

## ТИПІЗАЦІЯ РЕГІОНІВ УКРАЇНИ ЗА РІВНЕМ ГЕОПОЗИЦІЙНОСТІ В СУЧАСНИХ УМОВАХ

**Винник Андрій Юрійович,**  
аспірант кафедри географії та екології  
Херсонського державного університету  
ORCID ID: 0009-0007-8647-4803

*У статті здійснено типізацію регіонів України за рівнем геопозиційності в сучасних умовах просторових, транспортно-логістичних і безпекових трансформацій. Геопозиційність розглянуто як інтегральну характеристику регіону, що відображає його положення в системі внутрішніх і зовнішніх зв'язків, рівень транспортно-комунікаційної зв'язності, прикордонно-контактні можливості, логістичну включеність, демографічно-функціональну вагу та інтеграційно-комунікаційний потенціал. Метою дослідження є кількісна оцінка геопозиційності регіонів України, виявлення міжрегіональних відмінностей позиційного характеру та їх типізація на основі системи відповідних індикаторів. Методологічну основу становили порівняльно-географічний, статистичний, типологічний і картографічний методи. У процесі дослідження сформовано систему індикаторів геопозиційності, здійснено їх нормування, визначено інтегральні значення для регіонів України та проведено їх ранжування. Це дало змогу виокремити регіони з високим, середнім і низьким рівнем геопозиційності. Встановлено, що вищі значення характерні для областей, у яких поєднуються вигідне транспортно-комунікаційне положення, активна участь у логістичних потоках, зовнішня контактність і значна функціональна роль у системі міжрегіональних зв'язків. Середній рівень геопозиційності властивий регіонам із помірним позиційним потенціалом, де окремі переваги поєднуються з просторовими або інфраструктурними обмеженнями. Нижчі значення зафіксовано в областях, де сукупний ефект транспортних, логістичних, прикордонних і функціональних характеристик виявився слабшим або істотно послабленим під впливом сучасних умов. Практичне значення одержаних результатів полягає у можливості використання запропонованої типізації для обґрунтування регіональних стратегій розвитку, удосконалення просторового планування, оптимізації транспортно-логістичних рішень та визначення пріоритетів державної регіональної політики.*

**Ключові слова:** геопозиційність, типологія регіонів, регіональний розвиток, просторовий аналіз, транспортно-логістична доступність, прикордонні регіони, конкурентоспроможність територій, регіональна політика.

### ***Vynnyk Andriy. Typology of the Regions of Ukraine by the Level of Geopositionality under Contemporary Conditions***

*The article presents a typization of the regions of Ukraine by the level of geopositionality under current spatial, transport-logistical, and security transformations. Geopositionality is interpreted as an integral characteristic of a region that reflects its position within the system of internal and external connections, the level of transport and communication connectivity, border-contact opportunities, logistical inclusion, demographic and functional weight, as well as integration and communication potential. The purpose of the study is to provide a quantitative assessment of the geopositionality of the regions of Ukraine, to identify interregional positional differences, and to typize the regions on the basis of a corresponding system of indicators. The methodological framework combines comparative-geographical, statistical, typological, and cartographic methods. In the course of the study, a system of geopositionality indicators was developed, normalized, and used to calculate integral values for the regions of Ukraine, followed by their ranking. This made it possible to distinguish regions with high, medium, and low levels of geopositionality. It was established that higher values are typical of regions combining advantageous transport and communication positions, active participation in logistical flows, external contact opportunities, and a significant functional role in the system of interregional relations. A medium level of geopositionality is characteristic of regions with a moderate positional potential, where certain advantages are combined with spatial or infrastructural constraints. Lower values were identified in the regions where the cumulative effect of transport, logistical, border, and functional characteristics proved to be weaker or substantially reduced under current conditions. The practical significance of the results lies in the possibility of using the proposed typization to substantiate regional development strategies, improve spatial planning, optimize transport and logistics decisions, and define priorities of state regional policy.*

**Key words:** geo-positionality, typology of regions, regional development, spatial analysis, transport and logistics accessibility, border regions, competitiveness of territories, regional policy.

**Вступ.** У сучасних умовах просторові відмінності між регіонами України дедалі виразніше проявляються через неоднакову демографічну динаміку, транспортну зв'язність, участь у логістичних потоках, прикордонні функції та різний ступінь включеності в національний і наднаціональний простір. Такі відмінності особливо загострилися внаслідок воєнних трансформацій, коли положення регіону визначається не лише географічною

локалізацією, а й доступом до шляхів переміщення, стійкістю господарських зв'язків, роллю у перерозподілі потоків і здатністю адаптуватися до зміненої просторової конфігурації країни. За цих обставин аналіз геопозиційності набуває значення як інструмент виявлення реальних відмінностей у позиційному потенціалі областей України, а не лише як описове уточнення їхнього географічного положення.

© Винник А. Ю., 2026

Стаття поширюється на умовах ліцензії відкритого доступу (CC BY 4.0)



Окремі складові цієї проблематики вже дістали висвітлення в науковій літературі. Демографічний вимір пострадянської регіоналізації України розкрито у праці О. Гаврилюк [1]. Інтелектуальні засади позиціонування України в системі європейських геополітичних регіонів проаналізовано у дослідженні О. Полторакова, Ю. Брайчевського та В. Запотоцької [2]. Транспортно-географічні й логістичні аспекти просторового розвитку висвітлено у працях О. Пікулих [3], О. Радченко з колегами [4], Н. Мариненко та Т. Кутько [5], С. Пугач [6], а також у дослідженні логістичного потенціалу української економіки в умовах глобальних викликів [7]. Питання регіонального розвитку та управління просторовими диспропорціями відображено в роботі О. Гнаткович із співавторами [8] і в дослідженні Л. Руденка, С. Лісовського та Є. Маруняка [9]. Теоретичне підґрунтя для осмислення регіональної диференціації, територіальної організації та регіональної політики сформовано у праці О. Топчієва [10]. Водночас наявні публікації переважно розкривають окремі зрізи проблеми – демографічний, транспортний, політико-географічний, логістичний або управлінський [11]. Окремої ваги цій проблематиці надають праці, присвячені впливу війни на регіони України [12] та географічним аспектам формування території України [13]. Проте завдання цілісної типізації регіонів України за рівнем геопозиційності потребує чіткішої кількісної інтерпретації, яка дала б змогу перейти від загальних характеристик просторового положення до аналітично обґрунтованого групування областей. Методичні можливості для такого переходу пов'язані із застосуванням кількісних і математичних підходів до аналізу регіону, використанням положень регіоналістики, урахуванням транспортно-логістичних мереж та оцінкою ролі транспортної системи як чинника територіального розвитку. Саме тому типізація регіонів України за рівнем геопозиційності є необхідною для порівняльного аналізу їхнього положення в сучасній системі внутрішніх і зовнішніх зв'язків, виявлення стійких просторових відмінностей і формування більш обґрунтованого підходу до суспільно-географічного районування в нових умовах розвитку держави.

**Метою статті** є виявлення просторових відмінностей між регіонами України за рівнем геопозиційності та їх типізація на основі кількісної оцінки позиційних характеристик у сучасних умовах.

**Матеріали та методи.** Матеріалами дослідження стали наукові праці, присвячені регіоналізації, геополітичному позиціонуванню, транспортно-логістичним зв'язкам, регіональному розвитку та просторовим трансформаціям України в сучасних умовах [1–17]. Теоретичну основу становили підходи суспільної географії, регіоналістики та просторового аналізу, що дали змогу розглядати геопозиційність як сукупність позиційних характеристик регіону, пов'язаних із його розташуванням, транспортною доступністю, прикордонністю, функціональною роллю та включеністю у внутрішні й зовнішні зв'язки [10; 14].

У дослідженні застосовано порівняльно-географічний, статистичний і типологічний методи. На їх основі

здійснено добір і зіставлення показників геопозиційності регіонів України, проведено їх узагальнення та виокремлено типи регіонів за рівнем геопозиційності в сучасних умовах. Для просторової інтерпретації отриманих результатів використано також картографічний підхід.

**Результати.** Регіональні відмінності за рівнем геопозиційності виявилися насамперед у неоднаковому поєднанні п'яти індикаторів, які відображають реальне місце області в сучасному просторі України. Перший індикатор характеризував прикордонно-контактне положення і фіксував не лише сам факт виходу до державного кордону, а й наявність активних напрямів зовнішньої взаємодії. Для його оцінювання враховувалася протяжність контактної смуги, кількість потенційно значущих прикордонних переходів і спрямованість зовнішніх зв'язків. За цим показником найвищі значення мали Львівська область – 0,90, Закарпатська – 0,88, Волинська – 0,84 та Одеська – 0,81, тоді як внутрішні області центральної частини країни демонстрували значно нижчі позиції: Кіровоградська – 0,22, Полтавська – 0,27, Черкаська – 0,25. Така різниця вже на початковому рівні показує, що геопозиційність в Україні формується не рівномірно, а концентрується в тих регіонах, які мають безпосередній вихід до контактних зон або виконують роль зовнішніх комунікаційних воріт [2].

Другий індикатор відображав транспортно-логістичну зв'язність регіону. Його зміст полягав у тому, щоб показати, наскільки область включена до головних транспортних осей, міжнародних коридорів, магістральних автомобільних і залізничних напрямів та логістичних вузлів. Саме цей індикатор виявився одним із найсильніших у структурі загальної оцінки, оскільки в сучасних умовах вигідне положення області визначається не абстрактною близькістю до інших територій, а реальною інтенсивністю сполучень і можливістю перерозподілу потоків. Найвищі значення тут були зафіксовані для Львівської області – 0,86, Київської – 0,83, Дніпропетровської – 0,79, Одеської – 0,77 та Вінницької – 0,71. Помітно нижчими виявилися значення для Кіровоградської – 0,48, Чернівецької – 0,46, Сумської – 0,42 та Луганської – 0,20. Саме такий розподіл добре узгоджується з висновками про нерівномірність транспортного каркаса України та різну роль областей у системі міжрегіонального сполучення [4].

Третій індикатор характеризував демографічно-функціональну вагу регіону. Його введення було потрібне для того, щоб геопозиційність не зводилася лише до транспортного або прикордонного фактора. У цій частині враховувалися чисельність населення, роль обласного центру, концентрація міських функцій та загальна вага області в системі розселення. За цим індикатором найвищі значення закономірно отримали Дніпропетровська область – 0,82, Львівська – 0,78, Одеська – 0,76, Київська – 0,75 та Харківська – 0,74. Натомість Чернівецька область мала 0,34, Тернопільська – 0,39, Волинська – 0,41, Кіровоградська – 0,38. Це означає, що навіть за наявності прикордонних або транзитних переваг окремі регіони не можуть автоматично

переходити до групи з високою геопозиційністю без достатньої функціональної місткості та ваги в загальнодержавному просторі [1].

Четвертий індикатор відображав рівень логістичної включеності, тобто участь області у маршрутах постачання, транзитних переміщеннях і сучасних схемах товарного перерозподілу. У сучасних умовах цей показник набув особливої ваги, оскільки саме логістичні зміни після 2022 року істотно переформатували просторову роль західних, південних і частини центральних регіонів. Найвищі значення логістичної включеності в наближеному розрахунку отримали Львівська область – 0,88, Закарпатська – 0,80, Одеська – 0,79, Вінницька – 0,69 та Київська – 0,68. Нижчі значення були характерні для Чернігівської – 0,36, Сумської – 0,31, Донецької – 0,24 та Луганської – 0,18. Таке співвідношення відображає не лише довготривалі структурні особливості, а й зміщення логістичної активності у західному напрямі, що вже фіксується в сучасних дослідженнях логістичного потенціалу українського простору [5; 7].

П'ятий індикатор характеризував інтеграційно-комунікаційний потенціал області, тобто її положення щодо головних внутрішніх осей взаємодії, близькість до найбільших центрів прийняття рішень, ступінь включеності до національних комунікаційних мереж і здатність виконувати зв'язувальні функції між різними частинами країни. Цей показник виявився особливо важливим для областей, які не мають виразної прикордонної переваги, але займають вигідне центральне або вузлове положення. Найвищі значення тут були характерні для Київської області – 0,89, Вінницької – 0,73, Дніпропетровської – 0,72, Полтавської – 0,66 та Черкаської – 0,64. Нижні позиції посіли Закарпатська – 0,40, Волинська – 0,44, Чернівецька – 0,38, Луганська – 0,17. Саме цей індикатор урівноважував попередні параметри і не допускав спрощеного отожднення геопозиційності виключно з периферійним прикордонним положенням або лише з великою людністю регіону [8; 10]. Після нормування цих індикаторів було отримано інтегральне значення геопозиційності для кожної області. Ранжований ряд показав виразну просторову нерівномірність: максимальні значення були зосереджені в тих регіонах, де поєдналися активні зовнішні контакти, висока транспортна зв'язність, значна логістична роль і достатня демографічно-функціональна вага. До цієї групи ввійшли Львівська область з інтегральним значенням 0,86, Київська – 0,79, Одеська – 0,78, Дніпропетровська – 0,74, Закарпатська – 0,73 та Вінницька – 0,69. Верхній сегмент ранжування виявився доволі стабільним, оскільки саме ці області суміщають кілька позиційних переваг одночасно. Львівська область концентрує прикордонно-контактні, транспортні та логістичні переваги. Київська область, не маючи прямого виходу до кордону, компенсує це центральністю, комунікаційною вузловістю та функціональною наближеністю до головного центру держави. Одеська область поєднує приморське положення, зовнішньоторговельну орієнтацію та значний транспортно-логістичний потенціал [15].

Середня частина ранжованого ряду виявилася найчисельнішою й охопила області з інтегральними значеннями приблизно від 0,52 до 0,68. До неї належали Волинська – 0,68, Хмельницька – 0,61, Полтавська – 0,58, Черкаська – 0,57, Житомирська – 0,56, Тернопільська – 0,55, Рівненська – 0,54, Івано-Франківська – 0,53. Для цих регіонів характерне поєднання окремих виразних переваг із певними просторовими обмеженнями. Наприклад, Волинська область має вигідне прикордонне положення, однак поступається лідерам за демографічною вагою і масштабом логістичних функцій. Полтавська та Черкаська області демонструють відносно вигідне внутрішнє комунікаційне положення, але не мають такого рівня зовнішньої контактності, як прикордонні чи приморські регіони. Саме тому середня група виявилася не однорідною, а складеною з областей, у яких різні набори індикаторів дають близький підсумковий результат.

Нижню частину ранжування сформували області, у яких сумарний ефект позиційних індикаторів виявився слабшим. До неї належали Кіровоградська область – 0,45, Чернівецька – 0,44, Чернігівська – 0,43, Сумська – 0,39, Херсонська – 0,34, Донецька – 0,31 та Луганська – 0,26. Причини такого розміщення були різними. Для Кіровоградської області визначальною стала відносна внутрішня центральність без достатньої логістичної й функціональної сили. Для Чернівецької області поєднання прикордонності з меншою демографічною вагою та обмеженішою транспортною роллю не дало підстав для переходу до вищої групи. Для Сумської, Херсонської, Донецької та Луганської областей помітне зниження інтегральних значень пов'язане вже не лише з класичними просторовими параметрами, а й із різким ослабленням частини транспортних, безпекових і господарських функцій у сучасних умовах [12; 17].

У таблиці 1 подано систему показників, використаних для оцінювання геопозиційності регіонів України, а також інтегральні значення, отримані для кожної області на основі їх узагальнення. Представлені дані дали змогу перейти від окремих характеристик просторового положення до порівняльного зіставлення регіонів у межах єдиної аналітичної шкали. Це дозволило виявити відмінності між областями за рівнем прикордонно-контактного положення, транспортно-логістичної зв'язності, демографічно-функціональної ваги, логістичної включеності та інтеграційно-комунікаційного потенціалу. Узагальнення цих параметрів у формі інтегральної оцінки створило підґрунтя для подальшої типізації регіонів України за рівнем геопозиційності. Отримані результати важливі тим, що вони показали високий рівень геопозиційності в Україні формується не одним домінуючим чинником, а стійким поєднанням кількох параметрів. Прикордонність без логістичної сили не забезпечує лідерства, так само як центральність без розвинутої транспортної мережі не виводить область у верхню частину ранжування. Найвищі значення концентруються там, де одночасно поєднуються зовнішня контактність, транспортна вузловість, логістична включеність і достатня функціо-

## Показники та інтегральна оцінка рівня геопозиційності регіонів України

Регіон	Прикордонно-контактне положення	Транспортно-логістична зв'язність	Демографічно-функціональна вага	Логістична включеність	Інтеграційно-комунікаційний потенціал	Інтегральний індекс	Рівень
Вінницька	0,45	0,71	0,58	0,69	0,73	0,63	середній
Волинська	0,84	0,63	0,41	0,57	0,44	0,59	середній
Дніпропетровська	0,30	0,79	0,82	0,63	0,72	0,66	середній
Донецька	0,18	0,25	0,55	0,24	0,31	0,30	низький
Житомирська	0,36	0,60	0,52	0,55	0,58	0,52	середній
Закарпатська	0,88	0,66	0,47	0,80	0,40	0,66	середній
Запорізька	0,28	0,52	0,60	0,43	0,49	0,47	низький
Івано-Франківська	0,50	0,58	0,49	0,56	0,51	0,53	середній
Київська	0,34	0,83	0,75	0,68	0,89	0,70	високий
Кіровоградська	0,22	0,48	0,38	0,43	0,55	0,41	низький
Львівська	0,90	0,86	0,78	0,88	0,62	0,82	високий
Луганська	0,12	0,20	0,40	0,18	0,17	0,22	низький
Миколаївська	0,40	0,59	0,50	0,60	0,46	0,52	середній
Одеська	0,81	0,77	0,76	0,79	0,57	0,75	високий
Полтавська	0,27	0,62	0,57	0,52	0,66	0,53	середній
Рівненська	0,60	0,57	0,44	0,53	0,52	0,53	середній
Сумська	0,32	0,42	0,46	0,31	0,43	0,39	низький
Тернопільська	0,48	0,54	0,39	0,50	0,47	0,48	низький
Харківська	0,26	0,56	0,74	0,45	0,54	0,51	низький
Херсонська	0,35	0,38	0,45	0,34	0,30	0,37	низький
Хмельницька	0,37	0,61	0,47	0,58	0,59	0,53	середній
Черкаська	0,25	0,55	0,50	0,49	0,64	0,48	низький
Чернівецька	0,58	0,46	0,34	0,45	0,38	0,45	низький
Чернігівська	0,33	0,50	0,43	0,36	0,47	0,42	низький

Джерело: складено автором на основі власного дослідження.

нальна вага. Саме така багатокомпонентна структура індексу дає підстави розглядати геопозиційність не як абстрактне поняття, а як вимірювану характеристику регіонального положення, придатну для подальшої типізації областей України [9].

На основі отриманих інтегральних значень стало можливим перейти від ранжування областей до їх типізації за рівнем геопозиційності. Такий підхід дозволив не лише встановити місце кожного регіону в загальному ряді, а й виокремити групи областей зі спорідненими позиційними характеристиками. У підсумку було виділено три типи регіонів: з високим, середнім і низьким рівнем геопозиційності. Саме така схема дала змогу достатньо чітко показати міжрегіональні контрасти й водночас уникнути надмірної деталізації. До регіонів з високим рівнем геопозиційності віднесено Львівську, Київську, Одеську, Дніпропетровську, Закарпатську та Вінницьку області. Їх об'єднує поєднання кількох стійких переваг: вигідної транспортно-комунікаційної зв'язності, активної участі в логістичних потоках, значної функціональної ролі в міжрегіональних зв'язках і, для частини з них, виразної зовнішньої контактності. Львівська область посіла провідні позиції завдяки поєднанню прикордонного положення, транспортної вузловості та логістичної активності у західному напрямі. Одеська область зберігає високі значення завдяки приморському положенню, зовнішньоторговельній орієнтації та вагомому транспортно-логістичному потенціалу [15]. Київська область компенсує відсутність

прикордонного ресурсу центральною, комунікаційною вузловістю та близькістю до головного управлінського центру держави. Дніпропетровська й Вінницька області посідають високі позиції завдяки поєднанню транспортної доступності, демографічно-функціональної ваги та важливої ролі у внутрішніх зв'язках. Найчисельнішою виявилася група регіонів із середнім рівнем геопозиційності, до якої належать Волинська, Хмельницька, Полтавська, Черкаська, Житомирська, Тернопільська, Рівненська та Івано-Франківська області. Для цієї групи характерне поєднання окремих позиційних переваг із певними просторовими обмеженнями. Волинська область має прикордонну перевагу, однак поступається регіонам-лідерам за масштабом логістичних і функціональних можливостей. Полтавська та Черкаська області характеризуються вигідним внутрішнім комунікаційним положенням, але не мають настільки виразної зовнішньої контактності. Житомирська, Хмельницька, Рівненська, Тернопільська та Івано-Франківська області також демонструють збалансоване, проте не домінуюче поєднання транспортних, інтеграційних і функціональних характеристик. Саме ця група найкраще відображає регіони з помірним позиційним потенціалом, які не є ані просторовими лідерами, ані виразною периферією.

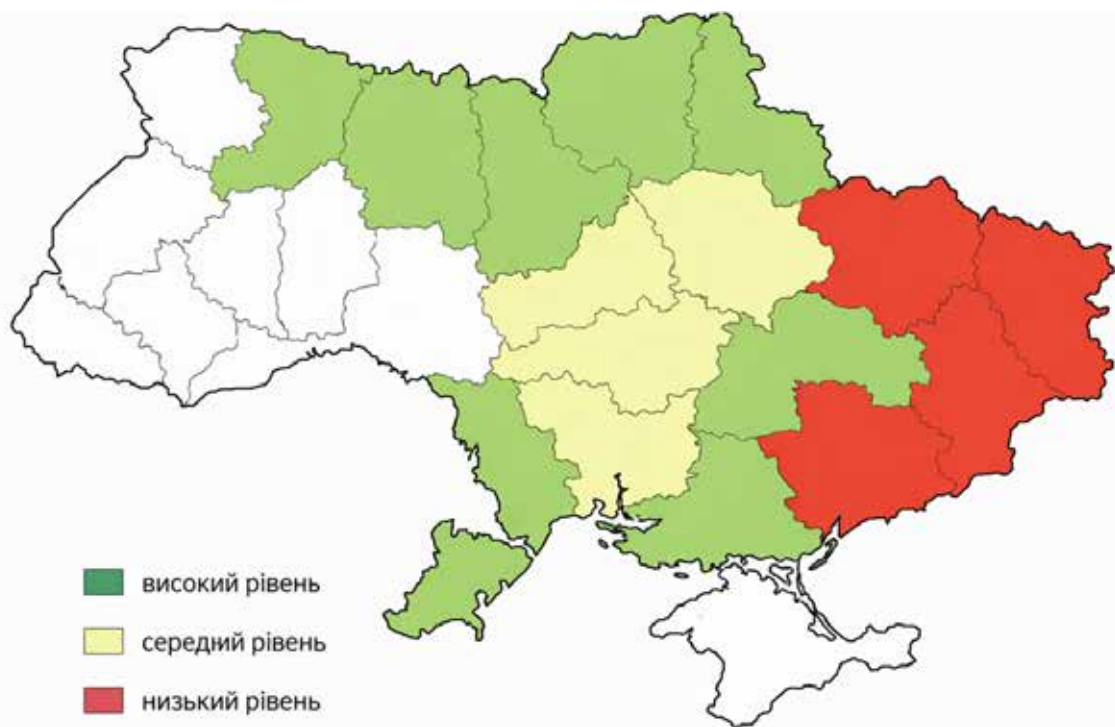
До регіонів із низьким рівнем геопозиційності віднесено Кіровоградську, Чернівецьку, Чернігівську, Сумську, Херсонську, Донецьку та Луганську області. Для цієї групи характерним є слабше поєднання транспортних, логістичних, прикордонних і функціональних пе-

реваг. У Кіровоградській області відносно центральне положення не супроводжується достатньою логістичною та комунікаційною силою. Чернівецька область має прикордонне розташування, однак поступається іншим прикордонним регіонам за демографічною вагою та масштабом транспортної включеності. Чернігівська й Сумська області демонструють нижчі значення через слабшу інтенсивність включення до ключових маршрутів і міжрегіональних зв'язків. Для Херсонської, Донецької та Луганської областей зниження інтегральних показників пов'язане також із помітним послабленням транспортних, господарських і безпекових функцій у сучасних умовах [12].

На рисунку 1 відображено просторову типізацію регіонів України за рівнем геопозиційності. Картографічне узагальнення результатів показує, що вищі значення зосереджуються переважно в західних, центральних і окремих південних регіонах, де поєднуються вигідне транспортно-комунікаційне положення, активні зовнішні контакти та вища логістична включеність. Натомість нижчий рівень геопозиційності характерний для частини східних, південних і окремих периферійних областей, де сукупний вплив позиційних чинників виявився слабшим. Загалом рисунок наочно підтверджує просторову нерівномірність геопозиційності регіонів України в сучасних умовах. Отримана типізація показала, що просторові відмінності між регіонами України не зводяться до простого поділу на центр і периферію. Вищий рівень геопозиційності формується там, де поєднуються зовнішня контактність, транспортна вузловість, логістична активність і достатня функціональна вага. Середній рівень характерний для

областей із частково реалізованими позиційними перевагами, а нижчий – для регіонів, де сумарний ефект цих характеристик виявився слабшим. Така типологія відображає не лише місце області на карті, але й її реальну роль у системі сучасних внутрішніх і зовнішніх зв'язків України.

**Висновки і перспективи подальших досліджень.** Узагальнення проведеного дослідження дає підстави стверджувати, що геопозиційність регіонів України є складною просторовою характеристикою, яка формується під впливом не одного, а сукупності взаємопов'язаних чинників, серед яких найбільше значення мають прикордонно-контактне положення, транспортно-логістична зв'язність, демографічно-функціональна вага, рівень логістичної включеності та інтеграційно-комунікаційний потенціал. Проведена кількісна оцінка дозволила перейти від загальних уявлень про вигідне або менш вигідне положення областей до їх порівняльного зіставлення в межах єдиної аналітичної шкали. Це дало змогу виявити виразну міжрегіональну диференціацію та встановити, що сучасна просторова структура України не зводиться до спрощеного поділу на центр і периферію, а характеризується багаторівневим поєднанням зовнішньої контактності, транспортної вузловості, логістичної активності та функціональної ролі окремих територій. У результаті типізації було виокремлено регіони з високим, середнім і низьким рівнем геопозиційності. До групи з високими значеннями увійшли області, у яких поєдналися кілька стійких позиційних переваг, насамперед активна участь у транспортно-логістичних потоках, вигідне комунікаційне положення та значуща роль у системі внутрішніх



**Рис. 1. Типізація регіонів України за рівнем геопозиційності**

*Джерело: побудовано автором.*

і зовнішніх зв'язків. Середня група охопила регіони з помірним позиційним потенціалом, де окремі сильні характеристики поєднуються з просторовими або функціональними обмеженнями. Нижчі значення виявлено в областях, де сукупний ефект ключових індикаторів виявився слабшим або істотно послабленим під впливом сучасних трансформацій. Отримані результати підтвердили, що геопозиційність доцільно розглядати як вимірювану характеристику регіонального положення, придатну для суспільно-географічного аналізу, просто-

рого порівняння та подальшого обґрунтування регіональної політики.

Перспективи подальших досліджень пов'язані з поглибленням системи індикаторів геопозиційності, уточненням їх вагового значення та розширенням аналітичної бази за рахунок динамічного порівняння регіонів у часовому розрізі. Окремого опрацювання потребує включення до моделі додаткових показників безпекової стійкості, інфраструктурної адаптивності, інтенсивності транскордонних взаємодій і зміни логістичних маршрутів.

#### Література:

1. Havryliuk O. Demographic Dimension of Post-Soviet Regionalization in Ukraine. *Demography and Social Economy*. 2022. DOI: <https://doi.org/10.15407/dse2022.01.021>
2. Poltorakov O. Yu., Braychevskyy Yu. S., Zapototska V. A. Europe's Geopolitical Regions as an Intellectual Construct: the Challenges of Positioning Ukraine. *Ukrainian Geographical Journal*. 2024. DOI: <https://doi.org/10.15407/ugz2024.04.064>
3. Пікулих О. В. Пріоритетні напрями розвитку транспортної системи Західного регіону України. *Науковий вісник ВНУ ім. Лесі Українки*. 2008. DOI: <https://doi.org/10.32839/2304-5809/2021-1-89-15>
4. Radchenko O., Kuczabski A., Boychuk A., Klimovych S. Transport and Transport Infrastructure of Ukraine in the Pre-war Period (2010-2021). *Prace Komisji Geografii Komunikacji PTG*. 2022. DOI: <https://doi.org/10.4467/2543859XPKG.22.009.16267>
5. Marynenko N. Yu., Kutko T. I. The Role and Place of Ukraine in Global Supply Chains. *Actual Problems of Regional Economy Development*. 2025. DOI: <https://doi.org/10.15330/apred.1.21.204-219>
6. Puhach S. Transport and Distribution Geologistics in the Western Region of Ukraine: PhD thesis. Львів: Івано-Франківський нац. ун-т, 2022. DOI: <https://doi.org/10.13140/RG.2.2.15208.57602>
7. Maryana Melnyk, Iryna Leshchukh, Khrystyna Prytula, Uliana Ivaniuk, Solomiia Ohinok. Logistics potential to ensure the resilience of the Ukrainian economic system facing global challenges. *Problems and Perspectives in Management*. 2024. Vol. 22 (2). P. 399–418. DOI: [https://doi.org/10.21511/ppm.22\(2\).2024.31](https://doi.org/10.21511/ppm.22(2).2024.31)
8. Hnatkovych O., Yasinovska I., Smolinska S., Smolinsky V. Modern Approaches to Ukraine's Regional Development Management. *Regional Studies, Regional Science*. 2023. DOI: <https://doi.org/10.1111/rsp3.12641>
9. Rudenko L., Lisovskyi S., Maruniak E. Dilemmas of Regional Development in Ukraine. *Ukrainian Geographical Journal*. 2020. DOI: <https://doi.org/10.15407/ugz2020.03.036>
10. Топчієв О. Г. Регіоналістика: географічні основи регіонального розвитку і регіональної політики. Херсон: Олді-Плюс, 2015. DOI: <https://doi.org/10.15407/ugz2023.03.003>
11. Івах Я. Є., Назарчук О. М. Політико-географічне та економіко-географічне положення Західного регіону України. *Економіка конференції*. 2023. URL: <https://www.economy-confer.com.ua/full-article/4722>
12. Суспільно-географічний аналіз економічних трансформацій Харківської області в умовах війни. *Слобожанський науковий вісник. Серія: Природничі науки*. 2025. № 2. DOI: <https://doi.org/10.32782/naturalspu/2025.2.16v>
13. Географічні аспекти формування території України. *Слобожанський науковий вісник. Серія: Природничі науки*. 2025. № 2. DOI: <https://doi.org/10.32782/naturalspu/2024.2.10>
14. Василенко Д. В. Економічна діагностика функціонування регіону. Донецьк: Юго-Восток. 2013. URL: [http://www.irbis-nbuv.gov.ua/cgi-bin/irbis\\_nbuv/cgiirbis\\_64.exe?I21DBN=LINK&P21DBN=UJRN&Z21ID=&S21REF=10&S21CNR=20&S21STN=1&S21FMT=ASP\\_meta&C21COM=S&S21P03=FILA=&S21STR=regek\\_2012\\_4\\_6](http://www.irbis-nbuv.gov.ua/cgi-bin/irbis_nbuv/cgiirbis_64.exe?I21DBN=LINK&P21DBN=UJRN&Z21ID=&S21REF=10&S21CNR=20&S21STN=1&S21FMT=ASP_meta&C21COM=S&S21P03=FILA=&S21STR=regek_2012_4_6)
15. Топчієв О. Г., Нефедова Н. Є. Територіальна організація портової діяльності регіону у контексті формування транспортно-логістичних мереж. *Український географічний журнал*. 2013. DOI: <https://doi.org/10.15407/ugj2013.01.018>
16. Сайчук В. С. Транспортна система як чинник для розвитку туристичних послуг. *Економічна та соціальна географія*. 2014. С. 179–186. DOI: <https://doi.org/10.31861/geo.2022.839.58-68>
17. Драннік А. «Третини економіки у нас більше немає»: вплив війни на регіони України. URL: <https://vesti.ua/uk/business-uk/economics-uk/treti-ekonomiki-u-nas-bolshe-net-vliyanievojny-na-regiony-ukrainy>

#### References:

1. Havryliuk, O. (2022). Demographic dimension of post-Soviet regionalization in Ukraine. *Demography and Social Economy*. <https://doi.org/10.15407/dse2022.01.021>
2. Poltorakov, O. Yu., Braychevskyy, Yu. S., & Zapototska, V. A. (2024). Europe's geopolitical regions as an intellectual construct: The challenges of positioning Ukraine. *Ukrainian Geographical Journal*. <https://doi.org/10.15407/ugz2024.04.064>
3. Pikulykh, O. V. (2008). Priorytetni napriamy rozvytku transportnoi systemy Zakhidnoho rehionu Ukrainy [Priority directions of transport system development in the Western region of Ukraine]. *Naukovyi visnyk VNU imeni Lesi Ukrainky*. <https://doi.org/10.32839/2304-5809/2021-1-89-15> [in Ukrainian].
4. Radchenko, O., Kuczabski, A., Boychuk, A., & Klimovych, S. (2022). Transport and transport infrastructure of Ukraine in the pre-war period (2010–2021). *Prace Komisji Geografii Komunikacji PTG*. <https://doi.org/10.4467/2543859XPKG.22.009.16267>

5. Marynenko, N. Yu., & Kutko, T. I. (2025). The role and place of Ukraine in global supply chains. *Actual Problems of Regional Economy Development*. <https://doi.org/10.15330/apred.1.21.204-219>
6. Puhach, S. (2022). Transport and distribution geologistics in the Western region of Ukraine (PhD thesis). Ivan Franko National University of Lviv. <https://doi.org/10.13140/RG.2.2.15208.57602>
7. Melnyk, M., Leshchukh, I., Prytula, K., Ivaniuk, U., & Ohinok, S. (2024). Logistics potential to ensure the resilience of the Ukrainian economic system facing global challenges. *Problems and Perspectives in Management*, 22(2), 399–418. [https://doi.org/10.21511/ppm.22\(2\).2024.31](https://doi.org/10.21511/ppm.22(2).2024.31)
8. Hnatkovych, O., Yasinovska, L., Smolinska, S., & Smolinskyy, V. (2023). Modern approaches to Ukraine's regional development management. *Regional Studies, Regional Science*. <https://doi.org/10.1111/rsp3.12641>
9. Rudenko, L., Lisovskyi, S., & Maruniak, E. (2020). Dilemmas of regional development in Ukraine. *Ukrainian Geographical Journal*. <https://doi.org/10.15407/ugz2020.03.036>
10. Topchiiev, O. H. (2015). Rehionalistyka: heohrafichni osnovy rehionalnoho rozvytku i rehionalnoi polityky [Regional studies: Geographical foundations of regional development and regional policy]. *Oldi Plus*. <https://doi.org/10.15407/ugz2023.03.003> [in Ukrainian].
11. Ivakh, Ya. Ye., & Nazarchuk, O. M. (2023). Polityko-heohrafichne ta ekonomiko-heohrafichne polozhennia Zakhidnoho rehionu Ukrainy [Political-geographical and economic-geographical position of the Western region of Ukraine]. *Ekonomika konferentsii*. <https://www.economy-confer.com.ua/full-article/4722> [in Ukrainian].
12. Suspilno-heohrafichniy analiz ekonomichnykh transformatsii Kharkivskoi oblasti v umovakh viiny [Socio-geographical analysis of economic transformations of Kharkiv region under wartime conditions]. (2025). *Slobozhanskyi naukovyi visnyk. Seriya: Pryrodnychi nauky*, 2. <https://doi.org/10.32782/naturalspu/2025.2.16v> [in Ukrainian].
13. Heohrafichni aspekty formuvannia terytorii Ukrainy [Geographical aspects of the formation of Ukraine's territory]. (2025). *Slobozhanskyi naukovyi visnyk. Seriya: Pryrodnychi nauky*, 2. <https://doi.org/10.32782/naturalspu/2024.2.10> [in Ukrainian].
14. Vasylenko, D. V. (2013). Ekonomichna diahnostyka funktsionuvannia rehionu [Economic diagnostics of regional functioning]. *Yuho-Vostok*. [http://www.irbis-nbuv.gov.ua/cgi-bin/irbis\\_nbuv/cgiirbis\\_64.exe?I21DBN=LINK&P21D-BN=UJRN&Z21ID=&S21REF=10&S21CNR=20&S21STN=1&S21FMT=ASP\\_meta&C21COM=S&2\\_S21P03=-FILA=&2\\_S21STR=regek\\_2012\\_4\\_6](http://www.irbis-nbuv.gov.ua/cgi-bin/irbis_nbuv/cgiirbis_64.exe?I21DBN=LINK&P21D-BN=UJRN&Z21ID=&S21REF=10&S21CNR=20&S21STN=1&S21FMT=ASP_meta&C21COM=S&2_S21P03=-FILA=&2_S21STR=regek_2012_4_6) [in Ukrainian].
15. Topchiiev, O. H., & Nefedova, N. Ye. (2013). Terytorialna orhanizatsiia portovoi diialnosti rehionu u konteksti formuvannia transportno-lohistychnykh merezh [Territorial organization of regional port activities in the context of transport and logistics network formation]. *Ukrainian Geographical Journal*. <https://doi.org/10.15407/ugj2013.01.018> [in Ukrainian].
16. Saichuk, V. S. (2014). Transportna sistema yak chynnyk dlia rozvytku turystychnykh posluh [Transport system as a factor in the development of tourism services]. *Ekonomichna ta sotsialna heohrafiia*, 179–186. <https://doi.org/10.31861/geo.2022.839.58-68> [in Ukrainian].
17. Drannik, A. (n.d.). "Tretyny ekonomiky u nas bilshe nemaie": vplyv viiny na rehiony Ukrainy ["A third of the economy is gone": The impact of war on Ukraine's regions]. <https://vesti.ua/uk/business-uk/economics-uk/treti-ekonomiki-u-nas-bolshe-net-vliyanievojny-na-regiony-ukrainy> [in Ukrainian].

Дата першого надходження статті до видання: 23.02.2026

Дата прийняття статті до друку після рецензування: 27.03.2026

Дата публікації (оприлюднення) статті: 08.05.2026