

Дослідження молодих науковців

УДК 528.91

Наталія Гаман

ЗАКОНИ ТА ПРИНЦИПИ СОЦІАЛЬНО-ЕКОНОМІЧНОГО ТЕМАТИЧНОГО КАРТОГРАФУВАННЯ НА ПРИКЛАДІ ПРОЕКТУВАННЯ ЛОГІСТИЧНИХ КАРТ

У статті доведена важлива роль розвитку логістичних процесів в Україні та їх інтеграції з європейським простором. Описана роль картографічного забезпечення в процесі логістичного управління перевезень. Досліджена проблема розробки унікальної логістичної карти для території України. Подані різні підходи до класифікації соціально-економічних тематичних карт та визначене місце логістичних карт у даних класифікаціях. Висвітлені принципи створення тематичних карт спеціального призначення. Описана методика розробки карти. Доведена необхідність та важливість розробки спеціалізованих логістичних карт. Надане їх базове наповнення для різних видів вантажних перевезень.

Ключові слова: соціально-економічна карта, тематичне картографування, спеціальна карта, транспортна логістика, логістична карта.

Наталія Гаман. ЗАКОНЫ И ПРИНЦИПЫ СОЦИАЛЬНО-ЭКОНОМИЧЕСКОГО ТЕМАТИЧЕСКОГО КАРТОГРАФИРОВАНИЯ НА ПРИМЕРЕ ПРОЕКТИРОВАНИЯ ЛОГИСТИЧЕСКИХ КАРТ. В статье доказана важная роль развития логистических процессов в Украине, а также их интеграции с европейским пространством. Описана роль картографического обеспечения в процессе логистического управления перевозок. Исследована проблема разработки уникальной логистической карты для территории Украины. Представлены различные подходы к классификации социально-экономических тематических карт и определено место логистических карт в данных классификациях. Освещены принципы создания тематических карт специального назначения. Описанная методика разработки карты. Доказана необходимость и важность разработки специализированных логистических карт. Предоставлено их базовое наполнение для различных видов грузовых перевозок.

Ключевые слова: социально-экономическая карта, тематическое картографирование, специальная карта, транспортная логистика, логистическая карта.

Natalia Haman. LAWS AND PRINCIPLES OF SOCIO-ECONOMIC THEMATIC MAPMAKING ON BASE OF LOGISTICS MAPS DEVELOPMENT. The important role of logistics processes in Ukraine and its integration with Europe is demonstrated. The role of cartographic providing of process of logistics management is described. The problem of developing of unique logistic map for Ukraine is investigated. Different approaches to socio-economic classification of thematic maps are described and specific place of logistic maps in these classifications is defined. The principles of creating thematic maps for special purposes are highlighted. The methods of map development are described. The necessity and importance of development of specialized logistic maps is proved. Their basic content for different types of transportation is given.

Keywords: socio-economic map, thematic mapping, special map, transport logistics, logistic map.

Вступ. Картографування території України від найдавніших часів до ХХІ ст. невіддільне від історії розвитку суспільства загалом і від розвитку засобів картографічного відображення географічного простору з його багатогранністю зокрема. Картографування українських земель відбувалось на фоні політичних змін суспільства відповідно з поступальним розвитком методів і способів створення карт й розвитком друкарської справи. Крім того, змінюється актуальність та зміст тематики карт.

На даному етапі державного розвитку та становлення України особливої актуальності набуло вивчення та розвиток логістичних процесів в Україні. Логістика є новітнім напрямком досліджень та діяльності, стратегічним завданням якої є забезпечення доставки необхідного вантажу відповідної якості та вказаної кількості потрібному споживачу в зазначений час та місце за певної вартості логістичної послуги та достатнього рівня логістичного сервісу. Головним завданням транспортної логістики є необхідність забезпечити перевезення продукту від постачальника до споживача. Для виконання цієї мети всі учасники логістичних операцій в кожному конкретному логістичному «каналі» повинні

володіти впорядкованими просторово-часовими даними про всі складові логістичного ланцюга з їх точними «географічними» реквізитами. Саме логістичні карти покликані для того, щоб відображати всі необхідні об'єкти-показники учасників логістичного процесу, шляхи і можливі коридори їх переміщень, всі митні пункти пропуску в Україні та за кордоном, також відображати характеристики умов доставки вантажу на шляху перевезень, а також вартісні показники діяльності інфраструктури на певних напрямках тощо. Подібні картографічні матеріали не просто полегшать, активізують, раціоналізують роботу заводів-виробників продукції або підприємств-замовників перевезення, підприємств-постачальників експедиторських послуг та безпосередньо перевізників, вони необхідні для вибору широкого кола варіантів рішень стосовно найкращого, найвигіднішого і найбільш раціонального можливого маршруту руху, оптимізації функцій логістичних систем різних рівнів, сфер галузевого призначення і т.ін.

Актуальність та новизна обраної теми назаперечна з огляду на те, що наша держава, знаходячись на перехресті різноманітних транспортних потоків, не є достатньо інтегрованою в міжнародну транспортну інфраструктуру і знаходиться на етапі становлення та розвитку цієї сфери економіки. Тоді як стан

її картографічного забезпечення залишається незадовільним.

Варто зазначити, що згідно з Концепцією розвитку транспортно-дорожнього комплексу (ТДК) України на середньостроковий період та до 2020 року передбачено активізацію процесів інтеграції ТДК України до європейської та світової транспортних систем [6]. Розробка карт із відображенням низької інтеграції України у світову дорожню мережу може активізувати даний процес та вмотивувати його організаторів та виконавців.

Окрім далекоглядних планів розвитку інтеграції України в Європейську транспортну мережу, а як наслідок, і економіку, логістичні карти покликані виконувати нагальні потреби вітчизняних перевізників.

Перелік проблем, піднятих автором у даному дослідженні включає також визначення місця логістичних карт у численних різноманітних класифікаціях картографічних творів.

Виклад основного матеріалу. Соціально-економічна картографія займається проблемами створення і використання таких карт, які відображають господарство, населення, культуру, економічну оцінку природних ресурсів. Соціально-економічні карти служать засобом аналізу різноманітних даних (про населення, економіку, соціальну структуру) у територіальному розрізі. Соціально-економічна картографія - проміжна наука між картографією та соціально-економічною географією. Сучасна соціально-економічна картографія одночасно являє собою великий самостійний науковий напрямок, що має власні теоретико-методичні основи, і важливу галузь практичної діяльності, що відає проектуванням та складанням соціально-економічних карт. Така карта повинна відображати складні просторові системи, основу яких складають територіальні поєднання територіально-виробничих комплексів, природи і суспільства. Як складова частина соціально-економічної географії соціально-економічна картографія реалізує нагальну потребу комплексного розгляду економічних і соціальних процесів, що вивчаються в територіальному, географічному аспекті. Для цього дана галузь науки використовує особливий різновид картографічного методу дослідження, який спирається на досвід всебічного, системного аналізу і синтезу впорядкованих у просторі та часі даних про населення, економіку і соціальну сферу. У цьому плані соціально-економічна картографія збагачує економічну, соціальну і політичну географію, забезпечує їх інформаційні та методичні зв'язки з галузями фізичної географії, геоєкології, країнознавством та іншими географічними науками.

Велике значення в соціально-економічному картографуванні набуло використання прийомів наукового аналізу та синтезу. За допомогою їх використання виділяють аналітичні, синтетичні і комплексні соціально-економічні карти. Аналітичні карти показують окремі сторони або властивості явищ і процесів абстрактно від цілого. Серед них є вузько аналітичні карти, що відображають, наприклад, тільки населені пункти або дорожню мережу, і карти, де комплексуються дві і більше характеристик об'єктів

картографування, наприклад, людність поселень і щільність населення, характеристики тепла і вологи з показом врожайності сільськогосподарських культур. Синтетичні карти покликані давати цілісну, інтегральну характеристику об'єктів, явищ і процесів, що розглядаються як територіальні системи певного ієрархічного рівня. При такому підході перш за все враховується структура територіальної системи, її найважливіші складові частини, і головні зовнішні та внутрішні взаємозв'язки, що визначають функціонування і розвиток даної системи. Перехідну категорію складають комплексні карти, що показують спільно кілька властивостей явищ або ряд взаємозв'язаних явищ, але роздільно, кожне у своїх показниках. При цьому комплексуватися можуть як аналітичні, так і синтетичні характеристики, що й призводить до необхідності виділення комплексних аналітичних, комплексних синтетичних та комплексних аналітико-синтетичних карт [2].

Особливістю розвитку тематичного картографування, як комплексу наукових, організаційних та техніко-технологічних заходів, спрямованих на створення та оновлення тематичних карт [5] є постійна зміна актуальності об'єкту картографування. Основний зміст тематичних карт визначається конкретною темою відображення, спеціально присвяченою якому-небудь елементу або явищу (населені пункти, клімат, транспорт, події історії тощо). В самому визначенні тематичної карти вказується, що це є цілісний картографічний твір багатопільового призначення, що уніфікований за математичною та географічною основами, основним змістом якого є подання елементів, що розкривають конкретну тему. Вони діляться на карти природних явищ та карти суспільних явищ, які, в свою чергу, групуються за більш вузькими галузями картографування. До кожної групи тематичних карт відноситься ряд карт конкретної тематики. Серед карт суспільних явищ за різними класифікаціями виділяють карти соціальної інфраструктури. На думку автора, логістичні карти за своїм визначенням та наповненістю показниками можуть бути віднесені в цю категорію карт. Вони включають транспортну мережу – саме не її виробничу складову, а як інфраструктура для логістичних процесів; різноманітні точкові об'єкти транспортної інфраструктури, а також пункти пропуску – місцеві та міжнародні, пункти обслуговування перевізників, крім того різноманітні синтетичні показники напруженості матеріальних потоків, напрямки логістичних ланцюгів. Однак, найкраще в таку класифікацію впишуться логістичні карти, які забезпечують інформаційні потоки, або пасажирські перевезення. Карти, покликані обслуговувати вантажні перевезення закономірно будуть випадати із даного переліку карт, оскільки інтуїтивно їх хочеться віднести до карт господарства, як найбільш з ним пов'язаних.

Взявши на озброєння класифікацію тематичних карт, запропоновану проф. А.М. Берлянтю – логістичні карти можна віднести до іншої категорії, а саме до карт транспорту та економічних зв'язків. За запропонованою класифікацією виділяються економіко-географічні карти, як окрема категорія тематичних карт. Більш спеціалізованими серед них є карти

транспорту та економічних зв'язків, які представляють зв'язки населення і господарства в процесі виробництва, споживання і задоволення культурних і матеріальних потреб. [1, с. 222]. З даного визначення логістичні карти могли би бути в даній категорії, але знову ж таки, відображення було б однобоким, оскільки підходять лише карти для транспортної логістики. Інші аспекти логістичних процесів, які можуть бути картографовані уже не попадуть в дану категорію карт.

З огляду на таку неможливість віднести весь можливий ряд варіацій логістичних карт до певної однієї категорії в існуючих класифікаціях тематичних карт, автор даного дослідження пропонує віднести логістичні карти до тематичних карт спеціального призначення або до спеціальних карт.

Спеціальна карта - карта, що за своїм змістом призначена для певних користувачів і вирішення певних завдань[5]. Саме спеціальне картографування, як комплекс наукових, організаційних та техніко-технологічних заходів, спрямованих на створення та оновлення спеціальних карт покликане займатись створенням карт для вузькоспеціалізованих потреб, які водночас можуть інтегрувати показники із різних сфер економічної та суспільної діяльності. Оскільки, таким і є логістичні карти, будемо вважати їх спеціальними картами, створеними для задоволення потреб логістичних відділів великих заводів виробників а також експедиторських підприємств, та інших суб'єктів, які тим чи іншим боком стикаються з організацією логістичного процесу.

В основі створення спеціальних карт лежить ряд принципів, які в основному перекликаються із принципами створення соціально-економічних тематичних карт.

Принципи:

1. Зміст карт повинен мати відповідну ідейно-аналітичну спрямованість, тобто в зміст карти повинна бути закладена відповідна ідея, що знаходить чинне відображення у виборі об'єктів картографування, показників, визначених наукових класифікацій та продуманій системі умовних позначень.

2. Карти повинні складатись на рівні найновіших досягнень науки і техніки.

3. Відповідність змісту карти її характеру і цільовому призначенню. Цьому відповідають:

- повнота і конкретність характеристики змісту;

- детальність у відображенні як якісних, так і кількісних характеристик.

4. Дотримання єдності змісту, його повноти і завершеності.

5. Точна графічна локалізація змісту залежить від масштабу, способів картографування та характеру розміщення об'єктів.

6. Оптимальність змісту карти при виразності і чіткості зображення. Зміст карти не повинен перевищувати межу оптимального навантаження. Це зменшує можливість її читання.

7. Карта повинна мати стислу, чітку і змістову характеристику явищ і об'єктів. На першому плані – яскравими фарбами подаються головні об'єкти карти. На другому плані – основа.

8. Можливість порівняння зображених об'єктів

9. Єдність часу при розкритті змісту карти (окрім динамічних).

10. Характеристика на карті повинна подаватись однаковими показниками всіх об'єктів картографування.

11. Повнота і однотипність первинних вихідних матеріалів

12. Дотримання узгодженості в способах картографування і оформлення карти.

Принципи є базовими для розробки програми карти.

Важливою умовою складання подібної карти являється науково-обґрунтований підходи:

1. Системний підхід, за допомогою якого виявляється існуючі об'єкти та закономірності, які пов'язані з суспільно-географічними явищами та їх територіальним поєднанням.

2. Типологічний підхід – виявлення типових елементів систем за спільними ознаками.

Створення соціально-економічних карт спеціального призначення в цілому проходить з дотриманням усіх основних етапів, характерних для загально-географічних і фізико-географічних карт: це редакційні, авторські, укладальницькі і видавничі роботи. Серед них особливо важливі редакційні роботи, під якими в картографії розуміється вся система науково-технічного управління створенням карти. Тому редагування являє собою безперервний процес, який пронизує всі етапи створення карти - від підготовчих робіт до її видання. При створенні будь-якого картографічного твору соціально-економічної тематики основні підготовчі роботи проводяться на першому етапі - етапі проектування карти. До складу робіт цього етапу входять: формулювання вимог до карти, складання попередньої програми, збір, аналіз і оцінка джерел, вивчення об'єктів і території, складання програми карти.

Розробці програми карти передують ще один розділ робіт - вибір і аналіз наявних джерел. У результаті виконання всього обсягу робіт на етапі проектування створюється програма карти, з належною детальністю і повнотою характеризує всі основні параметри створюваної карти, її легенду і методику розробки. Розробка математичної основи карт включає в загальному випадку вибір масштабу, проекції, координатних сіток та компонування. При розробці компонування передбачається наявність місця для розміщення додаткової інформації, необхідної для більш повного розуміння картографованих явищ. Це можуть бути різні діаграми, графіки і просто текстові пояснення або кількісні дані. Вибір способів зображення на картах соціально-економічної тематики обумовлений особливостями просторової локалізації інформації, що міститься в джерелах, і показників соціально-економічного картографування. Розробка легенди – це початок створення карти та авторської роботи. Разом з тим остаточна систематизація легенди можлива тільки при завершенні авторського оригіналу, тому що в процесі використання джерел виникають доповнення і зміни. В результаті авторських робіт автор готує різні за точністю і якістю карто-

графічні матеріали - ескіз або макет, рідше - оригінал карти. Значна частина авторських робіт входить в другий етап - етап складання карти. На цьому етапі проводиться: підготовка і обробка джерел, перенесення змісту з джерел на карту, його генералізація, складання та оформлення елементів змісту. Підсумок етапу складання - первинний оригінал карти, який служить для підготовки карти до видання - третьому завершального етапу. До складу робіт на цьому етапі входять: виготовлення видавничого оригіналу, допоміжні роботи з обслуговування поліграфічних процесів, виготовлення штрихових і кольорових проб. Після цього проводиться друк карти в рамках видавничих робіт.

Логістичні операції на різних рівнях мають відмінності у їх організації. Саме міжнародна логістика є найбільш складною і трудомісткою сферою за затратами праці, кількістю учасників і т.д. Критичне значення мають такі чинники, як відстань перевезень, різниця валют і вид транспорту. У міжнародній логістиці відстань перевезень значно більша, відповідно – збільшується час доставки, а також зростає можливість різних пошкоджень вантажів, збільшуються обсяги складування товарів. Такий чинник як різниця валют вимагає обов'язкового і ретельного врахування обмінного курсу. Також міжнародні логістичні операції пов'язані з перетином кордонів, відповідно треба враховувати державні і митні вимоги, підготувати необхідні документи. При цьому використовуються послуги посередників – експедиторів, митних агентів, митних брокерів, банків тощо.[4, 30]

Розглядаючи різні види перевезень для вибору показників і створення уявлення, що повинно бути зображено на логістичній карті варто розробити на передкартографічному етапі досліджень структурно-графічні моделі, які добре себе зарекомендували як пізнавальний засіб.

Автоперевезення. Одним із показників логістичних карт, покликаних забезпечувати потреби саме автоперевізників, може бути цікавий інтегрований показник, як вартість перевезення на різних ділянках шляху.

Плата за вартість автоперевезення залежить від відстані, маси і об'єму товару, що перевозиться, вантажопідйомності і типу автомобіля, а також місцевості, по якій здійснюється автоперевезення.

Якість надання логістичних послуг надзвичайно залежить від географічних умов території країн відправників, транзитних країн та отримувачів вантажів. Така географічна прив'язка робить очевидним той факт, що компанії-надавачі логістичних послуг змушені користуватись картами для їх роботи. Якість та відповідність карт їх специфічним вимогам поки що бажає бути кращою.

Крім суто природних показників, варто аналізувати інформацію про особливості зміни характеру та умов автоперевезень в транзитних країнах, розміщення та пропускної здатності митних пунктів тощо, що важливо передбачити на відповідних картах.

При визначенні якісних показників логістичних карт необхідно враховувати зокрема те, що в залежності від характеру вантажу, що перевозиться, надаються такі основні типи автомобілів:

- тентовані автомобілі;
- рефрижераторні автомобілі;
- контейнеровози;
- автомобілі, оснащені для перевезення ADR вантажів;
- спецтехніку, для великовагових та негабаритних вантажів[3].

Різні автомобільні шляхи мають різну пропускну здатність і не завжди пристосовані для всіх типів вантажних автомобілів. Це теж обов'язково відобразиться на логістичній карті.

Для визначення системи показників карт логістичної тематики важливо зробити висновок про те, що в маршрутах, які неможливо здійснити лише одним видом транспорту (будь то морські, річкові, авіа чи залізничні перевезення) із пункту відправки до пункту призначення, завжди приходять автотранспорт і автоперевезення.

Залізничні перевезення. Залізничні перевезення – вид логістичної діяльності, що полягає в організації і регулюванні транспортування товару за допомогою залізничного транспорту. Значення транспортувань вантажів залізницею до сих пір визначається здатністю завдяки розгалуженим залізничним шляхам сполучення ефективно і відносно дешево перевозити великі об'єми товарів на далекі відстані.

Відносно недавно з'явилась тенденція до спеціалізації залізничних перевезень, що пов'язано з прагненням підвищити якість надаваних послуг, зокрема активно використовуються трьохярусні платформи для перевезення автомобілів, двухярусні контейнерні платформи, суміщені вагони, склади спеціального призначення.

Для організації залізничних перевезень очевидно ефективним буде використання карт із такими цілями:

- розрахунків перевізних тарифів і додаткових зборів (охоронних, страхових та ін.) по території країни відправника, призначення і транзиту;
- відображення перетинів автомобільних доріг із залізницями, обладнаними станціями для подачі будь-якого контейнера під завантаження в місце відправлення товару (при вагонній відправці, подачу автотранспорту для підвезення вантажу до станції);
- слідування за рухом вантажу і дислокацією вагонів на всьому шляху їх переміщення.

Морські перевезення. Для картографічних досліджень цього виду логістичної діяльності варто враховувати те, що морські контейнерні перевезення забезпечують оптимальне збереження вантажу, так як найчастіше контейнер пломбують в присутності клієнта чи представника і розпломбовують в кінцевому пункті.

Інші показники картографування повинні також бути орієнтованими на порівняння переваг та недоліків різних видів перевезень, важливих для логістичної діяльності.

Контейнерні морські перевезення поділяються на глибоководне (океанське, морське) судноплавство і внутрішнє (річкове) - це ще один комплекс показників, важливих для картографічного моделювання.

Картографічне моделювання дозволить орга-

нізувати перевезення логістичним компаніям у ряді випадків:

- якщо місце відправки вантажу знаходиться обабіч від крупних портів, дасть змогу організувати транспортування від місця відправлення до транзитного порту, використовуючи автомобільний, морський транспорт (фідерні чи прибережні лінії) чи внутрішнім водним шляхом;

- розрахувати вартість фрахту і супутніх платежів (бункерних BAF, валютних CAF, страхових ISPS і льодокольних надвигат ICE, зборів за оформлення океанських і фідерних коносаментів, телексних дозволів RELEASE FREE, плати за наднормативне використання контейнерів власності судноплавних ліній DEMURRAGE DETENTION);

- організувати подачу контейнера під завантаження в місце відправки;

- створити схему зберігання в портах;

- контролювати розвантаження з перерахунком вантажних місць і оформленням акту прийому/передачі[7].

Отже, ще одним з завдань картографічного забезпечення потреб логістики є побудова логістичних ланцюгів різної складності, з різними транспортними складовими.

Авіап перевезення. Міжнародні авіап перевезення вантажів. На даний час в Україні – авіап перевезення – вид транспорту, що має найменший попит. Головна його перевага – швидкість доставки вантажів. Головний недолік – висока вартість перевезення, яка проте перебивається швидкістю доставки вантажів, що дозволяє відмовитись від інших елементів структури логістичних витрат, пов'язаних перш за все зі складськими витратами.

Крім того, можливості авіатранспорту і авіап перевезень стримуються вантажопідйомністю і вантажомісткістю літаків, а також їх обмеженою доступністю.

Досвідчені експедиторські підприємства використовують карти для розробки оптимальних схем доставки вантажів, організації їх супроводу, забезпечення регламентованих умов завантаження авіатранспорту і отримання всіх необхідних узгоджень і спеціальних дозволів, в тому числі, проходження сертифікації і митного оформлення документації.

Оскільки для розміщення аеропортів потрібні дуже великі відкриті простори, авіап перевезення, як правило, не об'єднані в єдину систему з іншими видами транспорту, за виключенням автомобільного.

Митне оформлення вантажів. Митне оформлення – це частина процесу зовнішньоторгового перевезення вантажу, що супроводжується подачею

в митний орган України пакета документів, на основі якого орган приймає рішення про можливість ввезення (вивезення, транзиту) товарів в Україну. Часто митне оформлення товару стає головним боєм багатьох компаній і затягується на невизначений термін. Саме на цьому етапі можуть виникнути непередбачувані витрати, пов'язані з помилками, допущеними нашими іноземними партнерами, які погано ознайомлені з вимогами українського законодавства.[8] Деякі із вимог і правил митного оформлення теж можуть стати об'єктами картографічного зображення.

Висновки. Логістичні карти – новий вид тематичних карт спеціального призначення, покликаних забезпечувати всіх учасників логістичного процесу різними показниками та даними, потрібними для планування та здійснення логістичних операцій з географічно точними реєвзітами.

Місце цього виду карт у класифікації різноманітних картографічних творів не є визначеним однозначно. Проте проектування логістичних карт підпорядковується принципам і законам картографування соціо-економічних карт. З огляду на специфічний об'єкт картографування важливим і цікавим завданням на етапі проектування змісту карти і створення авторського оригіналу є визначення показників картографування. Розглядаючи транспортну логістику, як споживач карт, що проектуються, показники картографування залежать від призначення та задач, які будуть виконувати логістичні карти для різних видів перевезення.

З позиції менеджменту завдання транспортної логістики полягає у зменшенні витрат без втрати якості. Складовими ланками кожного перевезення є його планування, прокладання маршруту, а потім слідкування за рухомих складом. Всі ці логістичні операції простіше, точніше і швидше проводяться з використанням спеціалізованих логістичних карт. Адже показником роботи будь-якої транспортної компанії є не тільки стан її рухомого складу та якість людського потенціалу, а й рівень інформаційно-технічного оснащення, що з точки зору даного дослідження відповідає рівню картографічного забезпечення.

В перспективі логістичні карти ввійдуть в користування на кожному транспортному підприємстві як незамінний і раціональний спосіб відобразити наочно необхідну інформацію, а в картографії, займуть відповідну нішу у темі розробки та впровадження тематичних соціально-економічних карт спеціального призначення.

Список використаних джерел:

1. Berlyant A.M., Vostokova A.V., Kravtsova V.I., Lurye I.K., Svatkova T.G., Serapinas B.B. Kartovedeniye: Uchebnik dlya vuzov. – М.: Aspekt Press, 2003. – 477 s. [Берлянт А.М., Востокова А.В., Кравцова В.И., Лурье И.К., Сваткова Т.Г., Серапинас Б.Б. Картоведение: Учебник для вузов – М.: Аспект Пресс, 2003. – 477 с.].
2. Zhupanskyj Ya. Rozvytok ekonomichnoyi kartografiji v Ukraini // Istoriya ukrajinjskoyi geografiji. Vseukrajinjskyj naukovo-teoretychnyj chasopys. – Ternopil: Pidruchnyky i posibnyky, 2000. – Vypusk 1. – S.100-107. [Жупанський Я. Розвиток економічної картографії в Україні // Історія української географії. Всеукраїнський науково-теоретичний часопис. – Тернопіль: Підручники і посібники, 2000. – Випуск 1. – С. 100-107].

3. Kovalenko V.M., Shchurikhin V.K., Mashyka N.B. *Vantazhni avtomobilni perevezennya: Pidruchnyk*. – K.: Litera LTD, 2006. – 304 s. [Коваленко В.М., Щуріхін В.К., Машика Н.Б. *Вантажні автомобільні перевезення: Підручник*. – К.: Літера ЛТД, 2006. – 304 с.].
4. Oliynuk Ya.B., Smyrnov I.G. *Mizhnarodna logistyka. Navchalnyj posibnyk*. – K.: Obriyi, 2011. – 544 s. [Олійник Я.Б., Смирнов І.Г. *Міжнародна логістика. Навчальний посібник*. – К.: Обрії, 2011. – 544 с.].
5. *Pro zatverdzhennja Porjadku zahalnodержавnoho torografichnoho i tematychnoho kartografuvannya*. – *Postanova Kabinetu Ministriv Ukrayiny vid 4 veresnya 2013 roku № 661* [Про затвердження Порядку загальнодержавного топографічного і тематичного картографування. – Постанова Кабінету Міністрів України від 4 вересня 2013 року № 661].
6. *Transportnyj kompleks Ukrayiny. Avtomobilni dorohy: problemy ta perspektyvy* / I.R. Yukhnovskij, G.B. Lebeda; T.I. Porova / *za red. I.R. Yukhnovskoho*. – K.: FADA, LTD, 2004. – 288 s. [Транспортний комплекс України. Автомобільні дороги: проблеми та перспективи / І.Р. Юхновський, Г.Б. Лебеда; Т.І. Попова / *за ред. І.Р. Юхновського*. – К.: ФАДА, ЛТД, 2004. – 288 с.].
7. Vonasch E., Wilson I. *Getting the Goods: Ports, Labour and the Logistics Revolution*. – NY: Cornell University, 2008. – 273 p.
8. *Sajt kompaniyi «Imexbrok» [Elektronnyj resurs]*. – *Rezhym dostupu: <http://www.imexbrok.com/ru/logistics.html>* [Сайт компанії «Імексброк» [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.imexbrok.com/ru/logistics.html>].

Summary

Natalia Haman. LAWS AND PRINCIPLES OF SOCIO-ECONOMIC THEMATIC MAPMAKING ON BASE OF LOGISTICS MAPS DEVELOPMENT

At this stage of development and establishment of Ukraine the particular importance of studying and investigating of logistics processes in Ukraine is evident. Logistic maps are designed to display all the necessary facilities - members of the logistics process, and possible ways of their movement corridors, all customs checkpoints in Ukraine and abroad, and also to reflect the characteristics of the conditions of delivery of cargo on the way of traffic and cost parameters of transport infrastructure in certain directions etc.

As part of the socio-economic geography socio-economic kartography realizes the urgent necessity for a comprehensive review of economic and social processes that are studied in the territorial, geographical aspect.

Logistic maps by definition and fullness of displayed objects can be included to thematic maps of social infrastructure. However by other classification, logistic map is best included to the maps of transport and economic communication. Because of the variety of approaches it is proposed to include logistic map to thematic maps of special purpose or special maps. Special map is a map which content is intended for certain users and certain tasks.

As a base of the creation of special maps is a set of principles that are mostly similar to the principles to socio-economic thematic maps creation. An important condition for completing of such maps is the systematic and typological science-based approaches.

Socio-economic map of special purpose creating passes all major steps of general geographic and physico-geographic maps creating: design, editing, authoring, and publishing processes.

For different types of traffic their own mapping objects should be considered.

In the future logistic maps will be used on the every transport company as an indispensable and efficient method to display the information graphically and in cartography, they will take appropriate niche in the development and implementation of socio-economic thematic maps for special purposes.

Keywords: socio-economic map, thematic mapping, special map, transport logistics, logistic map.