

Розвиток транспортно-логістичних мереж Чернівецької області в умовах війни

УДК 911.3

Віталій ЗАБЛОТОВСЬКИЙ*  <https://orcid.org/0009-0008-0984-7992>

Наталія ЗАБЛОТОВСЬКА*  <https://orcid.org/0000-0002-7669-6118>

АНАЛІТИЧНА СТАТТЯ

Чернівецький національний університет імені Юрія Федьковича,
кафедра Географії України та регіоналістики

Листування – zablotovskyi.vitalii@chnu.edu.ua, n.zablotovskaja@chnu.edu.ua

Ключові слова: транспортно-логістична мережа, просторове планування, регіональний розвиток, транскордонне розташування, логістика.

Анотація: у дослідженні показано як змінилися умови використання наявних транспортно-логістичних мереж на території Чернівецької області після повномасштабного вторгнення. Також розкрито перспективи трансформації та розвитку транспортної мережі регіону дослідження в умовах додаткового навантаження зумовленого війною в державі. Наявні на початок 2025 року пункти пропуску окрім диверсифікаційного значення ще й забезпечують стійкість експортно-імпортних зав'язків, не допускаючи повного колапсу логістики у разі проблем на одному пункті. Загалом, Чернівецька область забезпечує один із найбільш прямих та ефективних шляхів для вантажного транзиту до Румунії, яка є ключовою ланкою у Балто-Чорноморському коридорі.

Запропоновано три потенційні локації для розміщення мультимодальних терміналів та логістичних хабів. Розкрито основні переваги доєднання транспортно-логістичної мережі області до транс'європейської мережі. Це і залучення релокованих підприємств, і працевлаштування вимушено переміщених осіб та інвестиційні переваги регіону. Також визначено й супутні переваги - впровадження «зеленої логістики», як позитивного фактору забезпечення Сталого розвитку регіону.

1. ВСТУП

Транспортно-логістичні послуги, на сучасному етапі суспільного розвитку є важливою умовою регіонального розвитку. Адже їх потенціал може бути як чинником соціально-економічного розвитку території, так і важелем для інвестиційної діяльності. І ми маємо багато прикладів, коли вигідне транспортно-логістичне розташування визначило напрями подальшого розвитку регіону. Вагомість транспортно-логістичних зав'язків у регіональному розвитку території може посилюватися її транскордонним розташуванням, або ж геополітичними умовами (що ми можемо спостерігати від 2014 року). Наслідки військової агресії, які призвели до санкційних обмежень у вже встановлені як міжнародні так і

2025, 854; DOI: <https://doi.org/10.31861/geo.2025.854.97-106>

<https://geochnu.top/>

Open Access. © 2025 В. ЗАБЛОТОВСЬКИЙ, Н.ЗАБЛОТОВСЬКА
опубліковано у Чернівецькому національному університеті

Ця робота ліцензується відповідно до

CC BY-NC-ND із Зазначенням Авторства – Некомерційна – Без Похідних 4.0 Міжнародна



внутрідержавні логістичні відносини. Постала потреба у перебудові старих та будівництві абсолютно нових віток мереж, реконструкції та модернізації транспортних мереж та логістичної інфраструктури. Оскільки усталені мережі або розірвані, або небезпечні. Що у будь якому випадку призведе до необґрунтованих втрат.

Чернівецька область у складі транспортно-логістичної мережі України тривалий час відігравала неоднозначну роль: з одного боку, прикордонне розташування й сусідство на невеликій протяжності із двома країнами, передбачали перспективи міжнародної співпраці; з іншого ж, специфічні природні умови, неякісне дорожнє покриття, наявність в Україні більших та рентабельніших територій через які проходили міжнародні транспортні коридори із відповідною логістичною інфраструктурою, якісно вирізнялися, а відповідно й приваблювали споживачів. Однак від 2014 року, із початком військової агресії рф, як вітчизняні споживачі, так і міжнародне співтовариство почали переглядати (Костащук, В., & Заблотовський, В. 2025).

2. МАТЕРІАЛИ ТА МЕТОДИ

Вивчення транспортно-логістичних мереж тематика важлива як для географів, фахівців із просторового планування та регіонального розвитку, так і економістів, юристів, тощо. Затребуваність результатів та актуальність відповідної тематики можемо простежити у працях фахівців різних спеціальностей. Для географів же важливо врахувати результати досліджень усіх їх, та в поєднанні із оцінкою суспільно-географічних та геополітичних особливостей регіонів здійснити комплексний аналіз, з конкретними рекомендаціями конструктивного характеру.

Проблеми перебудови логістичних мереж в умовах війни та напрямків їх проектування розкривають у своїй праці Н. Гринів та А. Равліковська (Гринів, Н. Т., & Равліковська, А. А. 2022), (Васильців, Н. 2023). Колектив авторів М. Виклюк, І. Петлін, К. Петлін та А. Якимович здійснили аналіз стану транспортної інфраструктури довоєнного періоду та оцінили фінансові втрати, що були викликані активною фазою війни. Як. результат вони виділили проблеми розвитку транспортно-логістичної системи України в сучасних умовах, оцінили ефективність логістики України та окреслили заходи щодо відновлення транспортно-логістичної системи в найближчій перспективі (Vykliuk, M., Petlin, I., Petlin, K., & Yakymovych, A 2024). С. Кулакова, А. Калембет та Д. Подкопова розкрили особливості формування й функціонування логістичної діяльності в Україні під час повномасштабного вторгнення рф. Ними було висвітлено проблеми розвитку логістики в державі в умовах війни та розкрито основні проблеми й розкрито перспективи. Із врахуванням виділених проблем науковцями визначено альтернативні шляхи, зокрема для прикордонних областей через використання шляхів сполучення з Польщею, Угорщиною, Молдовою, Словаччиною та Румунією (Кулакова, С. Ю., Калембет, А. В., & Подкопова, Д. Є. 2023). Дослідили вплив воєнних дій на логістичний потенціал України загалом, із врахуванням економічних наслідків завданих об'єктам транспортно-логістичної інфраструктури ворогом колектив авторів М. Корінь, В. Сисоєв, Д. Жученко. Вони встановили, що для підтримки обороноздатності країни необхідна відбудова логістичного потенціалу держави та формування безпечних транспортно-логістичних ланцюгів (Корінь, М. В., Сисоєв, В. В., & Жученко, Д. О. 2024). Особливості формування логістичних ланцюгів в умовах війни та прогнозування перспектив на післявоєнний період здійснили А. Завербний, З. Двуліт та Х. Вуєк. Ними запропоновано алгоритм послідовності дій на випадок невизначеності (війни, кризи, тощо) (Завербний, А., Двуліт, З., & Вуєк, Х. 2022).

Дослідження ролі транспортної інфраструктури у економічному розвитку на прикладі окремих регіонів проводили: К. Коваленко для території Житомирської області (Коваленко, К. 2024). Вивченням особливостей розвитку транспортно-логістичних мереж областей Західного

регіону України займались колектив авторів Інституту регіональних досліджень імені М. І. Долішнього НАН України. Вони вказують, що: «транспортно-логістична система України відіграє роль не лише «кровоносної системи економіки», але й справляє визначальний вплив на забезпечення гуманітарної, соціальної, продовольчої, енергетичної та воєнної безпеки. Війна в Україні вплинула на зміну логістики, структуру та обсяги міжнародних і транзитних вантажопотоків» (Питула, Х. М., Максименко, А. О., Калат, Я. Я., & Кирик, І. М. 2023). Ними також було розраховані індекси розвитку складових транспортно-логістичних мереж західних областей України, в тому числі й Чернівецької, періодом до початку повномасштабного вторгнення.

Матеріалами для проведеного дослідження окрім вказаних наукових праць є офіційна звітність Європейського союзу (Джерело). Державної прикордонної служби України (Джерело), Міністерства розвитку громад та територій України (Джерело) та інші офіційні звіти та статистичні збірники.

3. РЕЗУЛЬТАТИ

Уже від 2014 року на тлі міжнародних санкцій проти країни-агресора та її поплічників, міжнародні партнери переглянули напрямки основних транспортно-логістичних мереж, зокрема із 2017 року на території України почалися активні роботи щодо її доєднання до Транс'європейської транспортної мережі. Найвагомішою для наших Європейських партнерів є Транс'європейська транспортна мережа (TEN-T) яка була створена в ЄС із метою об'єднати Європейські країни мережею автомобільних шляхів, залізничних доріг, водних шляхів, трубопроводів та аеропортів. До TEN-T Україна увійшла 2017 року згідно інвестиційного плану Європейської Комісії (Джерело), (Костащук, В., & Заблотовський, В. 2025). А події 2022 року показали, що організація діяльності «Балто-Чорноморсько-Егейського» коридору, через Львів, на Чернівці, через Румунію і Молдову в напрямку Одеси, із використанням логістичних зв'язків із Румунією наразі стає стратегічним для України (Джерело). А для Чернівецької області, із по-новому оціненими перевагами геополітичного розташування, це новий шанс стати невід'ємною частиною міжнародного транспортно-логістичного коридору. Цим самим забезпечити для України з'єднання із портами Румунії, Болгарії та виходу до Середземномор'я та Адріатики. Все це забезпечить для Чернівецької області вагоме місце у транспортно-логістичних зв'язках України (Костащук, В., & Заблотовський, В. 2025).

Балто-Чорноморський коридор, як частина транспортно-логістичної мережі TEN-T (коридору Північ-Південь та BBA), це не просто стратегічна відповідь на зміну геополітичної та економічної ситуації у Європі, зокрема у Східній, її частині, це стратегічна необхідність для України, яка дає можливість отримати доступ до стійких, надійних та європейських транспортних шляхів. І безпековий фактор в даному випадку відіграв важливу роль. На рівні логістичних мереж, це є об'єднання автомобільних, залізничних та морських шляхів які з'єднують країни Балтійського та Чорноморського басейнів. Таким чином Україна трансформується із каїн на периферії європейської логістики в ключовий вузол у новому, безпечному та диверсифікованому транспортному просторі. Адже саме об'єкти логістичної інфраструктури як на початку війни та й досі залишаються ключовою мішенню ворога. За дослідженнями проведеними науковцями Київської школи економіки, на початок 2024 року попередні розміри збитків, які завдані об'єктам транспортної інфраструктури країни, сягають 36,8 млрд. дол. Дана сума складала на той час 24,3 відсотків від загальної суми прямих втрат (Джерело). Тому в даному випадку варто зауважити, що найшвидшу реакцію на військові дії в Україні було відчутно не в економічній, а в гуманітарній сфері. З перших годин повномасштабного вторгнення у 2022 році, потоки біженців та гуманітарних вантажів від наших партнерів без додаткових оцінок безпекових факторів визначилися із оптимальними

шляхами, які в подальшому й стали складовою сучасних віток транспортно-логістичних мереж. Гуманітарна, медична та військова допомога з Балканських країн, Туреччини та південної Європи і наразі прямує через прямі та безпечні шляхи, задля уникнення перевантажених пунктів пропуску на кордонах.

І тут варто зауважити на ролі Чернівецької області у цьому логістичному механізмі. Досліджувана територія відіграє, хоч не ключову, але стратегічно важливу роль у формуванні змiну південній гілці Балто-Чорноморського коридору, якраз завдяки своєму геополітичному розташуванню та наявності двох ключових прикордонних напрямків до ЄС (через Румунію) та Молдови. Вона фактично є південно-західною брамою України, що межує одночасно з двома державами-учасниками східноєвропейських транспортних ініціатив й виступає життєво важливою артерією для забезпечення безперебійної роботи та диверсифікації ризиків на південно-західному кордоні України. Саме так, найменша область України із периферійним розташуванням, стала критичною логістичною ділянкою між Україною та Румунією, й далі до портів Констанца й до центральної Європи.

Після початку повномасштабного вторгнення та блокування морських портів на Чорному морі, автомобільні та залізничні перевезення через західні регіони, включаючи Чернівецьку область, взяли на себе основний обсяг міжнародної торгівлі та гуманітарних вантажів. Вантажні перевезення Укрзалізниці лишень у 2024 році зросли на 22% в порівнянні із 2023 роком, і значною мірою цей приріст припав саме на західний напрямок ([Джерело](#)).

. Структура перевезень також змінилася критично, відображаючи пріоритети воєнного часу та пошук альтернативних шляхів експорту. Загалом по країні, у структурі експортних залізничних перевезень продукція сільського господарства (зокрема зерно та олія та руда стали домінувати, займаючи близько 40% та 39% відповідно. Це значно збільшило навантаження на залізничну інфраструктуру регіону, орієнтовану на Румунію (як ворота до портів Констанца). Левова частка імпорту припадала на паливо, військову та гуманітарну допомогу, критичне обладнання, та іншу стратегічно важливу продукцію.

Важливим напрямком змін в експортних маршрутах стали трансформації маршрутів експорту зернових. Якщо від 2024 року до лютого 2022 зерно з центральних та західних областей України (Хмельницької, Вінницької, Тернопільської) перевозилося переважно залізничним або автомобільним транспортом до портів Одеси, Чорноморську, Миколаєва і далі морським транспортом до партнерів, то після повномасштабного вторгнення вантажі прямують до Румунії через територію Чернівецької області або через територію Одеської області (Рені) та далі до румунського порту Констанца. Таким чином сформувався південно-західний зерновий коридор (із пріоритетними перевагами Чернівецької області). Паралельно функціонують північний та західний коридори, через які зернові експортуються в напрямку Польщі (для експорту через Гданськ) або Словаччини чи Угорщини.

Одним із критичних рішень у трансформуванні транспортно-логістичних маршрутів з 2022 року стала нагальна потреба у створенні нових логістичних напрямків у експорті/імпорті паливно-мастильних матеріалів. Блокування морських шляхів та знищення НПЗ вимагало створення абсолютно нових, стійких шляхів імпорту палива, адже значна частина палива надходила морем до портів або через Білорусь. То ж було сформовано залізничний та автомобільний шляхи імпорту. Основний потік палива забезпечується автотранспортом із країн ЄС (Польща, Румунія, Угорщина). А Чернівецька область, зокрема пункт пропуску «Порубне», стала важливим елементом у ланцюгу транспортування палива, що надходить із Румунії, а також для транзиту палива, яке прибуває через Румунію з Болгарії чи Туреччини.

Таким чином в українській транспортно-логістичній системі відбулися фундаментальні зміни не тільки в структур експорту-імпорту, але і в напрямках логістичних маршрутів. Тепер маршрути з центральних та західних областей України, які раніше йшли на південь,

повертають на південний захід до Румунії, роблячи Чернівецьку область критичною ланкою у ланцюзі експорту. Для Чернівецької області ці зміни означали перетворення на ключовий вузол коридорів, що ведуть на південь та захід. А наявні на той час прикордонні пункти пропуску Чернівецької області (особливо Порубне на кордоні з Румунією та пункти пропуску до Молдови, як транзитної країни) відчули колосальне збільшення трафіку, що призвело до хронічних черг та збільшення часу очікування. Водночас активізувався імпорт великих обсягів палива залізничним транспортом через ті ж залізничні пункти пропуску, що й використовуються для експорту зерна (зокрема ПП Вадул-Сірет).

Також цікавим логістичним рішенням виявилися зміни у формуванні промислового імпорту та контейнерних перевезень. Компанії, які раніше використовували контейнерні лінії в Одесі, були змушені змінити логістичні схеми, оскільки раніше контейнери з Азії чи Південної Європи прибували морським шляхом безпосередньо в Чорноморські порти України. Тепер контейнери доставляються до європейських портів (Констанца, Гданськ, Клайпеда) та з використанням «dry ports» («inland container terminals»), а потім уже суходелом транспортуються в Україну. У випадку із Чернівецькою областю, то контейнерні вантажі, що прибувають у Констанцу, перевантажуються на залізничний або автомобільний транспорт і прямують через Румунію до Чернівецької області. Це вимагає створення нових логістичних терміналів (dry ports) поблизу кордону для ефективної обробки цих вантажів.

Як результат згаданих вище трансформацій у транспортно-логістичних зв'язках регіонів України та міжнародними партнерами замість декількох великих коридорів, Україна тепер використовує множинні, але менш потужні, сухопутні коридори через західні та південно-західні прикордонні регіони. Це дає можливість мати альтернативні шляхи транспортування, клонування (резервування) транспортних маршрутів, що дасть можливість швидко відновлювати роботу ключових логістичних об'єктів у разі пошкодження. І Чернівецька область, у цьому логістичному механізмі, стала критично важливою ділянкою цих нових маршрутів (Костащук, В., & Заблотовський, В. 2025).

Зрозуміло, що основною причиною вказаних трансформацій стали злочинні дії північного сусіда, збройна агресія якого зруйнувала не лише мирне життя українського народу, але й усталений уклад мирної Європи. А для транспортно-логістичної системи постала проблема диверсифікації. До 24 лютого 2022 року українська логістика була високо централізованою та залежною від декількох ключових коридорів. Війна миттєво зруйнувала цю модель. Блокада та мінування акваторії чорноморського узбережжя призвели до втрати 70-80% експортних потужностей портової інфраструктури. Окупація територій, руйнування інфраструктури, перебої у залізничному сполученні в північних та східних областях, відмова від співпраці з окупантом (фактичне припинення торгівлі та транзиту з Росією, Білоруссю) та призупинення транспортування через окуповані території, прицільні обстріли транспортно-логістичної інфраструктури зумовили зниження стійкості ланцюгів постачання, та необхідність джерел імпорту критичного палива з ЄС. Проблема диверсифікації полягала у потребі швидко переорієнтувати усі вантажопотоки (експорт, імпорт палива, гуманітарна допомога) виключно на сухопутні шляхи через країни Європейського Союзу. Головним завданням стало створення та забезпечення функціонування «Solidarity Lanes», та їх інтеграції у транспортну мережу ЄС (TEN-T).

Проблема диверсифікації транспортно-логістичної мережі України у 2022 році була не просто логістичним завданням, а питанням економічного виживання держави. Особливого диверсифікаційного значення Чернівецька транспортно-логістична мережа набула після 2022 року, коли на ПП «Порубне» відчувалася критична нестача пропускних можливостей, як вантажо- так і пасажиро- обігу. Різка диверсифікація з вектором на Чернівецьку область призвела до того, що прикордонні пункти пропуску Чернівецької області (особливо ПП

«Порубне» на кордоні з Румунією та пункти пропуску до Молдови, як транзитної країни) відчули колосальне збільшення трафіку, що призвело до черг та збільшення часу очікування. Проектні пропускні можливості були просто не готові до такого обороту. Наприклад у 2022 році окрім кілометрових черг до автомобільного ПП «Порубне» фіксувалося 100% навантаження вантажообороту. Це при його пропускній здатності 11 тис осіб / 3,5 ти транспортних засобів у тому числі 500 вантажівок ([Джерело](#)).

Обласне керівництво стикнулося із проблемою перевантаження транспортно-логістичної системи області. Тому актуальним рішенням було відкриття нових автомобільних пунктів пропуску «Красноільськ» та «Дяківці». Їх відкриття трансформувало не лиш транспортно-логістичну мережу області, та розвантажило ПП «Порубне», але й позитивно вплинуло на тенденції регіонального розвитку регіону. Відкриття автомобільного ПП «Красноільськ» у грудні 2022 року, почало незначно розвантажувати «Порубне», оскільки він спочатку працював лише для легкового транспорту та порожніх вантажівок. У січні 2023 року відкривається автомобільного ПП «Дяківці». Протягом 2023 року обидва нові ПП поступово отримали дозвіл на пропуск вантажного транспорту, що стало ключовим фактором. Адже це додало додатково 5000 осіб і 1500 транспортних засобів на добу в ПП «Красноільськ» та 3000 осіб і 1000 транспортних засобів на добу в ПП «Дяківці». На сьогодні вони працюють на повну потужність, забираючи на себе значну частину легкового та вантажного трафіку (до 50% легкових авто, до 20% вантажівок). Завдяки введенню в експлуатацію ПП «Красноільськ» та «Дяківці», сумарна проектна пропускна спроможність на кордоні з Румунією зросла більш ніж удвічі. Нові пункти пропуску окрім диверсифікаційного значення ще й забезпечують стійкість експортно-імпортних зв'язків, не допускаючи повного колапсу логістики у разі проблем на одному пункті. Загалом, Чернівецька область забезпечує один із найбільш прямих та ефективних шляхів для автомобільного вантажного транзиту до Румунії, яка є ключовою ланкою у Балто-Чорноморському коридорі ([Джерело](#)).

Не менш важливою частиною є зв'язок Чернівецької області з Молдовою, який також набув стратегічного значення після повномасштабного вторгнення. Через залізничні ПП «Кельменці» та «Сокиряни» забезпечується критично важливі транзити через Молдову до румунських портів та до європейської залізничної мережі. Ці пункти пропуску стали важливою складовою Solidarity Lanes, ініційованих та фінансованих ЄС, оскільки вони дозволяють експортувати українську агропродукцію та металургійну сировину в обхід заблокованих чорноморських портів. Як до повномасштабного вторгнення так і після залізничні пункти пропуску використовувалися переважно для вантажу, забезпечуючи значний обсяг експорту/імпорту з Молдовою та транзиту. Вони справлялися із навантаженням, що можна пояснити специфікою діяльності залізничного транспорту. При чому варто зауважити й на потенційних можливостях даних пунктів пропуску. Що може динамічно змінюватися залежно від узгоджених графіків з «Укрзалізницею» та залізницею Молдови, а також від завантаженості інфраструктури, особливо в умовах воєнного часу.

Через необхідність перевезення великих обсягів критичних вантажів (зерно, паливо) та обмеження пропускної здатності автодоріг, залізничні перевезення набули підвищеного пріоритету. Проблема залізничних пунктів пропуску Чернівецької області полягає у тому, що їхня фактична пропускна здатність є критично низькою порівняно з обсягом вантажів, які Україна змушена експортувати сухоходом після блокування морських портів. Саме тому виникла гостра необхідність у розвитку мультимодальних терміналів (сухих портів) поблизу цих пунктів, щоб максимально прискорити перевантаження та збільшити кількість поїздів, які можуть здійснити за добу.

Необхідність створення мультимодальних терміналів у Чернівецькій області ґрунтується на наступних перевірених фактах та викликах. Перевантаження прикордонних пунктів

пропуску - після 2022 року вантажопотік через західні пункти пропуску зріс у рази, спричиняючи черги та затримки, то ж наявна логістична інфраструктура не може впоратися з обсягами експорту/імпорту, а мультимодальні термінали розташовані поблизу кордону, перенесуть митні та логістичні операції углиб області, розвантажуючи кордон. Окрема проблема це експорт агропродукції. Величезні обсяги зерна вимагають швидкого перевантаження на залізниці. Адже залізничний транспорт набагато ефективніший для масових перевезень на великі відстані, ніж автомобільний. От розвиток мультимодальних терміналів поблизу залізничних вузлів дозволяє консолідувати зерно, яке привозиться автотранспортом, і швидко перевантажувати його у вагони європейського зразка. Останнє - це ще один фактор на користь dry ports. В Україні використовується широка колія, а в ЄС (Румунія, Молдова) - вузька колія, це вимагає обов'язкового перевантаження або перестановки вагонів, що вирішить ефективна зміна транспортних засобів та колії.

На території Чернівецької області логічним буде створення мультимодальних терміналів декількох локацій. Перше це території в зоні впливу ПП Вадул-Сірет (Залізничний пріоритет), з фокусом на авто-залізничному перевантаженні сільськогосподарської продукції та перевантаженні з колії на колію та створенні терміналу для контейнерних поїздів, що прямують до/з порту Констанца (Румунія). Це найбільш логічна та пріоритетна зона для розміщення терміналів, оскільки тут відбувається прямий стик колій.

Ще одним перспективним проектом може бути будівництво логістичного хабу біля Чернівців. Адже враховуючи вигідне географічне положення міста (розташування в 30-км зоні від кордону, виходом до основних міжнародних трас), наявність промислових зон може забезпечити кращу логістику та доступ до робочої сили. Мультимодальний термінал можна буде використовувати як внутрішній митний термінал для контейнерів, що йдуть транзитом через Румунію. Створення регіонального логістичного центру для імпортованих товарів (включно з гуманітарною допомогою) з подальшою дистрибуцією по Західній Україні.

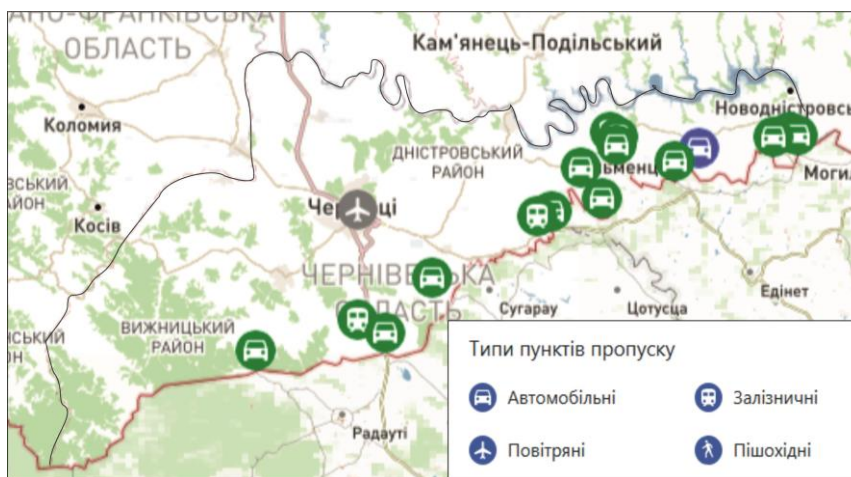


Рис.1. Розташування пунктів пропуску на Чернівецькій ділянці кордону із Румунією та Молдовою (Офіційний сайт Державної прикордонної служби України, 2025)

Україно-Молдовська частина кордону в межах Чернівецької області також має свої перспективи, хоча й має меншу пропускну здатність, вона є важливим транзитним коридором для імпорту нафтопродуктів, які можуть надходити через Молдову та як альтернативного маршруту до румунських портів. Загалом логічність такого розташування логістичних хабів на території області можна підтвердити й щільністю відповідних пунктів пропуску в зоні їх впливу (Рис 1). Створення dry ports стимулюватиме розвиток логістичної

інфраструктури, залучатиме інвестиції, створюватиме нові робочі місця та сприятиме розвитку супутнього бізнесу (складське господарство, дистрибуція).

Розвиток мультимодальних терміналів та dry ports є частиною Стратегії розвитку Чернівецької області до 2027 року та відповідає пріоритетам Міністерства інфраструктури щодо інтеграції України в транс'європейську транспортну мережу (TEN-T). І це є неминучим кроком для забезпечення стабільності українського експорту та імпорту в умовах війни, а також для майбутньої інтеграції в логістичну мережу Європейського Союзу ([Джерело](#)).

Трансформація Чернівецької області на ключовий логістичний хаб матиме значний позитивний вплив на ринок праці та місцеву економіку, особливо у контексті адаптації внутрішньо переміщених осіб. Транспортна та логістична галузі, які швидко розвиваються, можуть стати основним джерелом зайнятості для цих осіб, особливо для чоловіків, які мають досвід роботи у промисловості або транспорті. Зростання вантажопотоку призвело до збільшення попиту на послуги складського господарства, термінальної обробки та митного оформлення. Це створює попит на нові робочі місця. До області релокувалися логістичні та виробничі компанії з Центральної та Східної України, що додатково стимулює створення стабільних, висококваліфікованих робочих місць. Для сталого розвитку прикордонної інфраструктури критично важливе залучення фінансування ЄС. А також, із врахуванням доєднання території області до мережі TEN-T варто враховувати можливості використання коштів із міжнародних фондів або програм, спрямованих на розвиток Транс'європейської транспортної мережі, до якої тепер включені ключові українські маршрути, що проходять через Чернівецьку область. Щоправда, різке зростання автомобільного трафіку через область несе значні екологічні ризики, які потребують негайного реагування. Це і викиди в ґрунт та атмосферу, шумове забруднення, та інше, що передбачає й екологізацію логістики.

Таким чином, мультимодальні термінали та dry ports є ключовим елементом для підвищення ефективності та стійкості транспортно-логістичних мереж Чернівецької області в умовах постійно зростаючого навантаження.

4. ВИСНОВКИ

Отож, внаслідок повномасштабної агресії та блокування чорноморських портів транспортно-логістична мережа України зазнала фундаментальної диверсифікації. Це створило критичну залежність від західних наземних коридорів. Чернівецька область миттєво перетворилася на життєво важливі «Південно-західні ворота» України, ставши ключовим хабом для «Коридорів солідарності» до ЄС, особливо у напрямку Румунії. Значне збільшення вантажопотоку призвело до перевантаження прикордонної інфраструктури. Регіон отримав значний поштовх до розвитку логістичного та складського бізнесу, що створює нові робочі місця та сприяє інтеграції ВПО у місцевий ринок праці. Майбутні перспективи розвитку логістичної мережі Чернівецької області нерозривно пов'язані з європейською інтеграцією та підвищенням стійкості. Таким чином, Чернівецька область є стратегічною ланкою нової логістичної архітектури України, а подальші дослідження мають бути сфокусовані на підвищенні її стійкості, ефективності та європейської інтеграції.

ЛІТЕРАТУРА

1. **Vykliuk, M., Petlin, I., Petlin, K., & Yakymovych,** (2024) А. ПРОБЛЕМИ РОЗВИТКУ ТРАНСПОРТНО-ЛОГІСТИЧНОЇ СИСТЕМИ УКРАЇНИ В СУЧАСНИХ УМОВАХ. *Формування ринкової економіки в Україні*, (51), 105 – 115. [**Vykliuk, M., Petlin, I., Petlin, K., & Yakymovych,** (2024) А. PROBLEMY ROZVYTUKU TRANSPORTNO-LOHISTYCHNOI SYSTEMY UKRAINY V SUCHASNYKh UMOVAKh. *Formuvannia rynkovoї ekonomiky v Ukraini*, (51), 105 – 115.]
2. **Васильців, Н.** (2023). Трансформація та адаптація логістики до викликів в умовах воєнного стану. *Економіка та суспільство*, (55). [**Vasylytsiv, N.** (2023). Transformatsiia ta adaptatsiia lohistyky do vyklykiv v umovakh voiennoho stanu. *Ekonomika ta suspilstvo*, (55).]

В. Заблотовський, Н. Заблотовська

Розвиток транспортно-логістичних мереж Чернівецької області в умовах війни

3. **Гринів, Н. Т., & Равліковська, А. А.** (2022). Перебудова логістики в умовах воєнного стану в Україні. *Академічні візії*, (13). [Hryniv, N. T., & Ravlikovska, A. A. (2022). Perebudova lohistyky v umovakh voiennoho stanu v Ukraini. *Akademichni vizii*, (13)..]
4. **Завербний, А., Двуліт, З., & Вуек, Х.** (2022). Особливості формування логістичних ланцюгів в умовах війни та у післявоєнний період. *Економіка та суспільство*, (43). [Zaverbnyi, A., Dvulit, Z., & Vuiek, Kh. (2022). Osoblyvosti formuvannia lohistychnykh lantsiuhiv v umovakh viiny ta u pisliavoiennnyi period. *Ekonomika ta suspilstvo*, (43).]
5. **Коваленко, К. І.** (2024). Транспорт та його роль в національній економіці на прикладі Житомирської області. *Innovative Education: Problems and Prospects of Scientific Research*, 102-105. [Kovalenko, K. I. (2024). Transport ta yoho rol v natsionalnii ekonomitsi na prykladi Zhytomyrskoi oblasti. *Innovative Education: Problems and Prospects of Scientific Research*, 102-105]
6. **Корінь, М. В., Сисоєв, В. В., & Жученко, Д. О.** (2024). Логістичний потенціал України: проблеми та напрями його поствоєнного відродження. *Вісник економіки транспорту і промисловості*, (87), 128-136. [Korin, M. V., Sysoiev, V. V., & Zhuchenko, D. O. (2024). Lohistychnyi potentsial Ukrainy: problemy ta napriamy yoho postvoiennoho vidrozhennia. *Visnyk ekonomiky transportu i promyslovosti*, (87), 128-136.]
7. **Косташук, В., & Заблотовський, В.** (2025). Перспективи розвитку транспортно-логістичної мережі в Чернівецькій області у сучасних умовах. *Науковий вісник Чернівецького університету: Географія*, (853), 35-43. [Kostashchuk, V., & Zablotovskiy, V. (2025). Perspektyvy rozvytku transportno-lohistrychnoi merezhi v Chernivetskoï oblasti u suchasnykh umovakh. *Naukovyi visnyk Chernivetskoho universytetu: Neohrafiia*, (853), 35-43]
8. **Кулакова, С. Ю., Калембет, А. В., & Подкопова, Д. Є.** (2023). Особливості формування логістичних витрат підприємств в умовах воєнного стану. *Фінансово-кредитні системи: перспективи розвитку*, № 1 (8), 22-29. [Kulakova, S. Yu., Kalembet, A. V., & Podkopova, D. Ye. (2023). Osoblyvosti formuvannia lohistychnykh vytrat pidpriemstv v umovakh voiennoho stanu. *Finansovo-kredytni systemy: perspektyvy rozvytku*, № 1 (8), 22-29.]
9. **Питула, Х. М., Максименко, А. О., Калат, Я. Я., & Кирик, І. М.** (2023). Розвиток логістично-транспортної інфраструктури прикордонних областей Західного регіону України в умовах поглиблення інтеграції до Європейського Союзу. *Регіональна економіка*, (2), 108, 60-71. [Prytula, Kh. M., Maksymenko, A. O., Kalat, Ya. Ya., & Kyryk, I. M. (2023). Rozvytok lohistrychno-transportnoi infrastruktury prykordonnykh oblastei Zakhidnoho rehionu Ukrainy v umovakh pohlyblennia intehratsii do Yevropeiskoho Soiuzu. *Rehionalna ekonomika*, (2), 108, 60-71]

ІНФОРМАЦІЙНІ РЕСУРИ

10. Звіт про прямі збитки інфраструктури від руйнувань внаслідок військової агресії росії проти України станом на початок 2024 року. [Zvit pro priami zbytky infrastruktury vid ruinuvan vnaslidok viiskovoi ahresii rosii proty Ukrainy stanom na pochatok 2024 roku.] ([Джерело](#))
11. Офіційний вебсайт Європейського союзу, 2025 [Ofitsiyniy vebсайт Yevropeiskoho soiuzu, 2025] ([Джерело](#))
12. Офіційний сайт Державної прикордонної служби України, 2025 [Ofitsiyniy sait Derzhavnoi prykordonnoi sluzhby Ukrainy, 2025] ([Джерело](#))
13. Офіційний сайт державної служби статистики, 2025 [Ofitsiyniy sait derzhavnoi sluzhby statystyky 2025] ([Джерело](#))
14. Офіційний сайт Міністерства розвитку громад та територій України, 2025 [Ofitsiyniy sait Ministerstva rozvytku hromad ta terytorii Ukrainy, 2025] ([Джерело](#))
15. Стратегія розвитку Чернівецької області 2027 [Stratehiia rozvytku Chernivetskoï oblasti 2027] ([Джерело](#))

Vitaliy Zablotovskij, Nataliya Zablotovska

Yuriy Fedkovych Chernivtsi National University,

Department of Geography of Ukraine and Regional Studies

Development of transport and logistics networks of Chernivtsi region in war conditions

Keywords: transport and logistics network, spatial planning, regional development, cross-border location, logistics.

Abstract: The study shows how the conditions for using existing transport and logistics networks in the territory of Chernivtsi region have changed after the full-scale invasion. It also reveals the prospects for the transformation and development of

В. Заблотовський, Н. Заблотовська

Розвиток транспортно-логістичних мереж Чернівецької області в умовах війни



the transport network of the study region in the conditions of additional load caused by the war in the state. The checkpoints available at the beginning of 2025, in addition to their diversification value, also ensure the stability of export-import ties, preventing a complete collapse of logistics in the event of problems at one point. In general, Chernivtsi region provides one of the most direct and effective routes for freight transit to Romania, which is a key link in the Baltic-Black Sea corridor. Three potential locations for the placement of multimodal terminals and logistics hubs are proposed. The main advantages of joining the transport and logistics network of the region to the trans-European network are revealed. These include the attraction of relocated enterprises, the employment of forcibly displaced persons, and the investment advantages of the region. The accompanying advantages are also identified - the introduction of "green logistics" as a positive factor in ensuring the sustainable development of the region..