

УДК 911.3:[656:629.342](477.46):(100)(045)
DOI <https://doi.org/10.32782/geochasvnu.2024.3.07>

Оксана Герасименко

кандидат педагогічних наук, доцент, доцент кафедри географії, геодезії та землеустрою,
Уманський державний педагогічний університет імені Павла Тичини
oksana1974herasymenko@ukr.net, ORCID: <https://orcid.org/0000-0003-0127-0953>

Анна Пархоμεць

магістрант,
Уманський державний педагогічний університет імені Павла Тичини

**СУСПІЛЬНО-ГЕОГРАФІЧНА РОЛЬ
УМАНСЬКОГО АВТОБУСНОГО ТРАНСПОРТНОГО ВУЗЛА
В МІЖНАРОДНИХ ТРАНСПОРТНИХ ПЕРЕВЕЗЕННЯХ**

Анотація. У статті висвітлено суспільно-географічні особливості Уманського транспортного вузла у Пан'європейському (Критському) транспортному коридорі № 9. Використано описовий, літературний, статистичний, порівняльний методи дослідження. Метою дослідження є розкриття суспільно-географічних особливостей Уманського транспортного вузла у пан'європейському (Критському) транспортному коридорі № 9. Описано автомобільний транспорт регіону.

Транспорт відіграє важливу роль у суспільно-географічному забезпеченні територіальних громад. Це одна з ключових сфер матеріального виробництва, яка суттєво впливає на економіку, розміщення населення та виробництво. Крім того, він є невід'ємною частиною інфраструктури, що об'єднує всі галузі економіки в єдину систему. Транспорт забезпечує зв'язок між виробництвом і споживанням, промисловістю та сільським господарством, а також забезпечує економічні зв'язки між різними країнами та задовольняє потреби населення у всіх видах транспортування.

Ключові слова: автомобільний транспорт, транспортний вузол, Умань, автобусні перевезення, Критський транспортний коридор № 9.

Herasymenko Oksana, Parkhomets Anna. THE SOCIO-GEOGRAPHIC ROLE OF THE UMAN BUS TRANSPORT HUB IN INTERNATIONAL TRANSPORTATION

Abstract. Transport plays an important role in the socio-economic development of the country, because a developed transport system is a prerequisite for economic growth, increasing the competitiveness of the national economy and the quality of life of the population. International transport corridors contribute to the formation of important transport and logistics centers that contribute to the development of the regional economy and international trade relations of Ukraine.

Bus transportation plays an important role in the socio-geographic provision of territorial communities. They are one of the most important spheres of material production, which largely determines the level and structure of the economy, the features of population placement and production, and is also the most important link that connects all branches of the economic complex into a single whole. Regional socio-geographic studies of transport in the context of European integration are relevant.

The article highlights the socio-geographic features of the Uman transport hub in the pan-European (Cretan) transport corridor No. 9. Descriptive, literary, statistical, comparative research methods were used. The purpose of the study is to reveal the socio-geographic features of the Uman transport hub in the pan-European (Cretan) transport corridor No. 9. The automobile transport of the region is described.

The scientific novelty consists in the socio-geographical analysis of the Uman transport hub as a component of regional studies of Central Ukraine. The zone of influence of bus transportation of the Uman transport hub in the integration connections of the pan-European (Cretan) transport corridor No. 9 has also been determined. The results of a survey on determining the impact of bus transportation on the quality of life have been published.

Key words: road transport, transport hub, Uman, bus transportation, Crete transport corridor No. 9.

Актуальність теми дослідження. Транспорт відіграє важливу роль у соціально-економічному розвитку країни, адже розвинена транспортна система є передумовою економічного зростання, підвищення конкурентоспроможності національної економіки та якості життя населення. Міжнародні транспортні коридори сприяють формуванню важливих транспортних та логістичних центрів, що сприяє розвитку регіональної економіки та міжнародних торговельних відносин України.

Автобусні перевезення займають важливу роль у суспільно-географічному забезпеченні територіальних громад. Вони є однією з найголовніших сфер матеріального виробництва, яка значною мірою визначає рівень та структуру економіки, особливості розміщення населення та виробництва, а також є найважливішою ланкою, яка зв'язує всі галузі господарського комплексу в єдине ціле.

Актуальними є регіональні суспільно-географічні дослідження транспорту в контексті європейської інтеграції.

Стан вивчення питання з аналізом основних праць. Транспортна система є важливою складовою частиною у структурі економіки України. Вона є матеріально-технічною основою реалізації територіального поділу праці та сприяє формуванню й розвитку економічних районів як головний районоутворювальний чинник.

Ефективне функціонування державної транспортної системи та включення її у європейську та світову транспортні мережі сприяє вирішенню найважливіших завдань сьогодення та дає змогу збільшити обсяги міжнародних перевезень.

Інтеграції території сучасної України з іншими державами сприяє її вигідне географічне розташування в центрі європейського континенту та на перехресті основних торгових шляхів, що з давніх-давен з'єднували Чорне та Балтійське моря, а також Азію та Західну Європу. Сьогодні Україна розташована на межі з Європейським Союзом та є кандидатом до вступу в ЄС.

Для дослідження нами обрано Уманський транспортний вузол, який розташований на перетині міжнародних шляхів, є структурною частиною пан'європейського (Критського) транспортного коридору № 9.

Питанням розвитку транспортної системи України та регіонів присвячено низку дисертаційних, монографічних досліджень, науково-методичних посібників, статей у фахових виданнях.

Питання дослідження транспорту висвітлювали науковці В. Бондар, В. Брагінський, Г. Васильєва, М. Габа, Г. Жовтяк, О. Захарова, Д. Зеркалов, Н. Іксарова, К. Козіна, О. Комчатних, Г. Крачунов, Є. Маруняк, С. Овчарова, Н. Кудрицька, Л. Маковецька, І. Мандрик, О. Мних, О. Никифорок, В. Павлов, Л. Руденко, Т. Сирийчик, О. Собкевич, К. Михайличенко, О. Ємельянова, Ю. Соколов, О. Соловйова, А. Хахлюк, А. Чет, В. Щелкунов, Ю. Кулаєв, Л. Зайончик, В. Загорулько, П. Яновський, Л. Яцківський та ін. Більшість учених описувала проблему з позицій економіки, маркетингу.

Географії транспорту присвятили низку посібників науковці України. Зокрема, це І. Дудник («Транспортна географія», 2016 р.) [4], Л. Маковецька («Географія транспорту: курс лекцій», 2016 р.) [8], О. Соловйова («Загальний курс транспорту: конспект лекцій», 2007 р.) [12], Л. Яцківський («Загальний курс транспорту», 2007) [14] та ін.

В. Павлов, С. Бортнік у монографії «Транспортно-логістичний комплекс регіону: інтеграційні процеси» (2007 р.) [9] розглядають теоретичні, методичні та практичні аспекти формування та розвитку регіональної транспортно-логістичної системи в умовах активізації інтеграційних процесів.

Д. Зеркалов у довіднику «Транспортна система України» (2006 р.) [5] розглядає транспортну інфраструктуру держави, розкриває її потенціал і транзитні можливості міжнародних коридорів.

Корисними для нашого дослідження стали наукові статті у фахових виданнях з економіки та соціально-економічної географії. Зокрема, М. Габа у статті «Еколого-географічні аспекти

розвитку автотранспорту України» (2009 р.) [2] аналізує геопросторові особливості розвитку автомобільного транспорту України, його вплив на довкілля.

Г.А. Крачунов, Є.О. Маруняк, С.К. Овчарова у статті «Логістичний потенціал для забезпечення сталого розвитку Болгарії і Західних Балкан» (2021 р.) [7] аналізують проблеми функціонування транспортно-логістичних систем Болгарії, визначають завдання, реалізація яких покращить поточну ситуацію та створить умови для їх подальшого розвитку на основі принципів сталого розвитку.

Проте у географічній літературі недостатньо висвітлені територіальні відмінності у розвитку транспортної системи, регіональні особливості її функціонування, зокрема актуальною є проблема інтеграції транспортної інфраструктури Уманського транспортного вузла до транспортної системи країн ЄС.

Мета та завдання дослідження. Метою роботи є розкриття суспільно-географічних особливостей Уманського транспортного вузла у міжнародних транспортних перевезеннях.

Відповідно до поставленої мети було виділено такі завдання дослідження:

- визначити сутність поняття «транспортний вузол» та дати економіко-географічну характеристику Уманського транспортного вузла;
- проаналізувати зону впливу автобусних перевезень Уманського транспортного вузла в інтеграційних сполученнях пан'європейського (Критського) транспортного коридору № 9;
- визначити вплив автобусних перевезень на якість життя населення.

Методи та матеріали дослідження. Поставлені завдання виконувалися на основі системного підходу із застосуванням таких загальнонаукових методів, як: аналіз та синтез під час опрацювання наукових та статистичних джерел із метою визначення суспільно-географічного положення Уманського транспортного вузла; статистичний для узагальнення й аналізу економічних показників, зокрема автобусних перевезень; порівняльний для визначення місця Уманського транспортного вузла в інтеграційній системі пан'європейського транспортного коридору № 9. Суспільно-географічне дослідження було проведене на основі аналізу офіційних матеріалів Державної служби статистики України та Черкаської обласної військової адміністрації.

Виклад основного матеріалу з обґрунтуванням отриманих наукових результатів.

У перевезеннях на короткі відстані автомобільний транспорт відзначається своєю неперевершеною гнучкістю. Його головною перевагою є здатність доставляти вантажі від місця до місця максимально ефективно, із мінімальними втратами часу. Автомобіль може транспортувати невеликі партії вантажів, уникнувши потреби у їхньому складуванні на складах чи станціях, як у випадку з залізничним транспортом. Він обслуговує різні галузі, включаючи промисловість, будівництво, сільське господарство, торгівлю та комунально-побутові потреби, а також забезпечує широкомасштабні пасажирські перевезення. Однак поряд із цими перевагами автомобільний транспорт має значні недоліки, зокрема високі витрати на перевезення, велику складність організації та негативний вплив на навколишнє середовище через використання рідкого палива.

Автомобільні дороги (загального користування) забезпечують внутрішньодержавні та міжнародні перевезення пасажирів і вантажів, враховують адміністративно-територіальний поділ країни, з'єднують населені пункти і є складовою частиною єдиної транспортної системи держави.

Крім перевезення вантажів і пасажирів, автомобільний транспорт виконує багато інших функцій. Він забезпечує роботу швидкої медичної допомоги, пожежної охорони, органів громадського правопорядку тощо. Автотранспорт відіграє визначну роль в обслуговуванні агропромислового комплексу та доставці вантажів і пасажирів у важкодоступні райони. У перевезеннях вантажів важливого значення набуває спеціальний автомобільний транспорт, контейнерний, рефрижераторний та ін.

Для нашого дослідження є важливим визначення ключового поняття «транспортний вузол». За словами М. Христюка (1989 р.), «транспортний вузол – це комплекс транспортних споруд у пункті, де сходяться, перетинаються або розгалужуються не менш як три лінії одного або двох видів магістрального транспорту, які у взаємодії виконують операції з обслуговування транзитних та місцевих перевезень вантажів і пасажирів...» [13, с. 303].

Аналогічне визначення дефініції «транспортний вузол» знаходимо в І. Дудника (2010 р.): «... місце перетину, дотику або розгалуження шляхів сполучення декількох різних або однакових видів транспорту, що дає можливість здійснювати транспортні зв'язки в декількох напрямках. За змістом та функціями транспортні вузли поділяють на інтегральні та галузеві...» [4, с. 347].

Для дослідження ми обрали Уманський транспортний вузол, який має стратегічне значення для розвитку автотранспортної системи. Розташування в географічному центрі України на перетині міжнародних транспортних автомобільних коридорів дає змогу для розвитку транспортної інфраструктури. Через Умань пролягає Пан'європейський (Критський) транспортний коридор № 9 за маршрутом Гельсінкі – Санкт-Петербург – Мінськ – Москва – Київ – Одеса (Кишинів) – Димитровград – Александруполіс. Країни-учасниці – Фінляндія, Росія, Україна, Білорусь, Молдова, Румунія, Греція. Довжина магістралі становить 3400 км, із них в Україні: залізниці – 1496 км, автошляхів – 996,1 км (у т. ч. відгалуження – 152,4 і 242,4 км) [5, с. 152].

Окрім того, місто перетинають такі транспортні шляхи М-16: Стрий – Тернопіль – Гайсин – Умань – Кропивницький – Знам'янка; Н-16: Золотоноша – Черкаси – Сміла – Умань; Т-0202: Могилів-Подільський – Ямпіль – Крижопіль – Бершадь – Умань.

Навколо міста сформувалась Уманська міжрайонна система розселення (центр м. Умань), яка містить у собі такі територіальні громади: Дмитрушківську, Жашківську, Ладижинську, Маньківську, Монастирищенську, Паланську, Тальнівську, Уманську, Христинівську Черкаської області; Благовіщенську, Гайворонську, Голованівську, Новоархангельську, Перегонівську, Підвисоцьку Кіровоградської області; Бершадську, Гайсинську, Джулинську Вінницької області.

Важливу роль відіграє якість надання послуг в автобусних перевезеннях. За даними Черкаської обласної військової адміністрації, перевезення здійснюють ПрАТ «Черкаське обласне підприємство автобусних станцій» та приватні перевізники [10].

У міжміському сполученні автобусні маршрути зв'язують місто Умань із Києвом, Одесою, Дніпром, Миколаєвом, Херсоном, Львовом, Чернівцями та іншими містами України. Приміськими маршрутами м. Умань зв'язане переважно з населеними пунктами Черкаської, Вінницької, Кіровоградської, Одеської та Київської областей.

Аналіз кількості рейсів автобусного сполучення згідно з даними табло автовокзалів свідчить про те, що в м. Умань найбільша кількість автобусних сполучень регіону з населеними пунктами України та європейськими країнами (табл. 1) [15].

Уманський транспортний вузол є інтеграційним транзитним пунктом з 5 країнами Європи. Щоденно відправляються рейси до Варшави, Познані, Вроцлава, Кракова, Катовіце, Лодзя, Гданська, Любліна, Щецина, Зельної Гури, Бидгоща, Ополе, Жешува, Гожува-Великопольські, Гдині, Свіноуйсьце, Колобжега, Слупська (Польща), Праги, Брно (Чехія), Бухареста (Румунія), Стамбула (Туреччина), Каушан (Молдова), Берліна (Німеччина), Барі (Італія) та ін.

Стан транспортного вузла може бути проаналізований за такими підсистемами, як дорожньо-транспортна інфраструктура, транспортна інфраструктура і рухомий склад, пасажиропотоки та рівень сервісу [9, с. 123–125].

Усі об'єкти дорожньої інфраструктури залежно від джерел фінансування, форм власності та порядку функціонування умовно можна розділити на три основні групи.

Перша група включає аспекти, що є частинами системи автомобільних доріг та спрямовані на полегшення транспортного руху для водіїв та пасажирів. Вони призначені для зменшення втоми учасників руху, надання допомоги, покращення комфорту та безпеки. Ці об'єкти вклю-

чають автобусні зупинки, пункти контролю ваги тощо. Кількість і місце розташування таких об'єктів повинні визначатися документацією на будівництво доріг. Фінансування будівництва, ремонту та утримання здійснюється за рахунок бюджетних коштів на дорожнє господарство з додатковою участю приватних інвесторів, які мають комерційний інтерес.

Таблиця 1

Дані про кількість автобусних рейсів упродовж доби

Автобусна станція	Кількість рейсів
Умань	224
Звенигородка	82
Тальне	33
Монастирище	16
Маньківка	30
Жашків	37
Христинівка	12
Монастирище	16
Гайворон	14
Голованівськ	7
Бершадь	32
Гайсин	9

Друга група становить єдину систему обслуговування пасажирських перевезень і включає мережу автовокзалів та автостанцій, а також пункти медичної допомоги, які зазвичай розташовані в населених пунктах поблизу доріг. Фінансування їх будівництва, ремонту й утримання здійснюється за рахунок бюджетних коштів та інших джерел, що не входять до бюджету.

Третя група включає об'єкти платного сервісу, розташовані в межах пришляхової смуги, з метою підвищення комфорту для учасників руху та створення умов для праці й відпочинку водіїв та пасажирів. Сюди входять мотелі, кемпінги, автозаправні станції, станції технічного обслуговування, пункти харчування та вантажні термінали. Зазвичай ці об'єкти становлять невеликі підприємства, що засновані й утримуються за рахунок приватних інвестицій. Зазначено, що наявна сервісна інфраструктура на автодорогах не відповідає сучасним вимогам за своїми архітектурно-будівельними характеристиками, обладнанням, переліком та якістю наданих послуг. Згідно з Національною стратегією регіонального розвитку на 2021–2027 роки сферою впливу МТК є частина території України в межах 15 кілометрів від важливих міжнародних магістралей країни. Вони є ключовими для забезпечення транзиту товарів і пасажирів через Україну та зв'язку з іншими країнами, створення транспортної, логістичної інфраструктури.

Наявний стан дорожньо-транспортної інфраструктури та недостатній розвиток транспорту створюють певні труднощі в перевезеннях пасажирів. Так, час поїздки між селами та центрами територіальних громад на автобусному транспорті може становити більше двох годин.

Розташування станцій і зупинок відіграє ключову роль у розвитку автомобільного транспорту, оскільки це суттєво впливає на ефективність операцій транспортних організацій. Це має важливе значення, оскільки саме через станції й зупинки користувачі послуг перевезень входять та виходять із транспортної системи. Проте конфігурація й розташування цих об'єктів впливає на забезпечення різних потреб клієнтів і транспортних організацій.

Існують три основних варіанти розташування зупинок відносно мережі вулиць:

– між перетинами вулиць, тобто зупинка розташована між перехрестями вулиць. Цей варіант може бути зручним для пасажирів, оскільки він дозволяє їм ефективно вибрати напрямок руху після виходу з транспорту;

– перед перетином вулиць, тобто зупинка розташована перед перехрестям вулиць. Це може полегшити доступ пасажирів до прилеглих територій і будівель, що знаходяться з іншого боку перехрестя;

– після перетину вулиці, тобто зупинка розташована після перехрестя вулиць. Цей варіант може бути зручним, оскільки автобуси можуть зупинятися без перекриття руху на перехресті.

Вибір конкретного варіанта залежить від конкретних умов місцевості, потреб користувачів транспорту та стратегії транспортної системи.

Для оцінювання рівня якості послуг громадського транспорту застосовують низку показників ефективності на основі врахування поглядів усіх зацікавлених сторін – споживачів цих послуг, їх надавачів і замовників. Врахування позицій здійснюється анкетуваннями й опитуваннями транспортних операторів, потенційних й існуючих пасажирів громадського транспорту та органів управління в територіальній громаді.

Систему показників якості послуг громадського транспорту можна формувати на основі різних підходів. За одним із них така система складається з трьох основних груп:

– показники задоволення споживачів на основі їх суб'єктивних оцінок якості обслуговування;

– показники результатів на основі оцінювання вихідних параметрів системи автобусних перевезень;

– показники ефективності витрат на основі обрахування відношення результатів (виходів) до витрат транспортних операторів (входів).

Очевидно, перша група враховує позиції споживачів, друга – позиції органів управління в громаді, остання – позиції надавачів послуг громадського транспорту, транспортних операторів. Вхідними параметрами при розрахунку ефективності витрат будуть кількість транспортних засобів, собівартість перевезень, чисельність персоналу, вихідними – обсяг виробленої транспортної роботи в пасажиро-кілометрах, кількість перевезених пасажирів тощо.

Попередньо результати проведеного нами дослідження суб'єктивного сприйняття споживачами якості послуг Уманського транспортного вузла можна представити такою системою факторних ознак. За результатами вимірювання думки споживачів про дійсний стан надання послуг автомобільного транспорту можна оцінити якість обслуговування клієнтів і на цій основі здійснити його діагностичний аналіз. При цьому варто враховувати, що суб'єктивізм думок споживачів послуг автомобільного транспорту, який притаманний такому способу оцінки та аналізу, та нехтування думкою його потенційних пасажирів призводять до погіршення рівня обґрунтованості отриманих висновків. Окрім того, за неправильної вибірки кількості респондентів чи значної неоднорідності в їх оцінках якості послуг можуть виникати значні статистичні помилки, що також хиблять результати. Через це у практичній діяльності органів місцевого самоврядування та транспортних організацій надають перевагу використанню систем так званих об'єктивних показників.

Ми провели опитування 300 пасажирів автостанції «Умань» щодо якості надання послуг. Із них 225 респондентів (75% опитаних) визначали переважачим для вибору транспортного засобу його візуальний стан, ввічливість, люб'язність і компетентність маршрутного персоналу, відчуття безпеки та надійності проїзду пасажирів й провезення багажу, задоволеність вартістю проїзду та формою її оплати, наявність інформаційно-комунікаційного забезпечення, рівень кваліфікації маршрутного персоналу, ступінь зносу транспортних засобів, дорожнього полотна, зупиночних пунктів на маршруті. Для 50 респондентів (17% опитаних) важливим показником була наявність пільгового проїзду для окремих груп населення. Більшість респондентів – 294 особи (98% опитаних) – вважає, що Умань як транспортний вузол є місцем з'єднання різних транспортних маршрутів, що сприяє підвищенню доступності та зв'язку між різними регіонами, включаючи міжнародні зв'язки. Уманський транспортний вузол може виступати як важливий транспортний хаб для пасажирських перевезень, де різні маршрути збираються та

розходяться. 237 осіб (79% опитаних) вважають Умань популярним туристичним об'єктом та відзначають, що автобусний вузол може відігравати роль у підвищенні туристичної активності через зручний доступ та зв'язок з іншими регіонами. 252 респонденти (84% опитаних) зазначають, що розвиток автобусного транспортного вузла може сприяти створенню нових робочих місць та стимулюванню економічного розвитку в регіоні через зростання обсягів перевезень та послуг. 273 особи (91% опитаних) вважають, що розвиток автобусного транспортного вузла може включати у себе поліпшення інфраструктури, такі як автовокзали, зупинки, кав'ярні, магазини, які створюють комфортні умови для пасажирів і покращують загальний образ міста.

Висновки. Отже, автомобільний транспорт є важливою складовою частиною транспортної системи України, інтегрується у високорозвинену міжнародну автомобільну комунікаційну систему. Він є лідером за обсягом пасажирських перевезень. Проведені дослідження зумовлюють соціально-географічний вплив транспортного вузла Умані в міжнародних та транспортних перевезеннях з урахуванням його важливості для регіональної та міжнародної мобільності.

Новизна дослідження. Наукова новизна полягає в суспільно-географічному аналізі Уманського транспортного вузла як складника регіональних досліджень Центральної України. Також визначено зону впливу автобусних перевезень Уманського транспортного вузла в інтеграційних сполученнях Пан'європейського (Критського) транспортного коридору № 9. Оприлюднено результати опитування щодо визначення впливу автобусних перевезень на якість життя населення. Стаття не висчерпує всіх аспектів порушеної проблеми. У подальших наукових розвідках буде розглянутий вплив Пан'європейського транспортного коридору № 9 на рівень вантажних перевезень автомобільним транспортом.

Список використаних джерел:

1. Бондар В.В. Рівень розвитку транспортної інфраструктури України: національний та глобальний вимір. *Вісник Миколаївського національного університету ім. О.В. Сухомлинського*. 2014. № 2. С. 168–171.
2. Габа М. Еколого-географічні аспекти розвитку автотранспорту України. *Вісник Львівського університету. Серія «Географічна»*. 2009. № 36. С. 67–72.
3. Державна служба статистики. URL: <http://www.ukrstat.gov.ua> (дата звернення: 20.02.2024).
4. Дудник І.М. Транспортна географія : підручник. Київ : Нац. авіац. ун-т, 2016. 288 с.
5. Зеркалов Д.В. Транспортна система України. Київ : Основи, 2006. 704 с.
6. Комчатних О.В. Транзитний потенціал України: сучасний стан та перспективи розвитку. *Економіка та управління на транспорті*. 2016. № 3. С. 148–153.
7. Крачунов Г.А., Маруняк Є.О., Овчарова С.К. Логістичний потенціал для забезпечення сталого розвитку Болгарії і Західних Балкан. *Український географічний журнал*. 2021. № 4. С. 39–47.
8. Маковецька Л.О. Географія транспорту : курс лекцій. Луцьк : Східноєвроп. нац. ун-т ім. Лесі Українки, 2016. 118 с.
9. Павлов В.І., Бортнік С.М. Транспортно-логістичний комплекс регіону: інтеграційні процеси : монографія. Луцьк : Надстир'я, 2005. 256 с.
10. Реєстр внутрішньообласних та міжміських маршрутів. URL: <https://ck-oda.gov.ua/pasazhirski-regevezennya/> (дата звернення: 20.02.2024).
11. Суспільно-географічні чинники формування міської мережі України (1897–2022 рр.) / Л.Г. Руденко, А.І. Бочковська, К.А. Поливач, С.О. Санталова. *Український географічний журнал*. 2023. № 2. С. 25–34.
12. Соловійова О.О. Загальний курс транспорту : конспект лекцій. Київ : НАУ, 2007. 89 с.
13. Христюк М. Транспортний вузол. *Географічна енциклопедія України* : в 3-х т. / О.М. Маринич (відп. ред.) та ін. Київ : Укр. енциклопедія ім. М.П. Бажана, 1989. Т. 3 : П–Я. С. 303.
14. Яцківський Л.Ю. Загальний курс транспорту : навчальний посібник. Київ : Арістей, 2007. 504 с.
15. Bus.Com.Ua. URL: <http://bus.com.ua/cgi-bin/tablo.pl?as=353800> (дата звернення: 20.02.2024).
16. Braslavskaja O., Herasymenko O. The integrated economic-geographical analysis of the Greater Poland voivodeship (Poland) and the Cherkasy region (Ukraine). *Часопис соціально-економічної географії*. Харків, 2019. Вип. 26. С. 24–34.

References:

1. Bondar, V.V. (2014). The level of development of transport infrastructure of Ukraine: national and global dimensions]. *Bulletin of the Mykolaiv National University named after O. V. Sukhomlynskyi*, 2, 168–171. [in Ukrainian].
2. Haba, M. (2009) Ecological and geographical aspects of the development of motor transport in Ukraine. *Bulletin of Lviv University. The series is geographical*, 36, 67–72. [in Ukrainian]
3. State Statistics Service of Ukraine: website. (2024). Retrieved 20.02.2024 from <http://www.ukrstat.gov.ua/> [in Ukrainian].
4. Dudnyk, I.M. (2016). Transport geography: textbook. Kyiv: National Aviation University, 288. [in Ukrainian].
5. Zerkalov, D.V. (2006). Transport system of Ukraine. Kyiv: Fundamentals, 704. [in Ukrainian].
6. Komchatnykh, O.V. (2016). Transit potential of Ukraine: current state and development prospects]. *Economy and transport management*, 3, 148–153. [in Ukrainian].
7. Krachunov, H.A., Maruniak, Ye.O., Ovcharova, S.K. (2021). Logistics potential to ensure the sustainable development of Bulgaria and the Western Balkans. *Ukrainian Geographical Journal*, 4, 39–47. [in Ukrainian]
8. Makovetska, L.O. (2016). Geography of transport: course of lectures. Lutsk: Lesya Ukrainka Eastern European National University, 18. [in Ukrainian].
9. Pavlov, V.I., & Bortnik, S.M. (2005). Transport and logistics complex of the region: integration processes: monograph. Lutsk: Nadstyria, 256. [in Ukrainian].
10. Register of intra-regional and intercity routes. (2024). Retrieved 20.02.2024 from <https://ck-oda.gov.ua/pasazhirski-perevezennya/> [in Ukrainian].
11. Rudenko, L.G, Bochkovska, A.I., Polyvach, K.A., & Santalova, S.O. Socio-geographical factors in the formation of the urban network of Ukraine (1897–2022). *Ukrainian Geographical Journal*, 2, 25–34. [in Ukrainian].
12. Solovyova, O.O. (2007). General course of transport: lecture notes. Kyiv: NAU, 89. [in Ukrainian].
13. Khrystiuk, M. (1989). Transport hub. *Geographical Encyclopedia of Ukraine: in 3 vols / O. Marynych (ed.) and others*. Kyiv: Bazhan Ukrainian Encyclopaedia, T. 3: P–Ya, 303. [in Ukrainian].
14. Yatskivskyi, L.Yu. (2007). General course of transport: textbook. Kyiv: Aristei, 504. [in Ukrainian].
15. Bus.Com.Ua. (2024). Retrieved 20.02.2024 from <http://bus.com.ua/cgi-bin/tablo.pl?as=353800> [in Ukrainian].
16. Braslavskaya, O., & Herasymenko, O. (2019). The integrated economic-geographical analysis of the Greater Poland voivodeship (Poland) and the Cherkasy region (Ukraine)]. *Journal of socio-economic geography*, 26, 24–34.

Стаття надійшла до редколегії
27.02.2024 р.