

ПРИМІСЬКЕ ЗАЛІЗНИЧНЕ СПОЛУЧЕННЯ ЧЕРНІВЕЦІВ: ПЕРСПЕКТИВИ ТА ВИКЛИКИ

Основна увага приділена аналізу стану приміського залізничного сполучення Чернівецької області з визначенням основних негативних факторів, що стримують розвиток галузі. Розглянуто період найбільшого розширення мережі та виділені чинники, що сприяли цьому.

Ключові слова: приміське сполучення, залізнична інфраструктура, транспорт, пасажирські перевезення, транспортна система.

Постановка науково-практичної проблеми. Проблема розвитку приміського залізничного сполучення у Чернівецькій області набула своєї актуальності у зв'язку з тривалою деградацією мережі, котра почалася ще у 1990-их роках. Впродовж останнього десятиліття регіон зіткнувся з новими викликами, пов'язаними з карантинними обмеженнями, введеними у зв'язку з епідемією коронавірусу, та наслідками військових дій на території України. Фізичне застарівання інфраструктури, економічні чинники та природно-географічні умови негативно вплинули на стан системи приміського залізничного сполучення Чернівецької області. При цьому запит населення на функціонування мережі залишився. Частину навантаження перейняло пасажирське автобусне сполучення, чому сприяло покращення стану дорожньої інфраструктури в останні роки та відсутність альтернативних можливостей пересування по регіону.

Недостатність державного фінансування галузі, відсутність необхідного рухомого складу та земельний податок для АТ «Укрзалізниця» призвели до того, що компанія не здатна відновлювати раніше існуюче приміське сполучення регіону та розвинути нові перспективні напрямки. Це робить сферу не конкурентоспроможною в порівнянні з приміським автомобільним сполученням Чернівецької області, що приводить науковців до потреби здійснення відповідних досліджень, направлених на пошук шляхів вирішення проблематики.

Актуальність і новизна дослідження. Приміське сполучення є одним із найбільш динамічних, соціально значущих та економічно чутливих для населення регіону. Це обумовлено тим, що залізниця здійснює безпосередній вплив на забезпечення стабільної роботи більшості галузей економіки та соціальної сфери. Приміське сполучення здатне ефективно пристосовуватися до освоєння значних пасажиропотоків, забезпечуючи при цьому надійність та регулярність слідування. Такі перевезення характеризуються своєю масовістю,

дешевизною та доступністю для населення. При цьому вони є ресурсозатратними та збитковими для залізничних компаній [4].

Дослідження стану приміського залізничного сполучення відображає актуальні регіональні проблеми та потреби місцевого населення.

Новизна дослідження полягає в деталізованому порівнянні стану приміського залізничного сполучення Чернівецької області на різних етапах його розвитку. В ході роботи були визначені основні фактори, що сприяли деградації системи, та запропоновані можливі варіанти їхнього подолання або ж часткової компенсації.

Зв'язок теми статті з важливими науково-практичними завданнями. Стратегія розвитку Чернівецької області до 2027 року наразі є основним діючим документом, що визначає нове бачення вирішення проблем регіонального розвитку через підсилення органів місцевого самоврядування у стратегічному плануванні та розвитку відповідно до принципів децентралізації.

Глобальні міжнародні та національні виклики створили передумови, котрі не дозволяють повною мірою реалізувати плани, прописані у Стратегії розвитку Чернівецької області. У зв'язку з цим під час розробки наступного стратегічного документу регіону потрібно використати оновлені дані щодо транспортної логістики, яка включає в себе в тому числі й приміське залізничне сполучення.

Окрім того, стаття має зв'язок і з низкою інших важливих науково-практичних завдань, до яких можна віднести розробку Концепції сталого розвитку Чернівців, Інтегрованої концепції розвитку Чернівців до 2030 року тощо.

Аналіз попередніх публікацій за тематикою дослідження. Приміське залізничне сполучення Чернівців наразі вивчене недостатньо, тому актуальні публікації за тематикою дослідження є відсутніми. При цьому певні висновки про проблематику можна робити на основі робіт, що стосуються логістики та

залізничних пасажирських перевезень по Україні.

Перспективи розвитку приміських перевезень на Україні проаналізовані Д.В.Константиновим та Л.А. Годованцем [7]. Також вони розглянули проблему удосконалення пасажирських перевезень на залізничному транспорті в Україні. Ю.В Мірошниченко у своїй праці дослідив Забезпечення соціально-економічної ефективності приміських залізничних перевезень на залізничному транспорті України [9]. Значне скорочення приміського залізничного сполучення Чернівців згадується у роботі О.Шаблія та Ю. Борсука «Геологічні аспекти залізничних перевезень по Україні» [14]. Про деякі питання економічної географії транспорту Чернівецької області можна дізнатись зі статті М.Г. Ігнатенка [5].

Виклад основного матеріалу. Аналізуючи розвиток приміського залізничного сполучення Чернівецької області, потрібно враху-

вати розгалуженість приміського автобусного сполучення, адже транспортні системи повинні працювати збалансовано одне з одним. Вони здатні підсилити слабкі сторони кожної мережі та доповнювати існуючі прогалини в транспортній сітці регіону.

Станом на 2020 рік, в області налічувався 201 автобусний приміський маршрут загального користування, а також 164 міжміських внутрішньообласних автобусних маршрути загального користування. Саме ними і здійснювався найбільший обсяг перевезень пасажирів.

Згідно статистичних даних, залізничний транспорт впродовж останніх років утримує лише 2-3% загального пасажиропотоку області. Він представлений відокремленим підрозділом «Вокзал станції Чернівці» ДТГО «Львівська залізниця» та станцією Чернівці ДТГО «Львівська залізниця», дирекцією залізничних перевезень Південно-Західної залізниці (рис. 1).



Рисунок 1. Мапа регіональних філій АТ «Укрзалізниця» [11]

В області знаходиться 30 залізничних станцій, а загальна протяжність залізниці становить 585,9 км [12]. Статистичні дані щодо справності залізничного полотна регіону наразі відсутні. Це не дозволяє об'єктивно оцінити показник протяжності залізниці Чернівецької області (рис 2).

Щільність залізничних колій регіону сягає 51 км на 1000 км² території. Цей показник є одним із найвищих серед регіонів України. Попри це, варто розуміти, що наразі використовується лише мізерна кількість залізничних шляхів. Більшість же є закритими через поганий стан або ж мають ті чи інші обмеження щодо швидкості руху рухомого складу. Це не

дозволяє їх повноцінно використовувати ні в структурі приміських пасажирських перевезень, ні в структурі вантажних перевезень по Україні [1].

В області знаходиться 4 митних поста міжнародного залізничного сполучення: «Мамалига-Крива», «Кельменці-Ларга», «Сокиряни-Окниця» та «Вадул-Сірет-Вікшани». Раніше три з них мали приміське сполучення з Чернівцями, проте наразі воно здійснюється лише з постом «Вадул-Сірет-Вікшани». Це значно обмежує можливість та комфортність малого прикордонного руху, що певною мірою впливає на економіку та демографію прикордонних територіальних громад.



Рисунок 2. Карта-схема Львівської залізниці [11]

Станом на квітень 2024 року приміське залізничне сполучення Чернівців відбувається лише з Коломиєю (дві пари щоденно) та Вадул-Сіретом (1 пара щоденно) [11]. Така обме-

женість мережі є одним із найгірших показників розвитку приміського залізничного сполучення Чернівців за всю історію його існування.

Таблиця 1

Розклад руху приміських потягів по станції Чернівці [11]

Чернівці: Поєднане табло початку руху потягів на станціях та з.п регіону						Термін дії	
№	Обіг	Маршрут прямування	Зупинка	приб.	відпр.	з	по
6470/6469	щоденно	Чернівці – Коломия	Чернівці	–	05:40	2023-12-10	2024-12-31
6472/6471	щоденно	Коломия – Чернівці	Чернівці-Північ.	07:23	07:25	2024-03-28	2024-12-31
6473	щоденно	Чернівці – Вадул-Сірет	Чернівці	–	08:35	2023-03-15	2024-12-31
6474	щоденно	Вадул-Сірет – Чернівці	Чернівці-Півден.	11:45	11:47	2022-06-10	2024-12-31
6472/6471	щоденно	Чернівці – Коломия	Чернівці	–	17:38	2023-12-10	2024-12-31
6470/6469	щоденно	Коломия – Чернівці	Чернівці-Північ.	22:46	22:48	2023-12-10	2024-12-31

Під час дослідження не аналізувалось приміське сполучення на ділянці Кам'янець-Подільський-Ларга, адже воно значною мірою інтегроване в залізничну карту Хмельницької області та має лише опосередкований вплив на внутрішньообласне сполучення Чернівецької області. Це обумовлено тим, що пасажирських потягів між Чернівцями та Ларгою наразі немає [3]. Планів щодо їхнього відновлення підрозділи АТ «Укрзалізниця» не озвучували.

Аналізуючи перспективи розвитку приміського залізничного сполучення Чернівецької області, варто враховувати основні виклики розвитку інфраструктури, які впливають як на розширення вже існуючої мережі, так і на її обслуговування:

1. Природно-кліматичні особливості регіону. До них відноситься наявність сейсмічно-актив-

них ділянок, зсувних території, а також значних за своєю площею зон виникнення паводків. Ці три фактори негативно впливають на стан залізничної інфраструктури області, вартість її обслуговування та складність прокладання полотна.

2. Фізичне застарівання залізничної інфраструктури: рухомого складу, полотна, інженерних споруд тощо. У зв'язку з цим частина ділянок наразі не використовується, потребуючи ремонту, на інших — обмежена швидкість руху. Ці два фактори значною мірою впливають на конкурентоспроможність залізниці в порівнянні з автомобільним транспортом.

3. Типологія залізничних ліній у Чернівецькій області. Вона характеризується відсутністю електрифікації, великою кількістю кривих малого радіусу та малоділяльних ділянок колії.

Вони можуть бути проблемою для безпеки та ефективності руху потягів, оскільки на них збільшується ризик викиду поїздів з колії. У зв'язку з цим на таких ділянках зменшується нормативна швидкість рухомого складу, що збільшує його тривалість слідування. Криві малого радіусу можуть виникати внаслідок географічних обмежень, топографічних особливостей або недоліків у плануванні та будівництві залізничних маршрутів.

4. Незабезпечений доступ маломобільних груп населення до об'єктів залізничної інфраструктури. Цей фактор сприяє розвитку альтернативних способів пересування по регіону. Окрім того, ця проблема створює умови для соціальної відокремленості досить значної кількості людей. Це негативно впливає на соціальну рівність суспільства. Маломобільні групи населення, зазнаючи дискримінації та обмежень у доступі до транспортних послуг, стають більш вразливими. Це обмежує їхні можливості для особистого та професійного розвитку.

5. Недосконалість законодавства [2]. Мова йде про земельний податок та відшкодування плати за перевезення пільговий категорій населення. Запит на вирішення цієї проблеми постійно озвучується як від органів місцевого самоврядування, так і від громадських організацій, що займаються логістичними питаннями.

Перераховані вище виклики створюють передумови до подальшої деградації приміського залізничного сполучення Чернівецької області. Для недопущення цього потрібно здійснити комплекс заходів з вирішення кожної із проблем. Цей процес повинен відбуватися на усіх рівнях: як місцевому, так і національному (на рівні Кабінету Міністрів України та Верховної Ради України).

Якщо говорити про природно-кліматичні особливості регіону, перш за все варто сказати про карстові провали. Це форми рельєфу, яка виникають в результаті розчинення певних порід, таких як вапняк, гіпс або доломіт, внаслідок впливу води. У регіонах, де підземні води мають високий рівень розчинності, вони можуть вириватися через пори та тріщини у вапнякових шарах, розчиняючи їх та утворювати великі порожнини. З часом ці порожнини з'єднуються між собою, що може призвести до обвалу землі. Карстові провали можуть мати різні розміри, від декількох метрів до кількох кілометрів у діаметрі. У зв'язку з цим вони вважаються досить небезпечними для навколишніх населених пунктів і інфраструктури.

На території Чернівецької області, зокрема в Придністровському межиріччі, поширена

верства гіпсу потужністю 20-30 метрів. Ця порода легко розчиняється підземними та поверхневими водами. Результатом цього процесу є утворення карстових порожнин. Деякі із них виникають в межах залізничного полотна, що призводить до виникнення аварій на ньому. До прикладу, така надзвичайна ситуація сталася у 2021 році поблизу Новоселиці, у зв'язку з цим на певний час була повністю закрита лінія, що сполучала Чернівців з Мамалигою та Ларгою [6].

Період найбільшого розширення мережі припав на 2000-ні роки. Проте за весь час розвитку приміського залізничного сполучення у Чернівців був наявний зв'язок з наступними населеними пунктами: Снятин, Сторожинець, Вижниця, Вашківці, Веренчанка, Стефанешти, Мамалига, Ларга, Межиріччя, Берегомет, Вадул-Сірет, Коломия, Кіцмань та Окниця (сполучення з останнім містом вважалося пасажирським міжнародним, але фактично було приміським). Таким чином, в найуспішніший період розвитку приміського сполучення Чернівців, спостерігалось досить розгалужений зв'язок області як по осі північ-південь, так і по осі захід-схід. З крупних населених пунктів регіону до нього не входили наступні: Новодністровськ, Хотин, Герца, Заставна, Путила, Глибока та Красноільськ. Проте варто звернути увагу на те, що місто Новодністровськ досить слабо інтегроване в структуру Чернівецької області у зв'язку зі своїм географічним положенням — у східній частині регіону. Що ж стосується Герци, Красноільська та Глибоки, вони мають хороше автомобільне сполучення з обласним центром та знаходяться на близькій відстані до нього.

Залізничний транспорт має потенціал для значного розвитку у приміських областях, сприяючи зменшенню транспортних заторів, полегшенню доступу до робочих та навчальних закладів, а також розвитку економіки та туризму. Перспективи розвитку включають модернізацію інфраструктури, збільшення частоти та швидкості руху поїздів, розширення мережі маршрутів, електрифікацію та використання екологічно чистих технологій, а також впровадження інтегрованих транспортних систем та інноваційних послуг та технологій для покращення досвіду користувачів [8].

Одним із пріоритетних напрямків розвитку приміського залізничного сполучення є детальний аналіз джерел експлуатаційних витрат, пошук методів їх зменшення та рух в сторону самоокупності [13]. У зв'язку з цим можна виділити наступні завдання, здатні досягти цього:

- збільшення маршрутної швидкості;
- оптимізація тарифів;
- підвищення комфорту пасажирів та сервісного обслуговування;
- розробка розкладів рухів під потреби громадян;
- впровадження гнучких адаптивних технологій;
- оновлення рухомого складу відповідно до пасажиропотоків;
- реконструкція станцій з урахуванням потреб маломобільних груп населення;
- поступова електрифікація найбільш завантажених ділянок колії.

Слід зазначити, що рухомий склад, який використовує ДТГО «Львівська залізниця», є не лише зношеним, але й морально застарілим. Пасажирські вагони потребують не тільки модернізації, але й заміни та сучасніші та досконаліші. Вони мають переваги завдяки вдосконаленій інтер'єрній та ергономічній конструкції, м'яким сидінням з підтримкою для спини, покращеним освітленням та клімат-контролем, а також доступом до технологічних сервісів, таких як Wi-Fi, розетки для зарядки електронних пристроїв та розважальних систем. Це все сприяє більш приємному та зручному подорожуванню для пасажирів.

Приміське сполучення має можливість виконувати великою мірою роль громадського перевезення пасажирів не тільки в межах області, але й безпосередньо самої Чернівецької агломерації [10], яка є другою за величиною на Заході України (після Львівської). До неї входить місто Чернівці, Чернівецький район та частина Дністровського району (Клішківська, Мамалигівська, Недобоївська, Рукшинська сільські та Хотинська міська громада). Приблизно чисельність населення Чернівецької агломерації складає 723,1 тис. осіб. Переваги забезпечення агломерації приміських сполучення полягають у наступному:

1. Зв'язок між містами та їхнім околицями. Приміське сполучення забезпечує транспортні зв'язки між населеними пунктами та їхніми прилеглими територіями. Це дозволяє жителям агломерацій вільно пересуватися між різними частинами міського регіону для роботи, навчання, розваг та інших потреб.

2. Розвиток робочого ринку. Приміське сполучення допомагає розширити доступність робочих місць для жителів агломерацій, оскільки вони можуть працювати в одному місті, а проживати — в іншому. Це робить можливим збільшення вибору робочих місць та сприяє ефективності економічного розвитку. Актуальність саме цього фактора обумовлена

збільшення кількості релокованих підприємств у Чернівецьку область зі східних та південних регіонів країни, котрі потерпають від окупації або ж військових обстрілів.

3. Розвиток ринку житла. Приміське сполучення дає змогу жителям агломерацій вибрати місце проживання за межами центральних міст, де переважно доступніші ціни на нерухомість. Це дає поштовх до розвитку невеликим населеним пунктам, що сприяє підвищенню спроможності територіальних громад.

4. Розвиток туризму та рекреації. Приміське сполучення може сприяти розвитку туризму та рекреації в агломераціях, дозволяючи легко дістатися до природних пам'яток, туристичних об'єктів та розважальних закладів поза межами міст. У цьому плані варто окрему увагу приділити гірським районам Чернівецької області, які розбудовують туристичну інфраструктуру: готелі, ресторани, підйомники, лижні траси, басейни тощо.

5. Зменшення транспортних заторів: Ефективна приміська транспортна система може допомогти зменшити транспортні затори в центральних містах агломерацій, оскільки частина жителів вибиратиме зручніший та швидший спосіб пересування за межі населених пунктів.

Наразі в межах міста Чернівці розташовано 4 залізничні станції, чого є недостатньо для повноцінного використання приміського сполучення в якості громадського транспорт обласного центру. Місто потребує будівництва додаткової інфраструктури для забезпечення транспортних потреб населення. Це стосується не тільки спорудження нових зупиночних пунктів, але й повноцінної їхньої інтеграції в систему міського громадського транспорту.

Для ефективного покращення приміського сполучення області потрібно працювати зі всіма залученими до цього процесу сторонами:

- органами місцевого самоврядування — як Чернівецької, так і сусідніх областей;
- різними структурними підрозділами АТ «Укрзалізниця»;
- залізничними компаніями сусідньої країни — Румунії;
- інвесторами, кредиторами та грантодавцями;
- менеджерами крупних промислових об'єктів, що знаходяться в області;
- пасажирів тощо.

Залучення усіх сторін до процесу розробки стратегії розвитку приміського сполучення Чернівецької області може значно підвищити ефективність цього документу. При цьому варто зібрати статистичні дані за останні 30

років, котрі дозволять об'єктивно оцінити затребуваність такого виду транспорту, його самокупність, перспективні напрямки й станції та деякі інші фактори.

Висновки та перспективи використання результатів дослідження. На даному етапі розвитку приміське залізничне сполучення Чернівецької області знаходиться на стадії деградації. Мова йде про поступове фізичне застарівання всієї інфраструктури, невідповідність умов потребам споживачів, відсутність стратегії відновлення, а також скорочення кількості напрямків руху та частоти здійснення рейсів. Сполучення з Коломиєю є єдиними, яке не зазнає частини негативних факторів, тому можна вважати, що воно в подальшому буде розвиватися.

Історичні передумови розвитку приміського залізничного сполучення Чернівців сягають часів Австро-Угорської імперії, проте має сенс враховувати лише відносно нещодавній період розвитку мережі — з 1980-их по 2020-ті. Це обумовлено тим, що цей етап найкраще характеризує демографічні, економічні та соціальні зв'язки, що наразі існують у регіоні.

Розвиток приміського залізничного сполучення для Чернівців може мати кілька важливих переваг:

1. Зменшення транспортних заторів. Залізничний транспорт може зменшити транспортні затори в місті, особливо в години пік, коли велика кількість людей прямує до роботи чи повертається додому.

2. Зменшення забруднення повітря. Масове використання залізничного транспорту може допомогти зменшити забруднення повітря в місті, оскільки потяги зазвичай менш забруднюють довкілля, ніж автотранспорт.

3. Зручність для мешканців: Розвиток приміського залізничного сполучення дасть можливість мешканцям Чернівців легко дістатися до сусідніх населених пунктів для роботи, навчання або відпочинку.

4. Економічний розвиток. Залізничне сполучення може сприяти економічному розвитку міста, забезпечуючи зручний доступ до Чернівців туристів, бізнесу та інвесторів. Окрім того, приміська залізниця здатна забезпечувати потреби населення, що стосуються маятникової щоденної міграції.

Подальше вивчення та дослідження теми приміського залізничного сполучення Чернівців наразі є актуальним у зв'язку з недостатком аналітичних матеріалів, що дозволяють планувати подальші кроки територіальним громадам області.

Література:

1. Борсук Ю. Суспільно-географічні особливості залізничних вантажних перевезень в Україні під час війни. *International scientific journal «Grail of Science»*. – Вінниця–Відень, 2022. Вип. 18–19. С. 427–433.
2. Дослідження факторів, що впливають на формування пасажиропотоків залізничних приміських перевезень у великих міських агломераціях. А. Поздняков та ін. Збірник наукових праць Державного економіко-технологічного університету транспорту. Серія «Транспортні системи і технології». 2016. Вип. 29. С. 261–276.
3. Задоя В. Удосконалення механізму управління залізничними пасажирськими перевезеннями у приміському сполученні: монографія. Дніпропетровськ: Дніпропетр. нац. ун-т заліз. трансп. ім. акад. В. Лазаряна, 2015. 194 с.
4. Збитки залізниць від приміських перевезень. Архів Укрзалізниці. UKR: http://uz.gov.ua/press_center/latest_news/archive/main_2011/page-14/244983/ (дата звернення: 27.05.2024).
5. Ігнатенко М.Г. *Деякі питання економічної географії транспорту Чернівецької області*. Київський університет. 1968. Сторінок: С. 116-123.
6. Карстовий провал: потяги з Буковини пускають об'їзним шляхом // Інтернет-видання «Молодий буковинець». URL: <https://acc.cv.ua/news/chernivtsi/karstoviy-proval-potyagi-z-bukovini-puskayut-obyiznim-shlyahom-77575> (дата звернення: 05.06.2024)
7. Константинов Д. В., Ватраль С. М. Формування актуальних напрямків розвитку пасажирських приміських перевезень залізниць України. *Collected scientific works of Ukrainian State University of Railway Transport*. 2013. № 140. URL: <https://doi.org/10.18664/1994-7852.140.2013.91385> (дата звернення: 05.06.2024).
8. Кузик С., Борсук Ю. Економічна ефективність використання залізничних пасажирських маршрутів Західного регіону України. *Історія української географії. Всеукраїнський науково-теоретичний часопис*. Тернопіль, 2017. Вип. 36. С. 99-105
9. Мирошніченко Ю. Забезпечення соціально-економічної ефективності приміських пасажирських перевезень на залізничному транспорті України: автореф. дис. ... канд. екон. наук: 08.00.03. Харків, 2011. 23 с
10. Парасюк І. Л. Економічно-правові аспекти понять "агломерація" та "міська агломерація" в українському законодавстві. *Економіка та держава*. 2010. № 9. С. 12–16.
11. Офіційний веб-сайт Укрзалізниці. UKR: https://uz.gov.ua/passengers/suburban_train_schedul (дата звернення: 05.06.2024).
12. Стратегія розвитку Чернівецької області на період до 2027 року // Офіційний веб-сайт Чернівецької обласної військової адміністрації [Електронний ресурс]. UKR: <https://bukoda.gov.ua/storage/app/sites/23/uploaded-files/strategia-chernivetska-2027.pdf> (дата звернення: 03.06.2024).
13. Управління економічною ефективністю залізничних пасажирських перевезень в умовах трансформаційних змін : автореф. Thesis / О. О. Матусевич та ін. 2015. URL: <http://eadnurt.diit.edu.ua/jspui/handle/123456789/4294> (дата звернення: 05.06.2024).
14. Шаблій О., Борсук Ю. Геологістичні аспекти залізничних пасажирських перевезень в Україні. *Часопис соціально-економічної географії*. Харків, 2021. Вип. 31. С. 37–46

References:

1. Borsuk Yu. Suspilno-geohrafichni osoblyvosti zaliznychnykh vantazhnykh perevezen v Ukraini pidchas viiny. International scientific ejournal «Grail of Science». – Vinnytsia–Viden, 2022. – Vypusk 18–19. – S. 427–433. (in Ukrainian).
2. Doslidzhennia faktoriv, shcho vplyvaiut na formuvannia pasazhyropotokiv zaliznychnykh prymiskykh perevezen u velykykh miskykh ahlomeratsiakh. A. Pozdniakov ta in. Zbirnyk naukovykh prats Derzhavnoho ekonomiko-tehnologichnoho universytetu transportu. Serii «Transportni systemy i tehnologii». 2016. Vyp. 29. S. 261–276. (in Ukrainian).
3. Zadoia V. Udoskonalennia mekhanizmu upravlinnia zaliznychnymy pasazhyrskymy perevezeniamy u prymiskomu spoluchenni: monohrafiia. Dnipropetrovsk: Dnipropetr. nats. un-t zalizn. transp. im. akad. V. Lazariana, 2015. 194 s. (in Ukrainian).
4. Zbytky zaliznyts vid prymiskykh perevezen. Arkhiv Ukrzaliznytsi. UKR: http://uz.gov.ua/press_center/latest_news/archive/main_2011/page-14/244983/ (data zvernennia: 27.05.2024).
5. Ihnatenko M.H. Nazva: Deiaki pytannia ekonomichnoi heohrafii transportu Chernivetskoï oblasti. Vydavnytstvo: Kyivskiy universytet. Rik: 1968. Storinok: S. 116-123. (in Ukrainian).
6. Karstoviy proval: potiahy z Bukovyny puskaiut obiznym shliakhom // Internet-vydannia «Molodyi bukovynets». URL: <https://acc.cv.ua/news/chernivtsi/karstoviy-proval-potyagi-z-bukovini-puskayut-obyznim-shlyahom-77575> (data zvernennia: 05.06.2024)
7. Konstantinov D. V., Vatrak S. M. Formuvannia aktualnykh napriamkiv rozvytku pasazhyrskykh prymiskykh perevezen zaliznytsy Ukrainy. Collected scientific works of Ukrainian State University of Railway Transport. 2013. № 140. URL: <https://doi.org/10.18664/1994-7852.140.2013.91385> (data zvernennia: 05.06.2024).
8. Kuzyk S., Borsuk Yu. Ekonomichna efektyvnist vykorystannia zaliznychnykh pasazhyrskykh marshrutiv Zakhidnoho rehionu Ukrainy. Istoriia ukraïnskoï heohrafii. Vseukraïnskyi nauko- teoretychnyi chasopys. Ternopil, 2017. Vyp. 36. S. 99-105 (in Ukrainian).
9. Myroshnychenko Yu. Zabezpechennia sotsialno-ekonomichnoi efektyvnosti prymiskykh pasazhyrskykh perevezen na zaliznychnomu transporti Ukrainy: avtoref. dys. kand. ekon. nauk: 08.00.03. Kharkiv, 2011. 23 s (in Ukrainian).
10. Parasiuk I. L. Ekonomichno-pravovi aspekty poniat "ahlomeratsiia" ta "miska ahlomeratsiia" v ukraïnskomu zakonodavstvi. Ekonomika ta derzhava. 2010. № 9. S. 12–16. (in Ukrainian).
11. Rozklad rukhu prymiskykh poizdiv. Ofitsiinyi veb-sait Ukrzaliznytsi. UKR: https://uz.gov.ua/passengers/suburban_train_schedul (data zvernennia: 05.06.2024).
12. Stratehiia rozvytku Chernivetskoï oblasti na period do 2027 roku. Ofitsiinyi veb-sait Chernivetskoï oblasnoï viiskovoï administratsii [Elektronnyi resurs]. UKR: <https://bukoda.gov.ua/storage/app/sites/23/uploaded-files/strategia-chernivetska-2027.pdf> (data zvernennia: 03.06.2024).
13. Upravlinnia ekonomichnoï efektyvnistiu zaliznychnykh pasazhyrskykh perevezen v umovakh transformatsiinykh zmin: avtoref. Thesis. O. O. Matushevych ta in. 2015. URL: <http://eadnurt.diit.edu.ua/jspui/handle/123456789/4294> (data zvernennia: 05.06.2024).
14. Shablii O., Borsuk Yu. Heolohistychni aspekty zaliznychnykh pasazhyrskykh perevezen v Ukraini. Chasopys sotsialno-ekonomichnoi heohrafii. – Kharkiv, 2021. – Vyp. 31. – S. 37–46. (in Ukrainian).

Abstract:

Myroslav ZAYACHUK, Denys ZOLOTUNETS. SUBURBAN RAILWAY CONNECTION OF CHERNIVTSI: PROSPECTS AND CHALLENGES

The article presents a comprehensive study of the current state and problems of railkkway infrastructure development in Chernivtsi region. This investigation identifies the principal determinants responsible for the deterioration of the suburban railway network. Subsequently, it evaluates potential avenues for its rehabilitation and proposes strategies to ensure its continued advancement.

Highlighting the long-term degradation since the 1990s, worsened by quarantine measures and military conflicts, the article emphasizes the wear of infrastructure, economic constraints, and natural/geographical factors. There is a partial transfer of the passenger load to the bus service due to infrastructural deficiencies, which signifies the desperate need for improvement of the railway infrastructure.

The article identifies specific causes of the system's decline, such as insufficient government funding, lack of necessary rolling stock, and problems with land taxation for rail companies, which hinders both recovery and expansion.

Emphasizing the socio-economic importance of commuter transport, the study highlights the vital role of commuter transport in the economy and society, stressing the need for infrastructure development to enhance regional stability and growth.

Particular attention was paid to the coordination of railway development with the strategic plan of the Chernivtsi region until 2027, emphasizing the need for updated transport logistics data for future planning and regional development.

In general, the article underscores the relevance and importance of the research topic, and advocates further scientific research. Its analysis and recommendations are the basis for the formation of effective improvement strategies of suburban railway communication, thereby contributing to the sustainable development of the Chernivtsi region.

Continuing the analysis, the article emphasizes the need for holistic solutions to solve the problems facing the development of the suburban railway. This shows that joint efforts involving public authorities, rail companies and local stakeholders are essential to overcome funding gaps and regulatory barriers.

In addition, the article proposes a multifaceted approach to revitalizing the commuter rail system, including investment in infrastructure modernization, procurement of modern rolling stock, and simplification of administrative procedures. The importance of applying proactive measures to attract private investment and exploring innovative financing mechanisms in addition to public financing is emphasized. Also, the paper highlights the importance of

integrating commuter rail development into broader regional planning initiatives, such as sustainable development strategies and spatial planning frameworks. It showcases the need for a coordinated policy that prioritizes public transport and promotes the transition to more environmentally sustainable modes of travel.

In light of the challenges facing the development of suburban rail, the article notes the need to update transport logistics for future planning and regional development. Up-to-date and accurate data is key to effective management of transport infrastructure and resources.

Continuing the analysis, the article calls for comprehensive solutions and joint efforts between government agencies, railway companies and local stakeholders. This reflects the need for a coordinated approach to solving complex problems that arise in the process of developing transport infrastructure.

The paper calls for targeted research and data analysis to inform decision-making and monitor progress towards rail infrastructure goals. This proves the importance of ongoing monitoring and evaluation mechanisms to ensure the effectiveness of intrusion and identify areas for continuous improvement.

In conclusion, the article provides a convincing argument for the revival of the suburban railway infrastructure in the Chernivtsi region. It emphasizes the close connection of transport systems with broader socio-economic development goals and calls for concerted action to address existing challenges and unlock the full potential of commuter rail services for the region's residents and businesses.

Keywords: commuter traffic, railway infrastructure, transport, passenger transport, transport system.

Надійшла 22.08.2024 р.