компонентні: 1) відносно головних логістичних центрів, якими є місто Львів, як центр регіону, обласні центри регіону, міста обласного підпорядкування регіону; 2) відносно транспортних магістралей регіону; 3) відносно державного кордону, пунктів пропуску через державний кордон, митних пунктів регіону; функціональний: 4) відносно наявних в регіоні товарних потоків. Вважаємо, що саме комплексний підхід до вивчення геологістичної ситуації має справжню науково-практичну цінність.

Аналіз останніх публікацій. Дослідження регіону як логістичної системи здійснене у працях [1, 9]. У [3] проаналізовані топологічні і метричні особливості автотранспортного простору, як чинники транспортно-логістичної діяльності в Західному регіоні України. Праця [2] присвячена дослідженню географії логістичної діяльності в Західному регіоні України. Транспортно-євроінтеграційні аспекти регіону, зокрема, стосовно полімагістралей, висвітлені в [4,7]. Чинник кривизни автотранспортного простору вивчений у [5]. Регіональний устрій України загалом, і Західного регіону зокрема, в аспекті топологічного аналізу представлений у [6].

Виклад основного матеріалу. Міста, будучи головними логістичними центрами в регіоні, виконують важливі транспортно-розподільчі функції. Головною передумовою виконання цих функцій є транспортно-географічне розташування міст. У Західному регіоні України найбільший логістичний центр – місто

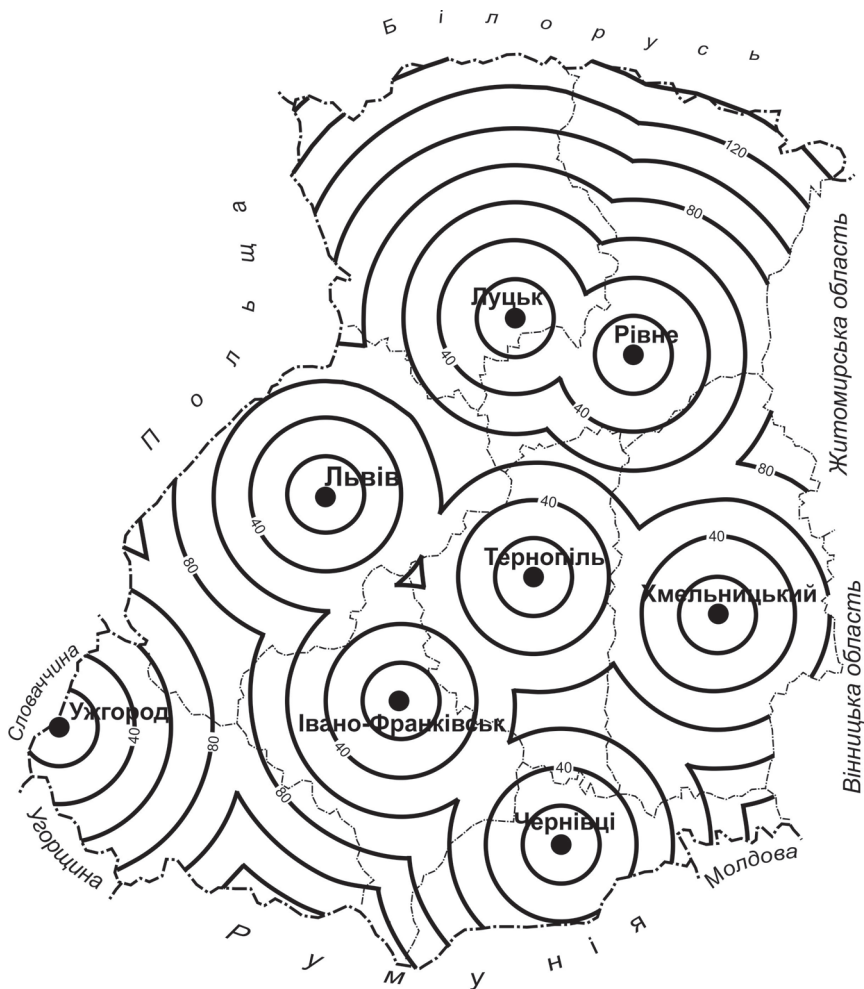
Львів – одночасно виступає головним транспортним вузлом регіону. Саме у Львові зосереджена максимальна серед міст регіону кількість логістичних компаній [2].

Досліджуючи геологістичну ситуацію відносно головних логістичних центрів регіону, ми здійснили еквідистантне районування регіону відносно обласних центрів та побудували відповідну картосхему (рис.1). На основі картосхеми виокремили зони хорошої, середньої і поганої просторової доступності від головних логістичних центрів регіону до глибинних територій відповідних областей. Зауважимо, що просторова доступність суттєво впливає на здійснення містами транспортно-логістичних функцій, зокрема, створення, забезпечення і переміщення матеріальних потоків. Хороша просторова доступність притаманна першим трьом зонам навколо обласних центрів, середня просторова доступність характерна для четвертої зони навколо міст, погану просторову доступність мають п'ята, шоста, сьома зони навколо міст.

Середня і погана просторова доступність унеможливорює інтенсивні логістичні зв'язки між головними логістичними центрами і невеликими містами. Наприклад, місто Ковель, яке виступає потужним залізничним вузлом регіону, потрапляє у четверту кілометрову зону навколо Луцька, тобто має середню просторову доступність. Погану просторову доступність мають північні території Волинської і Рівненської областей, південний схід Закарпаття, частково південь Львівщини, невеликі території Івано-Франківської і Чернівецької областей. Загалом, погану просторову доступність цих територій можна пояснити притаманними їм особливостями рельєфу.

Ми здійснили еквідистантне зонування Західного регіону України відносно транспортних магістралей, зокрема, міжнародних транспортних коридорів (МТК) регіону (рис. 2). Через МТК здійснюють основні транзитні вантажопотоки, тому логістичні центри (компанії) найчастіше створюють саме на МТК (наприклад, логістичний центр “Карпати-Логістик” знаходиться на виїзді з м. Львова на МТК).

Проходження МТК створює також можливості для розвитку невеликих міст з хорошим транспортно-логістичним розташуванням, адже вони також можуть брати участь у проектах щодо створення міжнародних логістичних центрів (компаній).



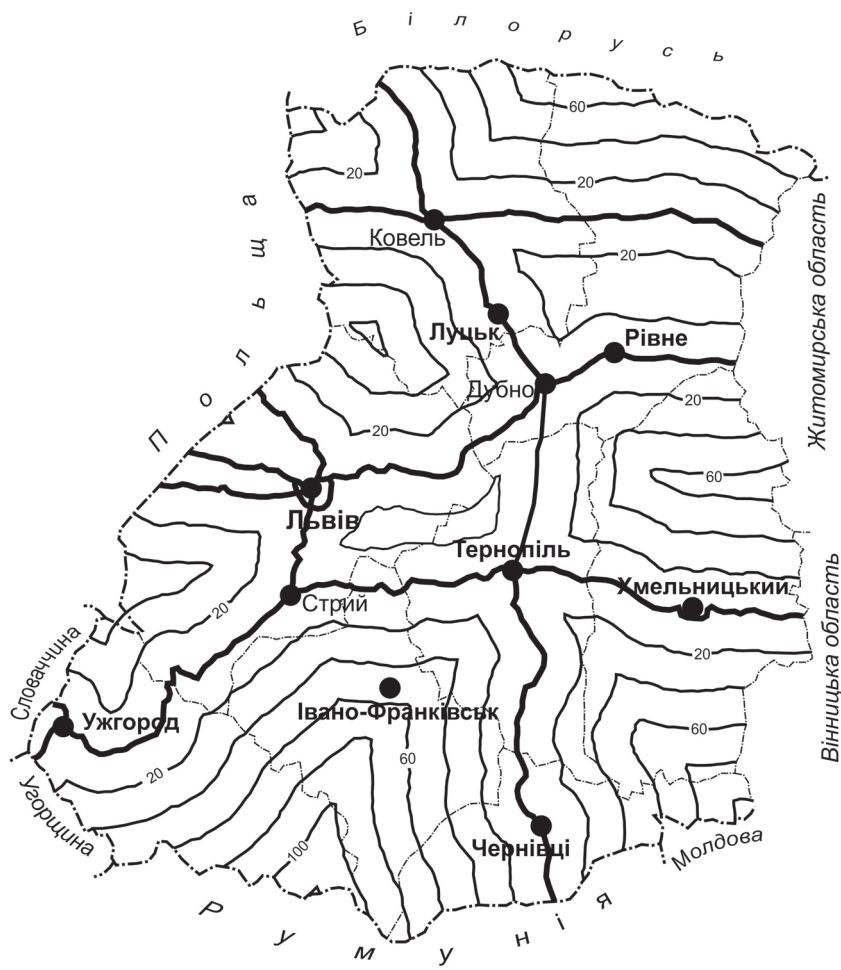
Умовні позначення



лінії однакових відстаней (км)
навколо обласних центрів

**Рис. 1. Еквідистантне зонування Західного регіону України
відносно обласних центрів**

Через головні логістичні центри Західного регіону України, крім Івано-Франківська, проходять МТК. Значні території Хмельницької, Рівненської, Закарпатської, Чернівецької областей є суттєво віддаленими від зон проходження МТК, а отже, містам



Умовні позначення

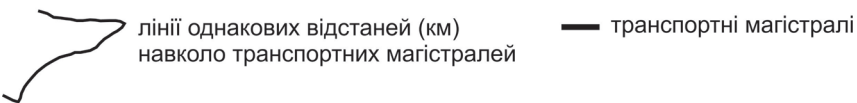


Рис. 2. Еквідистантне зонування Західного регіону України відносно транспортних магістралей

обласного значення, які знаходяться на цих територіях, складно претендувати на роль потужних логістичних центрів регіону. Такі віддалені від зон проходження МТК території є також і

у Львівській та Волинській областях, хоча забезпеченість цих областей МТК є відносно високою. Найкритичнішою щодо віддаленості від зон проходження МТК є ситуація в Івано-Франківській області. Також чітко простежується відповідність проходження зон МТК конфігурації Тернопільської області, що створює сприятливі умови для функціонування тут логістичних центрів. Отже, наявність суттєво віддалених від МТК територій свідчить про потребу активнішої участі різних територій регіону у європейських транспортно-логістичних проєктах.

Досліджуючи геологістичну ситуацію відносно державного кордону регіону, ми здійснили еквідистантне зонування Західного регіону України відносно державного кордону (рис. 3). Через державний кордон у пунктах пропуску здійснюється переміщення товарів, тому він є важливим фактором геологістичної ситуації. У першій прикордонній зоні знаходяться значні території Закарпатської, Чернівецької, Львівської областей, а також північна частина територій Волинської і Рівненської областей. Серед обласних центрів у першу зону потрапляють міста Ужгород і Чернівці, також міста обласного значення Волинської (Володимир-Волинський, Нововолинськ), Закарпатської (Берегове, Мукачеве, Хуст, Чоп), Львівської (Борислав, Самбір, Трускавець, Червоноград), Хмельницької (Кам'янець-Подільський), Чернівецької (Новодністровськ) областей. У другій зоні знаходяться відносно значні території Волинської, Рівненської, Львівської, Івано-Франківської, Хмельницької областей. У цій зоні знаходяться обласні центри Львів і Луцьк, а також міста обласного значення Волинської (Ковель), Львівської (Дрогобич, Моршин, Новий Розділ, Стрий), Рівненської (Кузнецовськ) областей. У третій зоні знаходяться відносно значні території Рівненської, Тернопільської, Івано-Франківської, Хмельницької областей. У цій зоні знаходяться обласні центри Івано-Франківськ, Хмельницький і Рівне, а також міста обласного значення Рівненської (Дубно), Тернопільської (Бережани, Кременець, Чортків), Хмельницької (Нетішин, Славута, Старокостянтинів) областей. У четвертій зоні знаходиться відносно значна територія Хмельниччини. У цю зону потрапляє місто Тернопіль, міста обласного значення Рівненської (Острог) і Хмельницької (Шепетівка) областей. Зауважимо, що близькість до державного кордону є для міста стимулюючим фактором не лише розвитку

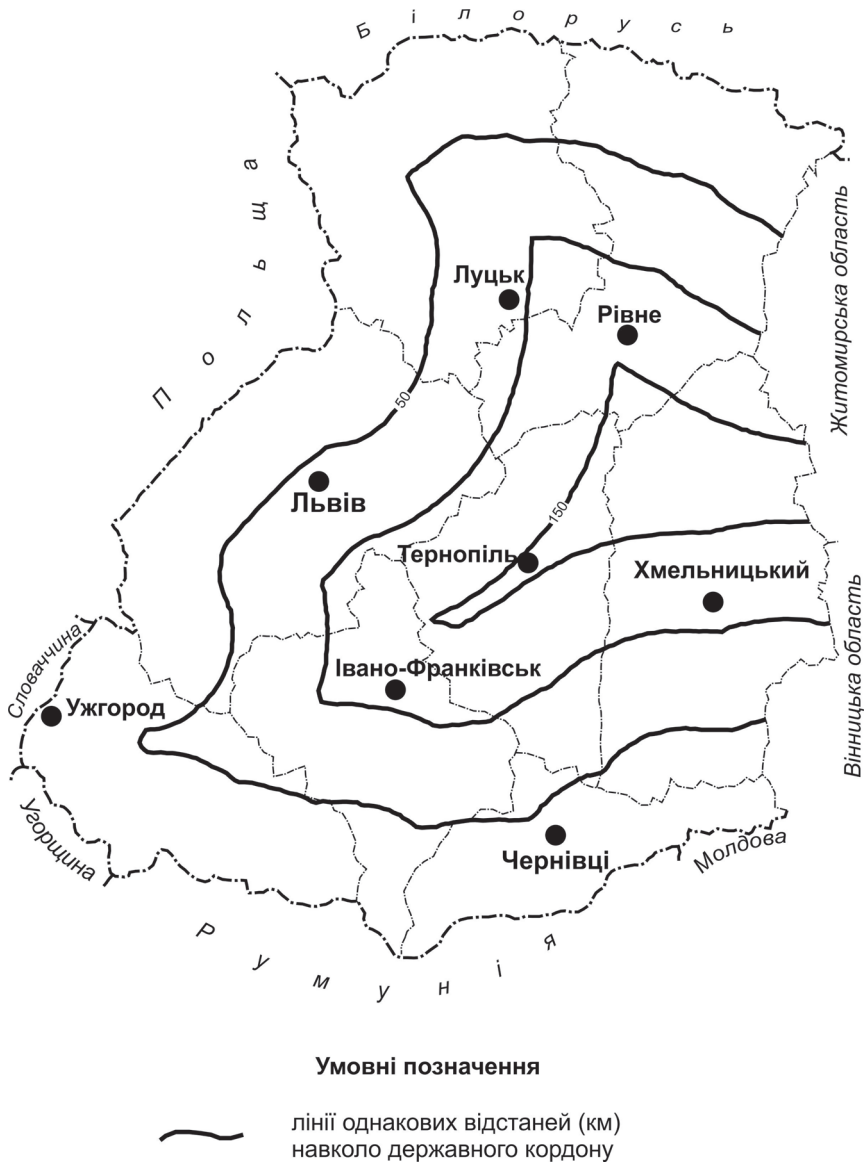


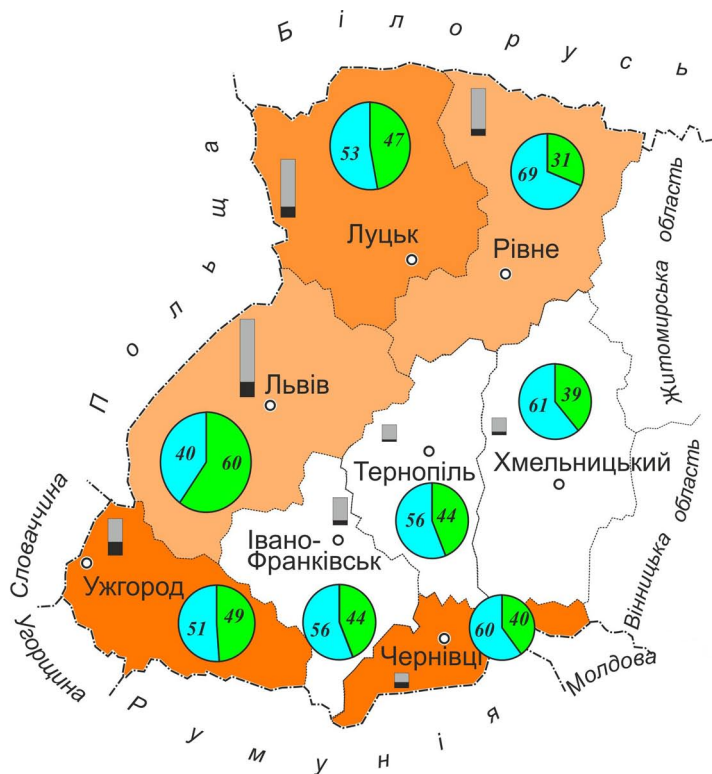
Рис. 3. Еквідистантне зонування Західного регіону України відносно державного кордону

логістичної інфраструктури, а й налагодження міжнародних логістичних зв'язків. Особливої уваги заслуговує так звана митно-геологістична характеристика регіону, що включає відомості про

геопросторову організацію суб'єктів митно-логістичної діяльності (митниць, митних постів, компаній, що надають митно-брокерські послуги), елементів митної інфраструктури регіону (митних пунктів пропуску і пунктів контролю) та експортно-імпортних товарних потоків. Ми побудували картосхему, яка ілюструє митно-геологістичну ситуацію у Західному регіоні України (рис. 4). Важливий висновок: відсутність або мала кількість пунктів пропуску на значному відрізку кордону не завжди свідчать про слабкі зовнішньоекономічні зв'язки між суміжними територіями. І навпаки, значна кількість пунктів пропуску на відносно значному відрізку кордону не завжди свідчить про інтенсивні зовнішньоекономічні зв'язки. Наприклад, Закарпатська область не має пунктів пропуску через кордон з Польщею, але обсяг експортно-імпортних операцій між ними досить значний. Натомість, значна щільність пунктів пропуску Чернівецької області з Молдовою (1 пункт пропуску на 15 км) свідчить про нерациональність відкриття деяких пунктів пропуску, оскільки обсяги експортно-імпортних операцій між ними незначні.

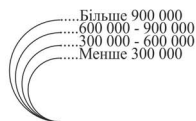
Підсумовуючи отримані результати дослідження компонентних аспектів геологістичної характеристики Західного регіону України, робимо такі висновки: 1) хороша просторова доступність територій найчастіше поєднується із вигідним розташуванням відносно транспортних магістралей, і навпаки, території з поганою просторовою доступністю, зазвичай, є віддаленими від зон проходження транспортних коридорів; 2) часто на територіях з відносно поганою просторовою доступністю логістичні зв'язки формуються завдяки вигідному розташуванню цих територій відносно державного кордону; основні логістичні потоки в регіоні формуються на територіях з хорошою просторовою доступністю і вигідним розташуванням відносно зон проходження міжнародних транспортних коридорів.

Для дослідження наявних в регіоні товарних потоків ми використали дані щодо гуртового та роздрібного товарообігу в межах районів та міст регіону [8] і побудували відповідну картосхему (рис. 5). Зазначимо, що гуртовий товарообіг визначається як обсяг перепродажу підприємствами товарів без будь-яких змін іншим підприємствам та організаціям (крім населення) для їх використання або наступного продажу; роздрібний товарообіг включає обсяг продажу товарів населенню.



Умовні позначення

Зовнішньоторговельний обіг,
тис.дол.США (2014 р.)



Щільність вантажних і пасажирсько-вантажних
пунктів пропуску, одиниць/тис.км. кв.



Структура зовнішньоторговельного
обігу, %



Кількість митних постів та інших митно-
брокерських компаній області
в 1 см - 50 компаній

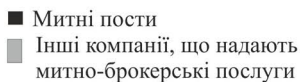


Рис. 4. Митно-геологістична характеристика Західного регіону України

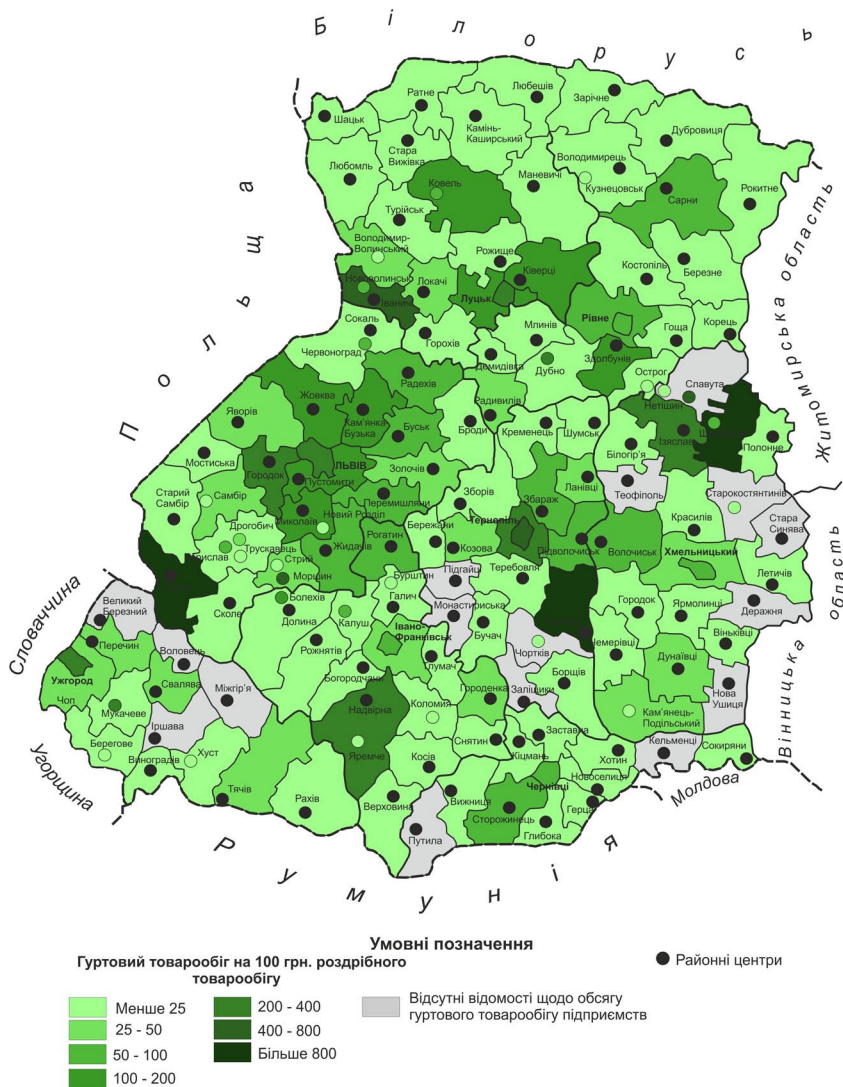


Рис. 5. Товарні потоки в Західному регіоні України

У структурі як гуртового, так і роздрібно-товарообігу Західного регіону України переважають непродовольчі товари. Найбільші обсяги товарообігу у межах регіону мають обласні центри, як головні логістичні центри, причому це стосується усіх областей

регіону. За обсягом гуртового товарообігу виділяються міста Львів і Тернопіль, а також Луцьк. Мінімальні значення гуртового товарообігу характерні для Хмельницького, Чернівців і Рівного. Середні значення притаманні Ужгороду та Івано-Франківську. Отже, як бачимо, головні товарні потоки в регіоні характерні для територій з хорошою просторовою доступністю і вигідним розташуванням відносно транспортних магістралей.

Максимальні значення відношення гуртового товарообігу до 100 грн. роздрібного товарообігу свідчать про значне переважання обсягу гуртового товарообігу над роздрібним у цих районах (Шепетівський, Гусятинський, Турківський). Значні обсяги гуртового товарообігу у цих районах можна пояснити специфікою виробництва: у Гусятинському районі виробляють цукор, спирт, мінеральну воду тощо; у Турківському районі присутнє целюлозно-паперове виробництво; у Шепетівському – промисловість будматеріалів, також виробництво цукру тощо. Гуртова торгівля добре розвинена саме в таких галузях. Загалом, значний обсяг гуртового товарообігу свідчить про необхідність створення розподільчих центрів (складських комплексів) на територіях з хорошою просторовою доступністю і вигідним транспортно-географічним розташуванням у межах регіону.

Висновки. На основі виконаної картографічно-геологістичної характеристики Західного регіону України можна стверджувати, що головні товарні потоки в регіоні виникають між логістичними центрами на територіях з хорошою просторовою доступністю та вигідним розташуванням відносно зон проходження транспортних магістралей. У межах регіону найоптимальніша геологістична ситуація характерна для Львова, Тернополя, а також прилеглих до них територій. Усі міста регіону, будучи логістичними центрами, а також території з хорошою просторовою доступністю, вигідним розташуванням відносно зон проходження транспортних магістралей і відносно державного кордону повинні максимально використовувати наявні в них геологістичні переваги. Для ефективного функціонування товарних потоків в регіоні необхідно створити мережу розподільчих центрів на територіях з хорошою просторовою доступністю і / або вигідним розташуванням відносно зон проходження транспортних магістралей. Виконану геологістичну характеристику Західного регіону України у подальшому можна доповнити аналізом накладання різних

картосхем, що ілюструють геологістичну ситуацію.

Рецензент – кандидат географічних наук, доцент В. С. Грицевич

Література:

1. Герасимчук З. Регіональні логістичні системи: теорія та практика : монографія [Текст] / З. Герасимчук, Л. Ковальська, Н. Хвищун, О. Мороз. – Луцьк : РВВ ЛНТУ, 2011. – 261 с.

2. Грицевич В. С. Географія логістичної діяльності в Західному регіоні України [Текст] / В. С. Грицевич, М. І. Сеньків // Часопис соціально-економічної географії. – 2015. – Вип. 19 (2). – С. 113-119.

3. Грицевич В. С., Сеньків М. І. Топологія і метрика автотранспортного простору як чинник транспортно-логістичної діяльності в Західному регіоні України [Текст] / В. С. Грицевич, М. І. Сеньків // Геополітика і екогеодинаміка регіонів. – Симферополь, 2014. – Том 10 (выпуск 2). – С. 483–488.

4. Грицевич В. С. Автотранспортна мережа Карпатського регіону України в контексті Євроінтеграції [Текст] / В. Грицевич, Х. Сеньчук // Наукові записки Тернопільського національного педагогічного університету. Серія: Географія. – 2010. – №2. – С. 52-58.

5. Грицевич В. С., Сеньчук Х. В. Кривизна автотранспортного простору Карпатського регіону України населення [Текст] / В. С. Грицевич, Х. В. Сеньчук // Часопис соціально-економічної географії. – 2011. – Вип. 10 (1). – С.122-127.

6. Грицевич В. С. Тополого-географічний аналіз регіонального устрою України / В. С. Грицевич // Наукові записки Тернопільського національного педагогічного університету. Серія : Географія. – 2011. – №2. – С. 60-66.

7. Грицевич В. С., Полімагістралі Карпатського регіону України [Текст] / В. С. Грицевич, Х. В. Сеньчук // Наукові записки Тернопільського національного педагогічного університету. Серія : Географія. – 2011. – №2. – С. 78–83.

8. Державна служба статистики України [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.ukrstat.gov.ua>.

9. Ларіна Р. Р. Теоретико-методологічні основи формування регіональних логістичних систем : автореф. дис. на здобуття наук. ступеня д-ра екон. наук: спец. 08.10.01 «Розміщення продуктивних сил і регіональна економіка» [Текст] / Р. Р. Ларіна. – Х., 2006. – 34 с.

М. И. Сенькив

КАРТОГРАФИЧЕСКИ-ГЕОЛОГИСТИЧЕСКАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА ЗАПАДНОГО РЕГИОНА УКРАИНЫ

В статье определено научно-практическое значение осуществления геологистической характеристики региона на основе комплексного подхода. Обоснованные главные компонентные и функциональные аспекты осуществления геологистической характеристики региона на основе комплексного подхода. Осуществлена геологистическая характеристика Западного региона Украины относительно: главных логистических центров, транспортных магистралей, государственной границы, товарных потоков региона. Построены соответствующие картосхемы. Выполнено эквидистантное зонирование Западного региона Украины относительно главных логистических центров, транспортных магистралей, государственной границы, товарных потоков региона. Определены зоны с хорошей, средней и плохой пространственной доступностью в пределах Западного региона Украины. Предложены пути улучшения геологистической ситуации в Западном регионе Украины, в частности, для эффективного функционирования товарных потоков в регионе предложено создать сеть распределительных центров на территориях с хорошей пространственной доступностью.

Ключевые слова: картографически-геологистическая характеристика региона, логистический центр, транспортная магистраль, государственная граница, товарный поток.

M. Senkiv

CARTOGRAPHIC AND GEOLOGISTICS CHARACTERISTICS OF WESTERN REGION OF UKRAINE

The scientific and practical significance of the geologists characteristics of the region through an integrated approach is defined in paper. The main component and functional aspects of the geologists characteristics of the region through an integrated approach are substantiated. The geologists characteristic of Western region of Ukraine concerning the main logistics centers, highways, state border, trade flows in the region is implemented. The corresponding cartographic schemes are made. The equidistant zoning of the Western region of Ukraine concerning the main logistics centers, highways, state border, trade flows in the region is made. The good, average and

bad spatial availability zones within the Western region of Ukraine are defined. The ways of improving the geologistics situation in Western region of Ukraine are proposed, in particular, for the effective functioning of trade flows in the region it is proposed to establish a network of distribution centers in zones with good spatial availability. All cities of the region, as logistics centers, and territories with good spatial availability, profitable location concerning highways zones and state border should maximally use its available geologistics benefits.

Key words: cartographic and geologistics characteristics of the region, logistics center, highway, state border, trade flow.

Надійшла до редакції 24 березня 2016 р.