

Висвітлено актуальні питання теорії і практики природничої географії, суспільної географії та картографії.

Для науковців, викладачів, аспірантів і студентів.

In this bulletin the actual problems of theory and practice of natural geography, public geography and cartography are lighted up.

For scientists, professors, aspirants and students.

ВІДПОВІДАЛЬНИЙ РЕДАКТОР	Я.Б. Олійник, д-р екон. наук, проф., чл.-кор. НАПН України
РЕДАКЦІЙНА КОЛЕГІЯ	С.Ю. Бортник, д-р геогр. наук, проф.; М.Д. Гродзинський, д-р геогр. наук, проф.; С.Ю. Дмитрук, д-р геогр. наук, проф.; П.О. Масляк, д-р геогр. наук, проф.; К.В. Мезенцев, д-р геогр. наук, проф.; А.М. Молочко, канд. геогр. наук, проф.; О.Г. Ободовський, д-р геогр. наук, проф.; В.М. Самойленко, д-р геогр. наук, проф.; С.І. Сніжко, д-р геогр. наук, проф.; В.В. Стецюк, д-р геогр. наук, проф.; В.К. Хільчевський, д-р геогр. наук, проф.; В.О. Шевченко, д-р геогр. наук, проф.; П.Г. Шищенко, д-р геогр. наук, проф., чл.-кор. НАПН України; Б.П. Яценко, д-р геогр. наук, проф.; С.П. Запотоцький, канд. геогр. наук, доц. (відп. секр.).
Адреса редколегії	ГСП-680, Київ-127, просп. акад. Глушкова, 2, географічний факультет ☎ (044) 521 32 70
Затверджено	Вченою радою географічного факультету 12.09.11 (протокол № 7)
Атестовано	Вищою атестаційною комісією України. Постанова Президії ВАК України № 1-05/2 від 10.03.10
Зареєстровано	Міністерством юстиції України. Свідоцтво про державну реєстрацію КВ № 15821-4293Р від 20.10.09
Засновник та видавець	Київський національний університет імені Тараса Шевченка, Видавничо-поліграфічний центр "Київський університет". Свідоцтво внесено до Державного реєстру ДК № 1103 від 31.10.02
Адреса видавця	01601, Київ-601, 6-р Т.Шевченка, 14, кімн. 43 ☎ (38044) 239 31 72, 239 32 22; факс 239 31 28

ЗМІСТ

I. ТЕОРЕТИКО-МЕТОДИЧНІ ДОСЛІДЖЕННЯ

Гродзинський М. Умови рівноваги ландшафтів при збуреннях	4
Олійник Я., Запотоцький С. Конкурентні засади формування експортного потенціалу регіонів України	6
Смирнов І. Географічний та логістичний аспекти міжнародної туристичної системи "Все включене"	11
Любіцева О. Країнознавство: напрямки трансформацій	15

II. ПРИКЛАДНІ ДОСЛІДЖЕННЯ

Нестерчук І. Геоєкологічна оцінка території та схема геоєкологічного районування як передумова регіонального управління розвитком територій	18
Борисюк О. Методологічні аспекти суспільно-географічної оцінки чинників розвитку регіональних авіатранспортних систем	23
Бабюк Л. Регулювання рекреаційних потоків в межах проектованої екостежки "На хвилях Тіраса"	26
Савчук І. Вивченість міст-портів у науковій школі геокрбаністики та економічної географії у країнах Центральної і Східної Європи	28
Гладкий О. Наукові підходи до картографування регіональної економічної ефективності підприємства	31
Кіптенко В. Глобальні тенденції розвитку супутникової індустрії	36
Яковлева Ю. Методичні підходи до дослідження соціального розвитку географічних систем	39

III. ПРАЦІ МОЛОДИХ ВЧЕНИХ

Ковальчук В. Ртуть в ґрунтах та фітоценозах Київщини, механізм накопичення та форми поширення	43
Сайчук В., Хінцінський М. Умови праці як аспект якості трудових ресурсів	46
Михайленко Т. Ринок житла та якість житлових умов населення України	49
Сидоренко М. Картографічний аналіз антропогенного навантаження на ландшафти	51

IV. ЮВІЛЕЇ

Лисогору Сергію Миколайовичу – 75!	53
Яценку Борису Павловичу – 70!	53
Смирнову Ігорю Георгійовичу – 65!	54
Бортнику Сергію Юрійовичу – 50!	55

V. ПАМ'ЯТАЄМО

Кошик Юрій Олександрович	55
---------------------------------------	----

CONTENTS

I. THEORETICAL-METHODIC WORKS

Grodzynskyi M.	
Condition of landscape equilibrium under disturbanger	4
Oliynyk Y. Zapototsiy S.	
Competitive principles of the Ukrainian regions export potential forming.....	6
Smyrnov I.	
Geographical and logistical aspects of international tourism system "all inclusive"	11
Lyobitseva O.	
Country-specific studies: directions transformations	15

II. APPLIED WORK

Nesterchuk I.	
Geoekological Territory Estimation and Geoekological Zoning Scheme are the Preconditions of Regional Management of Territory Development.....	18
Borisyuk O.	
Methodological aspects of social and geographical assessment factors in the development of regional air transport systems.....	23
Babyuk L.	
Adjusting of rekreations streams is within the limits of designed of ecopath "On the waves of Tiras"	26
Savchuk I.	
The studied of city-port at scientific school of economic geography is in the countries of Central and East Europe.....	28
Gladkey A.	
The essence of regional development and enterprise's location economic efficiency	31
Kiptenko V.	
Global trends of Satellite Industry Development	36
Yacovleva J.	
Methodical approaches to the esearch of social development of geographical systems	39

III. YOUNG SCIENTIST WORKS

Covalchuc V.	
Mercury in Kiev region soils and phytocenosises, the mechanism of its accumulation and distribution.....	43
Saychuk V., Hintsinsky M.	
Employment as an aspect of quality manpower.....	46
Mykhailenko T.	
The housing market and quality indexes of housing conditions of population of Ukraine	49
Sidorenko M.	
The cartographical analysis of human impact on landscapes.....	51

IV. JOBILEE

Sergiy Lisogor – 75!	53
Boris Yatsenco – 70!	53
Igor Smyrnov– 65!	54
Sergiy Bortnic – 50!	55

V. WE REMEMBER

Yuriy Coshic	55
---------------------------	----

І. ТЕОРЕТИЧНІ ДОСЛІДЖЕННЯ

УДК 911.52+ 502.53

М. Гродзинський, д-р геогр. наук

УМОВИ РІВНОВАГИ ЛАНДШАФТІВ ПРИ ЗБУРЕННЯХ

Важливі характеристики збурень ландшафту пов'язані з оцінками їх масштабу, причому доцільно розрізняти територіальний, часовий та якісний виміри масштабу збурень. Умови рівноваги ландшафту визначаються співвідношенням між масштабами збурень і масштабами ландшафту. Показано, що для ландшафту ця рівновага означає стійкий стан мінливої мозаїки. Крім параметрів масштабу, можливість її досягнення залежить від територіальних диспропорцій у порушенні геохор, які перебувають на різних стадіях сукцесії. Реалізація теоретичних положень статті демонструється на прикладі реакції ландшафтів Нижньодніпровських пісків на лісові пожежі серпня 2007 року.

Characteristics of scale of landscape disturbances are of a special interest for the search for criteria and conditions of landscape equilibrium. Spatial, temporal and qualitative dimensions of a scale are of equal importance. The conditions of landscape equilibrium could be described using the ratio between the scale of disturbances and the scale of landscapes. The landscape equilibrium is in fact its shifting mosaic steady state. Besides the scale of disturbance the spatial disproportions in transformations of geochores at various stages of succession are important conditions for the landscape equilibrium. The application of theoretical considerations discussed is shown for the analysis of landscapes reaction to August 2007 forest fire in Lower Dnieper sand arena, Ukraine.

Відкритість ландшафту його зовнішньому середовищу, зокрема антропогенним впливам, зумовлює інтерес до проблеми рівноваги ландшафту в його мінливому оточенні [1, 4, 8]. Можливість досягнення цієї рівноваги та її характер залежать від дестабілізуючих зовнішніх впливів. У ландшафтознавстві та ландшафтній екології ці впливи поділяють на збурення та навантаження. До збурень відносять окремі події, що змінюють ландшафт, а до навантажень – постійний чи регулярний тиск зовнішніх чинників на нього. Хоча врахування обох цих типів впливів на ландшафт однаково важливе, та у літературі більша увага приділяється антропогенним навантаженням на ландшафт, ніж його збуренням [2, 3]. Частково це можна пояснити тим, що навантаження підлягають обмеженням, нормуванню, регулюванню, тоді як у збуреннях більше проявляється стихійна, нерегульована, випадкова компонента зовнішнього середовища. Однак, у зв'язку з інтерпретацією ландшафту як відкритої нерівноважної системи, самоорганізація якої залежить від зовнішніх збурень, питання аналізу збурень ландшафтів набуло нового звучання й стало пов'язуватись з умовами його рівноваги [5, 7, 8].

Метою даної статті є з'ясування масштабних чинників збурень, які визначають рівновагу ландшафту з

його середовищем. Дана стаття підтримана Дослідницьким фондом 2010 Ханкуського університету іноземних досліджень.

Збурення ландшафту можна визначити як дискретну у часі подію, спричинену природними чинниками або людською діяльністю, яка призводить до змін ландшафту. Ці зміни торкаються перебудови його топічних і хоричних структур (при катастрофічних збуреннях – аж до їх руйнування). В сукцесійній динаміці збурення здебільшого проявляються у раптовій зміні вихідного стану ландшафту до стану, який наближений до ініціальних станів сукцесії (при катастрофічних збуреннях – аж до відкидання ландшафту до його ініціального стану).

Серед ознак, за якими можна оцінити збурення ландшафту, особливе значення мають їх масштабні характеристики. Саме поняття збурення є позамасштабним: як таке розглядається і загибель одного дерева у геотопі, і смерчі, які охоплюють площі у тисячі км² [7, 8]. Тим не менше, як з'ясування реакції ландшафту на збурення, так і визначення характеру його рівноваги вимагає оцінки масштабних характеристик збурень. Їх можна поділити на територіальні, часові та якісні масштаби збурень ландшафту (табл.).

Таблиця. 1. Основні масштабні характеристики збурень ландшафту

Характеристики		Зміст характеристики та пояснення
Територіальні	Індивідуальний розмір	Площа ландшафту, яка безпосередньо зазнала конкретного одиничного збурення (наприклад, площа лісу, охоплена однією пожежею; площа ґрунтів, змитих під час однієї зливи).
	Характерний розмір	Площа ландшафту, яка зазвичай зазнає збурень даного типу; може бути оцінена як середня площа декількох індивідуальних збурень.
	Розмір реакції	Площа ландшафту, яка підпала під опосередкований (вторинний) вплив збурення (наприклад, площа лісу, що не вигоріла після пожежі, але зазнала екотонного ефекту від утвореного згарища).
Часові	Частота	Число збурень за певний проміжок часу; зручно також оцінювати через імовірність збурення для заданого інтервалу часу (наприклад одного року, 10 років тощо).
	Повторюваність	Середній інтервал між збуреннями.
	Тривалість	Час дії збурення; може визначатися як тривалість одиничного збурення і як середня тривалість збурень даного типу.
Якісні	Інтенсивність	Оцінка сили збурення (наприклад – швидкість вітру; сума опадів, що випала за час зливи; інтенсивність дощу тощо); є оцінкою власне збурення, а не його ефекту.
	Суворість	Оцінка ефекту збурення, тобто змін ландшафту внаслідок збурення (наприклад – маса змитого зливою ґрунту, маса пошкодженої деревини чи фітомаси з-за пожежі, число популяцій, що зникли, тощо); загалом чим більша інтенсивність збурення, тим більша його суворість, але жорсткої відповідності між цими характеристиками немає.
	Потенціал відновлення	Оцінка геомас, геогоризонтів, інших структурних складових ландшафту, які залишилися відносно неущкодженими після збурення (наприклад, чисельність популяцій, що пережили збурення, збережений банк насіння, потужність ґрунту, що лишилася після збурення, тощо).
	Післядія	Оцінка негативних ефектів, що настають одразу після припинення збурення (наприклад, спалахи захворювань рослин і тварин, епізоотії тощо); у багатьох випадках зручною оцінкою масштабу післядії є площа ландшафту, яка може зазнати змін після припинення збурення (площа поширення ефектів збурення).

Масштабні характеристики збурення визначають відповідну реакцію ландшафту на них. Зокрема, із масштабом збурень пов'язані такі поняття, як катастрофа та норма ландшафту. Катастрофою вважається кардинальна зміна, докорінне руйнування структури ландшафту, після якої відновлення його вихідного стану є не більше, ніж суто теоретична можливість [1, 6]. Тобто, катастрофою є збурення, територіальні та часові масштаби якого співставні або й перевищують масштаби самого ландшафту (відповідно – його розмір і характерний час релаксаційних процесів). Поняття норми (нормальної динаміки, нормальних станів) ландшафту стосується не відсутності, а масштабу збурень. Стан ландшафту за цілковитої відсутності збурень слід вважати його аномальним станом. На це, зокрема, вказують численні спостереження за динамікою екосистем, які штучно утримуються в умовах суворої охорони: без випасання, без косіння, за відсутності пожеж тощо степові екосистеми швидко деградують. Отже, нормою для ландшафту є збурення таких масштабів, за яких він не руйнується і не "звалюється" на нову структуру. Територіальні та часові масштаби таких збурень набагато менші від відповідних масштабів ландшафту, тобто вони охоплюють не усю територію ландшафту, а певну його частину й при цьому час відновлення ландшафту після збурення більший, ніж часовий інтервал між збуреннями.

Таким чином, для визначення катастрофічних і нормальних збурень, а також умов рівноваги ландшафту з його зовнішнім середовищем необхідно враховувати не стільки параметри збурення (його масштаби характеристики), скільки їх співвідношення з масштабними характеристиками ландшафту. Про доцільність такого підходу до оцінювання збурень свідчать дані Г. Шугарта (1999) щодо "критичного" співвідношення між площею ландшафту та площею його збурення [7]. Зібравши емпіричний матеріал щодо різних типів збурень різноманітних ландшафтів (від австралійських до сибірської тайги), він знайшов, що співвідношення між площею ландшафту і площею збурень коливається в межах від 1 до 50. При цьому, за площі ландшафту, що перевищує площу збурення у 50 і більше разів, ландшафт знаходиться у рівновазі й такі збурення нездатні його кардинально змінити, натомість ландшафти, площа яких менша критичного співвідношення 1/50, втрачають рівновагу при відповідних збуреннях (рис. 1).

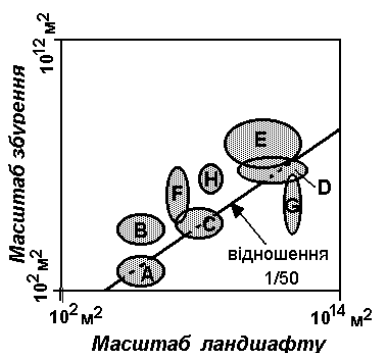


Рис. 1. Приклади квазірівноваги і нерівноваги ландшафтів (за [7]):

- A – пляма повалених дерев проти площі ландшафту елементарного водозбору в Аппалачах, США;
- B – площа природних пожеж проти площі ландшафту елементарного водозбору в Аппалачах; C – площа природних пожеж проти площі національних парків в Аппалачах;
- D – площа природних пожеж проти площі харчових територій видів тварин у ландшафтах евкаліптових лісів Австралії;
- E – розмір ураганів проти площі островів Карибського моря;
- F – площа природних пожеж в Сибіру проти площі лісових масивів в Сибіру; G – площа природних пожеж проти площі Сибіру; H – площа повеней проти площі ландшафтів заплавлених лісів

Як видно з рис. 1, правило 1/50 Г. Шугарта базується на лінійності зв'язку між територіальними вимірами ландшафту та збурень (їх площі). Вони не враховують часових і якісних вимірів збурень, а також ефекту нелінійності реакцій ландшафту на зовнішні впливи. Цей вплив, зокрема, знаходить вияв у тому, що малі за масштабом збурення можуть викликати масштабні зміни ландшафту.

Модель, яка враховує як нелінійність реакцій ландшафту на збурення, так і співвідношення часових і територіальних масштабів ландшафту та збурень, була запропонована М. Торнер зі співавторами [8]. Виконавши серію модельних розрахунків, автори моделі знайшли області співвідношень між вказаним масштабом, в яких ландшафт реагує на збурення якісно по-іншому (рис. 2).

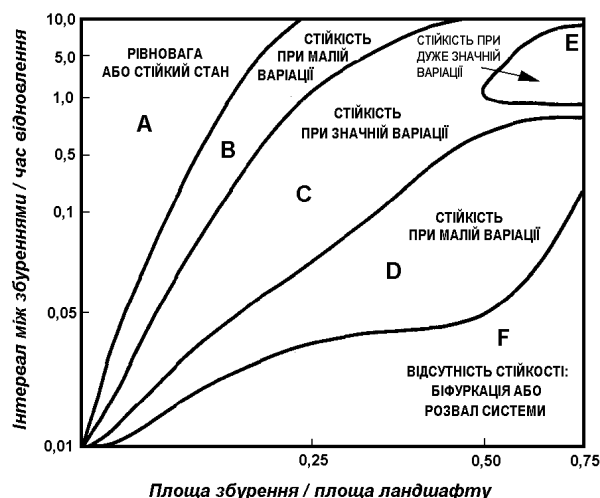


Рис. 2. Области рівноваги у просторі станів ландшафту (за [8])

Модель на рис. 2 свідчить, що, зазнаючи збурень, ландшафт може залишатись у рівновазі. Однак, вона є відносною й в умовах різного режиму збурень неоднорідна за своєю "якістю". Зокрема, за невисокої часової частоти збурень, коли за час між ними ландшафт встигає відновитись, й при площі збурення, набагато меншій площі ландшафту, він може знаходитись у стійкому стані (області A і B на рис. 2). При цьому слід мати на увазі, що така стійкість відноситься до території ландшафту в цілому (під ним розуміємо геохору будь-якого рангу), а не до геохор нижчих рангів, які його складають. Обіймаючи меншу площу, і приймаючи на себе головний "удар" від збурення, деякі із цих геохор можуть зазнати значно більш масштабних змін (аж до катастрофічного характеру), тоді як інші геохори взагалі не зазнають збурення. Отже, рівновагу ландшафту як мозаїки геохор слід розуміти у термінах хорологічної сукцесії як стійкий стан мінливої мозаїки. Згідно із цією концепцією, геохори, що складають ландшафт, знаходяться на різних стадіях відновних і прогресивних сукцесій, а динамічна рівновага ландшафту полягає в тому, що пропорція площ, які знаходяться на різних стадіях сукцесії, лишається приблизно однаковою [5].

Таким чином, рівноважним можна вважати ландшафт, у якому при зростанні площі геохор, які, внаслідок збурення, виявились відкинутими до ініціальних стадій сукцесії, зберігаються також і геохори, які лишаються близькими до клімаксового стану. Ступінь мінливості цієї рівноваги, яка передбачена моделлю на рис. 2 (зони із різною варіабельністю станів A – E), визначається лише розміром відхилення площ ініціальних гео-

хор від деякої їх норми (орієнтовно її можна прийняти за правилом 1/50 Шугарта, тобто площа геохор в ініціальному стані має бути в 50 разів меншою від площі усього ландшафту).

Однак, виконаний нами аналіз розподілу площ і сукцесійних стадій геохор Нижньодніпровських (Олешківських) пісків, що зазнали збурень внаслідок лісових пожеж у серпні 2007 року, дає підстави вважати, що пропорції між площами геохор, які в різному ступені зазнали збурень, – не єдина вимога збереження мінливої рівноваги ландшафту. Для цього також необхідно, щоб у своїй сукупності геохори ландшафту повно репрезентували всі його сукцесійні ряди. У таких ландшафтах сукцесійна схема не руйнується, що й є запорукою підтримки та відновлення їх рівноваги. Якщо ж внаслідок збурення повністю втрачаються або істотно скорочують площу геохори, які займають суміжні позиції на сукцесійному ряді, то це призводить до блокування відновлювальних сукцесій вздовж цих рядів. Відповідно, повне відновлення рівноваги ландшафту після збурення стає надто малоімовірним.

Лісові пожежі 2007 р. в Олешківських пісках можна вважати катастрофічними насамперед тому, що в межах Голопристанського та Цюрупинського лісомисливських господарств Херсонської області, де вигоріло понад 4 тис. га лісу, поширення згарищ виявилось нерівномірним. Ця нерівномірність має не суто територіальний вимір, а ландшафтно-екологічний, оскільки геохори різних стадій сукцесії постраждали у дуже різному ступені. Попри те, що вигоріла значна площа геохор із сосняками, більших пропорційних втрат зазнали геохори проміжних позицій псамоморфного сукцесійного ряду, які представлені фітоценозами з різною участю акації білої. Непропорційно значне скорочення площ цих геохор блокуватиме ландшафтну сукцесію у бік геохор, які наближаються до клімаксового стану. Такими для ландшафтів аренних пісків пониззя Дніпра можна вважати геохори за участю дубу звичайного і акації білої на чорноземовидних піщано-глинистих ґрунтах (слабогумусованих ареносолях). Значне скорочення площ геохор з акацією перекриває шлях до формування дубово-акацієвих лісів, які, порівняно з бідними сосняками Нижньодніпровських лісів, відіграють набагато

важливішу роль у стабілізації усього ландшафту й підтримці його біорізноманіття.

З прикладної точки зору це означає, що без штучного лісовідновлення мінливу мозаїчну рівновагу ландшафтів Нижньодніпровських пісків відновити неможливо. При цьому пріоритет слід надати не створенню насаджень із сосни звичайної (що досі практикується), а насадженням з акації білої та ільмових порід дерев, як проміжних ланок сукцесії, які були втрачені внаслідок лісових пожеж. Аби ініціювати сукцесії від оліготрофних сосняків до багатшого мішаного лісу із дубом звичайним, доцільно також виконувати підсадку акації у монодомінантні сосняки, тим більше, що в абсолютній більшості сосняків Олешківських пісків підросту немає.

Висновки.

1. Серед ознак, за якими можна оцінити збурення ландшафту, особливе значення мають масштабні характеристики збурень, причому слід враховувати три типи цих характеристик: територіальні, часові та якісні.

2. Умови рівноваги ландшафту при збуреннях, зокрема його нормального та катастрофічного станів, визначаються не власне масштабними характеристиками збурення, скільки їх співвідношенням з відповідними масштабними характеристиками ландшафту.

3. Рівновага ландшафту при збуреннях означає стійкий стан мінливої мозаїки, можливість досягнення та підтримки якого залежить не лише від масштабних характеристик збурень і ландшафту, але й від територіальних диспропорцій у порушенні геохор, які перебувають на різних стадіях сукцесії.

1. Арманд А.Д. Самоорганизация и саморегулирование географических систем. М.: Наука, 1988. – 264 с. 2. Гродзинский М.Д. Стейксистем до антропогенних навантажень. – К.: Лікей, 1995. – 233 с. 3. Ландшафты. Нагрузки. Нормы / Ред. Т. Д. Александрова, И. Ю. Долгушин. – М.: Б. и., 1990. – 156 с. 4. Baker W. L. Longterm response of disturbance landscapes to human intervention and global change. // Landscape Ecology, 1995, vol. 10, No. 3. – P. 143-159. 5. Bormann, F.H., Likens, G.E. Catastrophic disturbance and the steady state in northern hardwood forests. // American Scientist, 1979, vol. 67. – P. 660-669. 6. Sharp R.P. Landscape evolution: A review // Proc. National. Acad. of Sciences, USA, 1982, vol. 79. – P. 4477 – 4486. 7. Shugart H.H. Equilibrium versus non-equilibrium landscapes. // In: J.A. Wiens, M.R. Moss (eds.) "Issues in Landscape Ecology". – IALE, 1999. – P. 18 – 21. 8. Turner M.G., Romme W.H., Gardner R.H., O'Neill R.V., Kratz T.K. A revised concept of landscape equilibrium: Disturbance and stability on scaled landscape // Landscape Ecology, 1993, vol. 8, No 3. – P. 213 – 227.

Надійшла до редколегії 04.10.10

УДК 911.3.

Я. Олійник, член-кор. АПН України, д-р екон. наук, С. Запотоцький, канд. геогр. наук, докторант

КОНКУРЕНТНІ ЗАСАДИ ФОРМУВАННЯ ЕКСПОРТНОГО ПОТЕНЦІАЛУ РЕГІОНІВ УКРАЇНИ

Охарактеризовано теоретико-методичні засади формування конкурентоспроможного експортного потенціалу на регіональному рівні. Проведено оцінку зовнішньоекономічної діяльності регіонів України та запропоновано систему заходів з удосконалення конкурентних засад експортного потенціалу регіонів держави.

The article characterizes theoretical and methodological principles of the forming of the competitive export capacity at the regional range. The estimation of foreign economic activity of ukrainian regions is made and a system of special instruments for the competitive export potential regions improving is being proposed.

Досягнення ринкових реформ в Україні значною мірою залежить від включення економіки держави у світове господарство, що, в свою чергу, вирізняється ступенем участі регіонів у світогосподарських зв'язках та можливостях забезпечення експортного потенціалу регіонів. За таких умов регіони розглядаються як складова просторової глобальної господарської системи де сили конкуренції визначають результат ефективності регіонального господарювання. Розвиток експортного потенціалу є необхідною умовою ефективного функціонування господарства регіону, позаяк останній забезпечує відкритість економіки регіону, обмін това-

рами й послугами, трудовими ресурсами, інвестиціями, інформацією тощо.

Аналіз наукових досліджень. Місце і роль регіонів у становленні конкурентоспроможного експортного потенціалу, формуванні систем господарських зв'язків та міжнародної інтеграції знайшли своє відображення в роботах таких вітчизняних та зарубіжних вчених, як: В.Андрійчук, Г.Балабанов, Р.Білик, В.Будкін, І.Бураковський, В.Воротін, Т.Гніденко, Н.Даніленко, О.Дегтярьова, Б.Кваснюк, Ю.Ковбасюк, В.Коломойцев, В.Колонтай, Ю.Макогон, М.Нікітіна, А.Семенов, С.Салига, Х.Шреплер та ін.

© Олійник Я., Запотоцький С., 2011

Європейський досвід розвитку теорії та практики зовнішньоекономічної діяльності внесли такі вчені: М. Андерсен, С. Гарді, Ч. Джеффрі, М. Кітінг, М. Портер, А. Вільямс, Б. Йохансен, К. Солоу, І. Фішер та ін.

Виклад основного матеріалу. Експортний потенціал регіону до свого складу включає сукупність складових, спроможних забезпечувати ефективний вихід підприємств регіону на зовнішній ринок: вигідне з погляду ефективності розвитку зовнішньоекономічних зв'язків географічне положення; конкурентоспроможна продукція; високотехнологічне устаткування; висококваліфіковані трудові ресурси, високий рівень організації поставок сировини та комплектуючих; ефективний менеджмент зовнішньоекономічної діяльності. Тобто, мова йде про наявність необхідних й достатніх в регіоні умов і ресурсів (природних, технологічних, інформаційних, трудових, фінансових), спроможних брати участь у виробництві та відтворенні матеріальних благ й послуг на певному рівні розвитку продуктивних сил даної території.

Звідси масштаби, форми та напрямки зовнішньоекономічної діяльності визначаються конкурентними перевагами й слабостями регіону. Розвиток конкурентоспро-

можності регіону за М. Портером здійснюється на наступних чотирьох стадіях: конкуренція на основі факторів виробництва – конкуренція на основі інвестицій – конкуренція на основі нововведень – конкуренція на основі багатства. Перші три стадії забезпечують економічний зростання, остання стадія обумовлює застій і спад [5]. За такого підходу конкурентні переваги регіону забезпечуються на першій стадії завдяки факторам виробництва: природним ресурсам, сприятливим умовам для виробництва товарів, кваліфікованій робочій силі (забезпечується одним детермінантом); на другій стадії на основі агресивного інвестування (в основному національних фірм) в освіту, технології, ліцензії (забезпечується трьома детермінантами); на третій стадії за рахунок створення нових видів продукції, виробничих процесів, організаційних рішень і інших інновацій шляхом дії всіх складових "ромба конкурентоспроможності"; на четвертій стадії на основі вже створеного багатства і спирається на всі детермінанти, які використовуються не повністю.

На думку російських вчених М. Сейфулаєва і В. Капіцина [7], експортний потенціал регіону є комплексною характеристикою, яка включає ряд складових (рис. 1).

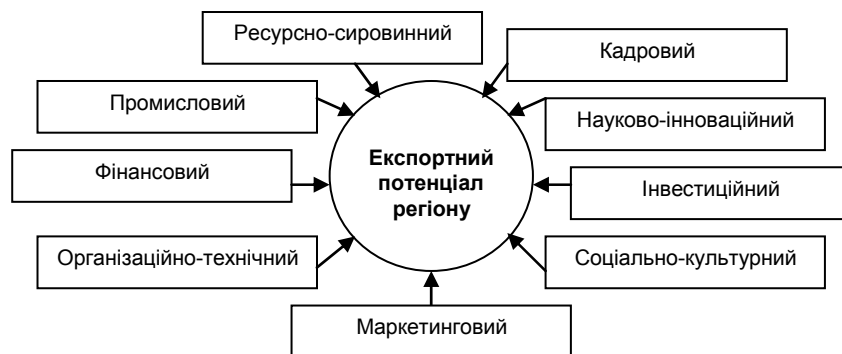


Рис. 1. Складові експортного потенціалу регіону [7]

Експортний потенціал регіону може визначатись часткою конкурентоспроможної продукції території регіону у структурі виробництва, а також можливістю використання різного роду регіональних ресурсів у структурі світових коопераційних зв'язків. За таких умов не лише ресурсне забезпечення території регіону, а й здатність системи до розвитку на базі наявного науково-технічного і технологічного потенціалу формує експортний потенціал території. При цьому останній удосконалює структуру зовнішньоекономічної діяльності з урахуванням її пріоритетних видів, галузей економіки, можливостей випуску конкурентоспроможної продукції.

Таким чином, експортний потенціал регіону залежить від його конкурентних переваг, спроможності швидко пристосовуватися до зовнішніх впливів, зміни кон'юнктури внутрішніх та зовнішніх ринків, що передбачає раціональний перерозподіл зовнішньоекономічної діяльності у просторі.

У формуванні експортного потенціалу регіону більшість авторів виділяють [3] два типи конкурентних факторів, котрі визначають успішність виходу регіонів на світовий ринок – зовнішні і внутрішні. Зовнішні фактори знаходяться поза регіональною системою, представляючи тенденції розвитку світового ринку, загальнодержавні і міжрегіональні конкурентні позиції. До них відносять сучасні особливості розвитку світової економіки; глобальну конкуренцію; місце країни у світовій торгівлі; рівень економічного розвитку країни і використання досягнень НТП; державну регіональну політику, міжрегіональну конкуренцію усередині країни щодо виходу на зовнішній ринок.

Внутрішні фактори ідентифікуються при вивченні експортного потенціалу в самій регіональній системі і включають рівень економічного розвитку регіону і ємність внутрішнього ринку; комплекс ресурсів регіону; стан ринкової інфраструктури, стан маркетингу; інформаційну прозорість; наявність умов участі у світогосподарських зв'язках (умови нарощування експорту, товарна спеціалізація і конкурентоспроможність експортної продукції, маркетингова і інвестиційна привабливість); економіко-географічне положення регіону; соціально-політичні та екологічні фактори.

Механізм формування експортного потенціалу складають різноманітні складники, що орієнтують регіон на активні дії з утримання наявних і завоювання нових ринкових позицій. В найзагальнішій формі механізм формування експортного потенціалу регіону можна охарактеризувати як сукупність основних елементів, утворюючих взаємозалежну систему, в якій вони тісно переплетені і активно взаємодіють; найважливіші з них:

- організаційні форми регіональних підприємств, що дозволяють їм активно інтегруватися у світову економіку;
- регіональні зовнішньоекономічні зв'язки, їх структура і принципи розвитку;
- правові форми і методи регулювання зовнішньоекономічної діяльності регіону; режим іноземних інвестицій;
- міжнародний маркетинг як інтегруюча функція управління експортними і спільними підприємствами;
- планування як важлива ланка у процесі формування експортного потенціалу: система показників пла-

нування діяльності і оцінки ефективності експортних і спільних виробництв;

- фінансово-економічна підтримка регіонального експорту;

- форми участі трудових колективів в управлінні виробництвом як найяскравіший прояв демократичних перетворень в регіоні;

- формування нового стилю поведінки споживачів;

- формування позитивного іміджу регіону [3].

На сьогодні перед регіонами держави постало складне завдання, необхідність інтеграції у світову економіку з одного боку, та потреба забезпечення внутрішньої економічної незалежності й міжрегіональної співпраці, захисту внутрішнього ринку та власного товаровиробника з іншого [2, с.83].

Оцінка зовнішньоекономічної діяльності регіону може бути здійснена за показниками відкритості економіки регіону (товарооборот зовнішньоекономічної діяльності України з товарів та послуг, його структура, частка зовнішньоторговельного обороту в структурі ВРП), покриття експортом імпорту, частка експорту у ВРП та частка імпорту у ВРП.

На сьогодні в Україні п'ять регіонів (м. Київ, Донецька, Дніпропетровська, Луганська та Запорізька області) через свою діяльність формують дві третини усього зовнішньоекономічного торгового обороту України з товарів. Водночас частка 10 областей України (Луганської, Київської, Полтавської, Харківської, Львівської, Миколаївської, Закарпатської, Івано-Франківської, Сумської та Черкаської областей знаходиться у межах 2-4%. Показники АР Крим, Вінницької, Волинської, Житомирської, Рівненської, Кіровоградської, Тернопільської, Херсонської, Хмельницької, Чернівецької та Чернігівської областей коливається у межах 0,4-1,8 % торговельного обороту товарів.

Звідси ми бачимо значний міжрегіональний розрив у розмірах внеску регіонів України до загального результату з обороту товарів. Тут чітко простежуються лише декілька регіонів-лідерів, та регіони-аутсайтери, яких, на жаль, домінуюча більшість. Окрім того, узагальнена частка показника регіонів-лідерів має тенденції до поступового зростання, навіть в умовах кризи, що в цілому звукує можливості регіонів-аутсайдерів підсилити власну регіональну конкурентоспроможність як на внутрішньодержавному, так і на зовнішньому ринках. Проте під впливом світової фінансової кризи (кінець 2008-2010 рр.) і в групі регіонів-лідерів спостерігається поступове скорочення конкурентних можливостей Донецької та Дніпропетровської областей та збільшення частки м. Києва.

Звичайно входження України до СОТ децю посилює конкурентні позиції українських товаровиробників на зовнішніх ринках (насамперед на ринках ЄС та США), розширивши можливості для поглиблення існуючої спеціалізації, в першу чергу на продукцію металургійної та хімічної промисловості [9]. Разом з тим, ставши членом СОТ, Україна знизилася ставки мит і скасувала квоти на більшість товарів, які до цього захищали внутрішні товаровиробники від іноземних конкурентів. Регіони України відчували суттєве збільшення імпорту товарів, у першу чергу автомобілів та сільськогосподарської продукції (збільшення обсягів імпорту останньої багато дослідників пов'язують з низькою рентабельністю внутрішнього виробництва та нереалізованим попитом внутрішнього ринку саме на товари цієї групи – м'ясо тварин і птиці, цукор тощо) [9].

Складна фінансова ситуація та різкі коливання валютного курсу призвели до того, що у деяких областях спостерігається загрозлива динаміка зростання більш швидкими темпами обсягів імпорту товарів, ніж експор-

ту. Так, найбільш різке зростання імпорту відбулося в 2010 р. в АР Крим, Івано-Франківській, Рівненській, Херсонській та Хмельницькій областях. Загрозливий рівень зростання імпорту спостерігався в Одеській, Закарпатській, Сумській та Харківській областях та м. Києві. Проте в Дніпропетровській, Луганській, Кіровоградській та Черкаській областях вищими темпами зріс експорт здебільшого за рахунок аграрної продукції.

Важливим є дослідження диверсифікованості експортної діяльності окремих регіонів України, виявивши, на які групи товарів приходить найбільша питома вага експорту регіону. Можна умовно регіони України розподілити на 3 групи: з диверсифікованою структурою, із середнім ступенем диверсифікації, та недиверсифікованою структурою експорту товарів.

До першої групи – з диверсифікованою структурою експорту товарів (тобто найбільша частка будь-якої з груп товарів не перевищує 30 % загального обсягу експорту) належать – Івано-Франківська, Вінницька, Житомирська, Херсонська тощо області та м. Севастополь. До другої групи із середнім ступенем диверсифікації (питома вага знаходиться в межах 30-60 %) належать Одеська, Кіровоградська, Харківська області та м. Київ). Третя група регіонів, де спостерігається майже моногалузева експортна спеціалізація регіону (частка понад 60%), включає три області: Дніпропетровська, Запорізька та Донецька. В останній на частку експорту недорогих металів та виробів з них припадає 72,2 % загальних обсягів експорту [6].

Загалом ситуація, що спостерігається з експортною спеціалізацією регіонів у 2010 р. поліпшилася порівняно з 2009 р. несуттєво. Водночас спостерігається загальна тенденція, за якої індустріально розвинені регіони України експортують здебільшого продукти з низьким ступенем переробки (в основному чорні метали та вироби з них), тоді як в експорті сільськогосподарських регіонів домінують обладнання й устаткування.

Поряд із торгівлею товарами вагому роль у зовнішньоторговельній діяльності відіграє ринок послуг. Найбільшими експортерами послуг серед регіонів України традиційно залишаються м. Київ (24,3 % від загального обсягу експорту послуг), Одеська (9,9 %) та Донецька область (4,6 %), а імпортерами – м. Київ (36,1 % від загального обсягу імпорту послуг), Дніпропетровська (8,2 %) та Донецька область (7,9 %). Загалом в більшості регіонів України обсяги експорту послуг перевищують їх імпорт, проте існує ряд регіонів, де більш швидкими темпами зростає обсяг імпорту послуг, наприклад Дніпропетровська, Черкаська, Полтавська, Вінницька, Житомирська, Сумська, Чернігівська та Харківська області.

В експорті переважають здебільшого різноманітні ділові послуги, послуги у сфері фінансового посередництва. Водночас такі перспективні ринки послуг, як транспортно-транзитні, туристичні, рекреаційні, страхові тощо, залишаються нерозвиненими. Стверджувати про високий рівень диверсифікації експорту послуг (тобто ситуації, за якої найбільша частка будь-якої групи послуг не перевищує 30 % загального обсягу експорту) не можна, оскільки лише Полтавська область має близький до граничного рівня показник.

Найвищу спеціалізацію в Україні на послугах транспорту та зв'язку мають більшість регіонів: АР Крим, Донецька, Житомирська, Закарпатська, Івано-Франківська, Київська, Кіровоградська, Миколаївська, Одеська, Полтавська, Рівненська, Тернопільська, Херсонська, Черкаська, Чернівецька, м. Київ та м. Севастополь; послуги в операціях з нерухомістю, здаванням під найм і послуги юридичним особам переважають у Вінницькій, Луганській, Львівській, Харківській та Чернігівській областях;

послуги, пов'язані з фінансовою діяльністю домінують у Дніпропетровській області; в обробній промисловості – в Запорізькій, Сумській та Хмельницькій областях. В імпорті послуг лише 3 області (Вінницька, Дніпропетровська та Харківська) мають більший за 60 % показник найбільшої групи послуг в імпорті.

Оцінка експортозалежності регіону реалізується шляхом визначення частки експорту у ВРП регіону. Під час розрахунку даного показника слід виходити з наступного: якщо експорт в регіоні складає більше 32% від ВРП, то регіон стає залежним від коливань кон'юнктури світового ринку, якщо ж на низькому рівні, то регіональні виробники є неконкурентоспроможними на світовому ринку [2, с.84]. Так, на сьогодні найвищий рівень експортозалежності характерний для таких регіонів держави як Донецька, Дніпропетровська, Запорізька, Луганська, Полтавська та Миколаївська області, що засвідчує високий ступінь експортно-орієнтованості господарства регіонів та залежність від зовнішніх ринків, використання регіонів України здебільшого у якості постачальника сировини, погіршення структури експорту, та характеризує економіку регіону як економічно залежну, що потребує перегляду регіональних пріоритетів розвитку регіональної зовнішньоекономічної діяльності.

Показник імпортозалежності території регіону визначається як частка імпорту у ВРП регіону, та не повинен перевищувати 30% з метою позитивного впливу на розвиток економіки регіону, захисту внутрішнього ринку і національного товаровиробника, сприяння зміцненню конкурентоспроможності вітчизняної продукції та економічної незалежності України [2, с.86]. В результаті оцінки рівня імпортозалежності регіонів України можна зробити висновок, що найвищі значення даного показника мають Донецька, Дніпропетровська, Закарпатська, Київська області та м. Київ.

На сьогодні найбільшу питому вагу у структурі імпорту мають мінеральне паливо, паливно-мастильні матеріали, що свідчить про збереження високої енергоємності виробництва в регіонах держави.

В Україні, згідно з результатами досліджень Інституту економічного прогнозування НАН України, в структурі виробництва і експорту переважає продукція низького ступеня переробки. За випуском продукції вищі технологічні уклади – п'ятий та шостий – становлять в структурі ВВП близько 4%, причому шостий технологічний уклад, який визначає перспективи високотехнологічного розвитку країн, в Україні майже відсутній (менше 0,1%). Близько 58% виробленої продукції припадає на найнижчий – третій технологічний уклад (технології промисловості будівельних матеріалів, чорної металургії, суднобудування, оброблення металу, легкої, деревообробної, целюлозно-паперової промисловості), та 38% – на четвертий. Такий стан речей є безпосереднім наслідком як недосконалості структури фінансування науково-технічних розробок, так і недостатніх обсягів інвестицій. Так, майже 70% фінансування науково-технічних розробок припадає сьогодні на четвертий, і лише 23% – на п'ятий технологічний уклади. Інноваційні ж витрати розподіляються таким чином: 60% – четвертий технологічний уклад і 30% – третій (сумарно – 90 %), а п'ятий уклад в інноваційних витратах становить лише 8,6% [1, с.16].

Отже, участь регіонів України в міжнародному поділі праці здебільшого склалася завдяки історичним умовам, здебільшого як наслідок міжрегіонального поділу праці, що існував ще за часів колишнього СРСР. Спроби уникнути моногалузевої спеціалізації старопромислових регіонів в експорті не мають поки достатнього успіху через активний попит на сировинні групи товарів, особливо у

докризовий період. Це відсувало питання диверсифікації виробництва та його переорієнтації на другий план.

На сьогодні така ситуація призвела до поглиблення диспропорцій у спеціалізації господарства регіонів України, посилення незбалансованості внутрішньої регіональної політики та подальшого домінування регіонів-лідерів (м. Київ і старопромислові регіони) порівняно з регіонами-аутсайдерами.

Невід'ємною складовою зовнішньоекономічної діяльності є рух капіталів. Останніми роками обсяги інвестицій неухильно зростали, і цей фактор залишається надзвичайно важливим для розвитку відкритості економіки. Особливо це стосується економіки України, яка відчуває потребу в припливі значних коштів ззовні, а також потерпає від втрати капіталів через порівняно гірші умови для їх функціонування.

Недивлячись на загальні тенденції до зростання іноземних інвестицій в Україну, у більшості регіонів на посткризовий період спостерігається зменшення іноземних інвестиційних надходжень. Проте, за період з 2008-2010 рр. суттєво збільшилися обсяги прямого іноземного інвестування з регіонів України, зокрема підприємствами Донецької області в економіку інших країн світу на понад 5,4 млрд дол. США, що складає 88 % загальноукраїнського показника. За цей же період майже утричі зменшилися інвестиційні надходження в економіку Дніпропетровської, Житомирської, Закарпатської, Миколаївської, Херсонської, Чернівецької областей. Істотне зниження притоку іноземних інвестицій у зазначений період відбулось у Вінницькій та Рівненській областях [8].

Важливою проблемою залишається неефективна структура іноземних інвестицій, що посилює структурні диспропорції в промисловості та негативно впливає на міжнародну конкурентоспроможність регіонів України. Пріоритетними для іноземних інвесторів залишаються галузі промисловості третього (добувна та нафтопереробна, виробництво неметалевої мінеральної продукції) та четвертого (харчова, металургійна, хімічна та нафтохімічна, паперово-целюлозна) технологічних укладів. Лише в Закарпатській області у структурі інвестицій переважають вкладення в галузь п'ятого технологічного укладу. Таким чином, для регіонів України актуальним залишається завдання підвищення рівня інноваційності та наукоємності іноземних інвестицій.

Дане дослідження дає можливість зробити висновки, що міжнародне співробітництво в більшості регіонів України характеризується спадною динамікою та неефективною структурою іноземних інвестицій. Головною причиною такої ситуації слід визнати недосконале інституційне забезпечення процесів іноземного інвестування, що призводить до недовісти механізмів державного управління інвестиційною діяльністю на регіональному рівні. Тому окрім розв'язання проблем загальнодержавного рівня, що характерні для зовнішньоекономічної співпраці (питань спрощення реєстраційних, ліцензійних, сертифікаційних, митних бар'єрів) та оподаткування економічної діяльності іноземних інвесторів (зменшення кількості податків та спрощення їх адміністрування, забезпечення стабільності податкового законодавства, необхідно удосконалювати механізми управління залученням і супроводом іноземних інвесторів у регіонах.

Пріоритетними галузями для інвестування в господарство України задля підвищення його конкурентоспроможності можуть бути: харчова промисловість (Волинська, Вінницька, Запорізька, Київська, Миколаївська, Одеська, Тернопільська, Харківська, Херсонська та Чернівецька області); металургія (Дніпропетровська та Донецька області), хімія та нафтохімія (АР Крим, Черкаська,

Луганська, Хмельницька, Івано-Франківська області), неметалева мінеральна продукція (Житомирська); виробництво машин, електричного, електронного, оптичного устаткування (Закарпатська); добувна промисловість (Кіровоградська); целюлозно-паперова промисловість (Львівська); виробництво будматеріалів (Рівненська); будівництво (Чернівецька); фінансова сфера (м. Київ).

Зрозуміло, що наявність факторів виробництва є важливою, але недостатньою умовою успішної конкуренції. Для цього ще потрібні певний попит на продукцію, зокрема вимогливі споживачі, конкурентоспроможні постачальники і суміжники, сумлінне ведення конкуренції, відповідна стратегія підвищення конкурентоспроможності. На жаль, слабкість конкуренції на внутрішньому ринку, його незначна місткість і невибагливість українських споживачів не дають можливості створити належні умови для зростання конкурентоспроможності вітчизняної продукції.

Виходячи з цього, ключовим поточним завданням є вивірена у часі та в галузевих пріоритетах "точкова" підтримка технологічних і орієнтованих на експорт виробництв. Зарубіжний досвід свідчить, що і в складних економічних умовах сильна держава може здійснювати в певних обсягах орієнтуючу промислову та інноваційну політику. На нашу думку, основою розробки й реалізації такої політики має стати розв'язання наступних завдань:

- об'єктивна оцінка ступеня конкурентоспроможності національної економіки з визначенням умов і факторів, які можуть сприяти ефективній конкуренції, збільшенню експортного потенціалу держави;
- наукове обґрунтування пріоритетних галузей, виробництв та видів продукції, що мають або можуть отримати в коротко- і середньостроковій перспективі конкурентні переваги на світовому ринку;
- визначення шляхів і заходів державного сприяння підвищенню конкурентоспроможності вітчизняного виробництва, зокрема за рахунок цільової підтримки пріоритетних галузей і виробництв;
- поєднання зусиль держави із зусиллями регіонів у здійсненні структурної перебудови, проведенні інноваційної політики, спрямованої на соціально-економічний розвиток регіонів та підвищення конкурентоспроможності місцевих підприємств;
- науково-практичне та інституційне забезпечення заходів щодо підвищення конкурентоспроможності вітчизняного виробництва, виходячи з національних умов та особливостей світового ринку.

Крім того, слід розділяти можливості підвищення конкурентоспроможності реального сектора економіки в цілому і можливості отримання конкурентних переваг в окремих галузях та виробництвах. У першому випадку йдеться про стратегічну лінію державної економічної політики взагалі, у другому – про визначення пріоритетних галузей, регіонів, виробників і видів продукції, які вже мають або можуть отримати найближчим часом певні конкурентні переваги через наявність необхідних сприятливих умов, тобто про те, що є предметом промислової та інноваційної політики. Відповідно до цього мають розподілятися ресурсні можливості держави та

окремих її галузей. Такий дворівневий підхід до заходів з підвищення конкурентоспроможності та їх фінансування здатний забезпечити максимально ефективне використання існуючих ресурсів.

Висновки. Питання визначення та вдосконалення конкурентних засад формування експортного потенціалу регіонів України є достатньо актуальним та потребує системних заходів з його вирішення. Першим кроком в удосконаленні зовнішньоекономічного потенціалу на регіональному рівні має стати розробка Державної регіональної стратегії підвищення конкурентоспроможності регіонів України. Там необхідно, перш за все, чітко визначити пріоритетні галузі інвестування на основі критерію наукоємності виробництва та передбачити механізми підвищення привабливості інвестування у ці галузі. Важливим, з огляду на геополітичне положення України, є активне стимулювання транзитних вантажопотоків та спрощення порядку транзиту. Доцільним є розміщення підприємств високотехнологічних галузей в економічно й соціально відсталих районах із надлишками трудових ресурсів. Перш за все це створення технопарків, центрів нововведень, технополісів, "полісів зростання", "центрів розвитку", що дасть змогу виготовляти конкурентоспроможну продукцію для внутрішнього та світового ринків. При цьому з метою розвитку великого, малого й середнього бізнесу важливим є формування ринкової інфраструктури, а також повної структурної перебудови й посилення соціальної орієнтації економіки. Розробка програм регіонального розвитку повинна передбачати пріоритети зовнішньоекономічної діяльності через активне входження економіки регіону в міжнародний поділ праці. При цьому влада має право й повинна регулювати економічні відносини з метою захисту інтересів національних виробників, експортерів та споживачів.

1. Бабак А. В., Биконя С. Ф., Болховітінова О. Ю., Волощенко Л. Ю., Голікова Т. В. Конкурентоспроможність національної економіки / Інститут економіки та прогнозування НАН України / Б.Є. Кваснюк (ред.). – К.: Фенікс, 2005. – 495с.
2. Герасимчук З.В. Економічна безпека регіону: діагностика та механізм забезпечення: [Монографія] / Герасимчук З.В. Вавдіюк Н.С. – Луцьк: Надстир'я, 2006. – 244 с.
3. Дергачова В.В. Міжнародна конкурентоспроможність національної економіки в контексті забезпечення економічного зростання: монографія / Донецький держ. ун-т економіки і торгівлі ім. М.Туган-Барановського. – Донецьк: [ДонДУ-ЕТ], 2006. – 391с.
4. Жаліло Я. А., Базиліук Я. Б., Белінська Я. В., Давиденко С. В., Комаров В. А. Конкурентоспроможність економіки України в умовах глобалізації / Національний ін-т стратегічних досліджень / Ярослав Анатолійович Жаліло (ред.). – К.: Знання України, 2005. – 388 с.
5. Портер М. Конкуренція / Пер. с англ. О.Л. Пелявского, А.П. Уриханяна, Е.Л. Усенко и др.; под ред. Я.В. Заблоцкого, М.С. Иванова, К.П. Казаряна и др. – Изд. Испр. – М.: ИД "Вильямс", 2005.
6. Развитие производственной сферы региона: теоретические и практические аспекты государственного регулирования: монография / Н. Г. Чумаченко, Л. Г. Червова, М. А. Солдак, М. В. Дубинина // НАН Украины; Институт экономики промышленности. – Донецк, 2007. – 368 с.
7. Сейфуллаев М., Капичин В. Экспортный потенциал российских регионов в условиях глобализации мировой экономики // Маркетинг. – 2001. – № 1. – С. 3-7.
8. Україна в 2010 році: щорічні оцінки суспільно-політичного та соціально-економічного розвитку: монографія / за заг. ред. А. В. Єрмолаєва. – К.: НІСД, 2010. – 528 с.
9. Один рік України у СOT [Електронний ресурс]. – Режим доступу : http://brc.undp.org.ua/img/publications/Ukraine_WTO.pdf

Надійшла до редколегії 07.10.11

УДК 911.3

І. Смирнов, д-р геогр. наук

ГЕОГРАФІЧНИЙ ТА ЛОГІСТИЧНИЙ АСПЕКТИ МІЖНАРОДНОЇ ТУРИСТИЧНОЇ СИСТЕМИ "ВСЕ ВКЛЮЧЕНЕ"

Представлено географічні особливості, переваги та проблеми однієї з сучасних ефективних технологій готельно-ресторанного обслуговування туристів. Розкрито логістичні особливості системи "Все включене", зокрема узгодження обсягу закупівель необхідної сировини та готових виробів з величиною та структурою туристопотоку, що обслуговується. Звернуто увагу на передовий досвід готелів Туреччини в розвитку системи "Все включене" та запропоновано напрямки впровадження цієї системи в Україні, зокрема в Криму та в Карпатському регіоні.

Represented geographical peculiarities, advantages and problems of modern effective technology of hotel-restaurant service in touristic branch. Shown logistics side of all inclusive system, especially in sphere of coordination of raw materials and ready-made goods purchases with touristic flow's volume and structure. Given attention to Turkish hotels successful experience in "all inclusive" system development. Proposed directions of incalculation of all inclusive system in Ukraine, especially in Crimea and Karpaty regions.

Постановка наукової проблеми. Світова система туризму та найбільш динамічні туристичні країни (серед них Туреччина, Китай, Таїланд, країни Карибського моря, Єгипет та інші) нині з успіхом застосовують новітню ефективну систему готельно-ресторанного обслуговування туристів "Все включене" (англ. All Inclusive). Вона має свої переваги і для споживачів (гостей, туристів), і для готелів. Тому застосування цієї системи надає готелю (країні) беззаперечну конкурентну перевагу на туристичному ринку. Значний позитивний досвід з розвитку системи "Все включене" має Туреччина, це один із складників турецького "туристичного дива". Цей досвід цікавить і Україну, де впровадження системи "Все включене" тільки починається. Обслуговування за системою "Все включене" передбачає й логістичне забезпечення (отже, свою систему логістики), про що в наявній літературі з логістики туризму практично не згадується.

Літературні джерела та публікації з теми статті нечисленні і відносяться до напрямків "Міжнародний туристичний бізнес" [1; 2; 9], "Логістика туризму" [3; 4; 5], "Готельно-ресторанний бізнес" [6; 7; 8].

Метою статті є розкрити сутність, переваги та проблеми системи "Все включене", географію застосування, зокрема передовий досвід готелів Туреччини, логістичні проблеми та можливості в умовах системи "Все включене", а також напрямки впровадження цієї системи в Україні.

Виклад основного матеріалу. Початки нині дуже відомої та дуже популярної в міжнародному туризмі системи "Все включене" відносяться до 1950-х років, коли цей підхід почала використовувати в системі клубного відпочинку нині всесвітньо відома французька компанія Club Mediterranean (або Club Med). З кінця 1960-х років систему "Все включене" з успіхом застосували на деяких океанських лайнерах, що здійснювали круїзи Карибським морем. У 1970-х роках народилася ідея зробити цю концепцію "суходольною". З'явився навіть цілий острів "All Inclusive" (з англ. – "Все включене") – Кайо-Ларго біля берегів Куби. Одним з перших готелів з повноцінною системою "Все включене" став "Negril Beach" на Ямаїці, відкритий в 1976 році (нинішня назва готелю – "Hedonism II"). Система "Все включене" так би і залишалася екзотичною формою відпочинку на "райських островах", якби в кінці 1980-х років її не почала копіювати та масово впроваджувати в світі туристичний бізнес Туреччина. Нині в Туреччині за цією системою працюють 86 % готелів, в Домініканській республіці – 95 %, Таїланді та Китаї – 70 %, Єгипті – 35 %, Тунісі та Кіпрі – 20 % тощо (табл. 1). До числа нових країн, що починають застосовувати систему "Все включене", нині додалася Чорногорія, Болгарія, Хорватія, і навіть, Фінляндія. За даними досліджень російського туроператора "Мегаполіс турс" (Москва) за останні п'ять років число готелів, що працюють за схемою "Все включене" в цих країнах, зросло в три рази.

Таблиця 1. Країни – рекордсмени системи "Все включене"
(за відсотком готелів, що працюють за цією системою)¹

№	Країна	Відсоток готелів, що працюють за системою "Все включене"
1	Домініканська республіка	95
2	Країни Карибського басейну	90
3	Туреччина	86
4	Таїланд	70
5	Китай	70
6	Мальдівська республіка	50
7	Єгипет	35
8	Кіпр	20
9	Туніс	20

Концепція та зміст системи "Все включене" залежить від зірковості готелю (табл. 2). Вона є найбільш вигідною для готелів 4-5*, але оскільки система "Все включене" подобається 99 % любителів пасивного відпочинку, то все більше готелів категорії 2-3 зірки стали переходити до цієї системи.

В чому ж полягає сутність та приналежність для туристів системи "Все включене"? Насамперед, у тому, що

це є система обслуговування туристів, за якої за фіксовану плату відпочиваючий отримує необмежену кількість їжі та напоїв (як правило, це 3-5 разове харчування типу "шведський стіл"). Популярність системи "Все включене" серед інших систем пояснюється частково психологічним чинником: можливістю вже на стадії купівлі путівки обмежити свої майбутні витрати конкретною сумою, що є особливо актуальним в умовах сучасної

¹ Складено автором за [7, 26].

кризи та тотальної економії. Отже, для туриста система "Все включене" є зручною насамперед тим, що не потрібно під час відпочинку щоденно підраховувати свої витрати, приміром, на зайвий бокал вина в ресторані

або порцію морозива для дитини. За висловом журналу "Статус", система "Все включене" – це як комунізм у межах окремо взятого готелю [7, 20].

Таблиця 2. Зіркова залежність: концепція та зміст системи "Все включене" залежно від "зірковості" готелю²

Категорія готелю (за числом зірочок)	Особливості концепції та змісту системи "Все включене"
5*	Годують практично цілодобово: сніданок, другий сніданок, закусокні на пляжі, біля бару, морозиво в день, полудник із свіжою випічкою, вечеря. Окрім головного ресторану гості готелю можуть обідати та вечеряти в ресторанах "а-ля-карт", де слід замовляти страви. Якщо п'ятизірковий готель пропонує "Все включене ультра" (англ. "Ultra all Inclusive"), то до вищенаведених благ скоріше всього додадуть безкоштовні свіжовичавлені соки.
4*	На пляжі може працювати закусокна, а також бар біля басейну. Безкоштовно нададуть спортзал, інколи джакузі.
2-3*	Приваблюють доступною ціною. Меню щоденно одне і те саме. Алкогольні напої місцевого виробництва. Коктейлі в барах можуть бути далекими від оригінальних рецептів. Міні-бар у номері безкоштовно поповнюється лише водою.

До речі саме світова нафтова криза 1970-х років послужила поштовхом до масового впровадження системи "Все включене": люди тоді стали менше подорожувати, що негативно відбилося на міжнародному туризмі, тому фахівці туристичного бізнесу замислилися над "фішками", які б стимулювали попит. Як антикризове рішення система "Все включене" активізувалося в 2009 році. Приміром, її почали застосовувати гірськолижні курорти Лапландії (Фінляндія). Одним з перших став готель Lapland Hotel Sirkantahti (курорт Леві). Директор цього готелю А. Вуорентауста зазначив, що в умовах кризи, коли скоротився туристичний потік, виникла необхідність створювати турпакети, які б були більш привабливими для родинного кошторису. Однією з таких пропозицій було включення в ціну туру "шведського столу" з вином та пивом без обмежень, а також абонементи на прокат спортивного інвентарю та підйомників. Керівництво готелю слушно вважало, що збитковою така система не буде, адже туристи їдуть до Лапландії не для надмірного споживання алкоголю, а насамперед, задля спілкування з природою, занять спортом на відкритому повітрі, затишної, приязної атмосфери [7, 21].

Свою чергою, система "Все включене" надає переваги, зокрема в логістиці, самим готелям. Оскільки клієнт платить за все і одразу, тому є можливість заздалегідь максимально точно визначити (виходячи з кількості відпочиваючих), скільки продуктів треба закупити та доставити в готель, а також, в який спосіб можна зекономити на харчуванні. На перший погляд система "Все включене" може видаватися збитковою для готелю, адже відпочиваючий їсть та п'є скільки хоче – обмежень немає. Однак, як показала практика готельєрів, потреби туристів у харчуванні не є безмежними, вони мають свої біологічні межі, під які можна підлаштуватися та знайти свою вигоду. Приміром, середньостатистичний відпочиваючий цілком вкладається у вартість, що відведена на їжу: для п'ятизіркового готелю (в Туреччині, Єгипті, Греції) за сім днів ця сума складає пересічно біля \$ 150, що звичайно не перевищує 20 % від вартості путівки.

Витрата продуктів вище середньостатистичного показника, за спостереженнями готельєрів, може бути лише в перший – другий день після масового заїзду гостей, а потім вона помітно знижується. За думкою генерального директора готелю Amora Dolce Vita в Кемері (Туреччина) Р. Джошкуну, це пояснюється тим, що спочатку люди накидаються на їжу, однак дуже швидко цей психологічний ажітаж спадає, оскільки їжа не за-

кінчується. Максимум 17 чоловік з 1700 відпочиваючих (тобто 1 %) заповнюють свої тарілки понад того обсягу, що визначений на період усього відпочинку. Решта споживають потроху різноманітної їжі.

Підтверджує цю тенденцію досвід директора готелю "1001 ніч" у Місхорі (Крим, Україна) Е. Омерова, у якого середні щоденні витрати на харчування складають всього 70 грн. на людину. Він вважає помилковим враження, що турист щоденно може споживати літр горілки, літр вина, п'ять літрів пива тощо – в такому випадку готель точно працював би "в мінус". У дійсності ж споживчий максимум дорівнює 2-3 літри за добу. Отже, відпочиваючий просто не в змозі нескінченно вливати в себе рідину, до того ж, якщо гість перебрав з алкоголем, то він уже не з'їсть вище норми – 2 кг їжі.

Середню потребу продуктів у розрахунку на одного гостя кожний готель визначає на підставі власної статистики. Щоб мати точні дані, закордонні готельєри здійснюють ґрунтовні дослідження, зокрема щодо специфіки "національного споживання". Для цього туристи з різних країн отримують наручні браслети різного кольору (ніби для ідентифікації), а персонал (чи спеціальна група представників туркомпаній) ретельно слідкує та записує, скільки та ким спожито алкоголю та додаткових послуг. Отримані результати дозволяють коригувати цінову політику за кожним національним ринком. Приміром, у ході таких досліджень в готелях Туреччини та Єгипту було виявлене підвищене споживання алкоголю з боку фінських туристів – в результаті готелі припинили працювати з цим ринком. Інший приклад пов'язаний з надмірним споживанням пива німецькими туристами – як результат, деякі турецькі готелі створили власні міні-броварні (це виявилось дешевше, ніж закупівля та доставка пива імпортованого і навіть місцевого виробництва). При цьому такі міні-пивзаводи окупилися буквально за один сезон.

Хоча туристи набуваючи путівки за системою "Все включене", оплачують "весь стіл", його ціна за неточного розрахунку ризикує виявитися неконкурентноспроможною. Тому, крім визначення обсягу споживання, для готелю є дуже важливим зробити "шведське меню" різноманітним та маловитратним. Виконати ці вимоги надає визначення "формули" оптимальної кількості їжі на шведському столі та її вартості. При цьому кожний готель самостійно шукає баланс: коли і гості ситі, і зайвих залишків не утворюється. Звичайно такий пошук вимагає декілька сезонів та ретельних підрахунків: чи може

² Складено автором за [9].

кошторис системи дозволити, для прикладу, п'ять сортів пива або десять страв із морепродуктів. Методом подібних спостережень готель набуває досвід, часто працюючи собі в збиток.

За висновками турецьких готельєрів технологія "Все включене" виправдовує себе, якщо щоденні залишки їжі не перевищують 5 %. Щоб цього досягнути, готелі, приміром, розширюють асортимент. Виявляється, чим більше страв на шведському столі, тим у менших кількостях гості накладають їжу до своїх тарілок. Те саме відноситься і до періоду подання ласощів, приміром, коли в турецьких готелях морозиво стали пропонувати цілодобово, а не лише в певні години дня, обсяги його споживання зменшилися.

З логістичного погляду істотним є вплив ціни закупівель на вартість столу в системі "Все включене". Як правило, готелі забезпечують значну економію, само-

стійно вирощуючи деякі фрукти та овочі. Однак якщо якісь продукти потрібні в дуже великих кількостях (наприклад, щоденна потреба турецьких готелів в літній сезон складає дві тисячі тон кавунів на 1 тисячу відпочиваючих), то їх вигідніше купувати в місцевих виробників (фермерів). Адже свої теплиці або плантації – це додаткові витрати, у т.ч. на утримання персоналу.

Ще один приклад економії в системі "Все включене": продукти, що залишилися після сніданку, переходять на обід, а з обіду – на вечерю або з одного ресторану до іншого. Це вважається нормальною практикою, оскільки залишки м'ясної нарізки чи свіжих овочів цілком підійдуть до приготування гарячих страв (солянка, борщ). У такий спосіб зменшуються відходи. Готелі категорії нижче п'яти зірок часто економлять, замінюючи натуральні соки соковими напоями тощо.

Отже, система "Все включене" має чіткий логістичний вимір, який полягає (рис. 1):

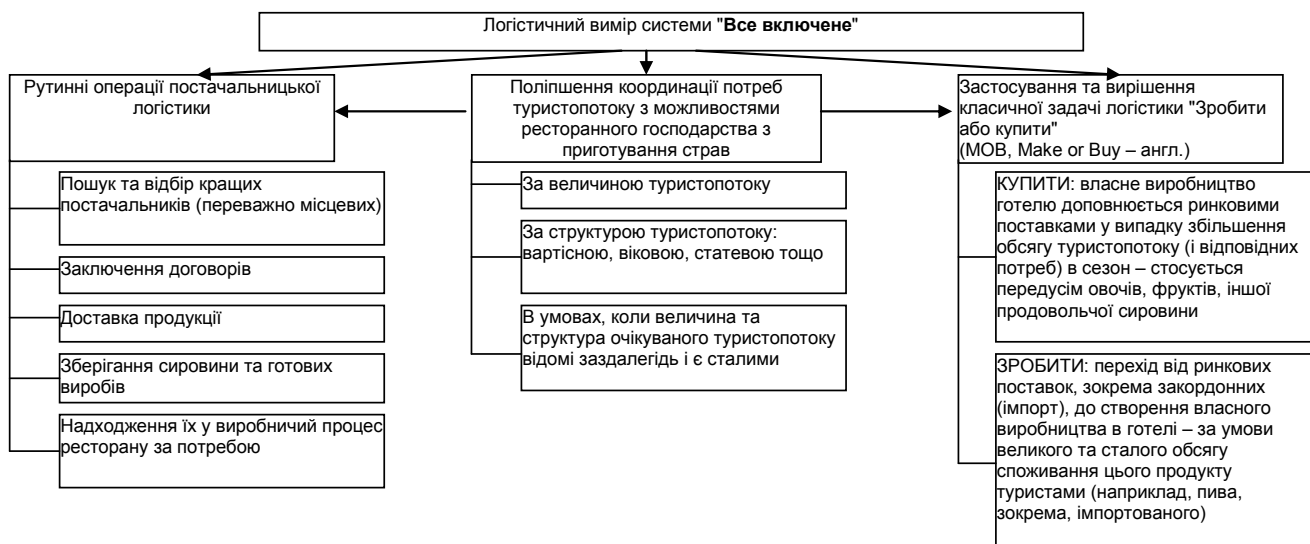


Рис. 1. Логістичний вимір системи "Все включене"³

По-перше, в здійсненні рутинних операцій постачальницької логістики в ресторанному бізнесі, коли виконуються операції з пошуку та відбору кращих постачальників (причому переважно вітчизняних, місцевих, зокрема, з поставок продовольчої сировини), заключення з ними договорів, доставку та зберігання сировини та готових виробів, їхнє надходження у виробничий процес ресторану за потребами.

По-друге, в поліпшенні координації потреб туристопотоку (за величиною та структурою) з можливостями ресторанного виробництва з приготування страв, оскільки за системою "Все включене" обсяг та структура очікуваного туристопотоку відомі заздалегідь і є фіксованими показниками.

По-третє, у застосуванні та вирішенні класичної задачі логістики "Зробити або купити" (MOB, Make or Buy, англ.), причому в двох варіантах. За першим власне виробництво готелю може доповнюватися ринковими поставками у випадку збільшення обсягу туристопотоку (і відповідних потреб) у сезон (це стосується споживання продовольчих товарів – кавунів, інших фруктів, овочів тощо). За другим варіантом може здійснюватися перехід від ринкових поставок (зокрема закордонних) до

створення власного виробництва готелю за умови великого та сталого обсягу споживання цього продукту туристами (приміром, у випадку пива, зокрема імпортованого). Можна знайти й інші логістичні аспекти та шляхи застосування логістики в системі "Все включене", наприклад, це стосується збільшення чисельності обслуговуючого персоналу в сезон відповідно до зростання потоку гостей тощо.

Незважаючи на вищенаведені переваги, система "Все включене" має і проблеми. Найважливіша з них – мотивація та кількість персоналу. Оскільки туристам стає непотрібним витрачатися додатково понад вартості путівки, то персоналу рідше трапляються чайові. Відповідно в співробітників готелів зникає стимул підтримувати якість обслуговування на належному рівні, отже, менеджменту доводиться докладати особливих зусиль, щоб забезпечити достойний сервіс. До того ж система "Все включене" вимагає збільшеного штату працівників. За висновками турецьких готельєрів, якщо кількість відпочиваючих становить 700 осіб, то тільки в ресторані буде потрібно не менше 60 поварів та офіціантів. Заради економії готелі набирають некваліфікованих сезонних працівників. Зрозуміло, що за таких умов чекати

³ Авторська розробка

якогось суперсервісу не доводиться. Як вважає комерційний директор компанії TEZ TOUR в Україні А. Маслов, тільки готелі високого класу, вартість путівок до яких становить декілька тисяч доларів, можуть підтримувати належний рівень обслуговування [7, 23].

Пропозиції "Все включене" приваблюють найчастіше невибагливу публіку, від поведінки якої готелі можуть нести непередбачені збитки. Як зауважили турецькі готельєри, російські туристи беруть часто по три бокали пива на людину, але випити все за один раз не можуть, отже, виливають залишки, оскільки можна взяти свіже, холодне. Зрозуміло, що путівка покриває такі витрати, але при цьому прибуток готелю зменшується. Приміром, за попередньої системи харчування "напівпансіон" певний турецький готель за 60 % наповненості гостями мав частку прибутку від сектору харчування 50 %. За системи "Все включене" наповненість готелю зросла до 98 %, але сектор харчування забезпечив ледве 20 % загального прибутку. Отже, вважають турецькі фахівці, для готелів середнього класу система "Все включене" не вигідна. Але при цьому вони додають, що враховуючи "любов" туристів до системи "Все включене", перехід на іншу систему призведе до банкрутства. Тому турецькі готелі продовжують використовувати систему "Все включене", оскільки вона є їхньою конкурентною перевагою на туристичному ринку. Приміром, в Іспанії туристи змушені витрачати до 1 тис. євро за напівпансіон, і ще стільки ж – на додаткове харчування; турецька система: "Все включене" пропонує за цю суму і те, і інше. Тому багато турецьких готельєрів вважає систему "Все включене" своїм "рятівним колом" (наприклад, директор мережі готелів "Cornelia Deluxe Resort Otel" Х. Дуран.).

Як показав турецький досвід, особливо негативно система "Все включене" впливає на готелі, що побудовані на початку 1990-х років. Через зменшення прибутку їхні власники не мають можливості інвестувати у відновлення матеріально-технічної бази, внаслідок чого готелі пришвидшено "зношуються" (оскільки туристи не виходять за його межі). Як наслідок, багато готелів втрачають свою престижність, а інколи – і зірковість.

Невигідна система "Все включене" для туристичних регіонів і в цілому для країни, що приймає туристів, – оскільки через те, що відпочиваючі не виходять з готелю (чи відпочинкового осередку) зменшуються можливості розвитку місцевого дрібного бізнесу. Саме через останню причину деякі готелі Туреччини та Єгипту починають відмовлятися від системи "Все включене", але роблять це поступово. За думкою керівника федерації готелів Туреччини О. Аїка, для готелів є доцільним пропонувати одразу декілька пакетів: від найпростіших і відповідно найдешевших (приміром, тільки харчування) до повного "Все включене". При цьому різні категорії гостей можна відрізняти за допомогою різнокольорових браслетів, про які згадувалося вище.

Ще один недолік системи "Все включене" полягає в тому, що готелі можуть долучати до цієї системи деякі специфічні сервіси, якими туристи звичайно не користуються або яких зовсім не існує. Так, за словами представника певної київської туркомпанії, з вартості путівки "Все включене" одного єгипетського готелю \$ 14 в день призначалося на різні розваги, в тому числі на користування

боулінг-клубом, якого взагалі не існувало. А цю суму цілком можна було б витратити на якусь екскурсію.

Щодо України, то курс на розвиток системи "Все включене" був взятий ще до кризи. Так, у 2008 році цю систему запровадили одразу три кримських готелів: "Адріатика", "Сосновий гай" та "1001 ніч". Як зазначили тоді в Міністерстві курорту та туризмі АРК, ці готелі розпочали своєрідний експеримент життєздатності системи "Все включене" в українську готельно-туристичному середовищі. Однак економічна нестабільність до цього часу не дозволила знайти відповідь на питання про доцільність масового впровадження системи "Все включене" в Україні.

Між тим, за думкою експертів, Крим є найперспективнішим напрямком для розвитку системи "Все включене". Як доказ, наводиться мінімальна вартість денного трьох разового харчування (сніданок, обід, вечеря) в ялтинському ресторані – 600-700 гривень. Отже, загальні витрати на відпочинок в Криму збільшуються в два рази (за день). Готелі з системою "Все включене" на такому тлі дійсно вигравали б, а в українських туристів не було б причин їхати за кордон (враховуючи унікальну природу Південного берега Криму, з якою не зрівняються курорти Туреччини, Болгарії, Румунії тощо). Прикладом успішного функціонування системи "Все включене" у умовах Криму є досвід готелю "1001 ніч" у Місхорі. Його директор Е. Омеров вважає, що система себе виправдала – наповненість готелю в сезон склала 88 %. Впроваджуючи систему "Все включене" керівництво готелю нічого свого не придумувало, а просто перейняло закордонний досвід, для чого були запрошені консультанти з Туреччини. Нині в цьому готелі туристам пропонується трьохразове харчування "шведська лінія" з алкоголем (коньяк, горілка, вина та пиво в необмеженій кількості). Єдине обмеження полягає в тому, що алкогольні напої надаються безкоштовно лише в години роботи ресторану (якби таке було б можливе цілодобово, ресторан збанкрутував би миттєво, слушно вважає пан Омеров). Логістичні особливості функціонування системи "Все включене" в готелі "1001 ніч" у Місхорі показані в табл. 3.

Однак поряд з гарними перспективами є низка труднощів щодо впровадження системи "Все включене" в Криму та в цілому в Україні. Як вважають фахівці, для початку Крим дійсно слід зробити курортною зоною. На сьогоднішній день на півострові майже немає готелів, на базі яких можна було б розвернути технологію "Все включене". При цьому вартість спорудження такого готелю в Криму є такою ж, як і на берегах Середземномор'я (біля \$ 80-200 млн.). До того ж у Туреччині будинок готелю можна звести за 9 місяців (оскільки в цьому зацікавлена сама влада, розвинуте кредитування), а в Україні такий же готель будуватиметься біля трьох років. За оцінками експертів Україна відстала в напрямку розвитку курортного бізнесу на 15-20 років. Це відбулося і на системі громадського харчування, оскільки в нас поки що немає достатньо кваліфікованих кухарів, офіціантів, барменів, що вміють працювати за системою "Все включене". Фахове навчання цього персоналу із залученням іноземних готельєрів вимагає певного часу та значних коштів.

Таблиця 3. Логістичні особливості системи "Все включене" в готелі "1001 ніч" (Місхор)⁴

№	Основні показники	Поза сезоном	У сезон
1	Дата	20 травня 2010 р.	20 липня 2010 р.
2	Кількість відпочиваючих	50 чол.	150 чол.
3	Витрати на систему харчування	4,8 тис. грн./день	понад 15 тис. грн./день
4	Закупівлі: – основні овочі (картопля, капуста, цибуля, огірки, помідори тощо) – фрукти (яблука, банани, цитрусові) – м'ясо (свинина, яловичина, курятина) – напої (безалкогольні та алкогольні)	15 кг 15 кг 20 кг 25 л	>50 кг >50 кг >80 кг >200 л
5	Задіяний персонал: – офіціанти – кухарі – шев-кухар	6 6 1	20 20 3

У розвитку туризму в Криму недостатньо зацікавлені туроператори – вони не беруть готелі в оренду. За думкою директора по туризму туроператора "Пан Юкрейн" В. Шевченка, пояснюється це тим, що період відпочинку на ПБК дуже короткий – з середини червня до кінця серпня, через що готелі з системою "Все включене" не встигнуть набрати необхідних обертів та окупитися. Для порівняння – в Єгипті це цілорічний заробіток. Для українських турфірм доцільно звернути увагу на Карпатський регіон, де є курортні та лікувальні бази, що працюють цілий рік. У цих умовах система "Все включене" себе має виправдати.

Експерти також вважають, що Крим слід попередньо підготувати до переходу на конкурентну систему "Все включене". Для цього готельєрам рекомендується спочатку спробувати взагалі увести поняття "харчування" в перелік послуг, що надаються, та експериментувати: рік попрацювати на сніданках, рік – на трьох разовому харчуванні без спиртних напоїв, поступово запровадити алкоголь. Такі заходи допоможуть без збитків підготувати ґрунт для впровадження системи "Все включене". Адже світова тенденція рано чи пізно торкнеться й нас.

Висновки. Система "Все включене" є однією з сучасних ефективних технологій туристичного обслуговування. Нині цю систему успішно застосовують такі країни – чільники світового туризму як Туреччина, Таїланд, Китай, країни Карибського моря, Єгипет та інші. Туристам система "Все включене" дуже подобається відсутністю обмежень щодо кількості їжі та напоїв, які можна спожити. Значні переваги система "Все включене" забезпечує і готелям, де вона застосовується. Отже нині, незважаючи на деякі проблемні моменти, використання системи "Все включене" надає готелю (і країні) значну конкурентну перевагу на туристичному ринку. Ця сис-

тема має свою логістику, що охоплює, насамперед, схему закупівель продовольчої (постачання) сировини та готових виробів (зокрема, безалкогольних та алкогольних напоїв власного виробництва та імпортованих) у відповідних обсягах згідно потреб наявного туристопотоку. В умовах системи "Все включене" заготівельно-логістична діяльність стає більш прогнозованою, стабільною, оскільки обсяги та структура споживання є попередньо відомими. З іншого боку, дослідження особливостей споживання в системі "Все включене", зокрема туристів з різних країн, дозволяють пропонувати вдосконалені логістичні рішення (приміром, за великих обсягів споживання пива туристами готелю доцільніше замість збільшення імпортованих поставок створити власний міні-пивзавод). З цими та іншими новинками та можливостями системи "Все включене" слід активніше знайомитися в Україні, де непогані перспективи щодо впровадження цієї конкурентної системи готельно-ресторанного обслуговування туристів мають Автономна Республіка Крим та області Карпатського регіону.

1. Смирнов І.Г. Бізнесові основи міжнародного туризму: Навч. пос. – К.: ВПЦ "Київський університет", 2007. – 125 с.
2. Смирнов І.Г., Фоменко Н.В. Міжнародний туристичний бізнес: Навч.-метод. пос. – І.-Ф.: Галицька академія, 2009. – 154 с.
3. Смирнов І.Г. Логістика туризму: Навч. пос. – К.: Знання, 2009. – 444 с.
4. Смирнов І.Г. Логістика в ресторанному бізнесі як складник логістики туризму // Географія та туризм. – 2010. – Вип. 8. С. 149-167.
5. Зубар Н.М., Григорак М.Ю. Логістика в ресторанному господарстві: Навч. пос. – К.: Центр учбової літератури, 2010. – 312 с.
6. Архіпов В.В. Організація ресторанного господарства: Навч. пос. – К.: Центр учбової літератури, 2007. – 280 с.
7. Вишнева Н. Семько М. Тайны шведского стола // Статус. – 2010. – № 22 (140). – С. 20-26.
8. Нечаюк Л.І., Нечаюк Н.О. Готельно-ресторанний бізнес: менеджмент. – Навч. пос. – К.: Центр учбової літератури, 2009. – 344 с.
9. Travel-collection.com.ua

Надійшла до редколегії 24.09.10

УДК 911.3

О. Любіцева, д-р геогр. наук

КРАЇНОЗНАВСТВО: НАПРЯМКИ ТРАНСФОРМАЦІЙ

Розкрито роль географічного країнознавства на різних етапах розвитку наукового пізнання. Показано трансформацію країнознавства відповідно до зміни завдань, які має вирішувати географія.

The role of regional geography is exposed on different stages of development of scientific knowledge. The transformation of regional geography is shown in accordance with changes of tasks which have to be determined by geography.

Постановка проблеми полягає в тому, щоб відстежити спадкоємність географічного знання, зокрема, у розвитку країнознавства. **Аналіз останніх досліджень** з країнознавства засвідчує новий виток його розвитку, пов'язаний з інформатизацією суспільства, доступністю різноманітної інформації. Країнознавчі дослідження традиційно розвиваються в системі геогра-

фічних наук в напрямку розробки політико-географічної, геополітичної та гео економічної проблематики (роботи Б.П. Яценка, В.К. Кіптенко), в прикладних дослідженнях з міжнародних відносин переважно як історичне країнознавство (В.К. Крижанівський та ін.).

Мета даної статті полягає в тому, щоб розкрити роль географічного країнознавства на кожному з етапів розви-

⁴ Складено автором за [7, 22].

тку наукового знання як синтезуючого наукового напрямку і, водночас, показати його трансформацію відповідно до зміни завдань, які має вирішувати географія.

Виклад основного матеріалу. Сучасні країнознавці [2; 5] витоки країнознавства пов'язують з іменем Б.Вареніуса (Варенія) і його ґрунтовною працею "Загальна географія" (*"Geographia Generalis"*, 1650 р.), в якій він обґрунтував географію як окрему науку "землеопису", яка синтезує людські знання про природу і життєдіяльність людини в ній із завданням досліджувати "земні, небесні та людські властивості" на основі встановлення причинно-наслідкових зв'язків між ними, використовуючи порівняльний та історико-географічний аналіз. Такий підхід відповідав тодішнім науковим поглядам на сутність наукового знання і ставив географію в ряд провідних наук часів епохи Відродження. До того ж людство на той час розширювало свій "життєвий простір", відкриваючи та обживаючи нові землі, і знання про цей простір, його властивості, описові характеристики окремих країн та територій були затребувані суспільством. У XVII-XVIII ст. творчий підхід, запропонований Б.Вареніусом з метою пізнання і формування "картини світу", поступово змінився накопиченням окремих відомостей про країни та території, часто мало пов'язаних між собою. Навести лад в цій розмаїтості відомостей і фактів спробували німецькі філософи Гердер і Тоблер, поклавши в основу країнознавчих досліджень просторово-часовий підхід і визначивши географію (в її країнознавчій іпостасі як місце дії) та історію як базові науки, не знання яких робить людину "кротом, що живе під землею" [3, с.31]. Визначаючи географію як "науку про Землю в усіх її твореннях, властивостях і відношеннях" [там же], послідовники Гердера та швейцарської школи Песталоцці вивчали і описували країни у їхніх природних межах (розчленування земної поверхні на фізико-географічні країни) на протиставу політичному поділу на держави і саме в цьому вбачали завдання країнознавства. До слова, такий підхід розуміння сутності країнознавства як комплексної дисципліни, яка синтезує знання з взаємодії природи і людини в межах фізико-географічних країн, протримався в географії до 20-х років XX ст. і підтримувався такими видатними науковцями як Д.Анучин, О.Восіков, Д.Менделєєв, П.П. Семенов-Тянь-Шанський, В.П.Семенов-Тянь-Шанський та іншими.

Подальша еволюція країнознавства пов'язана з іменами німецьких географів К.Риттера та Ф.Ратцеля, (XIX ст.), які, розвиваючи антропогеографію, засвідчували тісний зв'язок між розвитком людини, її розселенням, культурою і характером природного середовища, в якому цей розвиток відбувається. Учень К.Риттера П.П.Семенов-Тянь-Шанський у 1856 р. визначив географію як природничу групу наук, предметом якої є "опис як постійних, незгладних сторіччями рис, створених самою природою, так і перемінних, згладних, створених рукою людини" [3, с.33]. Саме приблизно в цей час, з середини XIX ст., в Європі і на теренах тодішньої Російської імперії активізувались наукові експедиції країнознавчого спрямування, що ставили за мету збір фактичних матеріалів, комплексний опис, які характеризували певні території, надаючи синтез природничої і суспільно-географічної інформації. В Європі з'явилися праці Е.Реклю "Нова всесвітня географія" та "Земля і люди", які справили значний вплив на географічну освіту та поширення географічних знань. Книги цих популярних серій, країнознавчі за змістом, були перекладені багатьма мовами і видані в багатьох країнах. Ці праці, їх змістовна спрямованість збуджували не тільки цікавість, а й надавали знання про природу, населення та культуру інших країн, спонукали до подальших дослі-

джень. Країнознавство та країнознавча література, жанр країнознавчого опису набували популярності. У цій традиції написані зараз вже класичні праці Л.І.Мечнікова "Цивілізація та великі історичні річки", С.П.Крашениннікова "Опис землі Камчатки", К.І. Арсеньєва "Статистичні нариси Росії", багатотомне видання, здійснене П.П.Семеновим-Тянь-Шанським "Росія. Повний опис нашої вітчизни", популярне, гарно ілюстроване видання "Мальовнича Росія".

Поступово країнознавство з географічної синтетичної науки, яка вивчає виділені на основі встановлених об'єктивних ознак, принципів та критеріїв природні (географічні) ареали: країни та райони, перетворилась на науковий напрямок з комплексного вивчення і надання інформації про країни-держави і політико- та економіко-географічна інформація стала превалуючою. На сьогодні ця тенденція закріплена не тільки статусом країнознавства як синтезу знань "про країни", що виконує інформаційні, освітнянські, культурно-просвітницькі, науково-дослідницькі, практичні функції в сучасному інформаційному суспільстві, а й віднесенням її до наук, що входять до системи знань з міжнародних відносин. Відповідно розвивається лінгвістичне, історичне, військове країнознавство, започатковане туристичне країнознавство, що свідчить про зростання інтересу до країнознавчих досліджень, їх конструктивне спрямування. Звідси країнознавство розглядається як "сукупність міжгалузевих наукових досліджень, що займаються комплексним вивченням країн і регіонів", об'єктом якого є "країни як основні елементи будови світосистеми, що розвиваються в певному просторі і часі, а також їхні частини (райони) та регіональні угруповання" [5, с.10]. І в цій системі країнознавчих наук провідним залишається географічне країнознавство, яке спирається на теоретико-методологічну і фактологічну базу, накопичену географією за сторіччя розвитку.

Широкі функції, потреби опрацювання значного, різнохарактерного матеріалу, що складає основу країнознавчих досліджень, спричинили їхню багатовекторність. Інформаційно-довідкова, культурно-просвітницька функції викликали до життя популярне країнознавство, яке вирішувало питання систематизації матеріалів про країни, регіони та райони. Емпіричний рівень такого узагальнення в країнознавстві спричинив розвиток дуже поширеного напрямку популяризації країнознавчих досліджень – інформаційного країнознавства (за В.П. Максаківським, 1998). Інший напрямок країнознавства, власне наукове, спирається на науковий географічний синтез, теоретико-методологічний та методичний апарат географічної науки на кожному етапі її розвитку, тобто певним чином відбиває стан географічних досліджень. Комплексність країнознавства підсилюється фізико-географічним, суспільно-географічним, етнокультурним, історико-географічним, політико-географічним та іншими напрямками країнознавчих досліджень. В інформаційному суспільстві, де циркулює різноманітна і порівняно доступна інформація, поширені найрізноманітніші засоби та способи передачі такої інформації, обсяги інформації зростають в геометричній прогресії, функції країнознавства змінюються, але незмінною залишається його роль синтезатора найрізноманітнішого знання про країну, регіон, формування, на основі комплексного підходу, "образу країни", тобто інформаційні, просвітницькі функції країнознавства, його роль у формуванні світосприйняття, можливо, зростають ще більше.

Об'єктивні процеси розвитку науково-технічного прогресу, докорінно змінюючи характер праці та умови життя, обумовили бурхливе зростання туризму, в якому зосередилось одвічне прагнення людини до пізнання світу.

А звідси – специфічні потреби в країнознавчій інформації, яка має задовольняти: 1) потреби туриста – індивіда, який шукає інформацію про туристичні ресурси і принади певної території з метою задоволення своїх рекреаційних потреб; 2) потреби виробника туристичного продукту – суб'єкта ринку туристичних послуг, діяльність якого спрямована на створення і реалізацію відповідного попиту туристичного продукту. Саме зазначене формує туристичне країнознавство, теоретико-методологічною базою якого є географічне країнознавство.

Спираючись на аналіз проф. М.С.Мироненка [2] щодо пануючих концепцій країнознавства, ми виділили: 1) *проблемне країнознавство*, де ключовим є дослідження проблем спільних для всіх країн, характерних для країн певного типу, індивідуальних; 2) *глокалізаційне країнознавство* або поєднання країнознавства з вирішенням глобальних проблем людства, тобто дослідження специфічних проявів глобальних проблем на конкретних територіях; 3) *економіко-географічне країнознавство*, що базується на ідеї територіальної структури господарства країни, яка й є предметом дослідження; 4) *еколого-етнографічне країнознавство*, яке ґрунтується на вченні про географічне середовище, яке формується внаслідок коеволюційного розвитку людського суспільства і природи і проявляється у повторних впливах на людство вже попередньо зміненого ним природного середовища; 5) *конструктивне країнознавство*, спрямоване на "географічне країнооблаштування", що ґрунтується на конструюванні оптимального середовища існування на основі виявлення єдиної територіальної макроструктури країни; 6) *культурно-образне або гуманістичне країнознавство*, спрямоване на формування "образу місця" і його чуттєве сприйняття через певним чином представлену інформацію, де головне місце відводиться методу, за допомогою якого створений автором образ може бути донесений і переданий, а відповідно й сприйнятий.

Спираючись на теоретико-методологічний апарат країнознавства, домінуючі принципи та концепції, можна визначити *туристичне країнознавство* як напрямок країнознавчих досліджень, спрямований на організацію синтетичної країнознавчої інформації відповідно до потреб розвитку рекреаційно-туристичної діяльності [4, с. 8].

Основним завданням *туристичного країнознавства* має стати створення "образу місцевості" задля пробудження інтересу до неї, бажання особисто побачити відтворене в країнознавчому дослідженні. При цьому країнознавчо-туристична інформація не має бути довідником з цікавих фактів, а мати в першу чергу аналітико-синтезуючий характер. Основними методологічними принципами є хорологічний, генетичний та гуманістичний, тобто відтворення просторово-часових процесів взаємозв'язку та взаєморозвитку людського суспільства та природного середовища, відображеного в пам'ятках природи, культурних ландшафтах, здобутках людської культури на певній території протягом тривалого історичного часу.

Відповідність рекреаційно-туристичним потребам виводить на перший план в туристичному країнознавстві **метод** синтезу, організації та представлення інформації. Ґрунтуючись на гуманістичному спрямуванні туристичного країнознавства можна запропонувати як один з базових методів – метод культурно-образного представлення інформації, тобто її організації таким чином, щоб у читача з'явилося відчуття особистої присутності. Такий метод організації країнознавчої інформації є системою добору, організації, композиції та представлення матеріалу задля створення неповторного "образу місця", формування "аромату території", як

зазначав свого часу Відаль де ла Блаш. Тобто основним у туристичному країнознавстві є мистецтво географічного опису. Метод культурно-образного відтворення інформації передбачає особистісний, творчий підхід автора, результат його застосування залежить від загальної та географічної культури автора, його творчої манери, що робить метод суб'єктивно-художнім, а результати спрямовує на розкриття природної та культурної своєрідності країни або її частини. При цьому, при всій довільності та вибірковості, авторському підході до викладу матеріалу, спрямованому на розкриття цього "образу", спільними залишаються критерії інформативності, істинності, які спираються на географічний метод розкриття сутності об'єкту: територіальність, комплексність, конкретність і глобальність [1].

В інформаційному суспільстві функції туристичного країнознавства мають поєднувати популяризаторські, просвітницькі та конструктивно-дослідницькі, спрямовані на розкриття специфічних рис туризму в даній країні відповідно до природних, культурних, соціально-економічних її особливостей, його ролі в економіці та суспільному житті, місця країни на міжнародному ринку туристичних послуг. Воно має за мету, надаючи знання, збуджувати інтерес до певної місцевості (регіону, країни), відтворюючи її неповторні, унікальні риси, передавати сприйняття доступними художніми образами і водночас ґрунтуватися на чіткому економічному аналізі діяльності індустрії туризму як складової господарського комплексу країни, визначати її шанси та ризики відповідно до умов внутрішнього та міжнародного ринку. Тому суб'єктивно-образне представлення інформації, такий своєрідний "країнознавчий імпресіонізм" має бути поєднаний з об'єктивним підходом, який спирається на факти та цифри або підходами економіко-статистичного аналізу та картографічні методи.

Пошук оригінальної форми і художньо-образний виклад матеріалу в туристичному країнознавстві не відмінюють певної схеми розкриття сутності об'єкту дослідження – країни, району. Можна виділити декілька пунктів, які обов'язково мають бути розкриті: 1) загальні відомості – місцезнаходження, кордони та кількісні параметри; 2) умови розвитку туризму – економічні, соціальні, політичні, інфраструктурні, кон'юнктури світового туристичного ринку; 3) природа краю, її характерні риси; 4) історія та культура, регіональні особливості; 5) пам'ятки природи, історії та культури як туристичні об'єкти; 6) розвиток туризму в країні та її місце в світовому (регіональному) туристичному процесі; 7) території туристичної спеціалізації – дестинації (основні туристичні центри, курорти, мережі туристичних маршрутів); 8) типовий (масовий) та унікальний туристичний продукт країни; (9) проблеми розвитку туризму та проблеми, пов'язані з розвитком туризму [4, с. 10].

Висновок. Країнознавство є географічною синтезуючою наукою, яка розвивалась як теоретична і прикладна, спрямована як на розвиток наукового знання, так і на практику суспільного розвитку, що й обумовлює його структуру на кожному з етапів становлення. Трансформуючись, країнознавство певним чином втратило свою природну основу й набуло більш прикладних рис для вирішення суспільно-географічної, міжнародної, туристичної проблематики.

1. Алаев Э.Б. Социально-экономическая география: Понятийно-терминологический словарь. – М.: Мысль, 1983. – 350 с. 2. Мироненко Н.С. Страноведение: Теория и методы. Уч. пособие для вузов. – М.: Аспект Пресс, 2001. – 268 с. 3. Семенов-Тянь-Шанский В.П. Район и страна. – М.: Гос. изд-во, 1928. – 311 с. 4. Туристичне країнознавство: країни-лідери туризму. Навч. посібник. – К.: Альтерпрес, 2008. – 436с. 5. Яценко Б.П., Бабарицька В.К. Країнознавство: основи теорії. Навч. пос. – К.: Либідь, 2009. – 312 с.

II. ПРИКЛАДНІ ДОСЛІДЖЕННЯ

УДК 504.062.2: 332.142.6.(477.42)

І. Нестерчук, канд. геогр. наук

ГЕОЕКОЛОГІЧНА ОЦІНКА ТЕРИТОРІЇ ТА СХЕМА ГЕОЕКОЛОГІЧНОГО РАЙОНУВАННЯ ЯК ПЕРЕДУМОВА РЕГІОНАЛЬНОГО УПРАВЛІННЯ РОЗВИТКОМ ТЕРИТОРІЙ

Розкрито суть геоecологічного аналізу і геоecологічного районування, передумови і чинники в контексті їхнього впливу на регіональне управління розвитком територій.

The gist of geoeological analysis and geoeological zoning preconditions and factors in the context of their influence on the regional management of territory development are described.

Постановка проблеми. Ефективність використання геоecологічного аналізу геосистем полягає у багатовекторному вивченні суспільного стану, динаміки і тенденцій змін компонентів різних геосистем, визначення причин антропогенної трансформації, оцінці наслідків цих змін, кількості проявів природно-антропогенних несприятливих процесів та погіршення геоecологічного стану геосистем регіону.

Метою статті є розкриття суті геоecологічного аналізу і геоecологічного районування, необхідність використання геоecологічної інформації на всіх стадіях планування територій.

Аналіз останніх досліджень та публікацій. Аналіз літературних та електронних джерел присвячених геоecологічному аналізу територій, її геоecологічному районуванню (О.М. Адаменка, В.А. Анучина, В.А. Барановського, О.І. Воєйкова, О.П. Гавриленко, І.П. Герасимова, С.А. Генсірука, К.І. Геренчука, М.Д. Гродзинського, В.М. Гуцуляка, Г.І. Денисика, А.Г. Ісаченка, Г.С. Макуніної, Л.Л. Малишевої, О.М. Маринича, А.В. Мельника, Я.Б. Олійника, Ю.А. Олішевської, В.М. Пащенко, К.А. Позаченюк, В.С. Преображенського, Г.І. Рудька, В.М. Самойленка, В.В. Стецюка, О.Г. Топчієва, Л.П. Царика, І.Г. Черваньова, П.Г. Шищенко та ін.) показує, що дійсно існує потреба в постійному оновленні інформації щодо геоecологічної оцінки об'єктів природокористування на регіональному рівні.

Викладення основного матеріалу. В даний час природокористування є об'єктом планування, проектування та керування, що потребує геоecологічного обґрунтування. Характер та розміри господарського навантаження на ландшафтний регіон визначається як його природним ресурсним потенціалом, так і існуючими та спроектованими в ньому видами природокористування. Людина взаємодіє не з окремими компонентами природи, а із складними природними і природно-антропогенними комплексами, що у сукупності утворюють природне середовище. Розробка заходів з раціонального природокористування потребує пізнання цих комплексів в цілому, їхньої територіальної структури, формування та розвитку. Під *геоecологічним аналізом* ми розуміємо багатосторонню характеристику об'єкта дослідження, всіх його складових елементів, за багатьма показниками і в цілому функціонування інтегративної системи "суспільство-природа", який спирається на геоecологічні принципи.

Теоретико-методична сутність геоecологічного аналізу реалізується через основний принцип органічної єдності людини з природою і враховує ряд наукових підходів: системний, ландшафтний, екологічний, ландшафтно-екологічний, історичний, соціально-економічний, ландшафтно-типологічний з залученням наступних принципів: ландшафтно-функціонального, історико-ландшафтного, структурно-ландшафтного, ландшафтно-організаційного (проектного). Тому дослідження окремих компонентів і властивостей природи ніколи не

може замінити вивчення ландшафту (особливо на регіональному та локальному рівні) як живої цілісної системи. Виходячи із цього, геоecологічний аналіз не вичерпується вивченням властивостей ландшафтних комплексів (надалі ЛК), а також звертається увага на антропогенну перетвореність ландшафтів, як індикатор господарського використання та впливу в процесі природокористування та обґрунтування рішень на відповідній стадії планування територій.

Саме тому *суть геоecологічного аналізу (далі ГЕА) природокористування* полягає у пізнанні та вивченні взаємодії, взаємозалежності всіх компонентів геосистеми, просторової організації ландшафтів, захищеності чи вразливості від місця до місця в залежності від територіального поєднання природи – населення – господарства з метою оптимізації природокористування, проектування природно-технічних систем та облаштування регіонів з найменшими втратами для природного середовища та людського суспільства [12].

Концептуальний аспект геоecологічних досліджень природокористування розкривається через кількісні та якісні показники стану природного середовища та його окремих компонентів, що складаються з взаємопов'язаних функціональних підсистем "Природа" – "Природокористування" – "Господар" [14].

Проектно-результативний аспект ГЕА полягає в першу чергу у раціоналізації природокористування та відображає законодавчі організаційно-технічні рішення: 1) гармонійне перетворення ландшафтів і раціональне використання та відновлення природних ресурсів за умови постійної їх охорони; 2) конструювання оптимальної структурно-функціональної організації регіону [18]. Регіональне проектування спирається на критерії і показники збереженості, антропогенної трансформації, стійкості й надійності ландшафтів щодо природних катастроф та господарських навантажень. Зміни природних геосистем визначаються, з одного боку, дією антропогенно-техногенних факторів, з іншого – властивостями самих геосистем. "Реакції" геосистем на техногенні впливи визначаються як їхніми властивостями, так і ступенем та тривалістю цих впливів. При короткочасних впливах або тривалих техногенних навантаженнях, далеких від критичних величин, порушені геосистеми можуть відновлювати свій вихідний стан. При цьому зберігаються їхня структура і тип функціонування, а невеликі кількісні зміни будуть мати зворотний характер. Якщо техногенні навантаження наближаються до критичних, але не перевищують їх, порушується функціонування, змінюється інтенсивність природних процесів та характеристики ряду компонентів. Зміни ландшафтів не відбувається, з'являються лише їх нові модифікації. У випадку припинення впливу можливе повернення модифікацій у колишній (або близький до нього) стан. Якщо навантаження перевищують критичні величини, відбувається руйнування вихідної структури,

що призводить до глибокої кількісної і якісної перебудови геосистеми в результаті взаємопов'язаної трансформації їх компонентів. Це обумовлює незворотну заміну одного ландшафту іншим, тобто по суті – *техногенну еволюцію* геосистем [3]. Вона відбувається до тих пір, поки компоненти природи не прийдуть у відповідність із зовнішніми умовами та між собою.

Виходячи із вищевикладеного територіальна організація ландшафтів полягає в дотриманні природно-господарської збалансованості, використання і охорони природних ресурсів в оптимально поєднаних угіддях з різними функціями та визначення сумарних параметрів й екологічно-економічного ефекту від поєднання відповідних функцій (видів природокористування в регіоні). Власне кажучи, сутністю геоecологічного аналізу є оптимальна структурно-функціональна організація проектних регіонів в їх ландшафтних межах.

Одним із важливих завдань на сучасному етапі є комплексний геоecологічний аналіз території для прийняття проектних рішень щодо її організації. У випадку раціонального природокористування суспільство і природне середовище перебувають у взаємовідносинах *позитивного зворотного зв'язку*, а саме: чим більше природних ресурсів, тим швидше розвивається або може розвиватися економіка. При цьому техногенне навантаження на природне середовище не перевищує рівня його гранично допустимих величин. І лише разом – природні ресурси і природне середовище (як правило вже у зміненому вигляді під впливом людини) – поряд з домінуючими виробничим відносинами складають еко-

лого-економічну систему регіону [12], яка включає в себе природу та виробництво (рис. 1.). Процес природокористування розглядається як функціонування еколого-економічної системи, що обумовлює необхідність розробки відповідних методів планування і управління еколого-економічною системою (процес природокористування розглядається як функціонування еколого-економічної системи) та сформульовані на підставі їх вимоги до методики складання і реалізації планів. Відмінна риса виділеної системи – надзвичайно складна ієрархічна структура. Еколого-економічна система складається із двох підсистем – екологічної (природної) та економічної (господарської), кожна із яких в свою чергу може розглядатися як окрема система та складається з різноманітних компонентів і елементів. Екологічну систему утворюють два компоненти – співіснування живих організмів (біоценоз) та середовище їх існування (біотоп) [6, 8]. Економічну підсистему можна уявити у вигляді наступної ієрархічної послідовності: за виробничою ознакою – народне господарство як багатогалузевий комплекс, галузь народного господарства, виробничі об'єднання, комбінат; за територіальною ознакою – народне господарство як комплекс економічних районів, економічний район, територіально-виробничий комплекс, підприємство [1]. В межах цієї системи мають місце прямі і зворотні зв'язки, які створюють цілісність територіальної системи у вигляді еко-ситуацій. Одночасно в межах цієї територіальної цілісності між природними й господарськими складовими існують певні протиріччя.



Рис. 1. Еколого-економічна система регіону

Якщо для господарської системи ця взаємодія життєво необхідна, то для природних складових – вимушена. Посилення господарської системи за рахунок природної відбувається до певної межі, за якою вона починає руйнуватися, разом із нею вся еколого-економічна система. Деякий час ця система може існувати за рахунок використання природних ресурсів інших регіонів. Але без екологізації виробництва це буде служити джерелом додаткового навантаження на природне середовище. Саме тому основна функція еколого-економічної системи є збереження за допомогою засобів керування динамічної рівноваги між природою й господарством. Ця рівновага може характеризуватися *геоекологічним потенціалом* (надалі ГП) регіональних ландшафтних

структур Житомирщини. В нашому дослідженні виконано пошук щодо експериментального визначення величини ГП та на його основі здійснення геоecологічного районування. На даному етапі геоecологічного дослідження території Житомирщини необхідно здійснити геоecологічне районування (на рівні геоecологічних мікрорайонів) на основі оцінки геоecологічної ситуації, що найбільш повно характеризує умови проживання населення та здатність ландшафтних структур виконувати середовище відтворювальну функцію в її межах.

Під *геоекологічним районуванням* ми розуміємо *екологічно урівноважене функціонування взаємопов'язаних і взаємно обумовлюючих складових – природних умов та господарських чинників, яке необхідне для*

отримання максимально можливої економічної користі при збереженні динамічної рівноваги геосистем, що досягається завдяки нормованим техногенним навантаженням з урахуванням граничнодопустимої межі стійкості природного середовища.

Першочерговим питанням в цьому процесі постає оцінка ландшафтних комплексів – їх природно-екологічного та геоecологічного потенціалу й геоecоситуацій в цілому.

Виділення геоecологічних мікрорайонів Житомирської області проводилося нами на основі фізико-географічного районування в межах рівнинної території України, характеристики яких наводимо нижче (рис. 2.). Геоecологічну характеристику рівнинної частини території України, а саме Житомирської області починаємо з приналежності території регіону до виділених геоecологічних регіонів, районів, мікрорайонів. За рівнем ГП виділені геоecологічні райони покладені в основу геоecологічного районування території на рівні геоecологічних мікрорайонів. **Геоecологічні мікрорайони** виділено на основі домінування одного типу використання території в структурі господарських угідь.

Північний геоecологічний регіон [13] займає північну частину території України і відповідно північні райони області. Включає 6 геоecологічних районів, серед яких знаходяться в межах Житомирської області два геоecологічні райони – *Північно-західний Поліський, Центральнo-Поліський* [13]. На регіональному рівні виділені наступні геоecологічні мікрорайони в Північно-західному Поліському геоecологічному районі: Убортсько-Грезлянський та Узько-Тетерівський.

1. Убортсько-Грезлянський геоecологічний мікрорайон займає прикордонне положення і відповідно – площі Олевського, Овруцького, Народицького адміністративних районів Житомирської області (рис. 2.). Величина ГП в межах мікрорайону відповідає нижче середнього рівня, так як це зумовлене високим ТН, у складі якого загальне хімічне забруднення характеризується високими показниками та радіаційне навантаження вносить свою долю. У структурі показнику СЕО переважає частка показника господарського освоєння, яка є однією з найвищих по мікрорайонах.

На території мікрорайону НПП представлені заболоченням, вітровою та водною ерозією, особливо схили Словечансько-Овруцького кряжу не значно карст – межириччя Уж – Грезля західніше смт. Поліське і тому коефіцієнт зволоження є найвищим з-поміж мікрорайонів. Першочерговими геоecологічними проблемами мікрорайону залишаються наслідки Чорнобильської аварії, осушувальних меліорацій, скорочення площі лісів і як наслідок – зміни гідрологічного режиму ґрунтів та поверхневих вод. Найбільшу загрозу такі процеси представляють на радіоактивно забруднених землях північних районів області, оскільки сприяють підвищенню рівня міграції радіонуклідів в природних екосистемах, й ускладнюють самозаліснення таких земель цінними лісовими культурами, що вимагає постійного адміністративного контролю та коштів. Потенційно небезпечними є проходження нафтопроводу "Дружба" та нафтопродуктопроводу, які проходять в межах басейну р. Уборть, каналізаційні споруди комунальних підприємств смт. Олевськ, які мають скид стічних вод в р.Уборть; 11 пунктів зберігання відходів дезактивації, які розташовані в адміністративних районах: Народицькому – 1, Овруцькому – 8, Олевському – 2.

2. Узько-Тетерівський геоecологічний мікрорайон розташований в межириччі Ужа та Ірші в основному в межах Коростенського адміністративного району та прилеглих територіях Лугинського, Народицького, Ма-

линського адміністративних районів. Показник ГП є найнижчим з-поміж мікрорайонів.

На долю ТН припадає чимала частка забруднення території, радіаційного і загального хімічного. У складі показнику СЕО мікрорайону переважає частка густоти населення, яка є однією з найбільших з-поміж мікрорайонів, що пояснюється крупними населеними пунктами та великою кількістю виробничих об'єктів. Звертає на себе увагу показник НПП, у складі якого чільне місце посідає підтоплення, заболочування, процеси глибинної водної ерозії розвиваються на лесових "островах" і прирічкових місцевостях моренно-зандрових рівнин та на лівому березі р. Уж, західніше м. Коростень ландшафти, які відносяться в основному до ділянок з неглибоким заляганням кристалічних порід в рельєфі виражені моренними рівнинами, що сприяє посиленому розвитку ерозії та формуванню на окремих ділянках розгалуженої яружно-балкової мережі. Розвитку цих процесів сприяє значне зволоження території, виражене коефіцієнтом зволоження. До головних проблем мікрорайону слід віднести значну радіаційну забрудненість території, збільшення площ заболочених і підтоплених земель, чому сприяє незадовільний стан меліоративних систем на осушених землях, значні порушення ландшафтів у зв'язку з розробкою корисних копалин кар'єрним способом. Пункти зберігання відходів дезактивації розташовані в Лугинському адміністративному районі – 7, пункт складування відходів дезактивації "Коростенський", який знаходиться на відстані 7 км на північний захід від м. Коростень.

Центральнo-Поліський геоecологічний район займає центральну частину Волинського, Житомирського і Київського Полісся [13]. Були виділені такі *геоecологічні мікрорайони*: Случсько-Іршанський і Малинсько-Здвижський.

3. Случсько-Іршанський геоecологічний мікрорайон займає Новоград-Волинський, Смільчинський, Баранівський, Червоноармійський, Володар-Волинський, Черняхівський, Радомишльський та частину Житомирського й Коростишевського адміністративних районів. Величина ГП нижче середнього. Цьому сприяє чималий показник ТН, де радіаційне забруднення (75%) передує. Серед покомпонентного хімічного забруднення переважає забруднення ґрунтів. СЕО території відзначається концентрацією виробництва та сільськогосподарське освоєнням, але перше передує. З галузей промисловості провідними є машинобудування та металообробка, лісова, деревообробна та целюлозно-паперова, будівельних матеріалів, легка та харчова. Серед гірничодобувних адміністративних районів Житомирщини можна визначити: Володарськ-Волинський район, який займає провідне місце по видобуванню титану, ільменіту, декоративного та облицювального каменю. У порівнянні з попередніми мікрорайонами, тут значно зменшилась заболоченість території, оскільки більша частина області лежить у межах Придніпровської височини (Український докембрійський щит). Але ураженість території НПП залишається дуже значною (38%). Головні проблеми мікрорайону пов'язані із значною радіаційною забрудненістю окремих частин території, негативними наслідками осушувальних меліорацій, хімічним забрудненням ґрунтів та інтенсивністю водної ерозії (Ярунський ґрунто-ерозійний район), проходження територією нафтопровода "Дружба" і долучається також видобування корисних копалин. Наявність полігонів твердих побутових відходів, які є джерелами пилу, забрудненого мікроорганізмами, які виступають збудниками гепатиту, туберкульозу, дизентерії, респіраторних, алергічних і шкірних захворювань.

4. Малинсько-Здвизький геоecологічний мікрорайон охоплює незначну територію Малинського й Радомишльського, Коростишівського адміністративних районів. Характеризується низьким ГП. Величина ТН зумовлена значним радіаційним навантаженням (93%) та загальним хімічним (52%), у покомпонентній структурі якого переважає забруднення атмосферного повітря. СЕО території припадає на показники густоти населення та впливовими є концентрація виробництва, господарське освоєння. Залишаються актуальними геоecологічні проблеми пов'язані з радіаційним навантаженням та господарським впливом.

Подільсько-Придніпровський геоecологічний регіон [13], охоплює південну частину зони мішаних лісів, східну частину лісостепової зони. В орографічному відношенні регіон займає північну та центральну частину Подільської височини та північну – Придніпровської височини. Відмінність величини ГП між окремими частинами регіону (від вище середнього до дуже низького рівня) дозволила виділити *11 геоecологічний районів*. Розглянемо лише ті, які безпосередньо стосуються території регіону.

Волино-Подільський геоecологічний район [13], займає східну частину Волинської височини та Малого Полісся, а також північну частину Подільської височини. Виділено Старочорторийський геоecологічний мікрорайон.

5. Старочорторийський геоecологічний мікрорайон, знаходиться в лісостеповій зоні і охоплює незначну територію Любарського адміністративного району Житомирщини. Рівень ГП сягає нижче середнього показнику. Низьким є ГП, завдяки ураженості НПП – 18%, особливо Любарсько-Ружинський ґрунто-ерозійний район з сильною інтенсивністю водної ерозії. ТН є значними, переважає хімічне забруднення у покомпонентній структурі якого на перший план виходить забруднення ґрунтів. Величина СЕО характеризується високим показником господарського використання та густотою населення. Екологічні проблеми мікрорайону пов'язані, в першу чергу, із забрудненням ґрунтів залишками хімічних засобів, які використовуються у сільському господарстві, наявністю 19 складів отрутохімікатів, з яких 11 знаходяться в незадовільному стані.

Полісько-Придніпровський геоecологічний район [13], розташований у південній частині Житомирського та Київського Полісся та займає північну частину Придніпровської височини. В адміністративному відношенні район охоплює більшість південних районів Житомирської та Київської областей. Крім того, він займає східну частину Славутського адміністративного району Хмельницької області та Погребищенський і Оратівський адміністративні райони Вінницької області. Були виділені наступні геоecологічні мікрорайони: Кам'яно-Брідсько-Житомирський, Брусилівсько-Макарівський, Ірпінсько-Роставицький.

6. Кам'яно-Брідсько-Житомирський геоecологічний мікрорайон, охоплює Баранівський, Житомирський, Черняхівський, Коростишівський адміністративні райони області, тобто перехідну смугу між поліськими та лісостеповими ландшафтами. Рівень ГП тяжіє до високого. НПП має підвищені показники, це зумовлене незначним впливом НПП. Хоча величина ТН в межах мікрорайону належить до нижче середнього, однак високим є хімічне забруднення, в покомпонентній структурі якого є найвищим з-поміж мікрорайонів показник забруднення атмосферного повітря. У структурі СЕО найвищими з-поміж мікрорайонів є показник концентрації виробництва – 62% та густоти населення – 34%. Великими і малими центрами промисловості мікрорайону є міста Житомир, Коростишів, Баранівка, Романів. Житомир є вагомим індустріалізованим центром, який пере-

тинають головні шляхи пасажирських та вантажних перевезень. На базі родовищ кварцових пісків працюють скляні заводи та дзеркальна фабрика у м. Житомирі. Видобувна промисловість представлена видобуванням граніту (тривалий час у будівництві та архітектурі застосовується граніт Коростишівського родовища та с. Тригір'я Житомирського адміністративного району), лабрадориту, мармуру. Торф – Карабчинське та Острова в Коростишівському районі. Каоліновою сировиною забезпечується діяльність колективного підприємства "Баранівський фарфоровий завод". У Житомирському, Черняхівському адміністративних районах, виявлені джерела мінеральних вод, які мають цілющі та лікувальні властивості. Головними геоecологічними проблемами мікрорайону є високе промислове, сільськогосподарське освоєння (наявність 30 складів отрутохімікатів) території, що призводить до накопичення побутових відходів – сміттєзвалища міст Житомира і Коростишева та промислових відходів, особливо підприємств гірничо-видобувної промисловості, а залишені без рослинного покриву порушені відслонення породи – до інтенсивної водної та вітрової ерозії.

7. Брусилівсько-Макарівський геоecологічний мікрорайон знаходиться в межах невеликих частин Радомишльського, Коростишівського, Брусилівського, Попільнянського адміністративних районів. ГП відповідає середньому показнику. Вагомий внесок величини НПП (19%). ТН високе – на радіаційне припадає (96%) у покомпонентній структурі хімічного, переважає частка забруднення ґрунтів (57%) та атмосферного повітря (44%). У структурі СЕО найбільшим серед мікрорайонів є показник господарського освоєння. Головним екологічним проблемами є забруднення ґрунтів та вплив виробництва.

8. Ірпінсько-Роставицький геоecологічний мікрорайон займає південно-східну частину області: територію Адрушівського, Попільнянського та Ружинського адміністративних районів. Величина ГП нижче середнього. Величина НПП має посередній показник. З НПП переважають процеси водної ерозії з сильною інтенсивністю в Любарсько-Ружинському ґрунто-ерозійному районі, особливо на території Ружинщини і з середньою інтенсивністю водної ерозії у Чуднівсько-Попільнянському. Спостерігаються також зсуви в Попільнянському районі. Величина ТН зумовлена хімічним забрудненням (97%) у складі покомпонентного, переважає забруднення ґрунтів та атмосферного повітря. СЕО представлено значною часткою господарського освоєння та густотою населення. Найбільш забрудненими компонентами ландшафтів є ґрунти (існування у незадовільному стані 20-ти складів агрохімікатів), що є найактуальнішою геоecологічною проблемою мікрорайону.

Північно-західний Придніпровський геоecологічний район в адміністративному відношенні він займає південну частину Житомирської області та північні райони Вінницької області [13]. Виділено наступні геоecологічні мікрорайони Чуднівсько-Гуйвинський і Ружинсько-Козятинський.

9. Чуднівсько-Гуйвинський геоecологічний мікрорайон охоплює південну лісостепову частину області межиріччя Тетерева, Гнилоп'яті й Гуйви на теренах Чуднівського, Бердичівського, Адрушівського та незначної території Ружинського адміністративних районів. ГП нижче середнього. Величина НПП складає 19%, що показує вплив ерозійних процесів і належність до Чуднівсько-Попільнянського ґрунто-ерозійного району. Величина ТН відповідає середньому показнику, яка зумовлена значним хімічним забрудненням, у покомпонентній структурі переважає забруднення ґрунтів (43%) та забруднення поверхневих вод (34%). Показник СЕО

розкриває ситуацію таким чином: показник густоти населення (58%) є одним з найвищих, концентрація виробництва посідає також чільне місце. Найбільшим промисловим центром є м. Бердичів, провідними галузями виробництва є машинобудівна та металообробна, харчова та легка промисловість. Малими є Андрушівка, Чуднів, які розвивають харчову промисловість і основні галузі сільського господарства та переробної промисловості. Розораність сільськогосподарських угідь понад 80%. Це сільськогосподарські райони м'ясо-молочного скотарства і свинарства, виробництва зерна, буряківництва. Головні проблеми мікрорайону пов'язані з забрудненням природних компонентів, таких як ґрунти та поверхневі води, спричинене пестицидами та скидом неочищених стоків промисловістю, сільським господарством та комунальними службами. На території вище-

вказаного мікрорайону багато пам'яток історії та культури, що вимагають бережливого ставлення до себе.

10. Ружинсько-Козятинський геоекологічний мікрорайон представлений окраїнною лісостеповою частиною області, незначно охоплюючи Ружинський адміністративний район. ПП низький, що зумовлено НПП. Розвитку ерозійних процесів сприяють низький рівень місцевого базису ерозії території, наявність лесових порід значна кількість опадів, інтенсивна вирубка лісової рослинності, надмірна розораність сільськогосподарських угідь, розміщення просапних культур на схилах крутизною більше 30^0 , прямокутне розміщення меж полів, лісосмуг, доріг (без врахування фактора рельєфу), відсутність техніки для здійснення ґрунтозахисних та протиерозійних заходів.

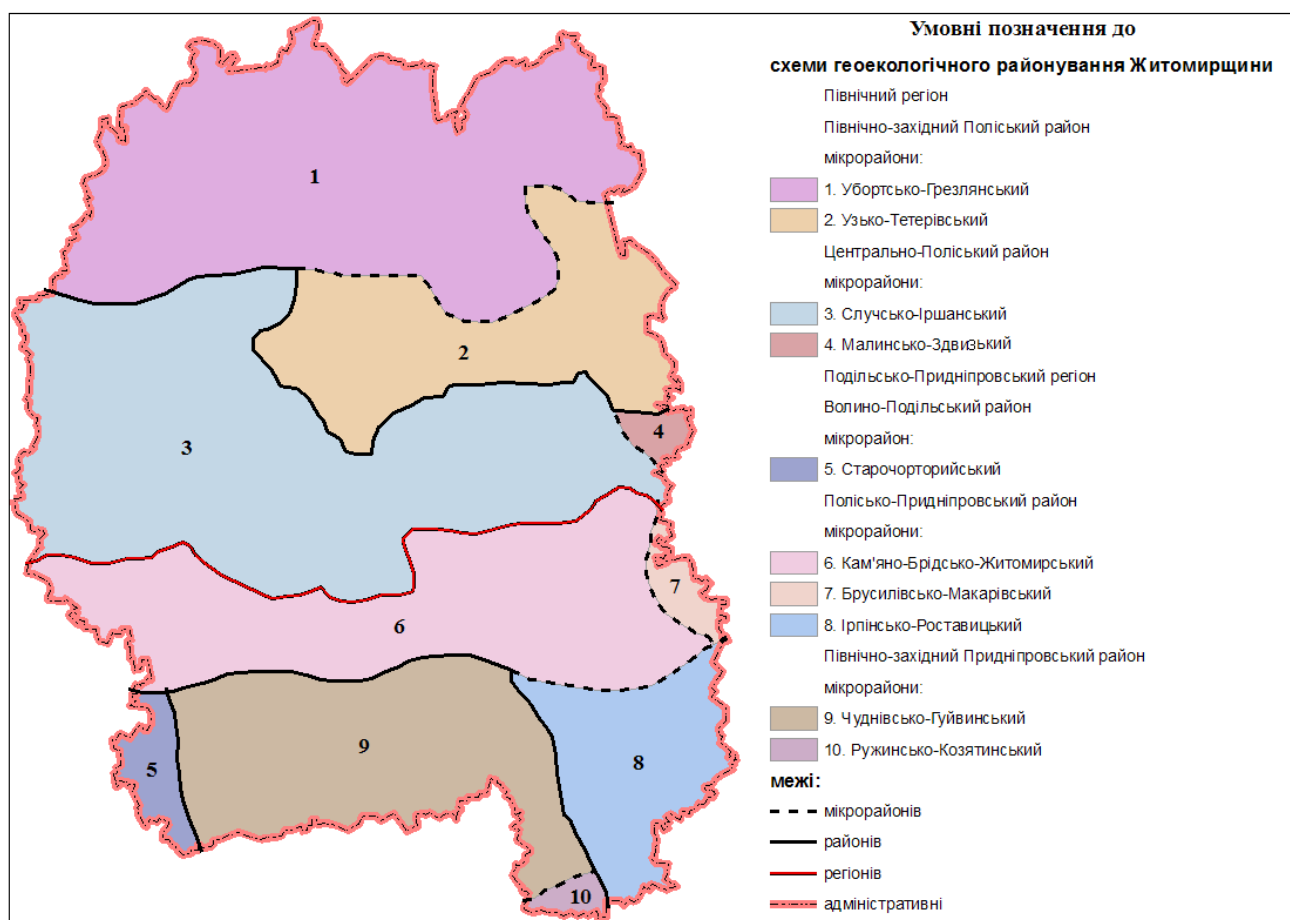


Рис. 2. Схема геоекологічного районування Житомирщини

Величина ТН дорівнює середньому показнику, що обумовлене хімічним забрудненням, у покомпонентній структурі якого найвищим є показник забруднення ґрунтів (87%)

3-поміж геоекологічних мікрорайонів. У структурі СЕО переважає показник господарського освоєння. Геоекологічні проблеми мікрорайону пов'язані із значним забрудненням ґрунтів.

Висновки Таким чином, геоекологічні проблеми, що виникли в межах геоекологічних мікрорайонів області пов'язані з надто екстенсивним сільськогосподарським освоєнням земель, їх високою розораністю, неправильним з екологічних позицій використанням схилів, нерациональною структурою посівних площ, відсутністю в більшості господарств продуктивних пасовищ, недо-

налою технікою та технологіями, перехімізацією сільськогосподарського виробництва; негативними наслідками меліорації, що позначається не лише на екологічному стані осушувальних земель, а і на прилеглих до них територіях; через недосконале регулювання водного режиму ґрунту спостерігається посилення ерозійних процесів; відводи земель під гірниче виробництво пов'язані з вилученням більшої чи меншої земельної ділянки у землекористувачів на певний період часу, і, відповідно, скороченням земельних ресурсів області, до них додалося радіоактивне забруднення. На сучасному етапі використання земельних ресурсів Житомирщини не відповідає вимогам раціонального природокористування, а саме: порушено екологічно-допустиме співвідношення площ ріллі, природних кормових угідь і

багаторічних насаджень, не забезпечено нормального функціонування меліоративних систем, вилучені землі під гірниче виробництво стають малоприсадатними для продуктивного використання в сільському і лісовому господарстві, та для інших цілей, а також виведення земель з господарського використання у зв'язку з радіаційним забрудненням порушило традиційну для Житомирського Полісся систему ведення агропромислового виробництва: було обмежено або зовсім знищено ведення таких традиційних галузей сільськогосподарського виробництва, як: льонарство, хмелярство, вівчарство. Були порушені засоби комунікації між населеними пунктами, ускладнено транспортне сполучення між ними. І у міру зміни екологічної ситуації та через різні проміжки часу після аварії, залежно від рівня забруднення угідь радіонуклідами і процесів самоочищення, постала проблема поступового повернення угідь для використання у суспільному виробництві.

Відповідно це вимагає розв'язання відповідних стратегічних завдань щодо оптимізації природокористування у кожному геоecологічному мікрорайоні досліджуваного регіону та використання детальної геоecологічної інформації починаючи зі стадії генерального плану до проекту регіонального планування.

1. Аганбегян А. Г. Система моделей народнохозяйственного планирования / А. Г. Аганбегян, К. А. Багриновский, А. Г. Гранберг. — М.: Мысль, 1972. — 348 с. 2. Адаменко О. М., Рудько Г. І., Екологічна геологія: підручник / О. М. Адаменко, Г. І. Рудько. — К.: Манускрипт, 1998. — 438 с. 3. Гавриленко О. П. Геоecологічне обґрунтування проектів природокористування: підручник / Олена Петрівна Гавриленко. — Вид. 2-ге,

випр. і допов. — К.: Ніка-Центр, 2007. — 432 с. 4. Гродзинський М. Д. Основи ландшафтно-екології: підручник для вузів з дисципліни "Ландшафтно-екологія" і "Ландшафтознавство" / М. Д. Гродзинський. — К.: Либідь, 1993. — 220, [4] с.: іл. 5. Гродзинський М. Д. Стійкість геосистем до антропогенних навантажень / М. Д. Гродзинський. — К.: Лікей, 1995. — 233 с. 6. Даждо Р. Основи екології: пер. с фр. / Р. Даждо. — М.: Прогресс, 1975. — 411 с. 7. Денисик Г. І. Техногенні ландшафти Подольських Топтр, їх структура і класифікація / Г. І. Денисик // Фіз. географія і геоморфологія. — 1981. — Вип. 25. — С.60-65. 8. Дювіньо П. Биосфера и место в ней человека: экологические системы и биосфера / П. Дювиньо, М. Танг; пер. с фр. Рафеева П. М.; под ред. Формозова А. Н. — М.: Прогресс, 1968. — 254 с. 9. Исаченко А. Г. Развитие географических идей / Анатолий Георгиевич Исаченко; ред. Матвеева Г. Е. — М.: Мысль, 1971. — 416 с. 10. Исаченко А. Г. Экологический потенциал ландшафта / А. Г. Исаченко // Изв. ВГО. — 1991. — Т. 123, вып. 4. — С. 305-315. 11. Мельник А. В. Українські Карпати: еколого-ландшафтознавче дослідження / А. В. Мельник. — Л.: Львів. нац. ун-т ім. І.Франка, 1999. — 286 с.: іл., табл. 12. Нестерчук І. К. Геоecологічний підхід до проблеми природокористування: теоретичні аспекти та методика / І. К. Нестерчук // Фізична географія та геоморфологія. — К., 2007. — Вип. 52. — С. 51-66. 13. Олішевська Ю. А. Геоecологічне районування: теоретико-методичний та практичний аспекти: монографія / Олішевська Ю. А. — К.: Сталь, 2009. — 244 с.: іл., табл. 14. Охорона навколишнього середовища / Київ. нац. ун-т ім. Тараса Шевченка / за ред. Я. Б. Олійника. — К.: Ніка-Центр, 2006. — 264с.: рис. 15. Рудько Г. І., Адаменко О. М. Конструктивн геоecологія: наукові основи та практичне втілення / Г. І. Рудько, О. М. Адаменко; за ред. Г. І. Рудька. — Чернівці: Маклаут, 2008 — 320 с. 16. Самойленко В. М. Комплексне районування радіоактивних забруднених територій Полісся і півночі лісостепу за гідрологічно-ландшафтними умовами та можливими радіоecологічними наслідками місцевого водно- і ресурсокористування / В. М. Самойленко. — К.: Ніка-Центр, 1999. — 280 с. 17. Шищенко П. Г. Прикладная физическая география: учеб. пособие для географ. фак. ун-тов / П. Г. Шищенко. — К.: Вища школа, 1988. — 190 с. 18. Шищенко П. Г. Принципы и методы ландшафтного анализа в региональном проектировании / П. Г. Шищенко. — К.: Фитосоцицентр, 1999. — 284 с.

Надійшла до редколегії 14.04.11

УДК: 911.3

О. Борисюк, ст. викл.

МЕТОДОЛОГІЧНІ АСПЕКТИ СУСПІЛЬНО-ГЕОГРАФІЧНОЇ ОЦІНКИ ЧИННИКІВ РОЗВИТКУ РЕГІОНАЛЬНИХ АВІАТРАНСПОРТНИХ СИСТЕМ

Розкриваються методологічні аспекти суспільно-географічної оцінки чинників розвитку регіональних авіатранспортних систем. Проводиться класифікація чинників, від яких залежить компонентна та територіальна структури РАТС, їх місце у складі господарського комплексу країни та обґрунтування напрямків оптимізації територіальної організації.

The publication details the methodological aspects of social and geographical factors assessment of regional air transport systems. A classification of factors that affect the component and territorial structure of the RATS and their place in the national economy and justification optimize the territorial organization.

Постановка проблеми. В сучасних умовах транспорт загалом та авіатранспорт, зокрема, є одним з визначальних чинників існування суспільно-географічної системи, оскільки саме він забезпечує зв'язки між її елементами, а отже, — її цілісність. Однією з найскладніших інтегральних форм територіальної організації авіатранспорту є регіональна авіатранспортна система (РАТС), що являє собою сукупність прямо або опосередковано взаємозв'язаних аеропортів та аеродромів (разом із супутніми об'єктами) в межах цілісної в природно-господарському розумінні території (регіону, суспільно-географічного району) [5]. Суспільно-географічні райони України мають свої особливості географічного положення, природних, економічних, демографічних, транспортних та інших умов, які в сукупності зумовлюють регіональні відмінності у розвитку авіатранспорту. Як наслідок цього, в кожному районі сформувалася своя регіональна авіатранспортна система, що є специфічним елементом його територіально-галузевої структури. Від ефективності РАТС, зокрема раціональності їх територіальної структури та організації, великою мірою залежить соціально-економічний розвиток району та держави в цілому. Тому в сучасних умовах, важливого значення набуває достовірна оцінка факторів формування та розвитку РАТС, під якими розуміють

всю сукупність об'єктивних умов, ресурсів, обставин, що впливають на зміст, структуру та спосіб їх функціонування та зумовлюють їх локалізацію.

Аналіз останніх досліджень та виявлення невирішених сторін проблеми. Вивченню факторів формування та розвитку транспорту присвячена низька публікацій вітчизняних та зарубіжних науковців. Першими дослідниками, які вивчали фактори, що впливають на транспортні системи були німецький географ Йоган Коль та французький інженер Леон Лаллан в середині XIX століттям. Представники германської школи транспортної географії першої половини XX ст. (А. Геттнер, Д. Хассерт, Д. Дове) надавали перевагу вивченню впливу природних чинників на розміщення окремих транспортних шляхів і мережі в цілому. У 30-х роках XX століття С.В. Бернштейн-Коган [2] розкриває вплив економічних факторів на формування транспортних мереж, в 1978 році російський вчений І. В. Нікольський [7] — військово-стратегічних. Нині питанням факторів розвитку транспортних систем присвячені роботи російських науковців С.А.Тархова, В.М.Бугроменка, С.Б.Шліхтера. Відомими українськими географами та економістами сучасного періоду, які досліджували фактори розміщення і територіальної організації транспорту є К.Ф.Коценко, Ю.Є.Пашенко,

М.Д. Пістун, О.Г.Топчієв, Л.Г.Чернюк. Вагомим внеском в теорію транспортної географії є роботи І.Смирнова [9, 10], які мають транспортно-логістичне спрямування.

В той же час така важлива галузь як авіаційний транспорт, взагалі залишилась поза увагою географів як в загальнотеоретичному, так і в методичному аспектах.

Такі обставини вимагають відродження належного наукового пошуку у вітчизняній транспортній географії взагалі та в географічному дослідженні факторів розвитку авіатранспорту, зокрема.

Формулювання цілей статті. Постановка завдання. Формування і розвиток регіональної авіатранспортної системи залежить від різноманітних чинників, які відрізняються між собою за напрямом, силою, характером дій. Специфіка їх сукупного впливу в тому що, територіально та функціонально накладаючись (перекриваючи один одного), вони можуть підсилювати або послаблювати певні властивості (функції) системи, характер та інтенсивність процесів диференціації та інтеграції її елементів. Оцінка чинників дає змогу підійти до поглибленого висвітлення таких важливих аспектів РАТС, як їх компонентної та територіальної структури, їх місця у складі господарського комплексу країни та обґрунтування напрямків оптимізації територіальної організації. Тому, метою даного дослідження є поглиблений аналіз чинників формування та розвитку РАТС. Для її досягнення необхідно розв'язати наступні завдання:

- теоретично обґрунтувати систему чинників просторово-територіального розвитку регіональних авіатранспортних систем;

- дослідити класифікаційні підходи в групуванні чинників;

- визначити чинники, що найбільше впливають на просторово-територіальний розвиток авіатранспорту.

Виклад основного матеріалу. Становлення компонентної структури та розвитку територіальної організації РАТС відбувається в певних економічних, соціальних і природних умовах, які по-різному впливають на процеси системоутворення. Цей вплив може бути позитивним, коли умови, в яких розвивається авіатранспорт, сприяють його ефективному функціонуванню, і негативним, – коли вони стримують його розвиток. Цю сукупність об'єктивних умов, ресурсів, обставин, що істотно впливають на склад, структуру, спосіб функціонування та зумовлюють локацію конкретної регіональної системи і називають факторами системоутворення. За Е. Алаєвим "фактори – ланцюг причинно-наслідкових зв'язків, умови, що регулюють кількісні і якісні характеристики процесу, складають в сукупності механізм процесу" [1, С.93]. Сукупна дія чинників може суттєво впливати на певні властивості (функції) авіатранспортної системи, характер та інтенсивність процесів диференціації та інтеграції її елементів. Однозастійної думки, щодо кількості таких чинників та їхньої дії серед географів немає. Одні і ті ж самі чинники можуть відігравати певну роль на різних етапах розвитку РАТС, однак ця роль може бути різною: на етапі виникнення, формування, розвитку та функціонування. Вперше серед географів класифікацію чинників, що впливали на формування транспортної системи здійснив І. Коль у своїй роботі "Транспорт і поселення людей у їх залежності від форм земної поверхні" (1841), який запропонував виділяти природні (фізико-географічні), політичні, культурні, економічні (господарські) та загальногеографічні чинники (форма і розмір території, географічне положення). В 1930 році С. В. Бернштейн-Коган виступив з ідеєю поділу всіх чинників на три групи: а) *фізико-географічні* (рельєф, конфігурація морів, материків і річкової мережі; б) *економіко-географічні* (економічна ефективність

окремих шляхів, щільність населення, розміщення пунктів тяжіння та міст, рівень економічної культури населення, розміщення родовищ і природних ресурсів, типи економічних районів; в) *політико-географічні* (конфігурація державних кордонів, величина території держави) [2]. Вплив останньої групи чинників він показав на прикладі мережі залізниць Польщі, порівнявши на спеціальній карті відмінності показників щільності цієї мережі в колишніх німецькій, російській і австрійській частинах території країни. В 1978 році російський вчений І. В. Нікольський запропонував додати четверту групу чинників – військово-стратегічні чинники [7]. У 1960-1980-их роках дослідження зводилися до пошуку статистичних зв'язків між зовнішніми чинниками і складністю конфігурації транспортних мереж. Набір статистичних "чинників" для аналізу вперше в географії транспорту був запропонований К. Канським в 1963 р. За основу він узяв такі показники, як рівень економічного розвитку, демографічні процеси, середні висоти рельєфу, площа та конфігурація території країни. На прикладі 25 країн цей вчений довів наявність тісного зв'язку між формою мережі і душевим доходом, між рівнем економічного розвитку країни і ступенем її транспортної зв'язності [11].

Узагальнивши всі традиційні чинники просторового розвитку транспорту, С.Тархов запропонував їх умовно об'єднати в 10 груп, серед яких, на наш погляд, найбільший вплив саме на авіаційний транспорт мають наступні: фізико-географічні (особливості рельєфу, річкової мережі і берегової лінії, рівень природної бар'єрності території); рівень соціально-економічного розвитку території; політико-географічні чинники; система розселення населення (відмінності в рівні заселеності і урбанізованості території, конфігурація мережі поселень, розміщення крупних міст, їх ієрархія); географічні напрями пануючих транспортних потоків; особливості технології транспортного процесу; основні властивості простору, що обслуговується транспортною мережею (форма і розмір території, ступінь неоднорідності простору, тип сусідства); конфігурація мережі виду транспорту, який вперше виник на конкретній території [11].

На основі загальновизнаних позицій системного підходу всю сукупність факторів поділяють на внутрішні та зовнішні (за змістом), на штучні та генетичні (за походженням). Зовнішні фактори – це умови зовнішнього (позасистемного) середовища, що, сприяючи утворенню та стабільному функціонуванню системи, одночасно є чужими для її елементів (не входять до її складу). Такими факторами є: географічне положення, транссистемні загальноекономічні зв'язки, макроекономічні та суспільно-політичні умови; також деякі обставини суб'єктивного характеру: принципи адміністративно-територіального устрою, регіональна політика держави і т.п.

Специфіка впливу географічного положення виявляється, по-перше, в тім, що в ньому певним чином акумулюється вплив більшості зовнішніх по відношенню до конкретної регіональної авіатранспортної системи (як об'єкта дослідження) чинників і, таким чином, воно може виконувати "індикаторну" функцію в оцінці передумов зовнішнього середовища системи. По-друге, через призму географічного положення опосередковується дія внутрішніх системоутворюючих чинників, а також функції багатьох компонентів системи. Географічне положення в такий спосіб може підсилювати або послаблювати дію певного чинника, істотно впливаючи на розвиненість та вияв функцій системи. По-третє, географічне положення значною мірою визначає рівень цілісності та масштаби (розмірність) регіональних авіатранспортних систем. Воно є однією з першопричин зародження та розвитку регіональних авіатранспортних систем [4].

Сприятливість географічного положення можна виражати через таку категорію як "потенціал географічного положення", який буде тим більшим чим положення вигідніше, і, навпаки. Регіональні авіатранспортні системи з відносно високим потенціалом географічного положення будуть мати додаткові (при всіх інших рівних умовах) можливості внутрішньої і зовнішньої взаємодії елементів, збільшення інтенсивності та різноманітності їх взаємозв'язків, що посилює диференційно-інтеграційні процеси та сприяє в підсумку підвищенню цілісності та рівня впорядкованості системи. В процесі розвитку РАТС, як правило, збільшують свій внутрішній потенціал, що знаходить вияв у специфічній функції, яка полягає в постійному прагненні системи до поліпшення свого положення. Вплив географічного положення знаходить вияв на різних територіальних рівнях (мікро, мезо- і макроположення) та аспектах (фізико -, економіко -, транспортно – та інтегрально-географічне положення).

Одним з найважливіших з групи транссистемних факторів є загальноекономічні умови: рівень територіальної концентрації основних виробничих фондів; рівень розвитку та ефективність спеціалізації, концентрації та комбінування виробництва; рівень розвитку виробничої та соціальної інфраструктури; регіональний рівень зайнятості населення; динаміка та структура капіталовкладень, характер та структура зовнішньоекономічних зв'язків. Існує пряма залежність рівня розвитку та структури регіональних авіатранспортних систем від рівня розвитку та розміщення продуктивних сил регіону. Підвищення рівня розвитку продуктивних сил збільшує реальні грошові доходи населення, що збільшує попит на авіаперевезення. Закономірність територіальної диференціації виявляється в тому, що рівень розвитку і структура регіональних авіатранспортних систем відрізняються як по великих районах, так і в межах відносно невеликих територій. Закономірність збалансовано-пропорційного розвитку РАТС полягає в тому, що між окремими галузями та авіапослугами існують досить стійкі відношення, які є передумовою успішного функціонування як окремого підприємства, так і сфери авіапослуг взагалі. Це виявляється в тому, що розвиток РАТС певним чином зумовлює розвиток інших галузей.

Важливий вплив на функціонування регіональних авіатранспортних систем створюють макроекономічні фактори, які тісно переплітаються з політичними факторами. Макроекономічні умови повинні бути сприятливими для розвитку авіатранспортних систем всіх рівнів, в такому випадку їх позитивний вплив зовні малопомітний. В певні періоди суспільного розвитку (економічні, політичні кризи) їх вплив набуває відчутного деструктивного характеру. В таких умовах спостерігається зниження інтенсивності внутрисистемних зв'язків, скорочення та ослаблення вияву функцій, істотне зниження ефективності функціонування майже всіх елементів авіатранспортної системи.

Специфічним впливом відрізняється така група факторів як адміністративно-територіальний устрій держави, законодавче закріплення функцій та повноважень державних органів регіонального управління, принципи та цілеспрямованість державної регіональної політики, фінансове забезпечення такої політики [3, С. 33].

До внутрішніх системоутворюючих факторів відносяться обставини, явища, процеси, що породжуються властивостями (внутрішнім змістом) окремих елементів регіональної системи або є результатом їх взаємодії. Такими факторами є спільність змістовної якості елементів, здатність їх до взаємодії, наявність внутрішніх зв'язків, фактори стабілізації та штучні системоутворюючі фактори [4].

В результаті взаємодії елементів, перекривання полів їх впливу формуються системоутворюючі зв'язки, які виступають безпосередньою та неодмінною умовою функціонування системи. Системоутворюючі зв'язки – це обмін (циркуляція) речовини та інформації між елементами регіональних авіатранспортних систем. Частота, інтенсивність, міцність цих зв'язків прямо впливає на цілісність, життєздатність та стабільність системи. В РАТС формуються такі види зв'язків: функціонально-територіальні та функціонально-управлінські.

Функціонально-територіальні зв'язки характеризують територіальну взаємодію елементів регіональних систем. Це переважно зв'язки між точковими елементами територіальної структури.

Функціонально-управлінські зв'язки полягають в прямих і зворотних потоках (обміні) інформації між суб'єктом та об'єктом управління. Серед таких зв'язків виділяються:

- інформаційно-управлінські – зв'язки, що існують всередині керуючої підсистеми, вони полягають в обміні інформацією між елементами суб'єкта управління з метою узгодження, координації та вироблення оптимальних рішень;
- виробничо-управлінські – зв'язки аеропортів з спеціалізованими органами управління;
- територіально-управлінські – зв'язки регіональної системи з органами територіального управління (радами, адміністраціями) [3, С.35].

Таким чином, групування чинників, що впливають на формування і розвиток регіональних авіатранспортних систем необхідно проводити, застосовуючи традиційний підхід, який базується на ознаках не стільки їх впливу на конкретну систему, скільки – на їх змістовній природі [6.С.55], тобто акцентує увагу на зовнішньому впливові чинників. Він принципово не суперечить вище викладеним підходам до групування факторів за характером відношення до системи.

Це:

- загальноекономічні (рівень розвитку продуктивних сил, система виробничих відносин, рівень соціально-економічного розвитку);
- суспільно-політичні (система суспільних відносин, державний устрій, політична структура суспільства);
- науково-технічні (рівень наукових досліджень та ступінь їх впровадження у виробництво, застосування високопродуктивних засобів виробництва та прогресивних технологій);
- природно-географічні (наявність ресурсів, сировини, їх розташування, геоекологічні умови);
- суспільно-географічні (рівень забезпечення інтегральним потенціалом розвитку території, комплексність та пропорційність розвитку господарства, функціонально-територіальні та функціонально-управлінські зв'язки);
- демографічні (чисельність, структура та особливості розселення населення; обсяг та структура споживчого попиту);
- національно-історичні (особливості територіального вияву національних, етнічних, релігійних, культурних традицій та звичаїв, що суттєво впливають на обсяги та структуру авіаційного попиту).

Висновки і перспективи подальших розвідок.

Головною формою територіальної організації авіаційного транспорту є регіональна авіатранспортна система. Компонентна структура, особливості територіальної організації та функціонування РАТС, їх місце у складі господарського комплексу країни залежить від різноманітних чинників – рушійних сил, які суттєво впливають на їх формування та розвиток. Важливим суспільно-географічним завданням у зв'язку з цим є створення класифікації таких чинників та розробка на ґрунті такої

кваліфікації методів і методик кількісної оцінки та прогнозування таких чинників, зокрема через статистико-економічні та географо-математичні засоби.

1. Алаєв Э.Б. Социально-экономическая география: Понятийно-терминологический словарь. – М.: Мысль, 1983. – 360 с. 2. Берштейн-Коган С.В. Очерки географии транспорта / С.В. Берштейн-Коган. – М.–Л., 1930. – 348 с. 3. Дудник І.М. Територіальна організація послуг. Курс лекцій. – Полтава: ПІБ МНТУ, 2002. – 100 с. 4. Дудник І.М. Вступ до загальної теорії систем: Навчальний посібник / І.М.Дудник – К.: Кондор, 2009. – 205 с. 5. Дудник І.М., Борисюк О.А. Географічні аспекти дослідження авіатранспортних систем / І.М.Дудник, О.А.Борисюк // Ученые

записки Таврического национального университета им. В.И. Вернадского. Серия: География. – Симферополь, 2011. – Том 24 (63). № 2, часть 1. – с.23-28. 6. Комаров М.П. Инфраструктура регионов мира: Учебник. – СПб.: Изд-во Михайлова В.А., 2000. – 347 с. 7. Никольский И.В. География транспорта СССР / И.В.Никольский. – М.: узд-во Моск.ун-та, 1978. – 285 с. 8. Саушкин Ю.Г. Экономическая география: история, теория, методы, практика. – М.: Мысль, 1973. – 559 с. 9. Смирнов І.Г., Косарева Т.В. Транспортна логістика: Навч. пос. – К.:Центр учбової літератури, 2008. – 224 с. 10. Смирнов І.Г. Логістика: просторово-територіальний вимір / І.Г.Смирнов. – К.:ВГЛ "Обрій", 2004. – 335 с. 11.Тархов С.А. Эволюционная морфология транспортных систем / С.А.Тархов. Смоленск-Москва: Универсум, 2005.– 384 с.

Надійшла до редколегії 18.10.11

УДК 502.62

Л. Бабюк, асист.

РЕГУЛЮВАННЯ РЕКРЕАЦІЙНИХ ПОТОКІВ В МЕЖАХ ПРОЕКТОВАНОЇ ЕКОСТЕЖКИ "НА ХВИЛЯХ ТІРАСА"

Розглянуто проблеми спричинені наростаючим розвитком неконтрольованої рекреаційної діяльності в межах заповідних ландшафтів Дністровського каньйону. Обґрунтовано необхідність створення екостежки як дієвого інструменту оптимізації рекреаційного використання території. Подано рекомендації з регулювання туристичних потоків на екостежці.

Problems caused increasing development of uncontrolled recreation activity within the limits of the protected landscapes of the Dnestr canyon are considered. Necessity of creation of ecopath as an effective instrument of optimization of the recreation use of territory are grounded. Recommendations from adjusting of tourist streams on ecopath are given.

Задоволення потреб людини в оздоровленні фізичних та духовних сил шляхом використання все новіших природних територій з одного боку, призводить до посилення антропогенного впливу на них з іншого боку. Виникає необхідність конструктивного вирішення багатьох питань, пов'язаних з збалансованим природокористуванням і, відповідно, оптимальним задоволенням попиту людей у рекреації. Основою для регулювання рекреаційних потоків та встановлення комплексу управлінських рішень служить попереднє вивчення загальних принципів механізму впливу рекреаційної діяльності на природне середовище і зворотної реакції середовища на цю дію.

Питанням охорони, раціонального використання та управління природозаповідним фондом України присвячені роботи В. Гетьмана, С. Поповича, Л. Царика, М. Голубця та багатьох інших вітчизняних науковців. Проблема регулювання рекреаційних потоків природо-заповідних територій, регулювання найбільш глибоко досліджена Чижовою В. [3-4]. Серед американських вчених провідна роль у дослідженні проблеми регулювання рекреаційних потоків належить Д. Стенкі, Д. Коулу, Р. Лукасу, М. Петерсену [5-7].

Найбільшого негативного впливу в контексті рекреаційної діяльності ландшафт зазнає через витоптування, яке має лінійний характер чим в свою чергу стає ще згубнішим.

Метою статті є розробка практичних рекомендацій щодо оптимізації рекреаційної діяльності на теренах природо-заповідних ландшафтів Дністровського каньйону.

При тривалому відвідуванні екостежки змінюється її природний настил. Спостерігається ланцюг змін: зростання кількості відвідувачів – ущільнення верхнього горизонту ґрунту – зменшення в ньому кількості і розміру пор – зниження вологоємності і вологопроникувності ґрунту – повне руйнування лісової підстилки – збільшення поверхневого стоку – розвиток площинної ерозії. При значному нахилі місцевості цей ланцюг доповнюється утворенням лінійних ерозійних форм, за якими йде руйнування ділянки стежки і розширення її за рахунок сусідніх ділянок, а отже, і розширення всієї зони впливу стежки [4, Стор.390-391].

Саме тому вкрай важливим є контроль за станом території, кінцевим результатом якого є встановлення гранично допустимих навантажень на екостежки.

У сучасному викладі методика гранично допустимих змін була розроблена в 1985 р. в США, і на сьогоднішній час вона застосовується не лише американською Службою національних парків, але і аналогічними структурами управління в багатьох інших країнах. Основи такої методики висвітлюються в працях таких закордонних вчених як: Д. Стенкі, Д. Коул, Р. Лукас, М. Петерсен [5-7]. Доцільність використання методики ГДЗ обумовлена ще і тим, що керівники туристично-рекреаційних територій потребують дієвих програм управління туристичними потоками в умовах їх постійного зростання. Пропонована методика базується не на кількісних показниках навантаження, який досліджується територія може витримати, а на формулюванні умов і управлінських програм зі збереження, підтримки і відновлення природних рекреаційних ресурсів. По суті це те ж навантаження, але визначене не стільки (або не лише) в кількісному вираженні, скільки в якісному [3, с. 32-33].

Норми рекреаційного навантаження для досліджуваного регіону повинні коригуватися в залежності від зміни природних умов тієї чи іншої території та (або) облаштування маршруту.

Так, на території заповідних ділянок Дністровського каньйону пересування туристів відбувається в межах існуючих туристичних стежок, де спостерігаються значне порушення природної стійкості ландшафтів.

В результаті дослідження території, проведеного автором за період 2003-2010 років виявлено, що близько 9000 га природних ландшафтів (мається на увазі досліджуваної території) було змінено в результаті рекреаційної діяльності.

Якщо проаналізувати стан найбільш відвідуваних природних територій (існуючих туристичних маршрутів), то можна стверджувати, що найбільших змін під впливом рекреації зазнали ландшафти прибережних ділянок Дністра, так як найбільш популярним видом туризму на Подністров'ї вважається сплави по Дністру на відрізку Нижнів – Заліщики, протяжністю 135 км. Більшість ділянок рекреаційного маршруту вздовж Дністра на третій стадії деградації ландшафтів, що встановлюється в залежності від ступеня порушення природного середовища, який, в свою чергу, залежить від рекреаційних навантажень та стійкості до них ландшафтних комплексів. Проявляється у витоптуванні трав'яного покриву, пошкодженні дерев тощо [1].

Екостежка "На хвилях Тіраса" проєктована на основі існуючого туристичного маршруту вздовж Дністра, протяжністю 205 км. Туристи проходять весь шлях за 8-10 днів. Площа проєктованої екостежки близько 8200 га (при ширині стежки 200 м по обидва боки ріки Дністер).

Впродовж досліджуваного маршруту спостерігається три ділянки сумарною площею близько 10,2 га, котрі знаходяться на другій стадії рекреаційної дегресії, що становить 0,12% площі даного маршруту.

Деградація вищезгаданих ландшафтів проявляється у незначному пошкодженні трав'яного та лучного покриву [1, с.12].

Ділянки сумарною площею 59,4 га знаходяться на третій стадії дегресії (0,72 %), де спостерігається пошкодження лучного, а в лісах трав'яного та мохового покривів; на значній площі, наявність бур'яну, не характерного для рослинних чи лісорослинних умов ділянки. Проте ярусність покриву ще зберігається [1, с.12-13]. Четвертою стадією рекреаційної дегресії охоплено 25,6 га досліджуваної території, що становить 0,31% маршруту. Вищезгадана стадія рекреаційної дегресії проявляється в деградуванні лучного, трав'яного та мохового покривів, різкому збільшенні фіто маси та чисельності рудеральних рослин. Підлісок і підріст обмежені галявинами та стежками. Простежується оголення ґрунту окремими місцями [1, с.12-13].

Проведені спостереження на окремих пунктах стежки та на окремих ділянках водного шляху впродовж активного рекреаційного сезону (травень-серпень) показали що в середньому територію проєктованої екостежки у будні відвідує 5 груп, чисельністю близько 10 чол. за день, у вихідні ж це число сягає 8-10 груп. За тиждень сумарна кількість рекреантів становить 450 чол. Тобто, впродовж травня-серпня ця цифра сягне $17 \text{ тижнів} \cdot 450 = 7650 \text{чол.}$

Якщо співставити показники рекомендованих рекреаційних навантажень, поданих в "Методичних рекомендаціях щодо визначення максимального рекреаційного навантаження..." [1] для об'єктів природо-заповідного фонду (для долини Дністра вони становлять 7 люд-день/га при третій стадії рекреаційної дегресії, що переважає в досліджуваному регіоні та ступені стійкості 2 бали) та результати спостережень автора за кількістю відвідувачів у період 2003-2010 років (0,009 люд-день/га), то варто стверджувати про недоцільність обмеження кількісних показників. Більше того, необхідно збільшити потік рекреантів після раціонального благоустрою маршруту, а також дотримання відповідного режиму використання і охорони території, а наступними моніторинговими спостереженнями корегувати показники до необхідних параметрів.

В заповідниках та національних парках дозволяється проходити тільки спеціально обладнаними маршрутами, на яких компоненти природи можуть повністю деградувати. І цю деградацію прийнято відносити до розряду так званих "нормальних втрат", тобто таких, що не потребують застосування спеціальних заходів щодо відновлення. Екостежка, якщо на ній не розвивається ерозія (що, звичайно ж, потребує проведення захисних інженерних заходів), може витримати практично без збитку для себе досить велике число туристів. І тому гранично допустиме навантаження визначається тут зовсім іншими факторами: стійкістю тваринного населення до дії чинника порушення спокою, характеристикою маршруту (його довжиною, звивистістю, залісненістю території і так далі), благоустроєм маршрутів і стоянок туристів, а також психофізичною комфортністю [4, ст. 401].

Основними лімітуючими факторами на маршруті "На хвилях Тіраса" є: (гніздування орнітофауни, територія

проживання окремих видів ссавців, ділянки зростання червонокнижних рослин).

Орнітофауна Дністра представлена такими рідкісними та червонокнижними видами: лелека чорний, пугач, сипуха, сокіл сапсан, чапля сіра та ін. Необхідно обмежити рекреаційну діяльність в окремих урочищах в гніздовий період, а саме:

- лелека чорний – з середини квітня до кінця липня;
- пугач, сипуха – з початку квітня до кінця червня;
- сапсан – з початку квітня до середини червня
- чапля сіра – з початку березня до початку червня

Фауна ссавців Дністра представлена такими рідкісними та червонокнижними видами: тхір темний, підковоніс малий, вухань, горностай, вовчок лісовий, борсук звичайний, видра річкова і т.д. Деяких з вище перелічених тварин можна зустріти на стежці. Такий факт свідчить про те, що рекреаційна діяльність не перешкоджає їх звичній життєдіяльності.

Окремо варто відмітити наростання фактору непокоєння рукокрилих у гротах та печерах вздовж стежки. Тому доцільно на інформаційних таблицях наголосити про заборону турбувати їх, зокрема спалахами фотокамер.

Ще однією важливою групою лімітуючих рекреаційне використання факторів долини Дністра є зростання червонокнижних рослин. На досліджуваній ділянці Дністровського каньйону зростають: горичвіт весняний, ефедрa двоколосо, ясенєць білий, зіновать подільська, зіновать Блоцького, клокичка периста, ковила волосиста, ковила пірчаста, осока скельна, скополія карніолійська, сон чорніючий, таволга польська, тонконіг різнобарвний, шоломниця весняна, цибуля круглоного та ін.

Що стосується збереження ендемічних та реліктових рослин на екостежках, то це питання суперечне. Доречним було б при розповіді не наголошувати на місця зростання тих чи інших видів. Проте є категорія відвідувачів, котрі приїждять до національного парку з науковою метою (наприклад, аспіранти-ботаніки, молоді спеціалістів з різноманітних наукових організацій). Саме тому, на думку автора, необхідно подавати фото та опис окремої рослини на інформаційних стендах при вході на стежку.

А проблему знищення (мається на увазі витоптування та виривання) особливо цінних видів рослин можна вирішити шляхом заборони на час їх цвітіння самодіяльних екскурсій, проводячи лише організовані.

Зростання деградаційної ситуації досліджуваної території викликане не стільки рекреаційним навантаженням, скільки відсутністю раціонального благоустрою (облаштування екостежок) території та подальших моніторингових спостережень. Необхідно здійснити ряд організаційно-управлінських заходів з метою попередження остаточної деградації природних комплексів.

Незважаючи на те, що загальна частка сильно деградованих ландшафтів проєктованої екостежки становить близько 2%, саме ці ділянки найбільш використовуються в рекреаційній діяльності (як стоянки туристів-водників) і тому потребують негайного впровадження комплексу організаційно-управлінських заходів з метою попередження їх повної деградації.

1. Методичні рекомендації щодо визначення максимального рекреаційного навантаження на природні комплекси та об'єкти в межах заповідного фонду України за зонально-регіональним розподілом/Комарчук С., Шлапак Л., Шлапак В., Яременко Л. та ін. – Київ., 2003. 2. Гетьман В. Рекреаційна діяльність у межах природо-заповідного фонду // Заповідна справа в Україні/ Під загальною редакцією М.Д. Гродзинського і М.П. Стеценка. – К.: Географіка, 2003. 3. Попович С.Ю. Природно-заповідна справа. Навчальний посібник. – К.: Арістей, 2007. 4. Попович С.Ю., Корінько О.М., Устименко П.М. Заповідне лісознавство. Навчальний посібник. – Тернопіль: Навчальна книга – Богдан, 2009. 5. Царик Л.П. Географічні засади формування і розвитку природоохоронних систем Поділля: концептуальні підходи, практична реалізація / Л.П. Царик – Тернопіль: "Навчальна

книга – Богдан", 2009. – 320 с. 6. Чигова В. Определение допустимой рекреационной нагрузки (на примере дельты Волги) // Вестник Моск. ун-та. Серия 5. География. 2007, № 3. – с.31-36. 7. Чигова В.П. Принципы организации туристских потоков на особо охраняемых территориях разного типа // Экологические проблемы сохранения исторического и культурного наследия. Материалы Шестой Всероссийской конференции. Сборник научных статей. – М.: Российский НИИ культурного и природного наследия им. Д.С. Лихачева, 2002. – с.390-405. 8. Stankey G., Cole D., Lucas R., Petersen M., Frissell S. The Limits of

Acceptable Change (LAC) system for wilderness planning. General Technical Report INT-176. Ogden, UT: USDA Forest Service, Intermountain Forest and Range Experiment Station. 9. McCool S. Planning for sustainable nature dependent tourism development: The limits of acceptable change system. Tourism Recreation Research 19(2). 10. Stankey G. Carrying Capacity, Impact Management and the Recreation Opportunity Spectrum // Australian Parks and Recreation. 1982, May.

Надійшла до редколегії 09.09.11

УДК 911

І. Савчук, канд. геогр. наук

ВИВЧЕНІСТЬ МІСТ-ПОРТІВ У НАУКОВІЙ ШКОЛІ ГЕОУРБАНІСТИКИ ТА ЕКОНОМІЧНОЇ ГЕОГРАФІЇ У КРАЇНАХ ЦЕНТРАЛЬНОЇ І СХІДНОЇ ЄВРОПИ

Розкрито специфіку розгляду міст-портів з позицій геоурбаністики та економічної географії у країнах Центральної і Східної Європи. Докладніше розглянуто сучасні публікації вітчизняних і російських фахівців із цього питання та дано їх критичний аналіз.

The specific of consideration of cities-ports is exposed from positions of geourbanites and economic geography in the countries of Central and East Europe. The modern publications of domestic and Russian specialists are more detailed considered on this question and their critical analysis is given.

Постановка проблеми. Основні епістемологічні засади сучасних досліджень колег із країн Центральної і Східної Європи з економічної і соціальної географії та геоурбаністики міст-портів переважно проводяться спираючись на напрацювання та теоретико-методологічні здобутки саме радянської школи економічної і соціальної географії.

Інтеграція всіх держав колишнього соціалістичного табору до світових економічних структур зумовили різке зростання зацікавленості у вивченні географічних особливостей зовнішньоекономічної діяльності та, зокрема, міст-портів, в яких зосереджуються важливі зовнішньоторговельні функції та відбувається безпосередні контакти з іноземцями. Таким чином окрім інтернаціоналізації господарства цих міст має місце і поширення явищ космополітичної культури. Усі ці аспекти розглядаються у сучасних географічних працях як в Україні так і в інших країнах Центральної і Східної Європи.

Метою статті є аналіз змін в епістемології та у практичних результатах наукових географічних робіт присвячених містам-портам, що проводяться у країнах Центральної і Східної Європи.

Виклад основного матеріалу. У *радянській період* теоретико-методичні засади географії міст і економічної географії були сформульовані Н. Баранським у [9; 10; 11 і ін.]. Ним було закладено головні засади радянської наукової школи географії міст й економічної і соціальної географії. При порівняльних характеристиках пари міст у радянській школі геоурбаністики переважно зверталася увага на їх сучасне положення (найчастіше порівнювали Москву й Санкт-Петербург) [2; 4; 31, с. 46-54; 36; 56 та ін.]. Слід відмітити, що пара міст-портів, за винятком їх аналізу в лекції "Гамбург і Бремен" І. Масгр'ойза, опублікованої *post mortem* в 1987 р. [32, с. 39-40], статей Н. Блажко [12] й І. Джібладзе [23] не вивчалися за часів СРСР.

Порівняльну характеристику пари міст Г. Лаппо вважає необхідним будувати на демонстрації подібностей і відмін, що "чергується, із поступовим переміщенням акценту у бік відмінностей" [31, с. 53]. Переважно виділялися унікальні особливості того або іншого міста, а не вивчалися загальні риси пари міст, як результат прояву загальних закономірностей розвитку цього типу (класу) міста (див. наприклад [50]). У розроблених у радянській школі геоурбаністики типологіях і класифікаціях міст [31, с. 39-46; 169] головна увага звернена на їх функції й генезис, з акцентуванням на констатації існуючого стану міст на певну дату та його економіко-географічне положення (переважно у період сучасний даті проведення відповідного дослідження) [31, с. 48,

69]. Прикладом такої роботи є стаття В. Покшишевського [46], де проаналізовано економіко-географічне положення Ленінграда на поч. 50-х рр. XX ст. і стаття А. Кібальчича, де розкрито транспортно-географічне положення (на прикладі, пасажирських перевезень) низки найбільших міст кол. СРСР, у тому числі й Ленінграда [27, с. 145]. Особливо багато було публікацій присвячених питанням виділення опорного каркасу в СРСР. Ленінград й Одеса виділялися як міська агломерація-ядро опорного каркаса кол. СССР Г. Лаппо й І. Маєрґойзом [7; 32, с. 70-71; 34, с. 31]. П. Полян виділяв в якості однієї з його ліній полімагістраль Ленінград – Київ – Одеса [49, с. 363]. При цьому Г. Лаппо стверджує, що від "відстані, у значній мірі залежить характер розподілу між великими містами обов'язків у відношенні як до їх економічних районів, так і до всієї країни" і, що велике місто "розвивається як ланка загальносоюзної галузевої підсистеми у системі зв'язків, що виходить за рамки цього району; зв'язки з оточенням вирішального значення не мають" [34, с. 62].

Не дивлячись на виняткове значення міст-портів у розвитку зовнішньої торгівлі держави та окремих регіонів СРСР/СНД, за винятком тез І. Маєрґойза "Особливості економіко-географічного положення і районоутворюючої ролі морських портів" [32, с. 38-39], автором не відомі інші роботи радянських і пострадянських геоурбаністів із теоретико-методичних питань вивчення цього питання. Виключенням є дві роботи з вивчення портовий-промислових комплексів у розвинених капіталістичних країнах [19; 45]. А. Демін і С. Лавров обґрунтовували появу в країнах цього типу якісно нової територіальної утворення – приморський-портовий-промислового комплексу [19]. Під ними вони розуміли: "нові елементи системи виробничих відносин сучасного ДМК, що виникли з приводу виробництва, розподілу, обміну і споживання імпортової сировини і використання ресурсів Світового океану" [19, с. 49]. З цим твердженням не можна погодитися, адже як видно з публікацій В. Покшишевського [47; 46], таким комплексом був у післяреформеній Російській імперії й залишається зараз Санкт-Петербург. Стисло питання впливу приморського положення міста на розвиток його функціональної структури і формування міської агломерації розкрито Г. Лаппо [34, с. 79]. Він вважає, що "гострота конкуренції функцій, що претендують на розподіл у прибережній смузі (пасажирських, вантажних і рибних порти, порти спеціальних вантажів, суднобудування, судноремонт, морські дослідження, рекреація та ін.), прискорять тут формування агломерації. Відбувається природне розтікання міс-

та і багатьох його супутників уздовж побережжя, виникнення своєрідної смуговидної структури" [34, с. 79]. При цьому для Санкт-Петербурга Г. Лаппо відзначає "розростання по периметру із збереженням радіально-кільцевої системи головних магістралей", що склалася, таким чином місто "не витягується у смугу", а "щільніше охоплює своїми районами вершину Фінської затоки" [34, с. 143].

Питання історичного розвитку міст, збереження їх функціонального типу впродовж тривалого періоду не знайшли свого відображення у відомих авторів роботах радянських і пострадянських геоурбаністів. Так, наприклад, в єдиних спеціальних наукових соціально-економічних картографічних творах, присвячених Санкт-Петербургу і Ленінградській області [8; 35] даний переважно сучасний (на дату підготовки до друку) стан цього міста і суб'єкта Російської Федерації. На жаль, так і не був опублікований підготовлений до друку за радянських часів комплексний географічний атлас Одеської області, що згадується в [40, с. 4].

У сучасній російській географії першим поставив питання про геополітичне вивчення Санкт-Петербурга А. Чистобаєв в [56, с. 36-38]. Замість вивчення власне геополітичного положення міста, він, формально використовуючи це поняття, проводить традиційний аналіз сучасного економіко-географічного положення Санкт-Петербурга, виділяючи його лише на трьох рівнях (загальноросійському, загальноєвропейському і глобальному) [56, с. 37-38]. Зокрема їм було вказано на різке зростання значення у Російській Федерації цього міста, що стало єдиним "морським портом на Балтиці", через який проходять "трансконтинентальні шляхи сполучення, що зв'язують країни Європи й Азії" [56, с. 36-37]. О. Литовка виділив головні причини втрати Санкт-Петербургом стимулів розвитку за радянського періоду, що мали місце у Російській імперії [36, с. 85-86]. На його думку, це місто стало виконувати "функції пересічного промислового центру", переважно машинобудівного типу, "основною якого стали масові виробництва" [36, с. 86]. Ці висновки були розширені й переосмислені А. Трейвішем стосовно Одеси і Санкт-Петербурга [55, с. 303-305]. Він виділяє їх у "міста чужинці", що мали "не краще мікроположення" за часів своєї утворення "на умовно порожніх і навіть незручних берегах" та пізніше стали розглядатися як "міста-космополіти" [55, с. 303].

З відомих нам робіт із сучасного економіко-географічного положення міської агломерації Санкт-Петербурга найбільш докладною є аналітична записка з обґрунтування будівництва нових транспортних комунікацій між Москвою і Санкт-Петербургом [4]. Докладніше вплив державної політики сучасної Російської Федерації на активізацію економічної діяльності у Санкт-Петербурзі й Ленінградській області розкритий у працях Н. Агафонова [1], А. Анохіна і К. Шконди [6], Е. Бондарчука [13], Ю. Гладкого [14, с. 230], Н. Зубаревич [25, с. 303], Н. Межевича [37] та ін. З позицій західної економічної і соціальної географії розкрито формування третинного сектора у сучасному Санкт-Петербурзі К. Аксьоновим, І. Браде й Е. Бондарчуком у [2]. Значною мірою вибір в якості об'єкта дослідження сфери торгівлі й обслуговування населення у місті, що практично не вивчалися у радянські часи, був пов'язаний з участю у цій науковій роботі відомого німецького фахівця з географії міст в європейських країнах колишнього соціалістичного табору І. Браде.

Одним із перших в кол. СРСР теоретичні та методичні питання розвитку міст-портів були розкриті у публікаціях українського економіко-географа В. Дергачова [21; 22 та ін.]. Він включив Одесу в Українсько-Чорноморський, а сучасний Санкт-Петербург – в Ленін-

градський портовий-промисловий комплекс [22, с. 117, 120]. У 70-і рр. XX ст. з позицій радянської географії населення вивчав міста України Ю. Пітюренко. У своїх монографіях [42; 43] він обґрунтовує виділення Одеси як одного з обласних центрів регіонального значення в Україні разом із Дніпропетровськом, Донецьком, Львовом і Харковом, а Київ як столичне місто [43, с. 51, 81]. При цьому серед перерахованих міст за показниками концентрації в обласному центрі Одеса поступалася в 1970 р. за часткою населення, що проживає в області, лише Києву і Харкову, а за випуском промислової продукції в 1968 р. Києву, Харкову і Запоріжжю [43, с. 124]. Ю. Пітюренко стверджує, що Одеса є центром Південного економічного району [43, с. 150] і в ній, не дивлячись "на значну віддаленість від металургійної бази республіки отримало розвиток металомістке машинобудування" [43, с. 152]. Він першим виділив межі Одеської міської системи розселення, включивши до складу її приміської зони Беляївський, Комінтернівський і Овідіопольський райони Одеської області, де окремо виділені міські поселення-супутники Одеси: м. Іллічівськ і смт Беляївка, Великодолінське, Комінтернівське й Овідіополь [43, с. 152]. При цьому Ю. Пітюренко вважав, що винесення промислових підприємств із м. Одеса у м. Білгород-Дністровський і в смт Роздільна дозволить створити другий круг міських поселень-супутників [43, с. 153]. У своїй наступній науковій монографії, присвяченій міським системам України, він встановлює дві підзони обласних систем міських поселень [42, с. 180]. Для Одеської обласної системи міських поселень Ю. Пітюренко виділяє Одеську міську систему до складу якої за інтенсивністю зв'язків входять фактично повністю населені пункти Комінтернівського й Овідіопольського, півдня Роздільнянського, сходу Беляївського районів, а також міста обласного підпорядкування Іллічівськ, Теплодар і Південне Одеської області України [42, с. 201]. При цьому для Одеської системи міських поселень відмінною рисою "є значний розрив у величині між її центром і рештою міських поселень" [42, с. 72], що привело до формування на її основі моноцентричної Південної великорайонної системи міських поселень, для якої характерна не розвиненість структури міст [42, с. 110, 133]. Одеса – "найбільший морський порт союзного значення, один із найважливіших промислових, наукових і культурних центрів країни" [42, с. 72], який ще за часів Російської імперії "був найважливішим морським портом Росії на Чорному морі" [42, с. 81]. У 1974 р. Одеса за кількістю музеїв займала друге, а за кількістю вищих учбових закладів і республіканських науково-дослідних інститутів – третє місце в Українській РСР [42, с. 82-83].

Колектив українських авторів, на чолі з О. Топчієвим, провів традиційний комплексний економіко-географічний аналіз соціально-економічного розвитку Одеси переважно в 80-і – 90-і рр. XX ст., акцентуючи переважно увагу на констатації тих тенденцій, що існували тоді та на розкритті її значення в економіці України і Південного економічного району [39]. Також з традиційних позицій радянської економічної географії Одеса й Одеська область кін. 50-х – поч. 80-і рр. XX ст. було вивчено низкою вчених у [15; 16; 17; 18; 40, с. 94-98; 26; 28; 44; 48].

Різні аспекти сучасного розвитку Одеси й Одеської області з позицій економічної і соціальної географії розкрито в роботах В. Дергачова [20], Н. Кухарської [30], С. Тітенко [54], Л. Хоміч [57]. У 2008 р. виходить єдина відома авторів сучасна українська наукова стаття, присвячена географії промисловості українських губерній у післяреформеній Російській імперії, А. Мельничука й Е. Левенець, де Одеса виділяється як один із головних

промислових центрів тієї епохи [33]. До них значення цього міста у розвитку економіки держави у цій історичний період розкривалося лише у традиційних оглядових українських економіко-географічних роботах [18; 38; 39; 51]. Нами було обґрунтовані теоретико-методологічні засади геоісторичного дослідження міст-портів.

Таким чином, є всі підстави вважати, що переважно сучасні російські й українські геурбаністи продовжують традиції радянської школи географії міст. Радянська та сучасна російська і українська національні школи геурбаністики і країнознавства акцентують увагу на пошук особливих унікальних рис кожного з міст ("необхідно насамперед визначити те, що характерним для цього типу міст та особливо для цього міста, тобто те, що підкреслює географічну специфіку цього міста" [9, с. 206]) і не вважають важливим в їх вивченні звертати увагу на загальні риси у розвитку міст. Єдиним відомим нам виключенням є спроба вивчення особливостей Одеси і Санкт-Петербурга та їх виділення як "міст-космополітів і чужинців" А. Трейвішем [55, с. 303-305].

У рамках традиційної радянської і пострадянської школи геурбаністики та економічної і соціальної географії написані відомі авторів наукові публікації **болгарських** дослідників міст-портів [24; 52; 53]. Так, Е. Терзієв, вивчаючи болгарські морські і річкові порти [52; 53], в основному обмежується науковим аналізом існуючих портово-промислових комплексів та їх транспортно-географічним положенням у Чорноморському регіоні й у Болгарії. Вивченню питання активізації економічної діяльності у контактній зоні "суходіл-море" присвячено дослідження Д. Димитрова Варненського транспортного вузла [24]. Переважно він акцентує увагу на виняткове значення Варни, як найважливішого транспортного вузла Болгарії.

Польські дослідники в основному вивчають міста-порти Балтійського моря (див., наприклад [58]). Ю. Гаєвські, У. Ковальчук й А. Осовецькі стверджують, що Санкт-Петербурзький морський торговий порт є "другим за значенням універсальним морським портом у Балтійському морі" після Гамбурґа, який "концентрує майже 40 % потоку транзитних контейнерів, що прямують до Росії" [58, с. 565]. Цей морський порт "відіграє особливу в економіці" регіонів країн прилеглих до Балтійського моря, оскільки через нього проходить "70 % імпорتنих товарів регіону Балтійського моря" [58, с. 564]. При цьому частка цих поставок "у зовнішній торгівлі Гамбурґа займає всього 10 % (7,7 млн. євро у 2006 р.)" [58, с. 564]. Для цього найбільшого німецького порта морські торгові порти країн Балтійського моря є підлеглими портами, що пов'язані з ним фідерними лініями.

У публікації **естонських** учених М. Кууса і Г. Рааґмаа [59] акцентується увага на тому, що кардинальна зміна політичного положення у світі у зв'язку з розпадом СРСР призвела до різкої зміни політико-географічного положення морських портів у районі Балтійського моря. Вони стверджують, що "політичні відносини між Росією і країнами Балтії або економічна ситуація у Санкт-Петербурзі може драматично змінити регіональну просторову організацію" [59, с. 52].

Висновки. Сучасні напрями суспільно-географічних досліджень міст-портів у пострадянських державах проводять лише окремі вчені, що тісно співпрацюють із закордонними колегами. За виключенням дослідників з Естонії й Польщі решта вчених-географів із країн цих регіонів Європи продовжує вивчати міста-порти з позицій радянської школи геурбаністики та економічної географії. Головний акцент у публікаціях, присвячених містам-портам у кол. СРСР й у СНД звернуто на сучасні демографічні процеси й явища у них. При цьому лише у

поодиноких наукових статтях розкрито розвиток населення у цих містах за тривалий історичний період. Головним чином аналізується традиційне економіко-географічне положення міста-порту у країні. Лише у постсоціалістичних країнах вивчається його положення у відповідному морському басейні та у масштабі всього світу.

1. Агафонов Н.Т. Петербург и регион: проблема согласования интересов / Н.Т. Агафонов // Изв. Русского геогр. общества. – 1993. – Т. 125. Вып. 5. – С. 56-63.
2. Агафонов Н.Т., Павчинский Б.Р. Москва – Ленинград: производственно-территориальная система? / Н.Т. Агафонов, Б.Р. Павчинский // Вестник Моск. ун-та. География. – 1972. – № 4. – С. 55-60.
3. Аксенов К., Браздэ И., Бондарчук Е. Трансформационное и посттрансформационное городское пространство. Ленинград – Санкт-Петербург. 1989 – 2002: науч. монография / Константин Аксенов, Иоланда Браздэ, Евгений Бондарчук. – СПб: Изд-во "Геликон Плюс", 2006. – 284 с.
4. Аналитическая записка "Транспортно-коммуникационная основа согласованного развития Москвы и Санкт-Петербурга" / В.О. Солодилов. – СПб: Центр стратегических разработок "Северо-Запад", 2005. – 79 с.
5. Анненков В.В., Литовка О.П. Географическое исследование территориальной организации городов / В.В. Анненков, О.П. Литовка // Изв. Всесоюзного геогр. общества. – 1980. – Т. 112. Вып. 5. – С. 446-451.
6. Анохин А.А., Шконда К.В. Современные особенности территориального устройства Северо-Западного федерального округа / Теория и практика эколого-географических исследований (Итоги научной работы Учебно-научного центра географии и геоэкологии в 2004 году) / [науч. ред.: В.В. Дмитриев и др.]. – СПб: ТИН, 2005. – С. 403-411.
7. Артобалецкий С.С., Зимин Б.Н. Сдвиги промышленности в приморские районы в период НТР (на примере развитых капиталистических стран) / Методологические аспекты современной конструктивной географии: сб. науч. тр. / С.С. Артобалецкий, Б.Н. Зимин. – М.: Ин-т географии АН СССР, 1985. – С. 130-137.
8. Атлас Ленинградской области / [науч. редкол.: А.Г. Дуров и др.]. – М.: Гл. управление геодезии и картографии при Сов. мин. СССР, 1967. – 82 с.
9. Баранский Н.Н. Методика преподавания экономической географии: науч. монография / Николай Николаевич Баранский. – М.: Просвещение, 1990. – 303 с.
10. Баранский Н. Экономическая география СССР. Обзор по областям Госплана: учебн. [для ин-тов красной профессуры] / Николай Баранский. – М.-Л.: Гос. изд., 1927. – 336 с.
11. Баранский Н.Н., Преображенский А.И. Экономическая картография: учебн. пособ. для студ. высш. учебн. завед. / Н.Н. Баранский, А.И. Преображенский. – М.: Географиз, 1962. – 286 с.
12. Блажко Н.И. Одесса, Николаев, Херсон (сравнительная характеристика) / Н.И. Блажко // Вопросы географии. – Вып. 56. – 1962. – С. 95-109.
13. Бондарчук Е.А. Формирование центров деловой активности в Санкт-Петербурге / Е.А. Бондарчук // Изв. Русского геогр. общества. – 1999. – Т. 131. Вып. 1. – С. 84-92.
14. Гладкий Ю.Н. Россия в лабиринтах географической судьбы: науч. монография / Юрий Никифорович Гладкий. – СПб: Изд-во Р.Асланова "Юридический центр Пресс", 2006. – 846 с.
15. Гнатюк Л.В. Исследование экономико-географических условий развития Одессы и роли города в территориальном разделении труда: автореф. дис. на здобуття наук. ст. к. геогр. н.: спец. 11.00.02 "Екон. та соціал. географія" / Л.В. Гнатюк. – Киев, 1965. – 24 с.
16. Гнатюк Л.В. Структура населения м. Одеси / Л.В. Гнатюк // Экономічна географія. – 1968. – Вип. 5. – С. 42-51.
17. Гнатюк Л.В., Знайдьнова Л.С., Рибачок І.М. Економічні зв'язки Одеси / Л.В. Гнатюк, Л.С. Знайдьнова, І.М. Рибачок // Экономічна географія. – 1968. – Вип. 4. – С. 81-86.
18. Дегтяр В.П. Структура і розміщення харчової промисловості Південного економічного району СРСР / В.П. Дегтяр // Экономічна географія. – 1968. – Вип. 5. – С. 80-86.
19. Демин А.А., Лавров С.Б. Государственно-монополистические комплексы и региональные проблемы / А.А. Демин, С.Б. Лавров // Изв. Всесоюзного геогр. общества. – 1983. – Т. 115. Вып. 1. – С. 43-52.
20. Дергачев В.А. Одесса: восприятие образа города / В.А. Дергачев // Изв. Русского геогр. общества. – 1998. – Т. 130. Вып. 2. – С. 54-59.
21. Дергачев В.А. Особенности формирования приморских поселений страны / В.А. Дергачев // Изв. Академии наук СССР. Серия геогр. – 1985. – № 5. – С. 56-66.
22. Дергачев В.А. Портово-промышленные комплексы и территориальная организация производственных сил СССР / В.А. Дергачев // Географические проблемы Мирового океана: сб. науч. трудов. – Л.: Изд. ГО СССР, 1985. – С. 115 – 124.
23. Джигладзе И.П. Сравнительная характеристика Батуми и Туапсе – крупных морских портов Черноморского бассейна / И.П. Джигладзе // Вестник Моск. ун-та. География. – 1968. – № 3. – С. 113-117.
24. Димитров Д. Варненский транспортный узел – фактор за стопанската активизация на контактната зона "суша – море" / Д.Димитров // Проблеми на географията. – 1996. – № 3. – С. 12-19.
25. Зубаревич Н.В. Крупный бизнес в регионах России: территориальные стратегии развития и социальные интересы: науч. монография / Н.В. Зубаревич. – М.: Поматур, 2005. – 102 с.
26. Калустьян Л.Х. Приморская сельскогосподарська зона Одеси / Л.Х. Калустьян // Экономічна географія. – 1968. – Вип. 4. – С. 199-204.
27. Кибальчич О.А. Некоторые особенности пассажирских связей крупных городов СССР / О.А. Кибальчич // Вопросы географии. – Вып. 66. – 1965. – С. 141-152.
28. Клебанова А.Т. Функциональная организация приморской зоны большого города в связи с берегозащитными сооружениями (на примере Одессы) / А.Т. Клебанова // Вестник Моск. ун-та. География. – 1985. – № 2. – С. 42-47.
29. Кнобельсдорф Э.В. О синтетической типологии советских городов / Э.В. Кнобельсдорф // Известия Всесоюзного геогр. общества. – 1965.

– Т. 97. Вып. 2. – С. 119-127. 30. Кухарская Н. Внешнеэкономические связи Одесской области в контексте формирования региона / Н.Кухарская // Регион: проблемы и перспективы. – 1997. – № 3. – С. 62-65. 31. Лаппо Г.М. География городов: учебн. пособ. [для студ. географ. специал. высш. учебн. завед.] / Г.М. Лаппо. – М.: Гуманит. изд. центр ВЛАДОС, 1997. – 480 с. 32. Маергойз И.М. Географическое учение о городах: науч. монография / Исаак Моисеевич Маергойз. – М.: Наука, 1989. – 120 с. 33. Мельничук А.Л., Левенец С.М. География промышленности в підросійській Україні в кінці XIX ст. на початку XX ст. / А.Л. Мельничук, С.М. Левенец // Географія в інформаційному суспільстві: зб. наук. праць: у 4-х т. – К.: Вид. геогр. літ. "Обрії", 2008. – Т. II. – С. 314-316. 34. Лаппо Г.М. Развитие городских агломераций в СССР: науч. монография / Георгий Михайлович Лаппо. – М.: Наука, 1978. – 152 с. 35. Ленинград. Историко-географический атлас. – М.: Гл. управление геодезии и картографии при Сов. мин. СССР, 1989. – 136 с. 36. Литовка О.П. Взаимосвязь полюсов биполярной оси Москва – Санкт-Петербург и основные направления развития Санкт-Петербурга в новых условиях хозяйствования / О.П. Литовка / Биполярная территориальная система: Москва – Санкт-Петербург: методологические подходы к изучению: сб. науч. ст. / [науч. редкол.: Г.А. Приваловская и др.]. – М.: Изд. Российского Открытого Ун-та, 1993. – С. 81-93. 37. Межевич Н.М. К вопросу о географии Ленинградской области в новых экономических и политических условиях / Н.М. Межевич // Изв. Русского геогр. общества. – 1992. – Т. 124. Вып. 1. – С. 87-91. 38. Нариси економічної географії Української Радянської Соціалістичної Республіки: у 2-х т. – Т. 1. – К.: Вид. АН Української РСР, 1949. – 536 с. 39. Одесса: город – агломерация – портово-промышленный комплекс: науч. монография / [под общ. ред. А.Г. Толчичева]. – Одесса: АО БАХВА, 1994. – 360 с. 40. Одесская область. Территориальная организация и структура хозяйства. Концепция социально-экономического развития. – Одесса: Маяк, 1991. – 312 с. 41. Орлов В.И. Особенности формирования систем расселения в приморских районах: научн. монография / В.И. Орлов. – Владивосток: ДВО АН СССР, 1990. – 24 с. 42. Питюренко Е.И. Территориальные системы городских поселений Украинской ССР (Методология и методика исследования, анализ современного состояния, закономерности и перспективы развития): науч. монография / Ефим Иванович Питюренко. – Киев: Наукова думка, 1977. – 205 с. 43. Питюренко Ю.И. Развитие міст і міське розселення в Українській РСР (Особливості розвитку і розміщення, типологія, територіальні системи і перспективи): науч. монография / Юхим Иванович Питюренко. – Київ: Наукова думка. 1972. – 188 с. 44. Повітчана К.С. Деякі особливості містообслуговуючих функцій Одеси / К.С. Повітчана // Економічна географія. – 1968. – Вип. 4. – С. 75-80. 45. Погодина В.Л. Эволюция портово-промышленных комплексов капиталистических стран / В.Л. Погодина // Изв. Всесоюзного геогр. общест-

ва. – 1983. – Т. 119. Вып. 2. – С. 175-182. 46. Покшишевский В.В. Некоторые вопросы экономико-географического положения Ленинграда / В.В. Покшишевский // Вопросы географии. – Вып. 38. – 1956. – С. 104-130. 47. Покшишевский В.В. Территориальное формирование промышленного комплекса Петербурга в XVIII – XIX веках. Опыт исторической микрогеографии крупного города / В.В. Покшишевский // Вопросы географии. – Вып. 20. – 1950. – С. 122-162. 48. Полоса О.И. Найважливіші зміни в структурі і розміщенні основних польових культур на півдні України / О.И. Полоса // Економічна географія. – 1968. – Вип. 4. – С. 163-168. 49. Полян П.М. Узловые элементы региональных опорных каркасов расселения / П.М. Полян // Изв. Всесоюзного геогр. общества. – 1987. – Т. 119. Вып. 4. – С. 356-364. 50. Саушкин Ю.Г., Глушкова В.Г. Москва среди городов мира: науч. монография / Ю.Г. Саушкин, В.Г. Глушкова. – М.: Мысль, 1983. – 285 с. 51. Сухов О. Економічна географія РСР та УСРР: навч. посіб. [для студ. вищ. навч. закл.] / Олександр Сухов. – Харків: Книгоспілка, 1930. – 300 с. 52. Терзійська Е. Транспортно-географические проблемы болгарских дунайских портов / Е.Терзійська // Проблеми на географията. – 1998. – № 1-2. – С. 133-136. 53. Терзійська Е. Актуални проблеми на Бургаския транспортен възел / Е.Терзійська // Проблеми на географията. – 1996. – № 3. – С. 5-11. 54. Тітенко З.В. Суспільно-географічні аспекти адміністративно-територіального устрою обласного регіону (на прикладі Одеської області): автореф. дис. на здобуття наук. ст. к. геогр. н.: спец. 11.00.02 "Екон. та соціал. географія" / З.В. Тітенко. – Одеса, 2007. – 20 с. 55. Трейвиш А.И. Город, район, страна и мир. Развитие России глазами страноведа: научн. монография / Андрей Ильич Трейвиш. – М.: Новый хронограф, 2009. – 376 с. 56. Чистобаев А.И. Социально-географическое пространство и его организация: методологический аспект / А.И. Чистобаев / Биполярная территориальная система: Москва – Санкт-Петербург: методологические подходы к изучению: сб. науч. ст. / [науч. редкол.: Г.А. Приваловская и др.]. – М.: Изд. Российского Открытого Ун-та, 1993. – С. 29-41. 57. Хомич Л.В. Принципи і методи функціонально-територіальної організації берегової зони Одеської області: автореф. дис. на здобуття наук. ст. к. геогр. н.: спец. 11.00.02 "Екон. та соціал. географія" / Л.В. Хомич. – Одеса, 2000. – 20 с. 58. Gajewski J., Kowalczyk U., Osowiecki A. The Baltic Sea – main common resource and model region for an integrated maritime policy / J.Gajewski, U.Kowalczyk, A.Osowiecki / Informationen zur Raumentwicklung. – 2009. – № 8/9. – S. 561-567. 59. Kuus M., Raagmaa G. The changing role of Tallinn, Estonia in the Baltic Sea Region / The political geography of current East-west relations. Papers presented at the 28th International Geographical Congress. The Hague 1996 / J. Burdack, F.-D. Grimm, L. Paul (Eds.) // Beiträge zur regionalen geographie. – 1998. – № 47. – S. 52-63.

Надійшла до редколегії 29.01.10

УДК 911.3

О. Гладкий, д-р геогр. наук

НАУКОВІ ПІДХОДИ ДО КАРТОГРАФУВАННЯ РЕГІОНАЛЬНОЇ ЕКОНОМІЧНОЇ ЕФЕКТИВНОСТІ ПІДПРИЄМСТВА

Розкрито сутність та особливості формування економічної ефективності розвитку та розміщення підприємств в регіоні. Висвітлено основні властивості територій з високим рівнем економічної ефективності, а також їх позитивні та негативні риси. Розкрито основні параметри регіонального розвитку, що визначають підвищену економічну ефективність підприємств територій.

The essence and organization of regional development and enterprise's location economic efficiency are disclosed. The general characteristics of territories with high level of economic efficiency as well as their positive and negative features are investigated. The main parameters of high regional development economic efficiency are explored.

Вступ. Актуальність теми. Сучасна суспільна географія все частіше звертається до аналізу проблем регіональної ефективності господарювання, регіональної конкурентоспроможності фірми, намагається встановити взаємозалежності між місцем розташування підприємства і прибутком від його виробничої (комерційної) діяльності і функціонування. Якщо за кордоном цей напрям давно став магістральним, що дає підстави деяким вітчизняним ученим, звинувачувати західних колег у надмірній "економізації" географічної науки і позбавленні її "універсально-територіального забарвлення", то в нашій державі подібні дослідження лише розпочалися. Однак, їх актуальність зумовлена вагомих суспільним замовленням, яке особливо відчутне з боку бізнесових та підприємницьких кіл, що орієнтовані на досягнення максимальної комерційної вигоди від діяльності підприємства. Потреби у подібних дослідженнях зумовлюють також необхідність розроблення універсальних наукових підходів до схематизації і картографування особливостей розподілу показників економічної ефективності функціонування підприємств на

території. Розроблені картосхеми повинні отримати не лише вузькогалузеве суспільно-географічне застосування, але й мають бути зрозумілими широкому загалу підприємців, ділових та бізнесових кіл, простим громадянам, метою яких є отримання найвищого прибутку від функціонування власної справи.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Дослідження особливостей картографування економічної ефективності розміщення підприємств розпочалися не дуже давно. Заслужують на особливу увагу серія картографічних моделей Т. І. Козаченко, Г. П. Підгрушного, Ю. Д. Качаєва та інших фахівців Інституту географії НАН України, вміщених в Національному атласі України, в ряді тематичних атласів (напр. "Україна: промисловість та інвестиційна діяльність", або "Тематичний атлас України"), а також в серії електронних картографічних видань ("Електронна версія пілотного проекту Національного атласу України" та ін.). За кордоном, аналіз наукових підходів до картографування регіональної економічної ефективності підприємства здійснюють М. О. Слука, Н. Я. Калужнова, А. А. Угрюмова та ін. Однак, комплекс-

ного підходу до картографування економічної ефективності розміщення підприємств ще не розроблялось.

Формулювання цілей статті. Постановка завдання. Саме тому об'єктом даного дослідження є економічна ефективність розміщення підприємств території, а предметом – методичні підходи до їх картографування. Метою дослідження є розробка та апробація методики картографування територій з різним рівнем економічної ефективності розміщення підприємств, а завданнями – обґрунтування конкретних методичних підходів до їх картографування, а також особливостей застосування окремих способів картографування для дослідження компонентної і територіальної структури економічної ефективності, структурних зрушень у її розвитку та функціонуванні.

Виклад основного матеріалу. Картографування економічної ефективності розміщення підприємств певної території виявило низку проблем методичного, інформаційного та структурного характеру. Передусім вони полягають у тому, що явище економічної ефективності – дуже динамічне в межах окремих регіонів, його межі постійно змінюються в залежності від зміни відповідних показників та індексів розвитку підприємств, які визначають конкурентні переваги їх розміщення [4; 10]. Тому окраїнні території зон високої економічної ефективності розміщення не мають чітко виражених, сталих у часі й просторі, меж та важко піддаються картографічній інтерпретації, вимагають постійного оновлення інформації. Певний час окремі населені пункти можуть входити до складу таких зон підвищеної ефективності виробництва або перебувати поза її межами.

По-друге, через різні причини (деякі з них наводяться нижче) існує певна складність картографічного висвітлення процесів формування регіональної економічної ефективності розміщення підприємств у розрізі окремих (міських та сільських) населених пунктів. Тому дослідник змушений обмежуватись лише рівнем локальних адміністративних районів, міст обласного підпорядкування та (якщо він має власне додаткове картографічне забезпечення) рівнем окремих міст. Це істотно звужує поле дослідження та знижує його інформативність.

По-третє, в процесі картографування регіональної економічної ефективності розміщення підприємств виникають проблеми зі статистично-інформаційною базою. Так офіційна статистика необхідні базові показники розвитку виробництва подає переважно у розрізі локальних адміністративних районів та міст обласного підпорядкування. Інші міські та неміські поселення в якості окремих статистичних одиниць не розглядаються. Деякі важливі економічні показники взагалі не розраховуються на мікрорегіональному рівні (наприклад, валова додана вартість у розрізі окремих видів економічної діяльності), інші – мають лише галузеву прив'язку (наприклад, абсолютні показники обсягів реалізованої продукції тощо).

Четвертим проблемним моментом є недосконалість вітчизняної статистики стосовно функціонування підприємств різних галузей. Деякі підрозділи класифікації видів економічної діяльності (КВЕД), на нашу думку, потребують істотного переосмислення і доповнення, усунення галузевої плутанини та віднесення до різних категорій технологічно сумісних, але різногалузевих видів діяльності (наприклад, у статтях "виробництво і розподілення електроенергії, газу та води", "целюлозно-паперове виробництво та видавнича діяльність", "виробництво коксу, продуктів нафтоперероблення та ядерних матеріалів"). Потребують також окремого статистичного представлення такі традиційні види діяльності, як будівельний комплекс, електроенергетика то-

що. Таких пробілів багато і в статистиці галузей агропромислового та соціального комплексів.

Нарешті, неабияка проблема – недосконалість комп'ютерного забезпечення процесу картографування території України, в якому окремі мікрорегіональні та локальні бази даних (на рівні автономної республіки, областей, низових районів) перебувають наразі у стані активної розробки. Картографування локальних географічних утворень має проводитись на основі створення комп'ютерної картографічної бази даних принаймні всіх міських населених пунктів України (а в ідеальному варіанті – міст і містечок), що значно підвищить точність та інформативність картографічної інтерпретації результатів географічних досліджень.

Виходячи з викладеного вище міркування, пропонуємо запровадити низку додаткових принципів картографування регіональної економічної ефективності розміщення підприємств, які випливають із реалій сьогодення та спрямовані на нівелювання означених вище проблем:

1. Картографування регіональної економічної ефективності розміщення підприємств доцільно здійснювати в межах території локальних адміністративних районів [1]. Це дає можливість провести картографування за допомогою найбільш популярних комп'ютерних програм: MapInfo 8.0 Professional, ESRI Pro, ArcView та ін. Якщо дослідження вимагає уточнення картографічних матеріалів по окремих поселеннях, його можна провести додатково з допомогою програми Golden Software Surfer методом ізоліній, 3-D поверхонь або умовних позначок.

2. Території з недостатньою економічною ефективністю розміщення підприємств можуть включати населені пункти як з високим так і з низьким рівнем показників економічної ефективності, визначення яких потребуватиме додаткових досліджень. Це дасть змогу врахувати динамізм поширення територій високої ефективності виробництва, включати до них перспективні райони та поселення і привести картографування регіональної економічної ефективності підприємств у відповідність до особливостей статистичної бази України. Такий підхід зустрічаємо у працях деяких вітчизняних та зарубіжних дослідників [2; 10; 11; 12].

3. Для отримання найбільш повної статистичної інформації для картографування регіональної економічної ефективності розміщення підприємств необхідно мати матеріали КВЕД (разом з даними обласних і державних статистичних щорічників), відповідним чином згрупованих та оброблених. Вони, як показали проведені дослідження, найбільш повно та адекватно відображують регіональний аспект статистичної інформації.

4. Для картографічної інтерпретації процесів централізації ефективності розміщення підприємств централізму та поширення її зони впливу на навколишні території ефективно використовуються поверхні поля потенціалу (у двовимірному і тривимірному варіантах), які відтворюють розподіл показників економічної ефективності виробництва.

5. Оцінка структурних зрушень регіональної економічної ефективності розміщення підприємств має проводитись як на основі абсолютних статистичних показників (обсяги реалізованої продукції, кількість зайнятих), так і за допомогою відносних – індексів (рентабельність, продуктивність праці), що значно посилить сприйняття матеріалу та допоможе досліднику встановити причинно-наслідкові зв'язки трансформаційних процесів.

Розглянемо названі вище позиції на конкретних прикладах.

Визначення та картографічна делімітація території різної регіональної економічної ефективності розміщення підприємств виступає одним з найскладніших етапів сус-

пільно-географічного дослідження. На її основі здійснюється групування територій (низових районів та міст) певної адміністративної одиниці (автономної республіки, області тощо) за різним рівнем прояву економічної ефективності. В межах високорозвинених моноцентричних регіонів виділяється п'ять кластерів: високоприбуткових, середньоприбуткових, недостатньо прибуткових, низькоприбуткових та неприбуткових територій. Про це ми детально говорили у попередніх дослідженнях [1; 2].

Картографування регіональної економічної ефективності розміщення підприємств має здійснюватись на основі попередньо розробленої методики за допомогою картограм, які розрізнятимуть території, що потрапили до відповідної групи ефективності. Додатковим наповненням таких картосхем має бути, на нашу думку, включення первинної інформації про особливості територіальної диференціації показників економічної ефек-

тивності промислового виробництва (рентабельність, продуктивність праці, фондоозброєність, фондовіддача тощо), які були покладені в основу визначення економічного ефекту і характеризують структурні особливості його формування. Їх можна зобразити методом картодіаграм. Території з різним проявом ефекту утворюють концентричні кільця навколо центру територіальної системи, що чітко проглядаються на картосхемі, підготовленій за описаною в монографії методикою [9]. Це яскраво видно на прикладі Харківської області (рис. 1). Так, в її межах виділяється 6 районів найближчих високоприбуткових територій (Харківський, Дергачівський, Чугуївський, Нововодолазький, Зміївський, Печенізький) та частково 6 районів середньоприбуткової групи (Золочівський, Валківський, Кегичівський, Первомайський, Балаклійський, Шевченківський).

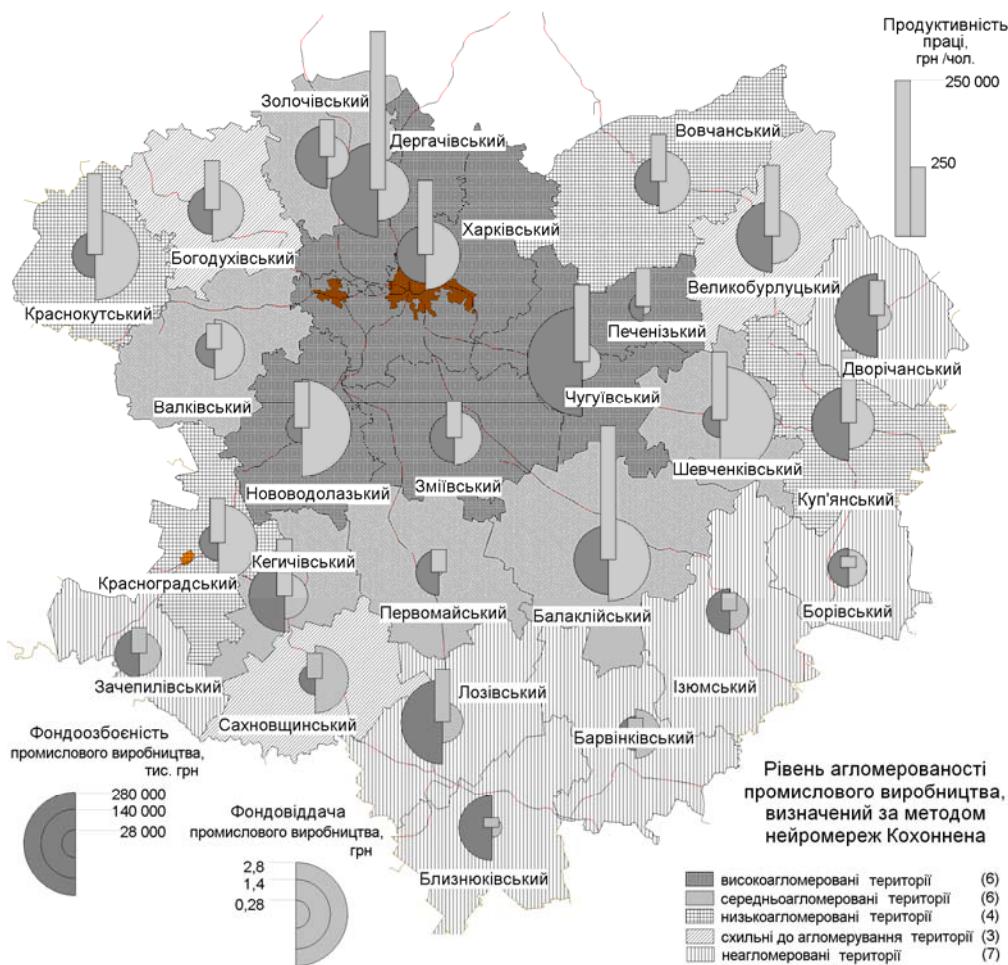


Рис. 1. Рівень економічної ефективності промислового виробництва Харківської області

Важливим методом дослідження регіональної економічної ефективності розміщення підприємств є регіональний аналіз перерозподілу класичних економічних та економіко-географічних показників прибутковості виробництва (рентабельність, продуктивність праці, фондоозброєність, фондовіддача), які можна графічно інтерпретувати і картографувати [3].

Картографічну інтерпретацію цих показників на прикладі України розглянуто в працях Г. П. Підгрушного та ін. [6;8]. Для оцінки економічної ефективності розміщен-

ня підприємств певної території (скажімо, адміністративної області) доцільно розробити серію картосхем, окремі з яких відображатимуть ефективність використання ресурсів праці та рентабельність, а інші – ефективність використання фінансових ресурсів, основних засобів виробництва. Ці показники подаються способом картодіаграм. Фоном можна передати індекс зміни обсягів виробництва, індекс територіальної концентрації або спеціалізації (рис. 2).

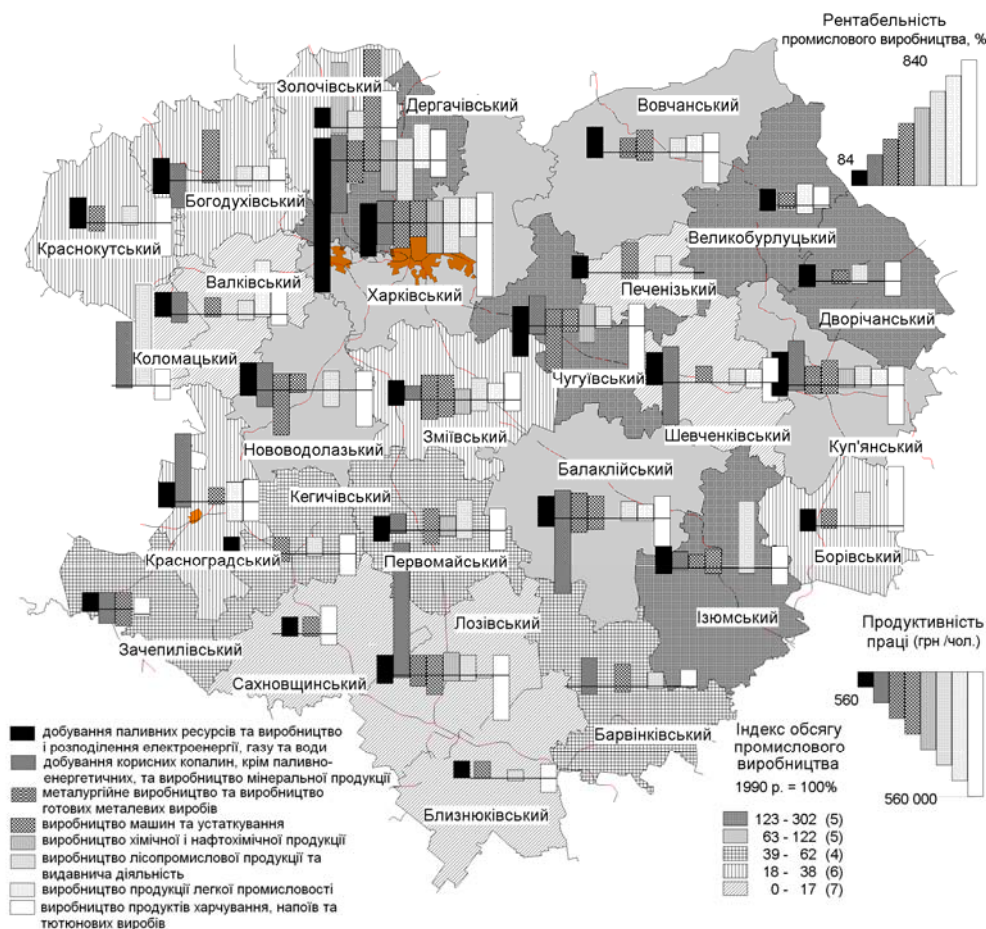


Рис. 2. Економічна ефективність промислового виробництва Харківської області, 2006 р.

Подібним чином розробляються картосхеми структурних зрушень промислового виробництва території. Вважаємо, вони повинні включати аналіз трансформації як абсолютних, так і відносних показників. Так, круговими діаграмами можна показати зміни галузевої структури виробництва за певний фіксований період часу (на основі показників чисельності промислово-виробничого персоналу або обсягів реалізованої продукції), стовпчиковими – зміни показників рентабельності, продуктивності праці та інших показників економічної ефективності виробництва. Фоном подається індекс зміни обсягів виробництва за відповідний період часу. Але цей метод має обмеження щодо зазначення часового проміжку вихідних матеріалів через особливості статистичної бази України на основі КВЕД, про які згадувалося вище. Тому базовим роком для порівняння сучасних структурних трансформацій слід брати 2000 р., починаючи з якого почала використовуватись система КВЕД (подібні проміжки подано і в Національному атласі України [6]).

Як приклад виготовлення картосхеми структурних трансформацій промислового виробництва наведемо рис. 3. Як видно на цьому зображенні, застосування абсолютних і відносних показників при аналізі динаміки виробництва та виявленні тих змін, що відбуваються в результаті економічних трансформацій та формування території високої економічної ефективності розміщення підприємств, має велике пізнавальне значення. За допомогою таких картосхем можна виявити диспропорції між ефективністю функціонування та масштабами розвитку різних галузей виробництва, а ще намітити шляхи оптимізації компонентної структури господарства.

Важливими способами картографування регіональної економічної ефективності розміщення підприємств є метод ізоліній, тривимірних поверхонь та поверхонь поля потенціалів, які ефективно реалізуються в програмі Surfer Golden Software. За їх допомогою можна провести аналіз розвитку певного явища в окремих населених пунктах території (методом статистичних поверхонь у розрізі окремих міст) та аналіз його кумулятивного економічного ефекту за характером взаємозв'язків між поселеннями (з допомогою моделі поля потенціалів).

Обмеження застосування цього методу полягають у самому способі картографування за допомогою ізоліній, однак для аналізу економічної ефективності розміщення підприємств та його потенціалу він цілком підходить. Так, на рис. 4 зображено рівень регіональної економічної ефективності розміщення підприємств у розрізі окремих міст Харківської області за спеціальною методикою [1]. Додатковим навантаженням на картосхемі є ізолінії поля потенціалу обсягів промислового виробництва території, які розраховуються на основі гравітаційної моделі Джона Стюарта (Stuart John) у 1958 р. Обидва явища тісно взаємопов'язані одне з одним, що сприяє поглибленню пізнання природи і характеру формування регіональної економічної ефективності розміщення підприємств та більш чіткої делімітації територій високої ефективності господарювання на локальному рівні.

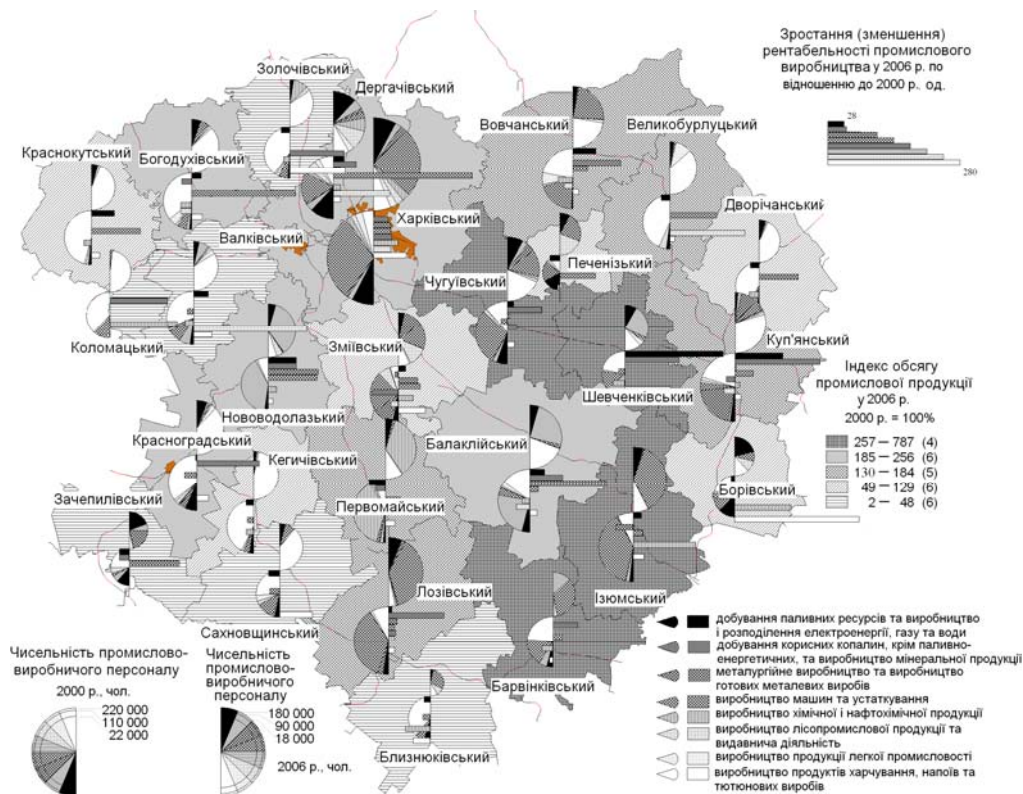


Рис. 3. Структурні зрушення у ефективності промислового виробництва Харківської області за 2000-2006 рр.

Застосування методу ізолій для побудови статистичних поверхонь та поверхонь поля потенціалу окремих показників економічної ефективності промислового виробництва також має важливе теоретичне і практичне значення. За його допомогою дослідник може встановити характер розвитку регіональної економічної ефективності розміщення підприємств в просторі, визначити території найвищого рівня ефективності підприємницької діяльності, сформулювати рекомендації

для органів регіональної влади та бізнесових структур про врахування конкурентних переваг території при розміщенні нових промислових об'єктів тощо. Встановлення рівня комерційної привабливості різних територій на основі аналізу економічної ефективності виробництва є одним з важливих практичних соціально-значимих переваг суспільної географії і картографії, оскільки вони задовольняють підвищений попит на відповідні дослідження з боку підприємців та прибуткових організацій.

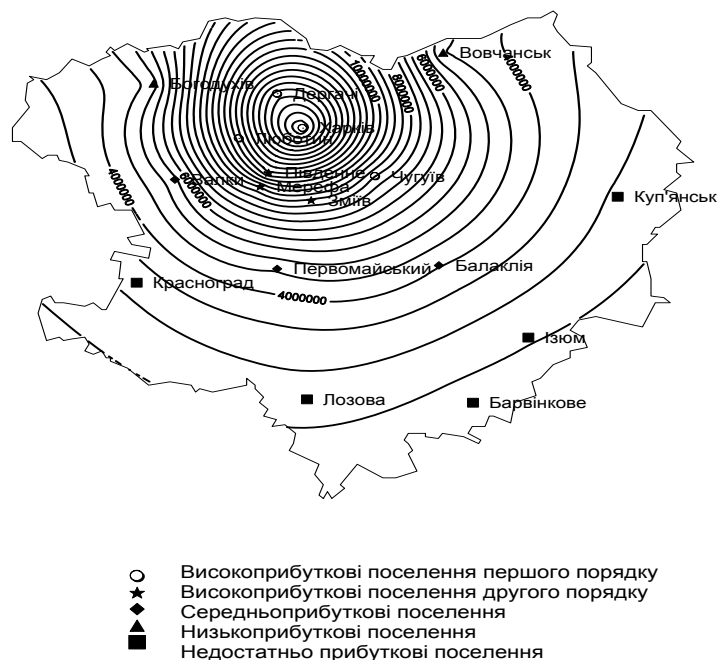


Рис. 4. Поле потенціалу обсягів реалізованої продукції та рівень економічної ефективності міст Харківської області

Як видно з рис. 5, за допомогою ізолій можна чітко виділити території високого рівня рентабельності про-

мислового виробництва (як існуючі, так і потенційно перспективні). Виділені ізоліями центральні та пери-

ферійні території високої рентабельності визначають ступінь їх привабливості для активізації комерційно-спрямованих виробничих функцій. Причому результати моделювання потенціалу рентабельності (мал. 5,б) тіс-

но корелюються із показниками регіональної економічної ефективності розміщення підприємств та з полем потенціалу обсягів реалізованої продукції (див. рис. 4).

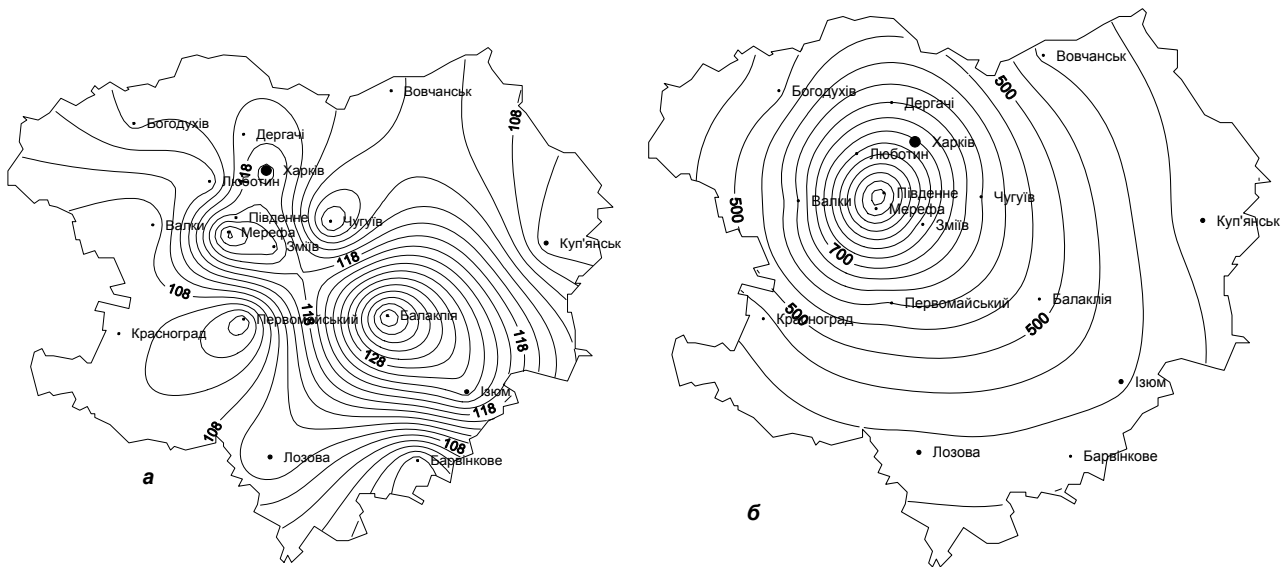


Рис. 5. Статистична поверхня (а) та поле потенціалу (б) рентабельності пром. виробництва у Харківській області

Висновки і перспективи подальших розвідок. Описані в статті наукові підходи до картографування регіональної економічної ефективності розміщення підприємств є перспективними для аналізу компонентної і територіальної структури підприємництва, трансформаційних процесів розвитку, показників економічної ефективності функціонування. Запропоновані методи й розроблені на їх основі картосхеми для обґрунтування шляхів розвитку регіональної економічної ефективності розміщення підприємств – це база для майбутніх наукових розвідок.

1. Гладкий О. В. Особливості картографування агломераційного ефекту промислового виробництва (на прикладі Харківської агломерації) / Гладкий О. В. // Національне картографування: стан, проблеми та перспективи розвитку: 36. наук. пр. – Вип. 3. / Відп. за вип. А. А. Москалюк. – К.: ДНВП "Картографія", 2008. – С. 124-129. 2. Гладкий О. В. Особливості картографування моноцентричних господарських агломерацій / Гладкий О. В. // Національне картографування: стан, проблеми та перспективи розвитку: 36. наук. пр. – Вип. 1. / Відп. за вип. Р. І. Соса. – К.: ДНВП "Картографія", 2003. – С. 60-65. 3. Ішук С. І. Територіально-виробничі комплекси і економічне районування. / Ішук С. І. – К.: Укр.-

Фін. ін-т менеджменту і бізнесу, 1996. – 244 с. 4. Ішук С. І. Київська господарська агломерація: досвід регіонального менеджменту: Монографія. / Ішук С. І., Гладкий О. В. – К.: ВГЛ "Обрії", 2005. – 240 с. 5. Мезенцев К. В. Суспільно-географічне прогнозування регіонального розвитку: Монографія. / Мезенцев К. В. – К.: Вид.-полігр. центр "Київський університет", 2005. – 253 с. 6. Національний атлас України: атлас / [наук. ред. Руденко Л. Г.]; Інститут географії НАН України [та ін.]. – [наук. ред. Руденко Л. Г.]. – К.: ДНВП "Картографія", 2007. – 440 с. 7. Родоман Б. В. Територіальні ареали і сети. Очерки теоретической географии. / Родоман Б. В. – Смоленск: Ойкумена, 1999. – 256 с. 8. Україна: промисловість та інвестиційна діяльність: атлас / [наук. ред. Руденко Л. Г.]; Інститут географії НАН України [та ін.]. – [наук. ред. Руденко Л. Г.]. – К.: ДНВП "Картографія", 2003. – 80 с. 9. Шевченко В. О. Центризм та центричність в географії. / Шевченко В. О. – К.: Ніка-Центр, 2006. – 160 с. 10. Engelstoft S. Industrial clusters in Denmark: theory and empirical evidence / Engelstoft S., Jensen-Butler Ch., Smith I., Winther L. // Regional Science. March 2006. – Nu. 1. – Vol. 85. – P. 73-97. 11. Molina-Morales F. X. The territorial agglomerations of firms: a social capital perspective from the Spanish tile industry / Molina-Morales F. X. // Growth and Change. Winter 2005. – Vol. 37. – No. 1. – P. 74-99. 12. Roberts B. H. Industry clusters in Australia: recent trends and prospect / Roberts B. H., Enright M. J. // European Planning Studies. January 2004. – № 1. – Vol. 12. – P. 99-121.

Надійшла до редколегії 18.03.11

УДК 911.3

В. Кіптенко, канд. геогр. наук

ГЛОБАЛЬНІ ТЕНДЕНЦІЇ РОЗВИТКУ СУПУТНИКОВОЇ ІНДУСТРІЇ

Проаналізовано структуру та динаміку доходів від виробництва та запуску супутників, наземного обладнання, послуг супутникового зв'язку у період 2000-2008. Визначено глобальні тенденції розвитку супутникової індустрії.

The structure and dynamics of Satellite Manufacturing and Launch Industry, Ground Equipment, Satellite Services segments are analyzed for the period 2000-2008. The global trends of Satellite Industry development are defined.

Постановка наукової проблеми. Концепції інформаційного, "мережевого" суспільства наголошують на проблемі вивчення інфраструктурного каркасу інформаційно-комунікаційного сектору світового господарства. Міжгалузевий комплекс супутникової індустрії відіграє суттєву роль у забезпеченні інформаційно-комунікаційних структур сучасної світової системи і вивчення глобальних тенденцій його розвитку є актуальним науковим завданням.

Аналіз досліджень та публікацій за даною проблематикою. Серед праць, які б докладно висвітлювали сучасний розвиток інформаційної індустрії, світового електрозв'язку, комп'ютерних телекомунікаційних мереж, можна зазначити лише доробок М. Комарова

(2000); М. Алісова, Б. Хорєва (2003), окремі відомості щодо супутникового зв'язку висвітлює колектив очолюваний А. Голіковим (2008). Загальним питанням інформаційно-комунікаційного комплексу світової системи присвячені окремі праці автора. Водночас, дякуючи публікаціям Асоціації Супутникової Індустрії сформувалася солідна емпірична база, яка формує підґрунтя для аналітичного узагальнення глобальних тенденцій розвитку супутникової індустрії, що й визначено як **мету** даної статті. Її досягнення забезпечується характеристикою структури та динаміки доходів від виробництва та запуску супутників, наземного обладнання і послуг супутникового зв'язку за період 2000-2008 та визначенням сучасних глобальних тенденцій розвитку індустрії в якості **завдань**.

© Кіптенко В., 2011

Виклад основного матеріалу. Супутникова індустрія являє собою міжгалузевий комплекс у складі якого виділяють наступні сегменти: виробництво супутників (у т.ч. компонентів та підсистем; індустрію запусків (виробництво транспортних засобів, компонентів і підсистем, а також послуги із супутникових запусків); наземне обладнання (мережене й споживче); послуги супутникового зв'язку (мобільного, широкополосного, дистанційне зондування та трансляційні послуги).

Загальні обсяги доходи супутникової індустрії за даними Асоціації супутникової індустрії становили у 2008 р. 144, 4 млрд дол. США. У досліджуваній період індустрія демонструє стабільне зростання обсягів діяльності, яке у 2008 році наблизилося до 20% [1]. У структурі доходів індустрії (рис. 1) найменша частка припадає на сегмент **індустрії запусків**, яка протягом досліджуваного періоду, починаючи з 2001 року, становить 3-5%, водночас демонструючи найнестабільнішу динаміку.

Незважаючи на позитивний поступ розвитку індустрії запусків у 2007 та 2008 роках на рівні близько 19% та 22% відповідно, цьому сегменту так і не вдалося сягнути обсягів доходу 2000 року (5,3 млрд дол.США, що становило 8,3% у загальному доході супутникової індустрії). Варто врахувати, що 2005 рік був останнім у серії запусків високо вартісних супутників Titan 4В [1]. Причиною позитивної динаміки останніх років у цьому сегменті слід вважати збільшення вартості запусків, які пов'язані з флуктуацією обмінного курсу долару США до інших валют. При цьому, незважаючи на стабільні доходи, частка США у загальносвітових доходах від запусків супутників після стрімкого спаду з 50,9% у 2000 р. до 36,7% у 2001 р. відновилися і стала навіть більшою у 2003 році (65,6%) однак подальші роки демонструють стійкий спад до 28% (2008), незважаючи навіть на те, що кількість замовлень на комерційні запуски супутників на геосинхронні орбіти у США подвоїлася з 3 (2007) до 6 відповідно (2008) [4].

Зменшення кількості запусків зумовлює загальний спад у сегменті **виробництва супутників**, частка якого у загальній структурі доходів супутникової індустрії протягом досліджуваного періоду коливається на рівні 8-12 %.

Стрибоподібний характер динаміки доходів у цьому сегменті здебільшого пояснюється тим, що статистичні

дані формуються за роком виробництва/запуску супутника, а не фактичного отримання контракту. Як зазначено вище 2005 рік став переломним для обох сегментів супутникової індустрії, а вже у 2006 році кількість запусків (101) зростає на 53% у порівнянні з 2005. При цьому у 2006 р. 75% загальних доходів від виробництва супутників припадає на урядові замовлення; частка США при цьому становила 41%. Незважаючи на незначне зростання кількості запусків (102) у 2007 році доходи сегменту виробництва знизилися більш як на 3% за рахунок зростання кількості запусків мікро-супутників (16 у порівнянні з 9 у 2006 р.) [1, 2]. Кризові явища глобального характеру позначилися на стрімкому падінні доходів у сегменті виробництва супутників на 9,5%, при цьому кількість запусків зменшилася до 94 [4].

Важливо відзначити помітну тенденція зменшення урядових і відповідного збільшення комерційних контрактів. Якщо у 2006 році частка комерційних клієнтів становила 25% у порівнянні з 31% у 2005 році, вже у 2007 р. цей показник сягнув 33%, а у 2008 р. до майже 50%. Водночас 2008 рік стає визначальним у зменшенні частки США до близько 30% сегменту, поступаючись європейським виробникам, Росії та Китаю. Перспективи на майбутнє визначаються тим, що у 2008 (так само як і у 2007) було замовлено 21 новий супутник для геосинхронних орбіт [4].

З 2005 р. бурхливе зростання демонструє **сегмент наземного обладнання**, доходи якого протягом 2007-2008 рр. зросли більш як на третину (34%), що визначає його у якості найбільш динамічного у сегменті супутникової індустрії. Основними рушіями такого зростання стали споживчі товари та обладнання для користування послугами супутникового ТБ та широкополосного зв'язку, а продаж GPS апаратури фактично перевищив половину усіх доходів цього сегменту. Крім того, стабільно зростає кількість терміналів кінцевого споживання послуг супутникового зв'язку, особливо широкополосного – 47%, сягнувши 1 млн шт. у 2008 р. Стабільно лівова частка виробництва наземного обладнання (84%) припадає на термінали супутникового телебачення (ТБ), зберігаючи темпи динаміки на рівні 30% [4].

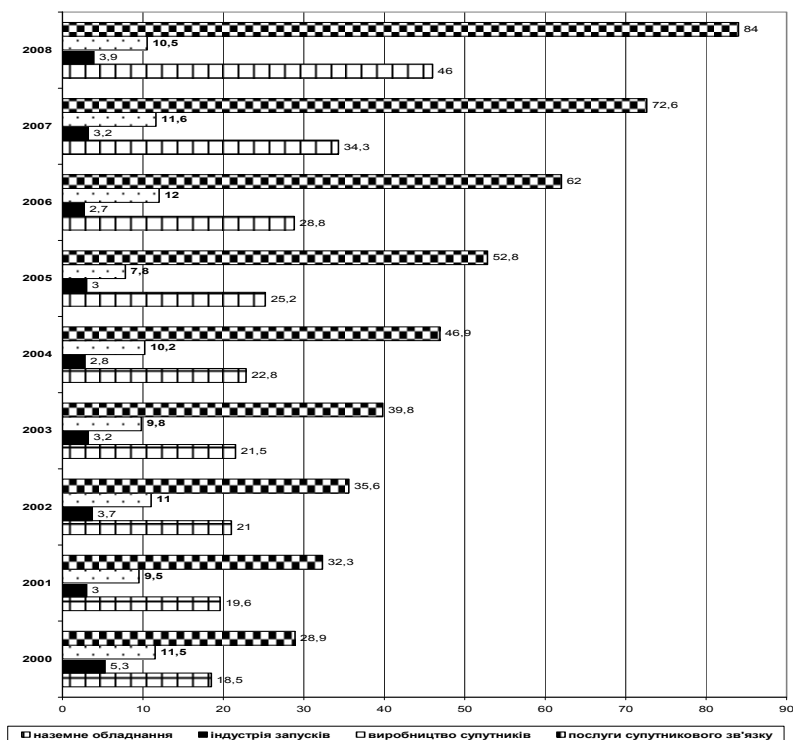


Рис. 1. Структура доходів супутникової індустрії, млрд дол. США (2000-2008) [складено за 1, 2, 3, 4]

Фактичним двигуном розвитку супутникової індустрії є **сегмент послуг супутникового зв'язку**, що нарощує потужності великою мірою завдяки доходам від послуг супутникового телебачення (Табл. 1). Поступове зростання

цього сегменту від 45% частки індустрії у 2000 р. до 53,6% у 2003 наблизилось до відмітки 60% у 2006 р. і залишається практично незмінним при загальному зростанні в абсолютних обсягах доходів на рівні 16% у 2008 р.

Таблиця 1. Структура доходу від надання послуг супутникового зв'язку (млрд дол. США), 2000-2008

Послуги	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Трансляційні у т.ч.	18,3	21,8	25,3	28,5	35,6	41,0	48,5	57,5	67,3
Супутникове телебачення (DBS/DTH)	18,3	21,8	25,3	28,4	35,3	40,2	46,9	55,4	64,9
Супутникове радіомовлення	0	0	0	0,1	0,3	0,8	1,6	2,1	2,5
Мобільний зв'язок (телефонний та передача даних)	1,5	1,3	1,3	1,6	1,8	1,7	2,0	2,1	2,2
Фіксований зв'язок	9,1	9,2	9,0	9,8	9,5	10,1	11,5	13,0	14,5
Транспондерні угоди				7,4	7,0	7,3	8,5	9,6	10,2
Послуги керованих мереж (у т.ч. VSAT)				1,7	1,9	2,0	2,2	2,6	2,8
Широкополосний споживчий зв'язок		0,2	0,2	0,3	0,2	0,3	0,3	0,4	0,8
Дистанційне зондування				0,4	0,4	0,5	0,4	0,4	0,7
Разом		32,3	35,6	39,8	46,9	52,8	62,0	72,6	84

(складено за [1, 2, 3, 4])

Найбільша частка доходу стабільно формується за рахунок послуг супутникового телебачення, якими у 2008 році користувалося понад 130 млн осіб у світі, порівняно з 80 млн осіб у 2005 р., 89 млн осіб у 2006 р., 100 млн осіб у 2007 р. Залишається стабільною динаміка супутникового радіомовлення, хоча в структурі доходу його частка повільно перевищує 3,5%, а кількість абонентів сягає 20,5 млн осіб, що майже вдвічі перевищує темпи зростання кількості абонентів у попередні роки (2007 – 18 млн осіб, 2006 – 14,2 млн осіб) [2, 3, 4]. Ключову роль у послугах фіксованого супутникового зв'язку відіграють транспондерні угоди, дохід від яких зріс у 2008 р. на 6% при постійному зростанні ступеня утилізації потужності супутників та поступовому зниженні лізингових цін на окремих ринках. Майже 70% усіх супутникових послуг мобільного зв'язку становить передача даних, доходи від якої у 2008 збільшилися на 22% у порівнянні з 14% у 2007. Втім, протягом 2008 р. зниження обсягів обслуговування Globalstar зумовило спад у мобільній телефонії на 24%.

Зростання доходів від комерційних послуг супутникового дистанційного спостереження зумовлюється розвитком бізнес можливостей і підтримуються новими та діючими контрактами військового та розвідницького характеру при зростанні ролі комерційних, у тому числі маркетингових контрактів, які охоплюють також послуги з он-лайн картографії.

Новітні тенденції в розвитку супутникової індустрії пов'язуються з іноваціями та із зростанням кількості терміналів широкополосного зв'язку у США, де кількість абонентів супутникового широкополосного зв'язку збільшилася з 622 тис. у 2007 до 842 тис. у 2008 р. Водночас, основа пропозиції послуг мобільного супутникового ТБ формується в Азії (Корея, Японія), а у США та Європі цей сегмент тільки набуває свого розвитку. З 2005 р. спостерігається надзвичайно бурхливе зростання каналів HDTV (High Definition Television). У 2006 р. вони становили лише 2% від усіх супутникових каналів. Прогнозувалося, що до травня 2007 зростання становитиме 600% і кількість каналів HDTV з 67 зросте до 471. Втім у травні 2008 р. відзначено зростання на 150%, а прогноз до 2013 року становив 350%. Зростання у супутниковому забезпеченні HDTV зумовлюється бурхливою світовою динамікою появи HDTV каналів на рівні 170% за приблизно 2,5 роки (кінець 2006 – травень 2009), при тому, що понад 60% HDTV каналів нині обслуговують Північноамериканський ринок, а частка європейського та азійсько-тихоокеанського регіонів значно нижча [4].

Зростає й зайнятість, зокрема у США в період 2006-2007 р. супутникова індустрія створила додакові дві

тисячі робочих місць (близько 1% зростання). При цьому оціночні показники кількості персоналу у сфері послуг супутникового зв'язку зросли на 21%, виробництві супутників зайнятість зменшилася 17,4%, при незначному зниженні у сфері запуску супутників (1,2%) та у сегменті наземного обладнання (6%). За даними 2007 року найбільшу зайнятість у секторі формують сегменти наземного обладнання та запусків [4].

Узагальнюючи важливо відзначити, що з 2005 року спостерігається відновлення позицій супутникової індустрії, який зумовлюється низкою факторів. Найголовнішу роль відіграє споживчий попит, особливо у сегменті відео-комунікацій. Суттєвого значення набули урядовий попит та інвестиції у технології; зацікавленість фінансових ринків та інвестицій як у існуючих так і нових видах бізнесу. Ці фактори сукупно привели до того, що нові рішення спонукали попит на більш інноваційні супутники. Водночас нові стандарти та обладнання розширили асортимент споживчих послуг, регуляторні зміни спонукали зростання кількості каналів та відкриття нових ринків по усьому світу; удосконалення технологій знизило вартість як виробництва, так і передачі, а також в цілому приймаючого обладнання. Особливо позначився на розвитку індустрії початок розробок технологій компактного обладнання й таких, що поєднують можливості супутникової та наземної інфраструктури (MSS with Anvillary Terrestrial Component (ATC)) [1, 2]. Подальші роки відзначаються стабільним зростанням гібридних мереж та їх послуг; гнучкими рішеннями стратегічного партнерства для нових ринкових сегментів: НР. Direct TV-Verizon; передбачувані спадом у виробництві продукції попереднього технологічного рівня (голосові аналогове відео технології); зростаючим проникненням вдосконалених продуктів та послуг на ринки, створення нових можливостей (IPTV); зростаючою регуляторною підтримка швидкої технологічної експансії (вимоги до "local-into-local" carriage для провайдерів DTH). Визначними для розвитку супутникової індустрії є міцний глобальний економічний клімат, тривалий урядовий та військовий попит та інвестиції, прискорене оновлення та модернізація основних комерційних флотів, зростаючий на глобальному рівні споживчий попит, наявність та відносна "доступність" капіталу для інвестицій [3, 4].

Висновки. Супутникова індустрія стабільно нарощує свою потужність та зміцнює свої позиції дякуючи провідній ролі сегментів надання послуг супутникового зв'язку та наземного обладнання, які в сумі створюють 90% доходу сектору. Ключову роль у динаміці надання послуг споживачам відіграє супутникове телебачення і радіо, що також генерує зростання доходів у сегменті

наземного обладнання. Динаміку сегменту індустрії запусків замість зростання кількості зумовлює збільшення цін на запуск кожного супутника, при тому що США у 2008 році значно поступилися у обох сегментах. Загалом послідовно зміцнюється тенденція поступового нарощування потенціалу комерційного флоту, вибух глобального попиту на споживання приладдя для користування послугами супутникового зв'язку. Водночас відзначається, що економічна криза, ймовірно, затримується у своїх проявах в супутниковій індустрії, однак зростання

незалежності між чотирма провідними сегментами дозволить згладити негативні прояви у бізнес циклах.

1. State of Satellite Industry Report, June 2006 // <http://www.sia.org/PDF/2006SIAStateofSatelliteIndustryPres.pdf>. 2. State of Satellite Industry Report, June 2007 // http://www.futuron.com/pdf/resource_center/reports/SIA_2006_Indicators.pdf. 3. State of Satellite Industry Report, June 2008 // <http://www.sia.org/files/2008SSIR.pdf>. 4. State of Satellite Industry Report, June 2009 // http://www.sia.org/news_events/2009_State_of_Satellite_Industry_Report.pdf.

Надійшла до редколегії 07.03.10

УДК 911.3

Ю. Яковлєва, канд. екон. наук

МЕТОДИЧНІ ПІДХОДИ ДО ДОСЛІДЖЕННЯ СОЦІАЛЬНОГО РОЗВИТКУ ГЕОГРАФІЧНИХ СИСТЕМ

Виявлено особливості соціогеосистеми як об'єкту дослідження. Розроблено програму дослідження соціального розвитку геосистеми. Охарактеризовано основні методичні підходи та визначено сферу їх застосування у соціогеографічних дослідженнях.

The special features of sociogeosystem as object of research are discovered. A program of research of the social development of geosystems is developed. The basic methodological approaches are described. The sphere of its use in sociogeographical researches is detected.

Актуальність теми дослідження. Соціальний розвиток розглядається як пріоритетний у стратегічних та програмних документах, концепції сталого розвитку. Проблематика соціального розвитку на сьогоднішній день є надзвичайно широкою, оскільки включає всі аспекти життєдіяльності людини, а не тільки трудовий як за часів планової економіки. Географія розглядає соціальний розвиток як складний багатогранний просторовий процес, що потребує комплексного дослідження з використанням системного підходу.

Постановка проблеми. Соціально-географічні дослідження порівняно недавно проводяться системно та з урахуванням специфіки протікання соціальних процесів. У більшості випадків при цьому використовуються традиційні методи географічних досліджень, що є недостатнім особливо з урахуванням постійно зростаючого спектру соціальних потреб, ризиків та загроз. Методи соціально-географічних досліджень мають розроблятися на основі базових теоретичних положень соціальної географії та сучасних методологічних підходів до дослідження соціальної сфери.

Аналіз основних досліджень та публікацій. Теоретичні засади соціогеографічних досліджень, а саме предмет та об'єкт дослідження, термінологічний апарат, система методів досліджень розроблялись А.В. Степаненком та Я.Б. Олійником [17], [18]. Також значну увагу проблемам протікання соціальних процесів на території приділено О.Б. Швець та О.Й. Завальнюк [20]. У відповідь на запити часу було розроблено теоретико-методологічні основи дослідження життєдіяльності населення Бугровою О.Л. [3]. Щодо методів дослідження, то розроблено методи та методики традиційних напрямів соціальних досліджень [10], та нових, перш за все щодо оцінки якості життя населення І.В. Гукаловою [6], [7]. Не зважаючи на значну кількість наукових робіт, присвячених окремим аспектам соціального розвитку територіальних систем, комплексних розробок методичного апарату за останні роки не було, що обумовлює актуальність даного дослідження.

Метою роботи є розроблення методичних підходів до дослідження соціального розвитку географічних систем. Досягнення мети вимагає вирішення завдань: 1) виявлення особливостей соціогеосистеми як об'єкту дослідження; 2) розроблення програми дослідження соціального розвитку геосистеми; 3) характеристика

основних методичних підходів та визначення сфери їх застосування у соціогеографічних дослідженнях.

Виклад основного матеріалу. Визначення оптимальної траєкторії соціального розвитку вимагає глибокого аналізу соціальних процесів, виявлення проблемних територій та основних причин виникнення та загострення соціальних проблем. Важливо при цьому спиратись на науково-методологічні підходи, що дозволяють врахувати ключові моменти соціального розвитку.

Дослідження географічних систем має виходити з основних положень **системного підходу** та структурного аналізу. Теорія геосистем, розроблена В.Б. Сочавою, Ю.Г. Саушкіним, М.Д. Шаригіним, передбачає розуміння геосистеми як цілісного утворення, множини взаємозв'язаних елементів, функціонування яких залежить від їх розташування на території та взаємодії з навколишнім середовищем. Важливою складовою геосистеми є населення, яке надає певного вектору розвитку, визначає цілі і завдання розвитку систем. Якщо природна система не має мети існування, то соціальна має чітко визначену мету – забезпечення постійного зростання соціальних індикаторів геосистеми, що загалом призводить до підвищення рівня життя населення. Л.М. Немець визначає основні параметри соціогеосистеми: цілеспрямованість, структурність та ієрархічність, керованість, цілісність [15, с. 150-151].

Розроблена нами схема соціогеосистеми (рис. 1) дозволяє виділити основні соціальні процеси (демографічний, етно-культурологічний, політичний, матеріально-побутовий), а також процеси, пов'язані зі взаємодією населення та оточуючим середовищем і економічною підсистемою: екстичний, міграційний, рекреаційний, екологічний, трудовий. Відповідні процеси мають стати об'єктом діагностики, кількісної та якісної оцінки, прогнозування, розроблення механізмів оптимізації відповідних процесів.

Весь спектр методичних підходів до дослідження соціального розвитку геосистем варто розглядати, спираючись на загальну схему соціально-географічних досліджень, розроблену А.Б. Олійником та А.В. Степаненком [17]: програмний, інформаційний, аналітичний, модельний, алгоритмічний та концептуально-конструктивний етапи. Так, поетапно соціогеосистема з використанням методів аналізу структуризується, виявляються певні пропорції, закономірності, тенденції, а потім – на етапі синтезу – виявляються нові якості системи, що

© Яковлєва Ю., 2011

дозволяють розробити пропозиції щодо її вдосконалення у вигляді концепцій, стратегій, програм розвитку тощо.

Можна виділити наступні групи методів соціогеографічних досліджень: 1) методи інформаційного забезпечення; 2) методи оцінки чинників соціального

розвитку; 3) методи виявлення регіональних відмінностей рівнів соціального розвитку геосистем; 4) методи прогнозування соціального розвитку територій; 5) методи та методики оптимізації соціального розвитку географічних систем.

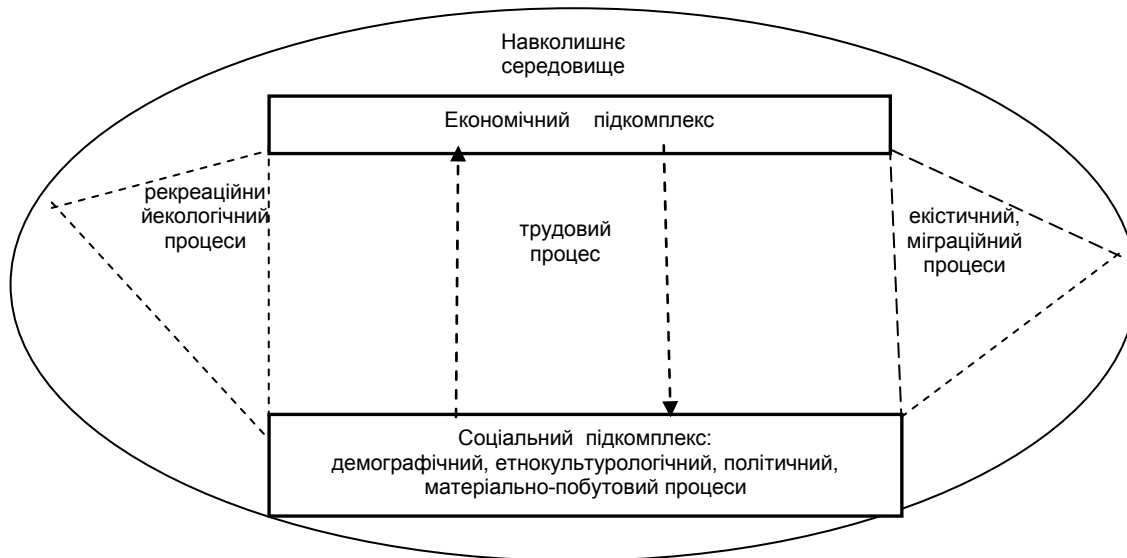


Рис. 1 Основні процеси соціогеосистеми¹

¹Примітка. Розроблено автором

Інформаційне забезпечення соціального розвитку являє собою сукупність текстової, числової, графічної та інших видів інформації стосовно стану та динаміки розвитку основних соціальних процесів. Повне інформаційне забезпечення є умовою отримання адекватного відображення реальної ситуації в регіоні. Виділяються наступні методи збору інформації: спостереження, контент-аналізу, експерименту, вибіркового [15, с.145-149]. Основу бази даних соціального розвитку географічних систем складає офіційна статистична інформація Державної служби статистики України, статистичних управлінь в регіонах та інших органів влади та місцевого самоврядування.

Система індикаторів соціального розвитку складається з наступних блоків:

1. **Демографічний блок**, який характеризує особливості формування демографічного потенціалу території. Включає наступні індикатори: природний рух населення (народжуваність, смертність, природний приріст населення), статеві-вікова структура, рівень шлюбності, розлучуваності.

2. **Етно-культурологічний блок** має важливе значення, оскільки характеризує менталітет населення, що пов'язаний з національним, релігійним складом населення, особливостями культурної спадщини. Комплекс індикаторів перш за все складається з національної, конфесійної структури, стану та територіальних особливостей релігійних громад, наявності та значимості пам'яток культурної спадщини, а також показників розвитку об'єктів соціокультурної інфраструктури.

3. **Політичний блок** дозволяє оцінити політичні вподобання населення в залежності від різних факторів, а також рівень політичної напруженості в регіоні. Вихідними даними виступають результати президентських виборів, а також виборів до Верховної та місцевих рад, вибори мерів, а також результати соціальних опитувань.

4. **Матеріально-побутовий блок** передбачає оцінювання рівня забезпечення населення основними біогенними потребами, до яких включається здоров'я, ма-

теріальне забезпечення та особиста безпека. Перелік вихідних показників блоку досить широкий: захворюваність інфекційними та соціально небезпечними хворобами, величина сукупних доходів населення та їх структура, рівень злочинності, забезпечення населення житлом та медичними, торгівельними, та іншими побутовими послугами.

5. **Працересурсний блок** об'єднує показники формування та використання трудового потенціалу. В першу чергу показники блоку складаються зі структури зайнятості за різними ознаками: віковими, статевими, галузевими та ін. Також показовими є такі відносні критерії: безробіття, навантаження на одне робоче місце. Важливими є якісні показники трудового потенціалу: перш за все, освітній рівень зайнятого населення.

6. **Екзистенційний блок** містить інформацію про систему розселення території. Стан та динаміка розвитку системи розселення характеризується людністю населених пунктів, їх статусом, функціональною ознакою та ін. показниками. Також виділяються показники, що характеризують рівень урбанізації та розвиток міст. Для даного блоку важливою є не тільки статистична, але і картографічна та описова інформація. *Описи* населених пунктів проводяться за класичною схемою: суспільно-географічне положення, історичні особливості розвитку, кількість та структура населення, розвиток економіки, інвестиційний потенціал, екологічна ситуація, перелік установ і організацій міста, контактна інформація.

7. **Міграційний блок** включає характеристики міграційних потоків, а саме показники кількості мігрантів, напрями та структуру міграцій за ознаками: характеру кордонів, що перетинаються, типами, ступенем контролюваності, часовими характеристиками та ін.

8. **Рекреаційний блок** характеризує можливості населення щодо відновлення здоров'я, забезпечення потреб відпочинку та відновлення працездатності населення. Основні показники: кількість та структура рекреаційних закладів, чисельність населення, що обслуговується

у закладах, характеристики рекреаційних ресурсів: лікувальних вод, грязей, кліматичні показники тощо.

9. *Екологічний* блок дозволяє оцінити сприятливість умов життєдіяльності населення регіону. Можна проводити таку оцінку за рівнем захворюваності на хвороби, що розвиваються у екологічно несприятливих зонах. Також враховуються рівні забруднення основних компонентів навколишнього природного середовища: повітря, земельних ресурсів, поверхневих вод. У зв'язку зі зростанням техногенних та природних ризиків також враховується імовірність виникнення надзвичайних ситуацій природного та техногенного характеру.

Важливим джерелом первинної інформації є погляди та уявлення населення, що проживає на певній території щодо основних соціально-економічних процесів. У зв'язку з цим нині широко використовуються такі методи дослідження як *опитування та анкетування*. Обробка анкет та даних інтерв'ю відповідно до вимог статистичної вибірки [14] дозволяє точно та достовірно оцінити ситуацію в регіоні.

Методи оцінки чинників соціального розвитку геосистем включають кореляційний, дисперсійний та факторний аналізи. Для застосування даних математичних методів необхідно підготувати матрицю статистичної інформації, що включала б різноманітні нормовані показники соціального розвитку в розрізі адміністративно-територіальних одиниць. Найпростішим серед даних методів є *кореляційний аналіз* як метод встановлення стохастичної залежності між випадковими величинами, головними завданнями якого є оцінка за вибірковими даними коефіцієнтів кореляції, перевірка значущості вибіркових коефіцієнтів, оцінка близькості виявленого зв'язку до лінійного.

У випадку необхідності встановлення сили впливу окремих чинників на загальний рівень соціального розвитку використовується *дисперсійний аналіз*. Як правило, чинники мають якісний характер, а залежна величина – кількісний. Характерною є величина загальної дисперсії, яка розподіляється між чинниками. Чим більша частка величини припадає на певний чинник – тим більш статистично значущим є зв'язок. Обмеження у застосуванні дисперсійного аналізу пов'язані з характером чинників (якісний) та обмеженою їх кількістю, що може бути одночасно проаналізована [11, с. 132].

Факторний аналіз дозволяє виявити чинники соціального розвитку, оцінити силу їх впливу та визначити перелік показників, об'єднаних у кожен чинник. Метод передбачає проведення декількох етапів робіт: 1) визначення показників, що впливають на соціальний розвиток території та формування вихідної нормованої матриці даних; основними вимогами до підбору даних є презентаційність всіх аспектів соціального розвитку, існування істотних взаємозв'язків між показниками, статистична доступність; 2) розрахунок дисперсії кожного з факторів, яка дорівнює сумі квадратів факторних навантажень всіх показників на кожний фактор; 3) вибір оптимальної кількості факторів використовуючи один з критеріїв: кумулятивний відсоток, критерій Кайзера, критерій "кам'янистого осипу"; 4) обернення осей координат з використанням одного з можливих способів обернення. В результаті обернення факторних осей отримується матриця уточнених факторних навантажень; 5) інтерпретація отриманих результатів, що передбачає розподіл показників за факторами; включення показника до певного фактору проводиться якщо факторне навантаження є не меншими за 0,6 – 0,7. Детальний опис методу та особливості його застосу-

вання у суспільно-географічних дослідженнях викладені у роботі Мезенцева К.В. [12].

Методи виявлення регіональних відмінностей рівнів соціального розвитку геосистем у більшості випадків передбачають проведення групування адміністративно-територіальних одиниць за критерієм або їх групою. Це дозволить виявити групи регіонів з середніми показниками розвитку, а також слабкорозвинені регіони, регіони-лідери. Серед більш простих в обрахунку методів виділяються методи наукової систематизації: класифікації, типології, групування. При цьому передбачається розподіл територій на класи, типи та групи за суттєвими ознаками, наприклад інтегральним показником соціального розвитку.

Маючи ряд показників соціального розвитку території можна розрахувати відповідний *сумарний індекс* [4]. Всі показники необхідно розділи на групи: 1) показники-стимулятори, зростання кількісних значень яких призводить до покращення рівня соціального розвитку. Розрахунок часткових індексів для них здійснюється за наступною формулою:

$$i_{ij} = k_j \frac{m_{ij}}{m_{\max j}}, \quad (1.1)$$

де i_{ij} – індекс часткового розвитку i -го регіону за j -ознакою; k_j – ваговий коефіцієнт j -ознаки; m_{ij} – значення j -ознаки для i -го регіону; $m_{\max j}$ – максимальна ознака j -ознаки серед всіх регіонів.

2) показники-дестимулятори, зростання кількісних значень яких призводить до погіршення соціального розвитку. Розрахунок часткових індексів для них здійснюється за наступною формулою:

$$i_{ij} = k_j \frac{m_{ij}}{m_{\min j}}, \quad (1.2)$$

де $m_{\min j}$ – мінімальна ознака j -ознаки серед всіх регіонів.

Розрахунок узагальненого індексу соціального розвитку регіону знаходиться по формулі:

$$Y_i = \frac{1}{n} \sum_{j=1}^n i_{ij} \quad (1.3)$$

де Y_i – узагальнений (сумарний) індекс розвитку регіону, n – кількість показників за якими проводився аналіз.

Виявлення соціально-проблемних регіонів можна здійснити методом *рейтингових оцінок* за наступною методикою: 1) побудова матриці співставних показників; 2) побудова зведених рейтингів; 3) упорядкування регіонів згідно зведеного рейтингу; 4) розбивка регіонів на групи відповідно до рейтингу.

Методом, що потребує використання інформаційно-комп'ютерних технологій є *кластерний аналіз*. Метод дозволяє розбивати неоднорідну множину певних об'єктів на групи підмножин кожна з яких визнається умовно однорідною [5, с. 4-6]. Основні етапи виконання роботи [16]: 1) підготовка інформаційної бази, що передбачає нормування різнопланових та різних за одиницями виміру показників; 2) обрання методу кластеризації, коли з відомих більш ніж 10 методів, обирається оптимальний для даного виду задач; для соціально-географічних досліджень доцільно використати метод повного перебору об'єктів, що є працемістким та вимагає використання програми STATISTICA; кластери формуються як деякі згущення об'єктів, проводяться межі між отриманими згущеннями; 3) інтерпретація результатів в характеристиках змістовного аналізу; у кінцевому варіанті формуються кластери та подається їх характеристика, виявляються якісні та кількісні відмінності між кластерами.

Важливим методом виявлення територіальних відмінностей соціального розвитку є *районування*. Виділені райони мають характеризуватись ознаками цілісності та певними особливостями соціального розвитку, які відрізняли б даний район від сусідніх. В межах району мають бути сформовані центри соціального обслуговування, у яких надається широкий перелік послуг та які є культурними, політичними, освітніми центрами. Район від інших територій має відрізнятись за рівнем соціального розвитку, можливо, національним складом, особливостями розвитку ринку праці, політичною обстановкою та ін. Методика соціально-економічного районування розроблена О.І. Шаблієм, В.А. Поповкіним, М.Д. Пістуном [19, с. 398]. Ряд авторів запропонували свої схеми районування України. Так, А.І. Доценко провів районування розселення населення [8, с. 92-103]. Також є спроби виділення політико-географічних районів.

Регіональні відміни у рівнях соціального розвитку можна виявити на основі аналізу сприйняття зовнішніх ефектів населенням, що проживає на певній території. Методики даних досліджень розвинуті в межах перцепційної географії та теоретично обґрунтовані в межах *біохеористичного підходу* до суспільно-географічних досліджень. Наукові роботи М.Д. Гродзинського, К.В. Мезенцева, М.І. Барановського та інших показали, що використання даного підходу дозволяє кількісно оцінити інтенсивність таких процесів як регіональна депресивність, оцінка гостроти регіональних проблем [2, с. 172-176].

Прогнозування соціального розвитку територій може здійснюватись за допомогою таких методів як екстраполяція, множинна регресія, лінійне програмування, експертних оцінок та ін. Головна мета прогнозування – наукове передбачення змін соціальних процесів на певний період часу в майбутньому. Процес прогнозування передбачає проведення наступних видів робіт: 1) виявлення закономірностей та тенденцій у протіканні соціальних процесів в минулому (ретроспективний аналіз); чим більший термін прогнозування тим більший проміжок часу має охопити ретроспективний аналіз; 2) оцінка особливостей сучасного стану географічної системи (діагностика соціального розвитку геосистеми); важливим результатом діагностики є виявлення особливостей та проблем соціального розвитку; 3) обґрунтування майбутніх станів об'єкту прогнозування; результат, як правило, представляється у вигляді сукупності прогнозних показників розвитку на різних часових проміжках у майбутньому; розробляється три варіанти прогнозу: оптимістичний, песимістичний та реалістичний.

Вибір методу прогнозування залежить від особливостей соціального процесу, що дозволяє побудувати однофакторну модель (трендову, декомпозиційну, авторегресійну), або багатфакторну регресійну модель. Для прогнозування чисельності, густоти населення використовуються трендові моделі, які виявлену тенденцію зміни чисельності населення дозволяють відобразити у вигляді математичної функції: $y=f(t)+\varepsilon$, де y – прогнозний показник; $f(t)$ – тренд; ε – відхилення, що розраховується як різниця між фактичними та розрахованими даними. На основі аналізу динамічного ряду обирається одна зі стандартних функцій, що описують соціальні процеси: лінійна, асимптотична, експотенційна за критерієм апроксимації [13, с. 199]. Прогнозні значення показника визначаються шляхом підстановки до математичної моделі порядкового номеру року з прогнозного горизонту. Оптимістичне та песимістичне значення показника визначається величиною середньоквадратичної помилки. Процеси, протікання яких зале-

жить від багатьох чинників (наприклад, надання соціальних послуг), описується моделлю множинної регресії.

Найбільш складні процеси, для яких характерна самоорганізація, можна прогнозувати за допомогою нелінійних методів, зокрема, синергетичного підходу, нейромережових методів, методів фактальної геометрії. Таким чином прогнозуються соціальні негаразди в регіоні та можливі періоди їх загострення [13, с. 208-215]. Також широко використовуються експертні методи, а саме методи опитування, Делфі, "мозкової атаки", аналітичних оцінок та ін. Дані методи використовуються як доповнюючі для уточнення прогнозу, або у випадках неможливості використання математичних методів прогнозування.

Методи та методики оптимізації соціального розвитку географічних систем передбачають розроблення комплексу заходів та рекомендацій, що дозволять відкорегувати виявлені тенденції соціального розвитку та досягти високих соціальних показників у плановий період. Дана група методів досить широка: можуть використовуватись традиційні методи: лінійного програмування, нормативний, програмно-цільовий, балансовий та нові: стратегічного планування та SWOT аналізу.

Лінійне програмування у соціогеографічних дослідженнях застосовується для оптимізації розміщення центрів обслуговування населення по території. При цьому необхідно вводити певні обмеження, наприклад, мінімальні та максимальні відстані між сусідніми центрами, розмір зони обслуговування одного центру. Цільовою функцією має бути час доїзду населення від місць проживання до місць обслуговування. В задачах лінійного програмування важливо, щоб основний показник був виражений рівнянням першого ступеня від незалежних змінних, всі обмеження також мають мати вигляд лінійних нерівностей або рівнянь.

Нормативний метод широко використовується в плановій економіці, оскільки дозволяє забезпечити досягнення планових показників розвитку на всій території і в усіх галузях економіки. В соціальній сфері даний метод є актуальним і в ринкових умовах, оскільки дотримання основних нормативів надання соціальних послуг є важливим завданням державної соціальної політики. Існування показників забезпечення закладами соціальної інфраструктури дає змогу визначити розмір потреб у фінансових ресурсах, необхідних для здійснення поточних витрат і видатків розвитку. З цією метою необхідно використовувати показники, що стосуються потреб суспільства, які є у кожному регіоні, наприклад, такі як кількість місць у дитячих садках і яслах на 100 дітей дошкільного віку; кількість учнів у 1-4 класах; кількість класів на 100 учнів; кількість лікарів на тисячу жителів; кількість лікарняних ліжок на тисячу жителів, довжина мережі каналізації та водогону на 1 км² і на тисячу жителів та ін.

Стратегічне планування – це підхід, що дозволяє розробити довгостроковий план розвитку соціальної сфери з урахуванням впливу зовнішніх та внутрішніх чинників на соціальний розвиток території [1]. Метод доцільно використовувати на етапі синтезу, коли дослідник вже отримав достатньо інформації про стан та динаміку основних соціальних процесів. Обґрунтування напрямів розвитку проводиться за результатами *SWOT-аналізу*. Метод полягає у проведенні попарного порівняння сильних та слабких сторін розвитку географічних систем (*strength* – сила; *weakness* – слабкість) та зовнішніх загроз та можливостей (*threat* – загроза; *opportunity* – можливість). Таким чином, комплексна оцінка потенціалу території щодо досягнення стратегіч-

них цілей дозволяє обрати одну з базових стратегій: стратегію успіху, збереження, конкуренції або захисту.

На основі стратегії розвитку можна розробляти *програми соціального розвитку* регіонів. Як правило, програми спрямовані на вирішення найгостріших регіональних проблем та крім наукового обґрунтування включають перелік заходів досягнення цілей, виконавців, обсяги фінансування, очікувані результати та терміни виконання. Методика розробки та структура програм визначена законодавчо [9].

Висновки та напрямки подальших досліджень.

1. Дослідження соціального розвитку географічних систем передбачає детальне вивчення соціальних процесів (демографічного, етно-культурологічного, політичного, матеріально-побутового), а також процесів взаємодії соціальної, економічної підсистем та навколишнього середовища (трудоного, екістичного, міграційного, рекреаційного, екологічного процесів).

2. Логічна послідовність вивчення соціального розвитку геосистем вимагає поетапного використання наступних груп методів дослідження: 1) методи інформаційного забезпечення; 2) методи оцінки чинників соціального розвитку; 3) методи виявлення регіональних відмінностей рівнів соціального розвитку геосистем; 4) методи прогнозування соціального розвитку територій; 5) методи та методики оптимізації соціального розвитку географічних систем.

3. Розвиток методологічних підходів соціогеографічних досліджень пов'язаний з більш широким використанням методів та методик біхевіористичного та синергетичного підходів, що пов'язано з самоорганізацією соціальних процесів та явищ, якнайширшим врахуванням багачення соціального розвитку населенням територій.

1. Балабанов Г.В. Методичні засади стратегічного планування регіонального розвитку (суспільно-географічний аспект) / Г.В. Балабанов, Т.Г. Гільберг // Матеріали Всеукр. наук.-практ. конф. "Актуальні проблеми розвитку економіко-географічної науки та освіти в Україні". – К.: НПУ ім. М. П. Драгоманова, 2003. – С. 14-20. 2. Барановський М.О.

Наукові засади суспільно-географічного вивчення сільських депресивних територій України / М.О. Барановський: Монографія. – Ніжин. – П.П. Лисенко М.М., 2009. – 396 с. 3. Бугрова О.Л. Особливості регіонального розвитку процесів життєдіяльності населення (на прикладі високо урбанізованої території) / О.Л. Бугрова // Український географічний журнал. – 1998. – № 3. – С. 36-37. 4. Герасимчук З. Комплексна оцінка рівня сталого розвитку регіонів України / З. Герасимчук // Економіка України. – 2002. – № 2. – С. 34 – 42. 5. Гиттис Л.Х. Кластерний аналіз в задачах класифікації, оптимізації та прогнозування / Л.Х. Гиттис – М.: Издательство Московского государственного горного университета, 2001. – 104 с. 6. Гукалова І.В. Якість життя населення: методологія аналізу та її застосування в дослідженні розвитку регіонів України / І.В. Гукалова // Український географічний журнал, 2008. – №1. – С.48-54. 7. Гукалова І.В. Методичний досвід оцінки якості життя населення у перехідний період / І.В. Гукалова // Географія і сучасність. 36.наук.прац. Національний педуніверситет ім. Драгоманова. – Київ, 2005. – Вип. 14. – С.18-27. 8. Доценко А.І. Регіональне розселення: проблеми та перспективи / А.І. Доценко. – К.: Наукова думка, 1994. – 195 с. 9. Закон України "Про державне прогнозування та розроблення програм економічного і соціального розвитку України" 23.03.2000 № 1602-III // Відомості Верховної Ради України (ВВР), 2000, N 25, ст.195. 10. Западнюк С.О. Аналіз науково-методичних підходів до суспільно-географічного дослідження міграції населення / С.О. Западнюк // Український географічний журнал. – 2007. – № 1. – С. 34-39. 11. Мамич Т.І. Статистичний аналіз даних з пакетом STATISTICA / Т.І. Мамич, А.Я. Оленко, М.М. Осипчук, В.Г. Шпортюк. – Дрогобич: Відродження, 2006. – 208 с. 12. Мезенцев К.В. Про використання факторного аналізу в регіональних дослідженнях / К.В. Мезенцев // Економічна та соціальна географія. – 2003. – Вип. 53. – С. 13-21. 13. Мезенцев К.В. Суспільно-географічне прогнозування регіонального розвитку / К.В. Мезенцев. – К.: ВПЦ "Київський університет", 2005. – 253 с. Методологія та методика визначення інтегральних соціальних показників / Відп. ред. Ю.І. Сасенко. – К.: Інститут соціології НАНУ, 2004. – 372 с. 14. Немец Л.Н. Устойчивое развитие: социально-географические аспекты (на примере Украины): Монография / Л.Н. Немец. – Х.: Факт, 2003. – 383 с. 15. Немець О. До питання використання кластерного аналізу в соціально-економічних дослідженнях / О. Немець // Часопис соціально-економічної географії. – 2010. – № 8 (1). – С. 163-168. 16. Олійник Я.Б. Вступ до соціальної географії / Я.Б. Олійник, А.В. Степаненко. – К.: Знання, 2000. – 204 с. 17. Степаненко А. Онтологія соціальної географії як науки / А. Степаненко // Часопис соціально-економічної географії. – 2010. – № 8 (1). – С. 5-17. 18. Шаблій О.І. Основи загальної суспільної географії / О.І. Шаблій. – Львів: Видавничий центр ЛНУ імені Івана Франка, 2003. – 444 с. 19. Швець О.Б. Географічне вивчення соціальних процесів (теоретичний аспект) / О.Б. Швець, О.Й. Завальнюк // Український географічний журнал. – 1998. – № 1. – С. 45-49.

Надійшла до редколегії 07.10.11

III. ПРАЦІ МОЛОДИХ ВЧЕНИХ

УДК 631.4

В. Ковальчук

РТУТЬ В ҐРУНТАХ ТА ФІТОЦЕНОЗАХ КИЇВЩИНИ, МЕХАНІЗМ НАКОПИЧЕННЯ ТА ФОРМИ ПОШИРЕННЯ

Розглянуто загальний механізм поширення ртуті в ґрунтах. Охарактеризовано вміст та поширення ртуті в ґрунтах Київщини. Досліджено вплив різних доз ртуті на розвиток рослин на прикладі ячменю.

A general mechanism of distribution of mercury in soils is being shown. This article characterizes the content and distribution of the mercury in Kiev region soils. The effect of different doses of mercury on the plant growth is being studied based on the example of the barley growth.

Термін важкі метали, що характеризує широку групу забруднюючих речовин, набув останнім часом значного поширення. У різних наукових і прикладних роботах автори по-різному трактують значення цього поняття. У зв'язку з цим кількість елементів, що відносяться до групи важких металів, змінюється в широких межах.

Аналіз наукових досліджень. Дослідження та вивчення забруднення ґрунтів важкими металами, зокрема ртуттю, здійснювалися у працях Е.А. Александрової, Ю.В. Алексєєва, М.М. Біланича В.Л. Богачової, Б.В. Борисика, Т.Ю. Биндич, Н.Г. Буслаєвої, Н.Г. Гайдукової, Я.В. Геника, Г.В. Давидюка, Л.Л. Довбиш,

Н.Г. Зіріна, І.І. Клименко, Н.О.Козьякової, С.Г. Корсун, Н.А. Кошеленко, М.М. Мірошніченка, З.Н. Ткаченко, та ін.

Проте незважаючи на значну кількість видань та ряду заходів щодо зменшення антропогенного навантаження, що веде в подальшому до накопичення у ґрунтах та фітоценозах Київщини ртуті, необхідно значно ширше розвивати дану тему, яка в майбутньому може призвести до продовольчої кризи.

Виклад основного матеріалу.

Вміст ртуті в ґрунтах фононих територій змінюється в широких межах – від $n \cdot 10^{-7}$ до $n \cdot 10^{-4}$ %, що зумовлено впливом багатьох факторів, перш за все вмістом елементу в породотворюючій породі. Рівень вмісту

ртути в ґрунтах, як правило вищий ніж у породоутворюючій породі в 1,5 – 15 разів, що пов'язано з антропогенним навантаженням.

В нейтральному та слабовилугованому середовищі міграція ртуті обмежена, а розподіл по ґрунтовому профілі характеризується низькою контрастністю: накопичення ртуті в гумусовому горизонті значно вище, порівняно з іншими горизонтами, що і підтверджує велика кількість вчених. Інколи це може бути пов'язано надходженням ртуті в поверхневий шар внаслідок використання в сільському господарстві препаратів, які містять у своєму складі ртуть, але найбільшого накопичення ртуті зазнають ґрунти промислових зон та сміттєзвалищ.

Значне збільшення концентрації елементу в ґрунтах обумовлює наявність підвищеного вмісту його в рослинах. Адже, високі концентрації ртуті в фітоценозах зустрічаються на ґрунтах поблизу промислових зон та сміттєзвалищ. В залежності від характеру промислового підприємства підвищена кількість ртуті в ґрунтах і фітоценозах спостерігається на відстані до 7 км.

Важкі метали належать до мікроелементів, тобто містяться у рослинах в мікроскопічних кількостях. Вони здатні накопичуватись у ґрунтах в різних кількостях. Але за рахунок активної діяльності людини протягом останніх десяти років ґрунти накопичують велику кількість тих чи інших елементів важких металів, що негативно впливає на фітоценози Київщини. Але в гранично допустимих кількостях ці елементи є необхідними для росту і розвитку рослин (ГДК ртуті у ґрунтах – 0 мг/кг, у фітоценозах – <0,02 мг/кг сухої речовини). Вони виконують різні фізіологічні функції в організмах рослин і інших живих організмах [1].

До сільськогосподарських культур елемент надходить (окрім самого ґрунту) з внесеними добривами, а також із зрошенням ґрунту стічними водами. Вищі рослини, як правило, не накопичують ртуть у своїх органах. Фоновий вміст її в рослинах зазвичай знаходиться на тому ж рівні, що і в ґрунтах, і не перевищує $n \cdot 10^{-4} \%$.

Важливою особливістю важких металів, що присутні у ґрунтах, є інерційність змін – за умови відсутності нового забруднення зменшення концентрацій відбувається дуже повільно. Це означає, що забруднені ділянки залишатимуться такими протягом десяти років.

Внесення отрутохімікатів, зрошення стічними водами в одних випадках не призводять до значного підвищення вмісту ртуті в оброблюваних ґрунтах і сільськогосподарських культурах, в інших – вміст ртуті в рослинах може збільшитись в 2-50 разів. Різниця у вмісті ртуті в рослинах зумовлена видовими особливостями рослин. Деякі культури здатні поглинати із середовища значну кількість елементу. До них відносяться бобові, картопля, салат, морква. Поглинаючись рослиною, ртуть нерівномірно розподіляється по всіх її органах, а накопичується, головним чином в коренях, в яких міститься до 95% всієї кількості елементу в рослині.

Прийнято вважати, що рослини створюють певний фізіологічний бар'єр, який затримує переміщення ртуті від коріння до надземних органів. Тому більшу небезпеку становлять атмосферні викиди, оскільки рослини здатні вбирати ртуть листям і акумулювати. Вбирання рослинами ртуті з ґрунту можна зменшити шляхом його вапнування і підвищенням рН до 6,5.

Найбільш якісно фіксується ртуть ґрунтами важкого механічного складу з близькою до нейтральної реакцією середовища і високим вмістом органічної речовини. Внесення ртуті в дозі 10 мг/кг ґрунту майже не впливає на вміст його в культурах на суглинкових ґрунтах та чорноземах. Застосування аналогічної дози на піщаних ґрунтах призвело до накопичення 5,7 мг/кг повітряно-сухої маси ртуті.

Вплив ртуті на ріст та розвиток рослин було досліджено на прикладі ячменю. Протягом тривалого часу досліджувався дорново-підзолистий окультурений ґрунт. Досліджувались варіанти з природним фоном ртуті (контроль) та зі штучно створеними фонами: перевищення природного фону ртуті у 1, 2, 3, 5, 10, 20, 50 доз (мг/кг).

Таблиця 1. Вміст водорозчинної ртуті [2]

Ґрунт	Доза, мг/кг	Вміст водорозчинної ртуті в ґрунті		
		Через 3 дні	Через 1 місяць	Через 9,5 місяців
Дорново-підзолистий ґрунт	Контроль	0,0005	0,0005	0,0005
	1	0,121	0,010	0,001
	2	0,182	0,019	0,002
	5	0,310	0,040	0,003
	10	0,383	0,042	0,004
	20	0,435	0,060	0,005
	50	1,052	0,105	0,012

Надходження ртуті до рослин залежить перш за все від кількості елементу у ґрунті, доступного для них і характерного вмісту водорозчинної ртуті. Вміст водорозчинної ртуті в ґрунтах змінюється в широких межах залежно від внесених доз ртуті, часу взаємодії і властивостей ґрунтів.

Через 3 дні після внесення ртуті, вміст її складав 2,5 – 18% від її валової кількості. Таку невисоку концентрацію ртуті можна пояснити тим, що в ґрунті після трьох днів інкубації при вологості 60% найменшої вологоємності, переважають міцно фіксовані сполуки ртуті. Трансформація водорозчинної ртуті відбувається за більш великих

проміжків часу. Через місяць після внесення ртуті, її фіксація в твердій фазі ще продовжувалась, і вміст водорозчинної ртуті зменшувався до долі відсотка. Із збільшенням валового вмісту ртуті в ґрунті концентрація її водної витяжки також збільшується. З часом відбувається поступове вирівнювання концентрації ртуті у водній витяжці при внесенні різних доз токсикантів.

Значна частина внесеної ртуті переходить у важкорозчинні форми сполук. Через 9,5 місяців після внесення водорозчинна і обмінна ртуть в сумі складають близько 1% її валового вмісту.

Вплив важких металів на ґрунти та рослинність Київщини є дуже актуальною, оскільки саме важкі метали є одними з основних забруднювачів навколишнього природного середовища. Києву притаманні екологічні проблеми великих міст, які в концентрованому вигляді відображають майже всі екологічні проблеми України. За останні десятиріччя загострилася проблема забруднення ґрунтів як ртуттю, так і іншими важкими металами. Середній по м. Києву вміст ртуті у ґрунтах – порівняно невеликий. Водночас зустрічаються ділянки із середнім, небезпечним і дуже небезпечним рівнями забруднення. Зазначені рівні забруднення визначаються сумою над-фонових концентрацій елементу у ґрунті. Як правило, значна забрудненість ґрунтів спостерігається в межах промислових зон, а також звалищ побутового сміття.

Найбільша за площею ділянка з дуже небезпечними рівнями забруднення знаходиться в межах заводу "Радикал", який тривалий час випускав препарати хімічного захисту рослин. На цій ділянці концентрації ртуті (метал першого класу небезпеки) перевищують фонові у 100 разів. Вміст цього металу у ґрунті коливається від 0,5 до 2 мг/кг, але подекуди здатна досягати до 10 мг/кг і навіть більше. Ґрунти із забрудненням ртуттю від 0,1 до 0,5 мг/кг знаходяться в районах Скотарного заводу, "Арсеналу", "Більшовика", "Київтрактородеталь". Інші поля з небезпечним рівнем забруднення ґрунтів ртуттю (0,05-0,1 мг/кг) зафіксовано поблизу заводів Київгума, "Артем", "Електровагоноремонтного заводу", "Аверс" тощо.

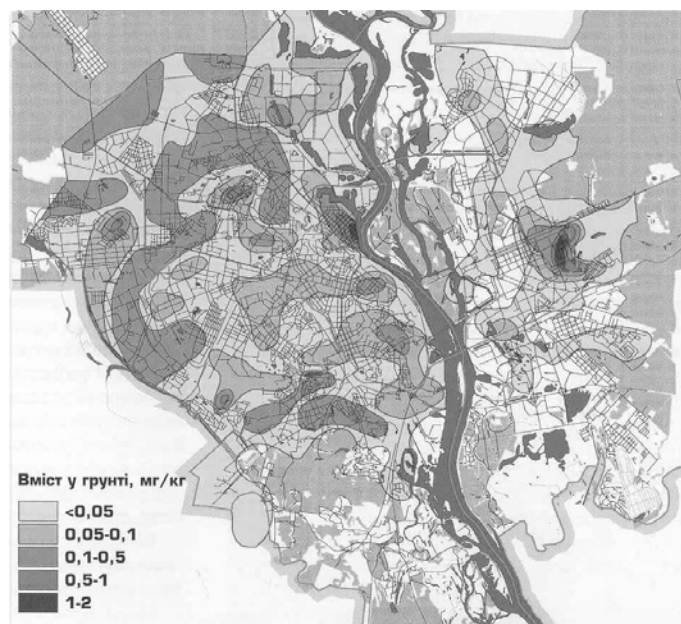


Рис. 1. Забруднення міста Києва ртуттю [5]

Висновки. Зазвичай рухомі форми ртуті у природі знаходяться в нормі, проте антропогенна діяльність сприяє потраплянню значної кількості елементів ртуті і цим забруднює навколишнє середовище. Така ситуація спричиняє накопиченню досліджуваного елементу на кожному рівні ланцюгів живлення. Ртуть потрапляє в навколишнє середовище з викидами промислових підприємств, з автомобільними викидами переробленого пального, зі сміттям, що накопичується на звалищах тощо. Для рослин ртуть здебільшого є мікроелементом і в певних незначних кількостях необхідною для нормального протікання біохімічних та фізіологічних процесів в їх організмах. При недостатці цього металу порушується розвиток рослин, виникають різні хвороби й аномалії,

наприклад хлорози, порушення азотного та інших обмінів. При високій концентрації ртуті в ґрунтах та рослинах спостерігаються різні порушення, які пов'язані з накопиченням та дією цього елементу..

1 Алексеев Ю.В. Тяжелые металлы в почвах и растениях. – Л.: Агропромиздат, 1987 – 140 с.; 2. Гуральчук Ж. З. Фитотоксичность тяжелых металлов и устойчивость растений к их действию / Институт физиологии растений и генетики НАН Украины. – К.: Логос, 2006. – 208 с. 3. Жовинський Е. Я., Кураєва І. В., Самчук А. І., Манічев В. Й., Крюченко Н. О. Важкі метали у ґрунтах заповідних зон України / НАН України; Інститут геохімії, мінералогії та рудоутворення / Е.Я. Жовинський (голов.ред.). – К.: Логос, 2005. 4. Зырин М.М. Химия тяжелых металлов. – М.: 1985. – 97-103 с. 5. Карты забруднення. – Режим доступу <http://www.zagorodna.com>

УДК 911.3

В. Сайчук, асп., М. Хінцінський, експерт з умов праці

УМОВИ ПРАЦІ ЯК АСПЕКТ ЯКОСТІ ТРУДОВИХ РЕСУРСІВ

Визначено суспільно-географічне та економічне значення термінів "праця", "робоча сила", "трудові ресурси", "соціально-трудові відносини", "умови праці". Проаналізовано особливості впливу умов праці на кількісні та якісні показники ресурсів праці. Обґрунтовано необхідність посилення контролю за додержанням належних умов праці та проведення атестації робочих місць.

Human-geographical and economic significance of the terms "labor", "labor force", "human resources", "labor relations", "working conditions" are determined. The specific features of impact of working conditions on quantitative and qualitative indicators of labor resources are analyzed. Need to strengthen monitoring compliance with of worthy working conditions are determined.

Вступ. Постановка проблеми. Рівень життя населення, його добробут значною мірою залежить від рівня розвитку виробництва товарів та послуг. Подальший розвиток виробництва можливий лише за умов раціонального поєднання чинників виробництва, одним із яких є праця. Особливо це стосується ринкової економіки, яка базується на використанні найманої праці. В ринкових умовах робоча сила найманих працівників виступає у якості товару, який має свою споживчу вартість. "Споживча вартість робочої сили полягає у її здібності створювати додаткову вартість, бути джерелом зростання капіталу" [1, с.16].

Ефективність використання робочої сили та якісні показники трудових ресурсів значною мірою залежать від умов праці. Неприятливі умови праці є одним із чинників, що негативно впливає на ринок праці та загострює соціальну напругу в суспільстві. На сьогодні робота по покращенню умов праці на більшості підприємств є недостатньою, що значною мірою зумовлено різким зниження інвестицій в технічне переозброєння підприємств, збільшення зносу основних виробничих фондів без їх оновлення та з інших причин.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Дослідження окремих наукових аспектів формування та використання трудових ресурсів розглянуто у працях С. Бандура, Д. Богині, В. Герасимчука, В. Джамана, М. Долішнього, А. Доценка, Ю. Заволоки, Н. Запужляк, С. Злупко, О. Левади, Е. Лібанової, М. Логвина, Н. Мезенцевої, В. Онікіска, В. Петюха, О. Хомри та інших вчених. Водночас суспільно-географічний аналіз окремих аспектів якості трудових ресурсів є актуальним і сприяє посиленню соціального захисту населення та адекватному реагуванню на соціально-трудові процеси в суспільстві.

Формулювання цілей статті. Постановка завдання. При суспільно-географічному аналізі чинників функціонування ринку праці слід враховувати як кількісні, так і якісні показники ресурсів праці. Кількісні показники ринку праці характеризують відтворення населення та його структуру. Якісні показники характеризують стан здоров'я і рівень працездатності населення, його освітньо-кваліфікаційний рівень.

Одним із аспектів якості трудових ресурсів є умови праці, тому метою даної роботи є дослідження умов праці в контексті формування якісних показників трудових ресурсів. Основними завданнями для досягнення даної мети є:

- 1) визначити суспільно-географічне та економічне значення термінів "праця", "робоча сила", "трудові ресурси", "соціально-трудові відносини", "умови праці";
- 2) проаналізувати особливості впливу умов праці на кількісні та якісні показники ресурсів праці;
- 3) обґрунтувати необхідність покращення умов праці та посилення контролю за додержанням належних умов праці шляхом проведення атестації робочих місць.

Виклад основного матеріалу. В економічному розумінні праця – це продуктивна і свідомо діяльність людини спрямована на перетворення предметів праці за допомогою засобів праці у споживчі блага з метою задоволення потреб населення. Праця як економічна категорія виступає центральною ланкою поєднання предметів праці та знарядь праці в процесі виробництва. Разом з тим, праця – "...соціальна категорія, одна з головних характеристик життєдіяльності населення, способу його життя" [9, с. 279]. Отже, термін "праця" є одночасно економічною та соціальною категорією.

Оскільки процес праці відбувається в суспільстві під впливом суспільно-географічних чинників та носить просторове (територіальне) поширення, то можна дійти висновку, що даний термін є водночас суспільно-географічним. В суспільно-географічному розумінні термін "праця" можна розглядати як природну здатність людей, що проживають на певній території, використовувати свої фізичні та розумові здібності при виробництві споживчих благ та реалізовувати свої трудові інтереси під впливом суспільно-географічних чинників: середовища життєдіяльності населення, природного відтворення ресурсів праці, територіальної мобільності робочої сили та якості трудових ресурсів.

У процесі праці людина реалізує свої фізичні та розумові здібності і вміння, сукупністю яких є *робоча сила*. Тобто в процесі праці використовується робоча сила людини. В процесі використання робочої сили між людьми виникають взаємозв'язки, що пов'язано із виконанням трудових функцій у виробничому процесі та соціальною складовою виробничих відносин. Сукупність даних взаємозв'язків та формування під їх впливом соціального клімату в колективі називаються *соціально-трудовими відносинами*.

Ключова роль у розвитку виробництва належить людині, оскільки *людські ресурси* є важливою складовою частиною ресурсного потенціалу регіону. Саме людина виступає основним носієм праці та споживачем продуктів праці (споживчих благ). Частина населення, що "...має сукупність фізичних, інтелектуальних і емоційних якостей, які визначають можливість працювати" [3, с. 74], відноситься до працездатного населення.

Споживачем робочої сили та носієм праці є *трудові ресурси* – частина населення, яка використовує або може використати свої фізичні та розумові здібності для створення споживчих благ та покращення рівня життя населення. Відповідно до географічної енциклопедії України трудові ресурси – "...частина населення країни (регіону), яка має необхідний для трудової діяльності освітній, професійно-кваліфікаційний рівень, фізичний розвиток і стан здоров'я" [3].

В економічному розумінні трудові ресурси – це "працездатна частина населення, яка володіючи фізичними та інтелектуальними можливостями, здатна виробляти ма-

теріальні блага та надавати послуги" [9, с.10]. В Україні до трудових ресурсів відноситься працездатне населення в працездатному віці (чоловіки – 16-59, жінки – 16-54 років) та працююче населення в непрацездатному віці.

Якість трудових ресурсів визначається станом здоров'я населення і освітньо-кваліфікаційним потенціалом трудових ресурсів (рис. 1). Від здоров'я населення (як фізичного, так і психічного) залежить його працездатність та якісні характеристики формування пропозиції

робочої сили на ринку праці. Рівень здоров'я населення залежить від генетичних та екологічних передумов, стану розвитку системи охорони здоров'я та профілактики захворювань, а також від стану фізичної культури та спорту [6]. Значний вплив на якісні характеристики ринку праці здійснюють соціально-економічні умови життєдіяльності та праці населення регіону, від якого залежать чинники впливу на стан здоров'я жителів.

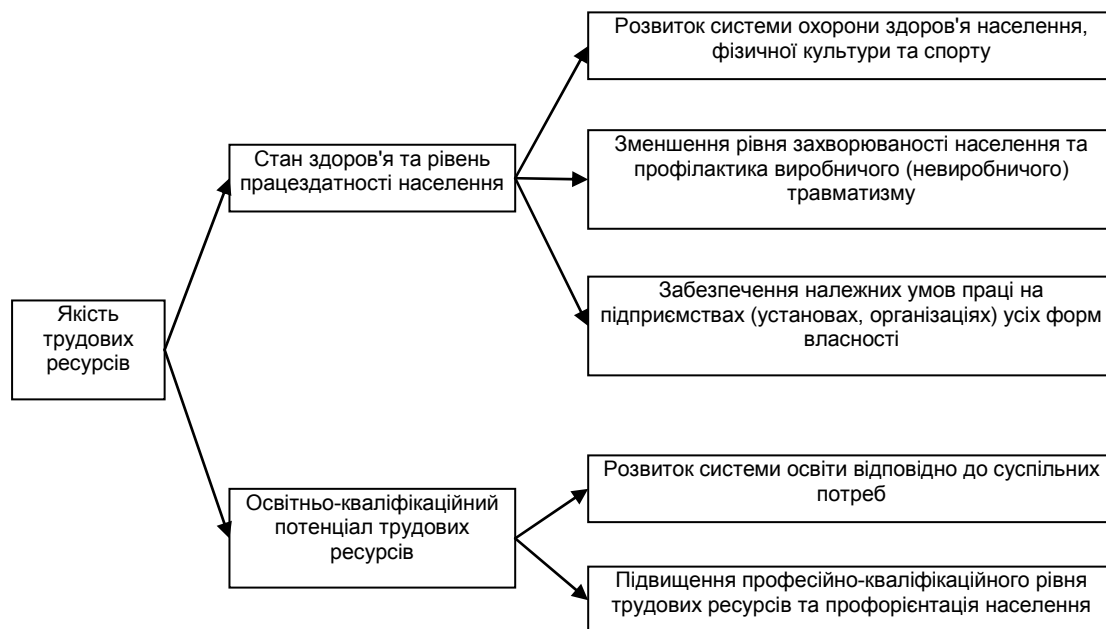


Рис. 1. Особливості якості трудових ресурсів (розроблено авторами)

Умови праці – це "...сукупність взаємозв'язаних виробничих, санітарно-гігієнічних, психофізіологічних, естетичних і соціальних факторів конкретної праці, обумовлених рівнем розвитку продуктивних сил суспільства, які визначають стан виробничого середовища та впливають на здоров'я і працездатність людини" [2, с. 141].

Найбільший вплив на якість трудових ресурсів здійснюють основні чинники виробничого середовища, які виділені з урахуванням рекомендацій Міжнародної організації праці:

- фізичне зусилля (незначне, середнє, сильне, дуже сильне);
- нервові напруження (незначне, середнє, підвищене);
- робоче положення (обмежене, незручне, незручно-стиснене, дуже незручне);
- монотонність роботи (незначна, середня, підвищена);
- температура, вологість, теплове випромінювання в робочій зоні (незначні, підвищені або знижені, середні, високі, дуже високі стадії впливу даних чинників);
- забруднення повітря (із незначним, середнім, підвищеним, сильним, дуже сильним ступенем забруднення);
- виробничий шум (помірний, підвищений, сильний шум);
- вібрація, обертання, поштовхи (підвищені, сильні, дуже сильні);
- освітленість у робочій зоні (нормальна, недостатня або осліплююча освітленість).

Також чинники виробничого середовища можна об'єднати у чотири групи [2, с. 141]:

- 1) фізичні (температура, вологість, запиленість, забрудненість повітря; виробничий шум та вібрація; осві-

тленість та колір приміщення, засобів та предметів праці тощо);

- 2) хімічні (пил, токсини тощо);

- 3) біологічні (шкідливі бактерії та мікроорганізми тощо);

- 4) радіаційні (іонізуюче випромінювання, мікро- та радіохвилі тощо).

Важливою ознакою якості трудового потенціалу області, що безпосередньо стосується функціонування регіонального ринку праці є *травматизм, пов'язаний з виробництвом*. Аналіз виробничого травматизму свідчить, що переважна більшість нещасних випадків виникає через організаційні причини, серед яких на першому місці стоять порушення вимог інструкцій, правил експлуатації, а усунення їх не потребує значних витрат. Отже, потрібно змінювати ставлення до безпеки праці як з боку роботодавців, так і з боку працівників.

Основним завданням роботодавця згідно зі статтею 13 Закону України "Про охорону праці" [4] є створення безпечних умов праці, забезпечення працівників засобами індивідуального та колективного захисту. В такій ситуації важливо правильно оцінити ризики, які є на конкретному виробництві, і вжити необхідних заходів щодо їх запобігання або зменшення. Вся профілактична робота повинна бути спрямована на першочергове вирішення якраз цього завдання.

Не менш важливим фактором запобігання виробничому травматизму та профзахворюванням є особисте усвідомлення своєї ролі працюючим у процесі виконання робіт. Ст. 14 Закону "Про охорону праці" [4] чітко визначає обов'язки працівника щодо додержання вимог нормативно-правових актів з охорони праці.

На законодавчому рівні визначено, що працівник зобов'язаний: дбати про особисту безпеку і здоров'я, а та-

кож про безпеку і здоров'я оточуючих людей в процесі виконання будь-яких робіт чи під час перебування на території підприємства; знати і виконувати вимоги нормативно-правових актів з охорони праці, правила поведінки з машинами, механізмами, устаткуванням та іншими засобами виробництва, користуватися засобами колективного та індивідуального захисту; проходити у встановленому порядку попередні та періодичні медичні огляди. Тобто працівник несе безпосередню відповідальність за порушення зазначених вимог. Усі ці вимоги повинні бути внесені в посадові інструкції, в інструкції з охорони праці для кожної професії та виду робіт.

У свідомості кожного працюючого має виробитись розуміння, що порушення вимог нормативно-правових актів з охорони праці – це прямий шлях до виробничої травми чи професійного захворювання, і за це він буде покараний. У зв'язку з цим зміст нормативних документів підприємства повинен бути максимально деталізований та конкретизований, оскільки вони є основними документами під час розслідування нещасних випадків на виробництві чи професійних захворювань.

Враховуючи глибокий соціальний зміст *атестації робочих місць за умовами праці* для забезпечення захищеності працюючих, зайнятих на роботах у несприятливих умовах праці, керівники підприємств, установ та організацій незалежно від форм власності і господарювання, та фізичні особи (підприємці) зобов'язані забезпечити проведення на підприємствах чергової атестації. Лише в такий спосіб можна буде уникнути практики безпідставного позбавлення відповідних прав працівників або ж навпаки незаконного призначення їм пільг та компенсацій.

Атестація робочих місць за умовами праці – це комплексна оцінка всіх факторів виробничого середовища і трудового процесу, супутніх соціально-економічних факторів, які впливають на здоров'я і працездатність працівників в процесі трудової діяльності.

Атестація робочих місць спрямована на [6]:

- виявлення факторів і причин виникнення несприятливих умов праці;
- санітарно-гігієнічне дослідження факторів виробничого середовища, визначення ступеня важкості і напруженості трудового процесу на робочому місці;
- комплексну оцінку факторів виробничого середовища і характеру праці та відповідність їхніх характеристик стандартам безпеки праці, будівельним та санітарним нормам і правилам;
- установлення ступеня шкідливості і небезпечності праці та її характеру за гігієнічною класифікацією;
- обґрунтування віднесення робочого місця до категорії із шкідливими (особливо шкідливими) умовами праці;
- визначення (підтвердження) права працівників на пільгове пенсійне забезпечення;
- аналіз реалізації технічних і організаційних заходів, спрямованих на оптимізацію рівня гігієни, характеру і безпеки праці.

Результати атестації за умовами праці є основою для вирішення питань надання пенсій за віком на пільгових умовах, інших пільг та компенсацій, а також розроблення і реалізації організаційних, технічних, економічних та соціальних заходів колективного договору щодо поліпшення умов трудової діяльності. Атестація

проводиться на підприємствах, в організаціях, установах незалежно від форм власності й господарювання, де технологічний процес, використовуване обладнання, сировина та матеріали є потенційними джерелами шкідливих і небезпечних виробничих факторів, що можуть несприятливо впливати на стан здоров'я працівників, а також на їхніх нащадків як тепер, так і в майбутньому.

Висновки та перспективи подальших розвідок.

Питання створення безпечних умов праці, профілактики виробничого травматизму та профзахворювань були і є важливими і актуальними на будь-якому підприємстві. Гострота їх обумовлюється експлуатацією застарілих та зношених основних фондів, недостатньою увагою до їх оновлення при формуванні державної політики інвестування перспективних програм розвитку. Порушення вимог з охорони праці та не забезпечення належних умов праці призводить до виникнення нещасних випадків на виробництві чи професійних захворювань. Тобто відбувається перехід від нормального стану виробничої системи до кризового чи недостатньою керованістю виробничими процесами.

Основними завданнями для забезпечення належних умов праці на підприємствах (установах, організаціях) усіх форм власності та підвищення рівня працездатності населення є: збереження здоров'я працівників, раціональне витривання життєвих сил та відновлення працездатності; нормалізація умов праці; своєчасне проведення атестації робочих місць на підприємствах (установах, організаціях) усіх форм власності; створення та оновлення основних фондів працезахоронного призначення; профілактика виробничого травматизму та професійних захворювань; вдосконалення техніки та технології виробництва з метою поліпшення умов праці; попередження та компенсація несприятливого впливу умов праці на працівників (пільги та компенсації працюючим у важких та шкідливих умовах); відшкодування потерпілим втрат від нещасних випадків та професійних захворювань.

1. Абрамов В. М. Мотивація і стимулювання праці в умовах переходу до ринку / В. М. Абрамов, В. М. Данюк, А. М. Колот. – Одеса, 1995.
2. Адрианова В. В. Экономика труда и социально-трудовые отношения: Учеб. пособие / В. В. Адрианова. – Симферополь, 2004.
3. Географічна енциклопедія України : В 3-х т. / Редкол.: О. М. Маринич (відп. ред.) та ін. – К., 1989 – 1993. – Т. 3 : П – Я.
4. Закон України "Про охорону праці" від 14.10.1992 №269-XII (Відомості Верховної Ради України (ВВР), 1992, №49, ст. 668) із змінами та доповненнями (остання редакція від 27.10.2010) : Офіційний сайт Верховної Ради України [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://zakon1.rada.gov.ua/cgi-bin/laws/main.cgi?page=1&nreg=2694-12>.
5. Куценко В. І. Сфера охорони здоров'я: соціально-економічні та регіональні аспекти / В. І. Куценко, Г. І. Трілленберг. – К., 2005.
6. Постанова Кабінету Міністрів України "Про порядок проведення атестації робочих місць за умовами праці" від 01.08.1992 №442 : Офіційний сайт Верховної Ради України [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://zakon1.rada.gov.ua/cgi-bin/laws/main.cgi?page=1&nreg=442-92-%EF>.
7. Сайчук В. С. Стан здоров'я та рівень працездатності населення Хмельницької області / В. С. Сайчук // Економічна та соціальна географія: Наук. зб. – К. 2010. – Вип. 1 (61). – С. 102-109.
8. Толчієв О. Г. Основи суспільної географії: Начальний посібник / О. Г. Толчієв. – Одеса, 2001.
9. Шлендер П. Э. Рынок труда: Учеб. пособие для студ. вузов, обуч. по спец. 060200 "Экономика труда" / П. Э. Шлендер (ред.), В. В. Воронникова, Е. Г. Довгая, О. Б. Дубас, Л. В. Кадильникова. – М., 2004.

Надійшла до редколегії 21.03.11

УДК 911.3

Т. Михайленко, асп.

РИНОК ЖИТЛА ТА ЯКІСТЬ ЖИТЛОВИХ УМОВ НАСЕЛЕННЯ УКРАЇНИ

У статті подано результати аналізу показників якості житлових умов населення України. Розглянута сучасна ситуація на ринку житла. Зазначені та проаналізовані основні проблеми розвитку житла в Україні. Визначені перспективи його розвитку.

The results of analysis of quality indexes of housings terms of population of Ukraine are presented. The current situation in the housing market is considered. The main problems of housing in Ukraine are mentioned and analyzed. The possibilities of its development are defined.

Постановка проблеми. Житло є одним з основних матеріальних благ, необхідних для забезпечення життєдіяльності людини. Потреба людини в житлі виникає з народження і носить постійний характер протягом усього життя. Воно виступає не просто середовищем проживання людини, але і полем для трудової діяльності, виховання дітей, дозвілля, відпочинку та ін. Таким чином, умови житла виступають індикатором якості життя населення. Забезпеченість громадян житлом – показник успішності державної політики. Житлове питання – актуальне і гостре серед усіх інших соціально-економічних проблем, особливо якщо добробут населення не на досить високому рівні.

Аналіз останніх досліджень. У вітчизняній економічній науці аналізом проблем розвитку житла займалися Кесарева Н., Паливода К., Олійник Н, Турманов К. та інші, де автори висвітлюють свої бачення у вирішенні питань вдосконалення процесів розвитку житлового господарства. Проте більшість праць присвячені не комплексному, а аналізу окремих складових житлової сфери. Теоретичними, практичними та методичними питаннями проблем розвитку житлового фонду як галузі, яка є одночасно найважливішим елементом і соціального середовища, привертала увагу таких вчених-економістів: В. Андрійчука, І. Лукінова, П. Гайдуцького, М. Дем'яненка, М. Долішнього, П. Саблука, М. Коцупатого, О. Крисального, В. Юришина, Г. Купалової, М. Маліка, М. Орлатого та інших.

Мета (завдання).

- дослідити сучасний стан забезпечення громадян України житлом;
- виявити сьогоденні проблеми функціонування житлового ринку в Україні;
- визначити основні напрямки розвитку та поліпшення якості житлових умов населення.

Виклад основного матеріалу. Згідно Конституції України кожен громадянин має право на житло. Сучасна житлова проблема України є надзвичайно гострою. Для основної частини населення нашої країни придбання житла є неможливим. Через невисокий рівень прибутків переважної частини громадян придбати житло неможливо ні за ринковими цінами, ні за собівартістю. При цьому, ціни на житло зростають. Обсяги житлового будівництва порівняно з радянським періодом майже втричі менші. Відчувається гострий дефіцит житла як з точки зору його фізичної нестачі, так і з точки зору задоволення платоспроможного попиту. В Україні забезпеченість громадян житлом у 2,5-3 рази менша, ніж в країнах ЄС і у 4 рази менша ніж у США [3, с. 166-168].

Задоволення потреби у житлі залишається однією з основних проблем нашого суспільства, яка не може бути вирішена без участі держави, що зумовлює формування державних житлових черг на суспільне житло.

Згідно статистичним даних Держкомстату України у 1995 році (після здобуття незалежності нашої країни та початку післякризового підйому) в черзі на квартиру перебувало 2,6 млн. сімей та однаків, а на 2009 рік їх налічувалося майже 1,2 млн. Проте різниця в 1,4 млн. чоловік не свідчить, що всі вони отримали житло, за цей період отримали житло лише 427 тис. [2] Очевидно, цьому факту можуть бути такі причини як, смерть громадян, які очікували на квартиру, виїзд громадян за межі країни або вирішення цих проблем самотужки, без втручання держави. Лівова частка громадян стоять у чергах навіть не десятирок років.

Говорити про доступність житла при надлишку попиту над пропозицією, яка призводить до зростання цін, не доводиться.

Таблиця 1. Показники динаміки квартирної черги[1,2]

Показники на кінець року	Роки							
	1990	1995	2000	2001	2005	2007	2008	2009
Введення в експлуатацію загальної площі, тис. м	17447	8663	5558	5939	7816	10244	10496	6400
Загальна кількість сімей та однаків, що перебували в квартирній черзі, тис. од	2638	2411	1765	1624	1323	1252	1216	1174
Кількість сімей та однаків, що отримали житло, тис. чол	235	82	32	29	20	17	17	11
Частка від загальної кількості громадян, що перебувають на квартирному обліку, %	8,9	3,4	1,8	1,8	1,5	1,4	1,4	0,9

За розрахунками директора "Інституту міста" Олександра Сергієнка прогнозований термін очікування квартири в черзі складає майже 74 роки, за умов збереження відповідних обсягів введення житла в експлуатацію та його механізму розподілу [6].

За даними опитування Держкомстату України [7], ступінь задоволення своїми житловими умовами громадяни оцінюють як "не дуже задоволені" – 34,4%, "не задоволені" – 14,6%, "дуже незадоволені" – 5,3%. Звідси випливає, що якість життя половини населення України не відповідає визнаному соціальному рівню.

Відповідно до концепції Державної цільової соціально-економічної програми будівництва (придбання) доступного житла на 2009-2016 роки, Мінрегіонбуд України низьку забезпеченість населення житлом обґрунтовує такими причинами: зменшення обсягів державного фінансування житлового будівництва, що призвело до зменшення загальних обсягів введення житла; висока вартість комерційних житлових кредитів, які для більшості громадян виявляються недоступними; не було запроваджено нові механізми вирішення житлових питань шляхом спільної участі громадянина та держави у фінансуванні будівництва (придбання) житла. Необхід-

ність прийняття цього документа зумовлена тим, що в Україні відсутня цілісна системи державної підтримки забезпечення громадян доступним житлом. [5] Для тих, хто потребує поліпшення житлових умов відповідно до законодавства, але рівень доходів не відповідає вимогам Закону щодо забезпечення соціальним або доступним житлом, передбачена можливість отримати державні цільові довгострокові кредити на будівництво чи придбання житла.

В системі забезпечення потреб населення одне з основних місць посідають житлові умови. Адже вони безпосередньо впливають на здоров'я нації, і тому їх забезпечення населення у чинному вигляді має бути пріоритетним завданням держави, особливо за нинішніх умов низького рівня народжуваності та високого рівня смертності.

Головним документом, який визначає зараз в Україні основи стандартизації якості житла є "Єдиний класифікатор житлових будинків" (де усі існуючі будинки діляться на 6 класів, залежно від терміну експлуатації, якості конструкції і наявності інженерних мереж). До критеріїв оцінки комфортності житла відносяться організація внутрішнього простору, якість будівництва і використання конструкцій матеріалів, інженерного забезпечення і вживаного устаткування [4]. Існують фактори, які оминає цей класифікатор, але він виступає підґрунтям для розвитку стандартизації якості житла.

Основними кількісними показниками якості житла вважають питому вагу житлової площі разом з водопостачанням, опаленням, газом, гарячим водопостачанням, обладнанням ваннами або душовими, а від нещодавна – підлоговими електроплитами.

Якщо провести аналіз житлових умов населення України за вказаними показниками, то впливає, що станом на 2010 рік лише 59,6% загальної площі житла було обладнано водопроводом (для порівняння цей показник у 1995 році становив 50,5%), 57,5% каналізацією (47,3% у 1995 році), 62,1% опаленням (всього 47,9% за 95 рік), 83,2% загальної площі житла забезпечено газом (трохи менше 79,9% – 1995 р.), ще менше 42,3% житла забезпечувалися гарячим водопостачанням (невеликий показник за 95 рік – 35%) та 53,2% – ваннами (44,1% у 1995 році) [2]. Результати аналізу свідчать про те, що період реформування економіки, спостерігається тенденція на краще забезпечення різними об'єктами соціальної інфраструктури, особливо центральним опаленням та газом. На це впливають історичні, соціально-економічні (доступність житла, рівень доходів населення, розвиток житлового будівництва), політичні (державна, регіональна та місцева політика), демографічні фактори (частка населення в працездатному віці).

Потрібно зазначити, що житлові умови населення сільської місцевості значно поступаються умовам проживання людей у містах.

Не можна виключати зношеність житлового фонду, де майже кожний другий-третій будинок наразі потребує різного плану ремонту (мається на увазі не тільки поганий стан самих будинків, а і застарілість і зношеність комунікацій).

До актуальних проблем, пов'язаних з житловими умовами населення України, відноситься розмір загальної житлової площі на одного жителя. За останніми даними, середня забезпеченість населення України житлом становить 23,3м² [2]. Більше третини сімей забезпечені соціальною житловою площею менше, ніж визначено нормою – 13,65 м² на особу.

В Україні житлові питання регулюються: "Конституцією України", "Житловим Кодексом України", Законами

України "Про житловий фонд соціального призначення", "Про Загальнодержавну програму реформування і розвитку житлово-комунального господарства на 2009-2014 роки", "Про приватизацію державного житлового фонду". Однак правове регулювання державою цього питання є не зовсім досконалим, оскільки відсутній механізм послідовного здійснення проголошених правових норм, а також відсутній контроль за виконанням цих норм.

Якісні житлові умови визначають добробут і рівень життя населення, на що направлене державне управління розвитком житлового будівництва в Україні. І якщо вірити експертам, то в основних оцінках ринок житла оживає, але повністю відродити його може тільки втручання держави. Доцільно нагадати, що саме держава має економічними та правовими засобами створювати умови для задоволення потреби громадян у житлі шляхом його будівництва, придбання у власність або взяття в оренду за власні кошти. Потрібно розробити на державному рівні дієвий механізм, що спрямовувався б на зниження собівартості житла, реконструкцію зношеного житлового фонду, будівництво житла в невеликих містах та селах.

Висновки. Таким чином, низький рівень забезпечення населення житлом залишається вкрай гострою соціальною проблемою, яка без участі держави не буде вирішеною. Адже ринок нерухомості в Україні втратив свою привабливість як для національних, так і для закордонних інвесторів. Шляхи вирішення цього питання є одним з основних пріоритетних напрямків державної політики нашої країни. В Україні на сьогоднішній день будується напролюд багато елітного, дорогого житла, через це ринок житла більш орієнтований на громадян з високим рівнем доходу, малозабезпечені громадяни не в змозі придбати або побудувати його.

Світова практика забезпечення житлом через іпотечне кредитування вживається в умовах української економіки досить болюче. Молодь не має ресурсів, щоб купувати дороге житло, навіть у кредит, оскільки величина відсотків занадто велика. Суттєвою проблемою є інвестування будівництва житла. Іноземний капітал не є поширеним в необхідному об'ємі, а національні підприємці не задовольняють попит на житло співгромадян. Державне фінансування молодіжного кредитування через непослідовність і непрозорість процедур на сьогодні є неефективним. Варто розглядати житлове іпотечне кредитування як один із найбільш надійних способів залучення приватних інвестицій за рахунок капіталізації житлової нерухомості дозволяє найбільш вигідно поєднувати інтереси будівельних компаній, фінансово-кредитних установ, громадян і держави в процесі розв'язання житлової проблеми.

Отже, серед стримуючих факторів житлового будівництва можна виділити недосконалість його нормативно-законодавчої бази загалом, а також нормативно-законодавчої бази регіональної політики житлового будівництва в наш час.

Основними засадами формування ефективної державної політики з питань доступного житла мають бути створення умов, що забезпечать населення в цьому житлі та впровадження ефективної підтримки громадян.

Збільшення обсягів будівництва житла та вдале вирішення проблеми забезпечення населення житлом сприятиме як покращенню соціально-економічних показників розвитку держави, поліпшенню демографічних показників, так і позитивно відобразиться на добробуті населення.

1. Введення в експлуатацію житла. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://ukrstat.gov.ua/operativ/operativ2005/ibd/ibd_nik/ibd_u/ezb_u.html 2. Житловий фонд України (1990-2010) [Електронний ре-

сурс]. – Режим доступу: <http://www.ukrstat.gov.ua/> 3. Кравченко В. І. Основи житлової економіки : [навч. посіб.] / В. І. Кравченко, К. В. Паливода, В. А. Поляченко. – К. : Основа, 2007 4. Про затвердження Єдиного класифікатора житлових будинків залежно від якості житла та наявного інженерного обладнання. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.uazakon.com/document/spart66/inx66774.htm> 5. Розпорядження від 5 листопада 2008 р. N 1406-р. Про схвалення Концепції Державної цільової соціально-економічної програми будівництва (придбання) доступного житла на 2009-2016 роки [Електронний ресурс]. – Режим

доступу: <http://zakon.rada.gov.ua/cgi-bin/laws/main.cgi?nreg=1406-2008-%F06>. Сергієнко О. Чепра завдовжки як життя, або 1/3 людського щастя // Дзеркало тижня. – 2008. – № 43 (722). – 15 листопада. – [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://dt.ua/articles/55415> 7. Соціально-демографічні характеристики домогосподарств України у 2010 році [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://ukrstat.org/uk/operativ/operativ2010/gdn/sdh/sdh2010.htm>

Надійшла до редколегії 30.09.11

УДК 911 + 528

М. Сидоренко, асп.

КАРТОГРАФІЧНИЙ АНАЛІЗ АНТРОПОГЕННОГО НАВАНТАЖЕННЯ НА ЛАНДШАФТИ

Висвітлено особливості картографічного аналізу антропогенного навантаження на ландшафти. Визначено етапи ландшафтних досліджень. Розкрито складові частини етапів, необхідні для виконання картографічного аналізу. Складено алгоритм визначення сумарного антропогенного навантаження

The textures of cartographical analysis of human impact on landscapes are discussed. Stages of landscape research are defined. The elements of stages needed for realization of cartographical analysis are described. The algorithm of the assessment of total human impact on landscapes is presented.

Постановка проблеми. Найважливішим питанням сучасної географії та екології вже багато років є і досі лишається вивчення масштабів негативного впливу діяльності людини на навколишнє природне середовище. Територіальне розповсюдження кількісних і якісних показників антропогенного навантаження на ландшафти найкраще простежується під час картографічного аналізу існуючих даних, оскільки дає змогу бачити загальний стан ситуації. Складність полягає у точному зафіксуванні постійно змінних у часі і просторі елементів навантаження, яке полягає у комплексі зовнішніх природних та антропогенних впливів з урахуванням рівня стійкості різних ландшафтів до вище вказаних впливів.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Вивченням і дослідженням особливостей антропогенного навантаження на ландшафти займалися М. Гродзинський, Ф. Мільков, В. Гуцуляк, Б. Кочуров. Картографічний аналіз антропогенної діяльності детально викладений у працях В. Барановського, В. Молочка, В. Стурмана, В. Шевченка.

Мета (завдання). Головною метою статті є складення алгоритму визначення сумарного антропогенного навантаження. Він має врахувати кількісні та якісні характеристики, рівень опору ландшафту до цього впливу як постійної характеристики стійкості так і змінної складової, залежної від тривалості впливу та видозмін чи перерозподілу навантаження. Головним завданням є висвітлення особливостей аналізу антропогенного навантаження. Характеристика основних груп антропогенних факторів як складових частин сумарного навантаження на ландшафт з накладанням цих факторів на зовнішні природні впливи, як частини фізико-географічної характеристики досліджуваної території. Особливою специфічною рисою картографічного аналізу цього процесу є врахування рівня стійкості різних екосистем до різних видів антропогенного навантаження, яке спричиняє свій вплив на неї.

Виклад основного матеріалу. В географії та екології під поняттям антропогенне навантаження на оточуюче природне середовище розуміється будь-який спричинений людиною вплив на геосистеми, який викликає найменші зміни у їх структурі та функціонуванні і "змушує" її тривалий час перебувати у такому стані.

Один з методів дослідження антропогенного навантаження є картографічний у комплексі з загальнонауковим методом аналізу сучасного стану досліджуваних геосистем.

Задля отримання результатів картографічного аналізу антропогенного навантаження необхідно поетапне виконання трьох стадій ландшафтного дослідження:

теоретичної (вивчення методичної та методологічної бази), аналітичної (уточнення системи показників екологічного стану території, розробка серії базових аналітичних карт за окремими показниками і групами показників), практичної (вся систематизована інформація поєднується на підсумковій карті дослідження, яка узагальнює всі результати, здійснюється комплексний аналіз екологічного стану території) [1; 6].

Перша стадія дослідження полягає у сумісному аналізі природних компонентів даної території: літогенної основи, рельєфу, ґрунтів, клімату, поверхневих вод, біоти. Це дає змогу створення морфометричної ландшафтною карти [5].

При аналітичній стадії дослідження повинен враховуватись весь цикл впливів і відповідних змін: від джерел забруднення і формування навантаження – до взаємодії окремих компонентів і систем та виникнення певних реакцій на впливи [4]. Для складення алгоритму визначення сумарного антропогенного навантаження необхідно окремо розглядати різні складові антропогенного впливу на довкілля, їх домінантність в даному регіоні, кількісний та якісний масштаби поширення. Отримані результати не є остаточними даними для виконання картографічного аналізу, необхідно виконати перерахунок всіх показників для кожного ландшафту в залежності від рівня його стійкості до антропогенного впливу. Складовими частинами визначення сумарного навантаження на територію є: зовнішні антропогенні впливи, зовнішні природні впливи (фізико-географічна характеристика території), та внутрішній опір ландшафту (стійкість).

Зовнішні природні впливи включають в себе ряд фізико-географічних особливостей досліджуваного регіону, які мають прямий зв'язок з розповсюдженням та перерозподілом антропогенного навантаження на даній території. Тип рельєфу, наявність яружно-балкової мережі, експозиція схилів тощо визначають переважаючий напрям поширення наслідків людської діяльності та можуть бути як бар'єрними стримуючими елементами розповсюдження так і створювати концентраційні осередки навантаження. Кількість та сезонність опадів в комплексі з механічним складом ґрунтів дає змогу простежити глибину проникнення та циклічність надходження чужорідної, виробленої людиною субстанції у ландшафти. Поверхневі води є концентраційними елементами у випадку скидів відпрацьованих матеріалів виробництва та бар'єрними елементами при площинному поширенні антропогенного навантаження. Біоту можна розглядати як регулюючий та стримуючий фактор розповсюдження забруднення, як одного з видів антропогенного навантаження, у вертикальній площині.

При аналізі стану досліджуваної території окремо характеризуються наявність, обсяги, просторове розміщення, концентрація та домінантність різних видів антропогенного навантаження: промислового, сільськогосподарського, транспортного, селітебного. Створюється серія карт вище вказаних видів навантаження. Аналіз промислового навантаження на ландшафти включає в себе дослідження домінантних комплексів для даної території (паливно-енергетичного, машинобудівного, металургійного, хімічного, лісопромислового, будівельного), площі та ареалів поширення, особливостей територіального розміщення, обсягів виробництва, обсягів викидів тощо. Сільськогосподарське навантаження аналізується за ступенем розораності земель, переважаючим типом угідь, поголів'ям худоби тощо. Дослідження транспортного навантаження має свої особливості. На відміну від усіх інших складових сумарного антропогенного навантаження на навколишнє природне середовище транспортне навантаження має сувору лінійне поширення. При складенні алгоритму враховується щільність транспортної мережі, типи доріг, переважаючий тип перевезень, інтенсивність руху транспорту тощо. Аналіз селітебного навантаження включає в себе дослідження системи розселення даного регіону, адміністративний статус населених пунктів, кількості населення, динаміка, міграційні процеси [4].

Серія карт зовнішнього антропогенного впливу накладається на морфометричну ландшафтну карту досліджуваної території, що дає змогу простежити основні напрямки та ареали розповсюдження негативних наслідків антропогенного навантаження. Синтез і аналіз інформації виконується шляхом створення карт із застосуванням ГІС, що дозволяє систематизувати і узагальнити вище перелічені характеристики з можливістю подальшого прогнозування розвитку ситуації.

Складності виникають при врахуванні показників оцінки екологічного стану території, що характеризують внутрішні реакції ландшафтів на зовнішні впливи. Карта антропогенного навантаження на ландшафти не є науково вірною доти, поки не враховано стійкість ландшафтів – певний рівень здатності ландшафтів за допомогою внутрішніх механізмів саморегуляції протистояти зовнішнім впливам, зберігаючи свою структурну і функціональну цілісність, та повертатись до стійкого стану, якщо вплив зумовив тимчасове відхилення геосистеми від заданої програми. Пластичність геосистеми – дуже складна форма стійкості, її точна кількісна характеристика передбачає знання усіх областей станів у рамках інваріанту геосистеми (сукупність ознак геосистеми, які не схильні до динамічних змін). Кількісно пластичність можна оцінити ймовірністю того, що геосистема під впливом дії зовнішнього фактора протягом певного часу буде здійснювати переходи лише між областями нормальних (допустимих) станів у рамках одного інваріанту [3].

Вплив на геосистеми, які знаходяться близько від критичного стану, приховують в собі підвищену небезпеку незворотньої зміни режимів їх функціонування. Якщо дія зовнішнього природного чи антропогенного фактора призводить до виходу геосистем, які володіють властивостями самоорганізації і саморегуляції, за межі її інваріанту і викликає незворотні зміни, то відбувається критичний перехід, який полягає в порушенні (руйнуванні) і перебудові механізму, який забезпечує стабільний режим функціонування. Це називається функціональною відмовою геосистеми.

Тому стійкість геосистем до впливу антропогенних факторів необхідно враховувати, щоб простежити реакції ландшафтів, включаючи їх функціональні відмови задля створення достовірних картографічних моделей з подальшим прогнозуванням змін у поведінці геосис-

тем та наслідків цих процесів для оцінки перетворень у ландшафтах.

Антропогенне навантаження, яке заздалегідь є неоднаковим для кожного ландшафту за рахунок різного рівня соціально-економічних впливів, додатково перерозподіляється у довгій внаслідок різного рівня стійкості ландшафтів. [2]

Визначення стійкості ландшафтів здійснюється на основі надання класу стійкості кожному з ландшафтів, після попереднього аналізу і картографування всіх показників.

Стійкість геосистем до антропогенних впливів картується за допомогою розробки серії карт, що відображають ймовірності відмов та відновлення. Складаються карти окремих видів впливів, а також інтегральна на основі показника локальної стійкості. За цими картами виділяються ареали нестійкі до антропогенних навантажень, конфліктні з точки зору їх сучасного використання, які потребують особливої регламентації природокористування (введення жорстких норм на антропогенні впливи, функціональної переорієнтації природоохоронних заходів, більш ретельного моніторингу) [3].

Отже, алгоритм сумарного антропогенного навантаження на оточуюче природне середовище складається з таких основних стадій: створення ландшафтно-морфометричної карти з урахуванням усіх зовнішніх прородних впливів, визначення всіх видів антропогенного навантаження (домінантність, територіальне розміщення, ареал поширення впливу, обсяги та сила впливу), простеження перекриття та накладання один на одного ареалів впливу різних видів навантаження, поєднання фізико-географічних умов території з видами антропогенного впливу, характерними для досліджуваної території, врахування внутрішніх реакцій ландшафтів на зовнішні впливи.

Практична стадія дослідження полягає у відображенні реального екологічного стану території на основі поєднання всіх характеристик антропогенного навантаження та зовнішніх природних впливів з урахуванням стійкості ландшафтів, яке виконується за допомогою ГІС [7]. Виконання практичної стадії забезпечується наявністю створення послідовної серії карт та їх накладання одна на одну. Створюються окремі карти для кожного виду антропогенного навантаження: промислового, сільськогосподарського, транспортного, селітебного. Накладання цих карт одна на одну дає змогу дослідити перекриття ареалів впливу та виявити концентраційні осередки навантаження, що дає можливість створити карту сумарного антропогенного навантаження на ландшафти. Проте ця карта буде лише умовною, оскільки необхідне її накладання на ландшафтну морфометричну карту досліджуваної території, щоб простежити переважні напрямки та умови поширення навантаження. Остаточним кроком у створенні достовірної карти сумарного антропогенного навантаження є синтез отриманої карти з картою стійкості ландшафтів даного регіону.

Результати практичної стадії дослідження дають науковцям можливість оцінювати наслідки впливу антропогенної діяльності на оточуюче природне середовище, прогнозувати та моделювати подальші тенденції у змінах функціонування ландшафтів. Отримані карти є основою створення нових вимог раціонального природокористування досліджуваного регіону, переорієнтації природоохоронних заходів тощо. Вчасне виявлення осередків напруження дає змогу попередити функціональні відмови геосистем, запобігти виникненню конфліктних у використанні ареалів.

Висновки. Картографічний аналіз антропогенного навантаження на ландшафти виконується в ході комплексного дослідження різних природних та антропогенних факторів впливу на територію, має на меті ство-

рення низки карт сучасного екологічного стану ландшафтів. Складений алгоритм визначення сумарного антропогенного навантаження на оточуюче природне середовище дає змогу прослідкувати та визначити основні види впливу на ландшафти, зафіксувати їх параметри та отримати кінцеву цілісну картину стану території. За складеним алгоритмом окремо розглядаються складові частини навантаження, як антропогенного так і природного, їх кількісні і якісні характеристики, а також обов'язково враховуються внутрішні реакції ландшафтів на зовнішні впливи. Результатом виконання картографічного аналізу є створення цілої низки карт, і, найголовніше, – карти сумарного антропогенного навантаження, за якою порстежується сучасний стан навколишнього природного середовища під впливом людської діяльності. Важливе практичне значення отриманих результатів полягає у використанні їх для виконання вимог раціонального природокористування, поліпшення екологічного стану території, необхідної переорієнтації

природоохоронних заходів, прогнозування тенденцій розвитку різних процесів і явищ у ландшафтах тощо.

1. Барановський В.А. Екологічна географія і екологічна картографія. – К., 2001.
2. Гродзинський М.Д. Основи ландшафтно-екології. – К., 1993.
3. Гродзинський М.Д. Стійкість геосистем до антропогенних навантажень. – К., 1995.
4. Гуцуляк В.М. Ландшафтно-геохімічна екологія. – Чернівці, 2001.
5. Мильков Ф.Н. Антропогенное ландшафтоведение, предмет изучения и современное состояние / В кн.: Вопросы географии. – М., 1977.
6. Молочко В.В. Еколого-географічне картографування регіонів України // Національне картографування: стан, проблеми та перспективи розвитку: Зб.наук.праць/ Відп. за випуск Р.І. Сосса. – К., 2003.
7. Стурман В.И. Экологическое картографирование. – М., 2003.

Надійшла до редколегії 05.10.10

IV. ЮВІЛЕЇ

ЛИСОГОРУ СЕРГІЮ МИКОЛАЙОВИЧУ – 75!



Колектив географічного факультету Київського національного університету імені Тараса Шевченка щиро вітає доцента кафедри гідрології та гідро екології, кандидата географічних наук, гідролога Сергія Миколайовича Лисогору з ювілеєм

Народився Сергій Миколайович 27 листопада 1936 р. в м. Вінниці.

В 1960 р. закінчив Київський університет імені Тараса Шевченка за спеціальністю гідрологія. У 1960-1964 рр. працював в системі Міністерства меліорації і водного господарства України. В 1965-1967 рр. аспірант кафедри гідрології географічного факультету Київського університету.

З 1968 р. – асистент, старший викладач (1971 р.), доцент (1974 р.) кафедри гідрології і гідрохімії.

В 1970 р. захистив дисертацію на здобуття наукового ступеня кандидата географічних наук на тему: "Дослідження динаміки берегів Київського водосховища".

У 1977-1980 рр. працював заступником декана з навчальної роботи.

В 1980-1982 рр. працював в Республіці Куба радником декана географічного факультету Гаванського університету.

Наукові інтереси: дослідження гідрологічного режиму озер, річок і водосховищ України.

Автор понад 50 наукових праць, зокрема редактор підручника "Загальна гідрологія" (2000 р.).

Читає курси: "Загальна гідрологія", "Гідрологія суші".

Щиро бажаємо Сергію Миколайовичу міцного здоров'я, творчої наснаги та всіляких життєвих гараздів!

Колектив географічного факультету

ЯЦЕНКУ БОРИСУ ПАВЛОВИЧУ – 70!

Колектив географічного факультету Київського національного університету імені Тараса Шевченка щиро вітає професора кафедри країнознавства та туризму, доктора географічних наук, економіко-географа, країнознавця Бориса Павловича Яценка зі славним ювілеєм.

Народився Борис Павлович 1 січня 1942 р. у с. Малий Висторок Лебединського району Сумської області.

У 1963 р. закінчив Східний факультет Ленінградського державного університету ім. А.О. Жданова за спеціальністю сходознавець-філолог (японознавець). З 1963 по 1967 рр. – аспірант географічного факультету Ленінградського університету. В 1967 р. захистив кандидатську дисертацію "Північні райони Японії" за спеціальністю 11.00.02 – економічна та соціальна географія (науковий керівник – проф. Н.В. Ніколаєва).

З 1968 р. – молодший науковий співробітник Науково-організаційного відділу Всесоюзного центру рослинництва ім. М.І. Вавилова.

З 1970 р. – старший викладач, з 1976 р. – доцент кафедри економічної географії Київського державного університету ім.Тараса Шевченка. З 1991 р. – завідувач новоствореної кафедри країнознавства та туризму. З 1992 р. за сумісництвом працював провідним науковим співробітником відділу Сучасного Сходу Інституту сходознавства Національної Академії наук України.



У 2001 р. захистив докторську дисертацію "Структура господарства Японії" із спеціальності 11.00.02 – економічна та соціальна географія.

Наукові інтереси: дослідження географії світового господарства, географії міжнародних економічних відносин, проблем політичної географії та геополітики. В країнознавстві – різноманітні аспекти японознавства, а також географії господарства економічно розвинених країн та країн Азії.

Читає курси: "Основи теорії географії світового господарства", "Політична географія", "Географія зовнішньоекономічної діяльності", "Політична географія і геополітика регіонів світу", країнознавчі курси з проблем господарства Японії, інших економічно розвинених країн.

Автор понад 200 наукових робіт, в тому числі особисто і в співавторстві 28 монографій, зокрема співавтор підручників і монографій "Економічна географія зарубіжних країн", у 3-х т. (1975, 1978, 1981 рр.), "Опыт рыночных отношений в Японии" (1992 р.), "Економічна і соціальна географія світу" (1997, 1998, 2000, 2004, 2006 рр.), "Економіка зарубіжних країн" (1997, 2007 р.), "Світова економіка" (2000, 2007 рр.), "Політична географія" (2005 р.), "Структура господарства Японії" (2006 р.), "Політична географія і геополітика" (2007 р.).

Борис Павлович Віце-президент товариства "Україна – Японія", один з академіків – засновників наукового товариства "Академія туризму України".

Вітаємо Бориса Павловича з ювілеєм, зичимо міцного здоров'я та ще багатьох років плідної праці на географічній ниві!

Колектив географічного факультету

СМИРНОВУ ІГОРУ ГЕОРГІЙОВИЧУ – 65!



Колектив географічного факультету Київського національного університету імені Тараса Шевченка щиро вітає професора кафедри країнознавства та туризму, доктора географічних наук, економіко-географа, геологіста, країнознавця Ігора Георгійовича Смирнова з ювілеєм.

Народився Ігор Георгійович 27 вересня 1946 р. у м. Кам'янець-Подільський Хмельницької обл. Після закінчення школи в 1962 році вступив до Кам'янець-Подільського індустріального технікуму. В 1965 р. – технік цеху автоматики Миколаївського цементного комбінату (Львівська обл.) У 1965 – 1968 рр. – служба в Радянській Армії.

У 1973 р. закінчив Київський національний університет імені Тараса Шевченка, географічний факультет за спеціальністю "Економіко-географ, викладач географії", закінчив аспірантуру Сектору географії НАН України (заочно).

У 1976-1997 рр. – асистент, старший викладач, доцент (1988 р.) кафедри зовнішньоекономічної діяльності Київського торговельно-економічного інституту (з 1993 р. – університет), заступник декана обліково-економічного факультету та факультету економіки, менеджменту та права.

В 1982 р. захистив кандидатську дисертацію за спеціальністю "економічна та соціальна географія" на тему: "Територіальна організація зв'язків легкої промисловості та торгівлі та їх вдосконалення.

З 1997 по 2006 рр. – доцент кафедри країнознавства та туризму географічного факультету Київського національного університету імені Тараса Шевченка. З 2006 р. – на посаді професора цієї кафедри.

В 2004 р. захистив докторську дисертацію "Логістичний напрям у суспільній географії: теорія та практика досліджень". Доктор географічних наук за спеціальністю "економічна та соціальна географія". У 2007 р. присвоєно звання професора кафедри країнознавства та туризму.

Читає курси: "Логістика в туризмі", "Міжнародна логістика", "Маркетинг туризму", "Транснаціональні корпорації", "Основи маркетингу", "Психологія та соціологія туризму", "Міжнародний туристичний бізнес".

Автор понад 700 наукових праць, зокрема трьох монографій "Логістика: просторово-територіальний вимір" (2004, одноосібна), "Світове господарство в умовах глобалізації" (2004, в співавторстві), "Географічні основи регіонального природокористування" (2006, в співавторстві) та десяти навчальних посібників, у т.ч. "Транспортна логістика" (2008), "Туристичне країнознавство: країни-лідери туризму" (2008, в співавторстві), "Бізнесові основи міжнародного туризму" (2007), "Міжнародна торгівля" (2004), "Розміщення виробництва продовольчих товарів в Україні" (1995, в співавторстві), "Розміщення виробництва непродовольчих товарів в Україні" (1996, в співавторстві), "Розміщення внутрішньої торгівлі в Україні" (1997, в співавторстві), "Світовий ринок товарів народного споживання" (1997, в співавторстві) та інших.

Наукові інтереси: геопросторові аспекти логістики, геонформаційні системи в логістиці, логістика туризму, митна логістика, міжнародна логістика, логістика транснаціональних корпорацій, єврологістика, світовий та український ринок логістичних послуг, агро логістика, фінансово-банківська логістика, міжнародний туристичний бізнес, маркетинг у туризмі.

Смирнов І.Г. є членом редколегій наукових збірників "Географія та туризм" (Київський національний університет імені Тараса Шевченка та "Географічні проблеми розвитку продуктивних сил" (Херсонський державний педагогічний університет). Є членом редколегій та постійним автором українських та міжнародних логістичних журналів "Logistics", "Логистика. Проблемы и решения", "Дистрибуция и логистика".

Щиро бажаємо Ігору Георгійовичу міцного здоров'я, творчого довголіття та життєвих гараздів!

Колектив географічного факультету

БОРТНИКУ СЕРГІЮ ЮРІЙОВИЧУ – 50!

Колектив географічного факультету Київського національного університету імені Тараса Шевченка щиро вітає професора й завідувача кафедри землезнавства та геоморфології, доктора географічних наук, географа-геоморфолога Сергія Юрійовича Бортника з ювілеєм.

Народився Сергій Юрійович 14 листопада 1961 року в с. Варварівка Іллінецького району Вінницької області.

Свою трудову кар'єру розпочав у 1978 р. фрезерувальником на Вінницькому інструментальному заводі.

В період 1979–1984 рр. навчався на географічному факультеті Київського ордена Леніна та ордена Великої Жовтневої революції державного університету ім. Т.Г. Шевченка.

З 1984 по 1985 рр. асистент природничо-географічного факультету Вінницького педагогічного інституту ім. Миколи Островського; 1985–1986 рр. – стажист-дослідник при кафедрі геоморфології географічного факультету Київського університету; 1986–1990 рр. – інженер, науковий співробітник НДЧ географічного факультету. Брав участь у польових експедиціях на Памірі, Кавказі, Поволжі, Югославії, Німеччині, різних регіонах України.

В період 1990–1997 рр. – асистент, з 1997 р. – доцент кафедри геоморфології та палеогеографії. У 1992 р. під керівництвом проф. Кошика Ю.О. захистив дисертацію "Еволюція палеорельєфу території Верхнього Побужжя в мезозой-кайнозой", кандидат географічних наук.

В 2002 р. – захистив дисертацію "Морфоструктури центрального типу території України: просторово-часовий аналіз" на здобуття наукового ступеня доктора географічних наук зі спеціальності 11.00.04 – геоморфологія та палеогеографія.

З травня 2002 р. – завідувач кафедри землезнавства та геоморфології.

Основні напрямки наукових досліджень Сергія Юрійовича стосуються питань структурної геоморфології, методології географічної науки, застосування дистанційних методів при вивченні поверхні Землі. Займається проблемами теоретичної геоморфології, морфоструктурного та неотектонічного аналізу, а також проблемами військової географії. Автор понад 70 наукових праць, в т.ч. співавтор монографій "Методологія географічної науки" (1987), Географічні основи охорони навколишнього середовища (2006) та 15 науково-дослідних та виробничих звітів.

Член спеціалізованої Вченої ради по захисту докторських дисертацій при Інституті географії НАН України та заступник голови спецради при Військовому інституті КНУ імені Тараса Шевченка. Віце-Президент – Головний вчений секретар Українського географічного товариства (з 1995 р.).

Читає курси: "Загальна геологія з основами історичної геології", "Теоретична геоморфологія", "Математичні методи в геоморфології", "Вступ до фаху", керує геолого-геоморфологічною практикою в Каневі.

Щиро бажаємо Сергію Юрійовичу міцного здоров'я та багатьох років плідної праці на географічній ниві!

Колектив географічного факультету

**V. ПАМ'ЯТАЄМО****КОШИК ЮРІЙ ОЛЕКСАНДРОВИЧ
(1936–1994)**

Восени цього року виповнюється 75 років від дня народження доктора географічних наук, професора, геоморфолога Юрія Олександровича Кошика.

Народився Юрій Олександрович 23 жовтня 1936 р. у місті Києві.

Закінчив геологічний факультет Київського державного університету імені Тараса Шевченка у 1959 р. за спеціальністю "геологічна зйомка та розшуки родовищ корисних копалин".

У 1959–1964 рр. – старший технік-геолог, інженер-геолог Житомирської геологічної експедиції тресту "Київгеологія",

У 1964–1967 рр. – аспірант кафедри геоморфології Київського університету. В 1968 р. – захистив кандидатську дисертацію "Антропогенні відклади і деякі риси геоморфогенезу північно-західної частини Українського щита" (науковий керівник – д.г.-м.н., проф. П.К. Заморій) і здобув науковий ступінь кандидата геолого-мінералогічних наук.

У 1967–1972 рр. – ст. викладач, з 1975 р. – доцент кафедри геоморфології.

З 1972 р. – завідувач підготовчим відділенням Київського університету і одночасно доцент кафедри геоморфології.

У 1990 р. – захистив докторську дисертацію "Регіональний палеогеографічний аналіз древніх платформених рівнин Українського щита і Волино-Подільської плити".

1986–1994 рр. – професор, завідувач кафедри геоморфології та палеогеографії.

Читав курси: "Загальна та історична геологія", "Палеогеографія України", "Методика польових геоморфологічних досліджень", "Основи палеогеоморфологічного аналізу", спецсеінари.

Автор понад 70 наукових праць, серед них: "Геоморфологія Украинской ССР" (1990, у співавторстві), "Особенности рельефа ледниковой области Житомирского Полесья" (1976, у співавторстві) тощо. Здійснював наукове керівництво кафедральною науковою лабораторією.

Академік Міжнародної академії педагогічних та соціальних наук (м. Москва) (1993 р.).

Помер Юрій Олександрович 27 листопада 1994 р. у Києві.

З повагою: Колектив географічного факультету



Наукове видання



ВІСНИК

КИЇВСЬКОГО НАЦІОНАЛЬНОГО УНІВЕРСИТЕТУ ІМЕНІ ТАРАСА ШЕВЧЕНКА

ГЕОГРАФІЯ

Випуск 59

Друкується за авторською редакцією

Оригінал-макет виготовлено Видавничо-поліграфічним центром "Київський університет"

Автори опублікованих матеріалів несуть повну відповідальність за підбір, точність наведених фактів, цитат, економіко-статистичних даних, власних імен та інших відомостей. Редколегія залишає за собою право скорочувати та редагувати подані матеріали. Рукописи та дискети не повертаються.



Підписано до друку 01.11.11. Формат 60х84^{1/8}. Вид. № Гр2. Гарнітура Arial. Папір офсетний.
Друк офсетний. Наклад 300. Ум. друк. арк. 10,0. Обл.-вид. арк. 7,0. Зам. № 211-5859.

Видавничо-поліграфічний центр "Київський університет"

01601, Київ, б-р Т. Шевченка, 14, кімн. 43

☎ (38044) 239 32 22; (38044) 239 31 72; (38044) 239 31 58; факс (38044) 239 31 28

E-mail: vpc_chief@univ.net.ua

WWW: vpc.univ.kiev.ua