

Висвітлено актуальні питання теорії і практики природничої географії, суспільної географії та картографії.  
Для науковців, викладачів, аспірантів і студентів.

Освещены актуальные вопросы теории и практики естественных географии, общественной географии и картографии.

Для научных работников, преподавателей, аспирантов и студентов.

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.

<b>ВІДПОВІДАЛЬНИЙ РЕДАКТОР</b>	Я. Б. Олійник, д-р екон. наук, проф., чл.-кор. НАПН України
<b>РЕДАКЦІЙНА КОЛЕГІЯ</b>	С.Ю. Бортник, д-р геогр. наук, проф.; М.Д. Гродзинський, д-р геогр. наук, проф., чл.-кор. НАН України; Л.М. Даценко, д-р геогр. наук, проф.; О.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.К. Хільчевський, д-р геогр. наук, проф.; П.Г. Шищенко, д-р геогр. наук, проф., чл.-кор. НАПН України; С.П. Запотоцький, д-р геогр. наук, проф. (відп. секр.) (Київський національний університет імені Тараса Шевченка); Г.І. Денисик, д-р геогр. наук, проф. (Вінницький державний педагогічний університет імені Михайла Коцюбинського); Л.В. Ільїн, д-р геогр. наук, проф. (Східноєвропейський національний університет імені Лесі Українки); В.П. Руденко, д-р геогр. наук, проф. (Чернівецький національний університет імені Юрія Федьковича); Р.І. Сосса, д-р геогр. наук, проф. (ДНВП "Картографія"); О.Г. Топчієв, д-р геогр. наук, проф. (Одеський національний університет імені І.І. Мечнікова); О.І. Шаблій, д-р геогр. наук, проф. (Львівський національний університет імені Івана Франка). Міжнародна редколегія А. Анохін, д-р геогр. наук, проф. (Санкт-Петербурзький державний університет – м. Санкт-Петербург, Росія); А. Бредіхін, д-р геогр. наук, проф. (Московський державний університет імені М.В. Ломоносова – м. Москва, Росія); А. Даниленко, д-р геогр. наук, проф. (університет Нью-Йорку, США); М. Касімов, д-р геогр. наук, проф. (Московський державний університет імені М.В. Ломоносова – м. Москва, Росія); О. Петін, д-р геогр. наук, проф. (Белгородський державний університет – м. Белгород, Росія); В. Плюсін, д-р геогр. наук, проф. (Інститут географії ім. В.Б. Сочави – м. Іркутськ, Росія); І. Стебельський, д-р геогр. наук, проф. (Віндзорський університет, Канада); В. Федотов, д-р геогр. наук, проф. (Воронезький державний університет – м. Воронеж, Росія); Д. Штогрін, д-р геогр. наук, проф. (Іллінойський університет, США).
<b>Адреса редколегії</b>	ГСП-680, Київ-127, просп. акад. Глушкова, 2, географічний факультет ☎ (044) 521 32 70
<b>Затверджено</b>	Вченою радою географічного факультету 11.10.15 (протокол № 4).
<b>Атестовано</b>	Вищою атестаційною комісією України. Постанова Президії ВАК України № 1-05/2 від 10.03.10
<b>Зареєстровано</b>	Міністерством юстиції України. Свідоцтво про державну реєстрацію КВ № 15821-4293Р від 20.10.09
<b>Засновник та видавець</b>	Київський національний університет імені Тараса Шевченка, Видавничо-поліграфічний центр "Київський університет". Свідоцтво внесено до Державного реєстру ДК № 1103 від 31.10.02
<b>Адреса видавця</b>	01601, Київ-601, 6-р Т.Шевченка, 14, кімн. 43 ☎ (38044) 239 31 72, 239 32 22; факс 239 31 28

# ЗМІСТ

## I. ТЕОРЕТИКО-МЕТОДОЛОГІЧНІ ДОСЛІДЖЕННЯ

<b>Олійник Я., Шевчук С.</b> Розвиток зарубіжної суспільної географії у кінці XIX – XX століттях: особливості, напрями та концепції .....	5
<b>Смирнов І.</b> Військова логістика та національна валюта у міжнародному туризмі в історико-географічному аспекті: латиноамериканський досвід .....	11
<b>Бейдик О., Сова В.,</b> Географія діяльності бюджетних авіакомпаній Європи .....	16
<b>Дудник І., Борисюк О., Заря І.</b> Особливості застосування суспільно-географічної методології до вивчення регіональних туристичних ринків .....	20

## II. ПРИРОДНИЧО-ГЕОГРАФІЧНІ ДОСЛІДЖЕННЯ

<b>Удовиченко В.</b> Принципи класифікації та систематики ландшафтів території Лівобережної України для потреб ландшафтного планування .....	23
<b>Гетьман В.</b> Національний парк "Слобожанський" – складова природно-історичної спадщини України .....	27
<b>Щербань І.</b> Особливості температурного режиму Канева в сучасних кліматичних умовах .....	31
<b>Татарчук О., Тимофеев В.</b> Характеристика найбільшої місячної кількості опадів на території України в умовах сучасного клімату .....	33
<b>Бунякова Ю.</b> Аналіз та прогнозування змін концентрацій діоксиду сірки в атмосфері промислового міста (на прикладі Гданського регіону, Польща) методом теорії хаосу .....	37

## III. СУСПІЛЬНО-ГЕОГРАФІЧНІ ДОСЛІДЖЕННЯ

<b>Івах Я., Сеньків М.</b> Транспортна геологістика з точки зору обороноздатності України .....	40
<b>Борисюк О.</b> Теоретичні аспекти функціонування авіатранспортної системи України в умовах кризи .....	44
<b>Заря І.</b> Сучасні тренди управління економічною безпекою туристичного підприємства .....	47
<b>Уліганець С., Мельник Л., Кравчук О., Мельник Т.</b> Природно-техногенні загрози розвитку аграрного сектору України .....	49
<b>Запотоцький С., Запотоцька В., Горин І.</b> Суспільно-географічні складові формування вартості житла міст-обласних центрів Західного регіону України .....	53

## IV. КАРТОГРАФІЧНІ ДОСЛІДЖЕННЯ

<b>Бондаренко Е., Смирнов Я.</b> Алгоритм геоінформаційного картографування земельних ресурсів Чернівецької області на основі інфраструктур просторових даних .....	59
<b>Курач Т., Левак Н.</b> Картографування інформаційних образів регіонів України за матеріалами ЗМІ .....	64

## V. РЕГІОНАЛЬНІ ДОСЛІДЖЕННЯ

<b>Олійник Я., Ободовська В.</b> Регіональна туристична політика республіки Польща .....	73
---	----

## VI. МОЛОДІ НАУКОВЦІ

<b>Кулініч М.</b> Історія господарського освоєння долини Дніпра в його середній течії .....	77
<b>Дмитрієва К.</b> Територіальна організація ресторанного господарства Київської агломерації .....	79
<b>Левицька О.</b> Перспективи розвитку велосипедного транспорту міста Івано-Франківськ .....	82
<b>Марченко А.</b> Сакральність поховань міста Києва .....	85
<b>Кича А., Кича К.</b> Суспільно-географічні трансформації промислового комплексу Рівненської області за сучасних умов .....	88
<b>Анісімов С.</b> Аналіз споживчих переваг рекреантів щодо короткочасного літнього відпочинку .....	91

## VII. РЕЦЕНЗІЇ

<b>Мезенцев К.</b> Львів як соціальний феномен. Місто нового століття .....	94
--	----

## VIII. ЮВІЛЕЇ

<b>Едуарду Тимофійовичу Палієнку – 80 !</b> .....	95
<b>Віталію Арсенійовичу Прусову – 75 !</b> .....	95
<b>Михайленко Наталії Миколаївні – 60 !</b> .....	96
<b>Віктору Миколайовичу Самойленку – 60 !</b> .....	96
<b>Тетяні Іліодорівні Шпаразі – 55 !</b> .....	97
<b>Людмилі Миколаївні Даценко – 50 !</b> .....	98
<b>Олександрю Юрійовичу Дмитруку – 50 !</b> .....	98
<b>Тетяні Миколаївні Лаврук – 50 !</b> .....	99
<b>Світлані Вікторівні Тітовій – 50 !</b> .....	100

## IX. ПАМ'ЯТАСМО

<b>До 100 – річчя з дня народження Золоського Андрія Петровича</b> .....	101
<b>До 95 – річчя з дня народження Маринича Олександра Мефодійовича</b> .....	101

# СОДЕРЖАНИЕ

## I. ТЕОРЕТИКО-МЕТОДОЛОГИЧЕСКИЕ ИССЛЕДОВАНИЯ

<b>Олийнык Я., Шевчук С.</b> Развитие зарубежной общественной географии в конце XIX – XX века: особенности, направления и концепции .....	5
<b>Смирнов И.</b> Военная логистика и национальная валюта в международном туризме в историко-географическом аспекте: латиноамериканский опыт .....	11
<b>Бейдык А., Сова В.</b> География деятельности бюджетных авиакомпаний Европы .....	16
<b>Дудник И., Борисюк О., Заря И.</b> Особенности применения общественно-географической методологии в изучении региональных туристических рынков .....	20

## II. ЕСТЕСТВЕННО-ГЕОГРАФИЧЕСКИЕ ИССЛЕДОВАНИЯ

<b>Удовиченко В.</b> Принципы классификации и систематики ландшафтов территории Левобережной Украины для нужд ландшафтного планирования .....	23
<b>Гетьман В.</b> Национальный парк "Слобожанский" составляющая естественно-исторического наследия Украины .....	27
<b>Щербань И.</b> Особенности температурного режима Канева в современных климатических условиях .....	31
<b>Татарчук О., Тимофеев В.</b> Характеристика наибольшего месячного количества осадков на территории Украины в условиях современного климата .....	33
<b>Бунякава Ю.</b> Анализ и прогнозирование изменений концентраций диоксида серы в атмосфере промышленного города (на примере Гданского региона, Польша) методом теории хаоса .....	37

## III. ОБЩЕСТВЕННО-ГЕОГРАФИЧЕСКИЕ ИССЛЕДОВАНИЯ

<b>Ивах Я., Сенькив М.</b> Транспортная геология с точки зрения обороноспособности Украины .....	40
<b>Борисюк О.</b> Теоретические аспекты функционирования авиатранспортной системы Украины в условиях кризиса .....	44
<b>Заря И.</b> Современные тренды управления экономической безопасностью туристического предприятия .....	47
<b>Улиганец С., Мельник Л., Кравчук О., Мельник Т.</b> Природно-техногенные угрозы развития аграрного сектора Украины .....	49
<b>Запотоцкий С., Запотоцкая В., Горин И.</b> Общественно-географическая составляющая формирования стоимости жилья городов-областных центров Западного региона Украины .....	53

## IV. КАРТОГРАФИЧЕСКИЕ ИССЛЕДОВАНИЯ

<b>Бондаренко Э., Смирнов Я.</b> Алгоритм геоинформационного картографирования земельных ресурсов Черновицкой области на основе инфраструктур пространственных данных .....	59
<b>Курач Т., Левак Н.</b> Картографирования информационных образов регионов Украины по материалам СМИ .....	64

## V. РЕГИОНАЛЬНЫЕ ИССЛЕДОВАНИЯ

<b>Олийнык Я., Ободовская В.</b> Региональная туристическая политика республики Польша .....	73
---	----

## VI. МОЛОДЫЕ УЧЕНЫЕ

<b>Кулинич М.</b> История хозяйственного освоения долины Днепра в его среднем течении .....	77
<b>Дмитриева Е.</b> Территориальная организация ресторанного бизнеса Киевской агломерации .....	79
<b>Левицкая О.</b> Перспективы развития велосипедного транспорта города Ивано-Франковск .....	82
<b>Марченко А.</b> Сакральность захоронений города Киева .....	85
<b>Кыча А., Кыча К.</b> Общественно-географические трансформации промышленного комплекса Ровенской области в современных условиях .....	88
<b>Анисимов С.</b> Анализ потребительских предпочтений рекреантов относительно их кратковременного летнего отдыха .....	91

## VII. РЕЦЕНЗИИ

<b>Мезенцев К.</b> Львов как социальный феномен. Город нового века .....	94
---	----

## VIII. ЮБИЛЕИ

<b>Эдуарду Тимофеевичу Палиенко – 80!</b> .....	95
<b>Виталию Арсеньевичу Прусову – 75!</b> .....	95
<b>Михайленко Наталье Николаевне – 60!</b> .....	96
<b>Виктору Николаевичу Самойленко – 60!</b> .....	96
<b>Татьяне Илиодоровне Шпарге – 55!</b> .....	97
<b>Людмиле Николаевне Даценко – 50!</b> .....	98
<b>Александру Юрьевичу Дмитруку – 50!</b> .....	98
<b>Татьяне Николаевне Лаврук – 50!</b> .....	99
<b>Светлане Викторовне Титовой – 50!</b> .....	100

## IX. ПОМНИМ

<b>К 100 – летию со дня рождения Золовського Андрея Петровича</b> .....	101
<b>До 95 – летия со дня рождения Маринича Александра Мефодиевича</b> .....	101

---

# CONTENTS

---

## I. THEORETICAL AND METHODOLOGICAL INVESTIGATION

<b>Oliylyk Ya, Shevchuk S.</b> Foreign development of social geography at the end of XIX – XX centuries: features, trends and concepts.....	5
<b>Smyrnov I.</b> Military logistics and national currency in international tourism in historical and geographical perspective: the Latin American experience.....	11
<b>Beydyk A., Sova V.</b> Geography of budget airlines in Europe.....	16
<b>Dudnik I., Borisyuk O. Zarya I.</b> Features of socio-geographical methodology to the study of regional tourism market.....	20

## II. NATURAL-GEOGRAPHIC INVESTIGATION

<b>Udovychenko V.</b> Principles of classification and landscapes taxonomy of the territory of Livoberezhna Ukraine for the purpose of landscape planning.....	23
<b>Getman V.</b> National Park "Slobzhansky" component of the natural and historical heritage of Ukraine.....	27
<b>Scherban I.</b> Characteristics of the temperature regime of the Kanev in the contemporary climate conditions.....	31
<b>Tymofeyev V., Tatarchuk O.</b> On the monthly maximum precipitation amount in Ukraine in conditions of the current climate.....	33
<b>Bunyakova Yu.</b> An analysis and prognostication of changes of concentrations of dioxide of sulphur are in the atmosphere of industrial city (on the example of the Gdansk region).....	37

## III. SOCIO-GEOGRAPHIC INVESTIGATION

<b>Ivah Ya., Senkiv M.</b> The transport geolistics considering Ukraine's defence capability.....	40
<b>Borisyuk O.</b> Theoretical aspects of the airtransport system of Ukraine in crisis.....	44
<b>Zarya I.</b> Modern trends in management of economic security company travel.....	47
<b>Ulyhanets S., Melnyk L., Kravchuk O., Melnyk, T.</b> Natural and man-made threats of Ukrainian agricultural sector development.....	49
<b>Zapotoskyi S., Zapototska V., Goryn I.</b> Socio-geographical component of the formation of the cost of housing urban Western region of Ukraine.....	53

## IV. CARTOGRAPHIC INVESTIGATION

<b>Bondarenko E., Smirnov Ya.</b> Geoinformation mapping algorithm of Chernivtsi region land resources on the basis of spatial data infrastructures.....	59
<b>Kurach T., Levak N.</b> Mapping information recognition of regions Ukraine for media materials.....	64

## V. REGIONAL INVESTIGATION

<b>Oliylyk Ya, Obodovska V.</b> Regional tourism policy Republic of Poland.....	73
--	----

## VI. YOUNG SCIENTISTS

<b>Kulinich M.</b> History of economic using the valley of the Dnieper River in its middle flow.....	77
<b>Dmytriieva K.</b> Territorial organization of the restaurant facilities of Kyiv agglomeration.....	79
<b>Levytska O.</b> Prospects for the development of cycling city Ivano-Frankovsk.....	82
<b>Marchenko A.</b> Kyiv's burial places sacredness.....	85
<b>Kycha A., Kycha K.</b> Socio-geographic transformation industrial complex of Rivne region in modern conditions.....	88
<b>Anisimov S.</b> Analysis of consumer preferences of holidaymakers on their short summer holidays.....	91

## VII. REVIEWS

<b>Mezentsev K.</b> Lviv as a social phenomenon. City of the new century.....	94
--	----

## VIII. JOBILEE

<b>Eduard Palienko – 80!</b> .....	95
<b>Vitaly Prusov – 75!</b> .....	95
<b>Natalia Mikhailenko – 60!</b> .....	96
<b>Victor Samoilenko – 60!</b> .....	96
<b>Tatiana Shparaga – 55!</b> .....	97
<b>Lyudmila Datsenko – 50!</b> .....	98
<b>Alexander Dmytruk – 50!</b> .....	98
<b>Tatiana Lavruk – 50!</b> .....	99
<b>Svetlana Titova – 50!</b> .....	100

## IX. WE REMEMBER

<b>By 100 – anniversary of the birth of Andrei Zolovsky</b> .....	101
<b>Up to 95 – anniversary of the birth of Alexander Marinich</b> .....	101

## I. ТЕОРЕТИКО-МЕТОДОЛОГІЧНІ ДОСЛІДЖЕННЯ

УДК 911:001.89

Я. Олійник, д-р екон. наук, проф., чл.-кор. НАПН  
Київський національний університет імені Тараса Шевченка, Київ,  
С. Шевчук, канд. геогр. наук, доц.  
Полтавський національний педагогічний університет імені В.Г. Короленка, Полтава

### РОЗВИТОК ЗАРУБІЖНОЇ СУСПІЛЬНОЇ ГЕОГРАФІЇ У КІНЦІ ХІХ – ХХ СТОЛІТТЯХ: ОСОБЛИВОСТІ, НАПРЯМИ ТА КОНЦЕПЦІЇ

*У статті розглянуто фактори та особливості формування зарубіжної суспільної географії у ХХ столітті. На основі ряду першоджерел проаналізовано напрями які були репрезентовані найбільше. Матеріал дослідження містить аналіз еволюції поглядів зарубіжних дослідників у галузі суспільної географії, які репрезентувалися у межах антропогеографії, географії людини, соціальної географії, культурної географії тощо.*

**Ключові слова:** суспільна географія, наукова школа, науковий напрям, еволюція поглядів.

**Вступ. Постановка проблеми дослідження.** Розвиток суспільної географії визначається загальним історичним процесом, оскільки наука приймає відповідну як зовнішню так і внутрішню форму під дією загально-світових інтелектуальних та внутрішньодержавних соціально-економічних контекстів, її творення відбувається у конкретних історичних реаліях під впливом усіх інших соціальних і культурних явищ. Питання рушійних сил розвитку суспільно-географічної науки є одним із центральних в історії української географії. Фактори, що визначають розвиток науки, зазвичай поділяють на зовнішні та внутрішні. Хоч єдності стосовно підходів щодо розуміння цих факторів серед вітчизняних і зарубіжних вчених немає, як правило під внутрішніми розуміють когнітивні фактори, а під зовнішніми – соціальні фактори. В зарубіжній науці упродовж другої половини ХХ століття оформилися два головні методологічні напрями, щодо розуміння факторів її розвитку: інтерналізм (А. Койре, Дж. Рендел, А. Кромбі, А. Холл) і екстерналізм (Дж. Бернал, Р. Мертон, Е. Цильзель, Дж. Нідам, С. Мейсон та інші). Головна ідея інтерналізму полягає в тому, що наука сама визначає напрями свого розвитку, і для вирішення конкретних завдань їй необхідні не зовнішні поштовхи, так би мовити поштовхи "із соціальної реальності", а творча напруженість самого наукового мислення. Екстерналізм розглядає науку як активну соціальну силу, що розвивається під дією суспільних запитів, з другорядним впливом чинників внутрішньої логіки науки. Наука завжди існує у певних соціально-культурних умовах, вона взаємодіє та щільно пов'язана з іншими сферами діяльності: економічною, політичною, ідеологічною. Ці зв'язки мають хоча й соціальний характер, але все ж здійснюють помітний вплив на науку, являючи собою її "зовнішню соціальність". Вчений у процесі наукової діяльності вступає в систему соціальних стосунків у межах наукового співтовариства, тобто внутрішньо наукових стосунків, що в сукупності відбивають специфіку наукової діяльності. Розвиток суспільно-географічної науки має й свою логіку. Її внутрішня логіка зумовлена активністю суб'єкта, що пізнає, тобто ступенем застосування вже накопиченого знання для отримання нового. Формування наукових проблем, розробка нових методів дослідження та їх використання для розв'язання завдань суспільно-географічної науки, введення у обіг нових наукових понять, гіпотез чи теорій однозначно відображає вплив соціальних і культурних чинників на формування логіки розвитку науки. Внутрішні закономірності розвитку науки відбивають активний вплив уже набутого знання на можливість отримання нового у процесі дослідження.

Разом з тим, наука не лише піддається впливу зовнішніх впливів, але й сама чинить їм опір, якщо вони

загрожують руйнацією її власної логіки. Саме тому, розвиток суспільно-географічної науки слід розглядати не як стихійний, а закономірний процес, що відбувається під впливом як зовнішніх так і внутрішніх факторів. Але лише при умові відносної самостійності науки, від тих умов, що визначають її розвиток, можлива поява і прояв її внутрішньої логіки. Історичні особливості розвитку суспільства на тому чи іншій етапі формують внутрішні умови розвитку суспільно-географічної науки, висувають перед нею конкретні актуальні проблеми, які необхідно вирішувати. В постановці цих наукових проблем простежується дія цілого ряду соціальних чинників.

Досліджуючи внутрішні, власне наукові, чинники розвитку української суспільної географії варто врахувати й тенденції розвитку світової науки, що впливають на неї та визначають, за відсутності внутрішньодержавних деструктивних факторів, її загальні тенденції розвитку. Саме такий механізм дозволяє забезпечувати поступальний хід наукового пошуку в умовах руху наукової думки в світлі передових тенденцій її світового розвитку при умові позитивних як внутрішніх культурно-історичних чинників розвитку науки в державі, так і власне внутрішньої логіки розвитку самої науки. На думку проф. М. Пістуна досліджуючи особливості становлення та розвитку наукових шкіл в українській суспільній географії варто проаналізувати перш за все зовнішні передумови та внутрішні чинники, тобто власні генетичні наукові джерела формування, досягнення та доробок лідерів за певний історичний період розвитку науки. Актуальність такого підходу, на думку вченого, підкреслюється заповнітністю даного питання, а також закритістю архівів протягом тривалого часу розвитку суспільної географії в Україні [1, с. 68]. Історія української географії не може розглядатися у власному інтелектуальному вакуумі, ізольованою від зовнішнього впливу розвитку світової географічної науки та внутрішньодержавних економічних, соціальних, політичних і культурних процесів. Становлення та розвиток наукових шкіл в українській суспільній географії у ХХ столітті варто розглядати як через призму впливу тенденцій розвитку географічної науки в світі, в СРСР, власне в Україні. Не може залишатися поза увагою і внутрішня логіка формування наукових колективів та реалізації їх науково-дослідницького пошуку.

**Аналіз попередніх досліджень та публікацій.** Питання історії розвитку світової суспільної географії репрезентовані у ряді праць як із загальних питань розвитку географічної науки так і вузькоспеціалізованих досліджень, які розкривають особливості виникнення, формування та розвитку у зарубіжній географії окремих наукових напрямів, концепцій, ідей тощо. Сьогодні ці праці є доступними і для українських дослідників історії географії.

У останні десятиліття XIX століття у зарубіжній географії оформилася історія географії як окремих напрямків у науці, що було пов'язане з необхідністю обґрунтування "нової" наукової (на відміну від "не наукової") географії А. Гумбольта та К. Ріттера, останнього вважають одним із основоположників сучасної суспільної географії. К. Ріттер (1779 – 1859) обґрунтував нову концепцію об'єкта науки, порівнюючи географію з анатомією Землі. Серед найбільш відомих робіт К. Ріттера "Географія у її відношенні до природи та історії людства" яка стала енциклопедією географічних знань не для одного покоління дослідників. Праці К. Ріттера справили вплив на розвиток політичної науки загалом та її географічної складової зокрема, основна ідея яких зводилася до розробки концепції життєвого простору держави.

У той самий час історія географічних відкриттів і досліджень опинилася поза межами такої історії географії і стала об'єктом дослідження картографів та істориків. Упродовж XX століття в країнах Заходу світ побачив ряд праць з питань історії географічної науки, у тому числі і суспільної географії. Разом з тим для історико-географічних досліджень стала характерна тенденція, яка до речі має місце і у сучасній українській суспільній географії – це епізодичність її досліджень, пов'язана з пошуком попередників і традицій поточних наукових пошуків. Інтерес до біографій та індивідуальних внесків відомих географів зовсім недавно поступився спробі проведення повної біобібліографічної інвентаризації усіх географів. В цілому в роботах з історії географії зберігається акцент на витоках і еволюції географічних ідей, а також на їх інтелектуальному і соціальному контексті.

Для сучасних історико-наукових зарубіжної географії характерне по-перше їх збільшення, збереження уваги на пошук відповідних попередників для кожного конкретного дослідження, а також детальні дослідження щодо розвитку географії крізь призму загальної історії природничих чи суспільних наук, загальною еволюцією географічних ідей в історії науки. Поряд з цим, історія географії в світовій науці сьогодні бачиться як досить різноманітна галузь знань з власними традиціями, адже починаючи ще з першого Міжнародного географічного конгресу у 1871 році практично усі інші конгреси приділяли цим питанням увагу, що виливалося як правило у конкретні розділи присвячені історії географії та історичній географії, а у 1968 році в рамках Міжнародного географічного союзу було створено комісію з історії географічної думки, що значно стимулювало розвиток подальших досліджень у цій сфері не лише тих хто розглядає історію географії як засіб обґрунтування актуальності власних досліджень, а і тих фахівців для кого вона виступає галуззю спеціалізації.

Проблеми розвитку зарубіжної суспільної географії є досить складними і майже не дослідженими в українській науці. Ще в радянський час у працях А. Ісаченка [2], Ю. Саушкіна [3], О. Александровської [4], Н. Мукітанова [5], В. Жекуліна [6], Ю. Поросьонкова та Н. Поросьонкової [7] й інших було здійснено досить поверховий аналіз зарубіжної суспільної географії з відповідним ідеологічним та методологічним забарвленням. Закономірно, що у цих працях основна увага була приділена т.зв. зарубіжним географам-марксистам та розвитку радикальної географії у США, а поза увагою залишалося ряд шкіл і напрямів, у першу чергу гуманістичного антропогеографічного, геополітичного і т.д. спрямування. Окремі праці географів-марксистів було перекладено на російську мову та видано у СРСР – В. Бунге [8], А. Баттімер [9], П. Хаггет [10] та інші. Одним із цінних джерел з історії розвитку зарубіжної науки став переклад праці А. Гетнера "Географія, її історія, сутність та методи" (1927)

[11] здійснений у 1930 році (до речі, хоч і вийшла за загальним редагуванням М. Баранського, активну участь у перекладі та редагуванні цього видання брав В. Герінович). У 1987 р. на російську мову було перекладено працю Р. Дж. Джонстона "Географія і географі: нарис розвитку англо-американської соціальної географії після 1945 року" [12], а в 1989 світ побачила праця-діалог американських та радянських географів "Наука і мистецтво географії: спектр поглядів науковців СРСР і США" [13]. Починаючи з 1991 р. питання розвитку зарубіжної суспільної географії теж не були предметом окремого наукового дослідження. Окреслення кола цих проблем було започатковано переважно у навчальній літературі М. Пістуном [14], С. Морозом, В. Онопрієнком та С. Бортником [15], Я. Олійником та А. Степаненком [16], О. Шаблієм [17], та іншими. Питання розвитку суспільної географії у Франції в другій половині XX століття висвітлені у працях І. Савчука [18, 19].

Разом з тим, на сучасному етапі розвитку української науки географи України мають можливість вільного доступу до праць зарубіжних географів XX століття, як першоджерел так і аналітичних праць із історії розвитку суспільної географії.

Цікавими для нас є праці американського географа Фукса, який досліджував розвиток суспільної географії у США упродовж 1900 – 1940-х років на тлі формування світової науки. Історик географії А. Фріммен [20] виділив шість напрямків розвитку географічної науки: енциклопедичний, педагогічний, колоніальний, напрям генералізації, політичний та напрям спеціалізації. У виданнях з історії географії (Овербека, 1965; Штейнберга, 1967; Руперта, Шаффера, 1979) розглядається становлення соціальної географії як науки про культурний ландшафт.

**Виклад основного матеріалу дослідження.** На кінець XIX – початок XX століття світова, в першу чергу європейська географія була репрезентована працями О. Гумбольта, К. Ріттера, Й. Тюнена, Ф. Ріхтгофена, Ф. Ратцеля, Д. Ріхтера, А. Геттнера, А. Вебера, П.В. де ла Блаша та інших. Не зважаючи на те, що на кінець XIX століття світова географічна наука, після тривалої кризи, почала проявляти тенденції зростання, її теоретична складова продовжувала перебувати у стані кризи. Географія ще з часів греко-римських філософів розглядалася як наука про місцезнаходження окремих речей чи фактів, а її завданням був аналіз розподілу явищ в географічному просторі та фактів територіальної різноманітності. Концептуальна парадигма географічної науки упродовж тривалого часу зводилася до встановлення у плані відкриттів та картографування у плані дослідження окремих територій. Пошук, відкриття, а потім картографування нових земель були об'єднуючою концепцією розвитку географії упродовж багатьох століть. Коли ж прийшов час утвердження географії в першій половині XIX століття в якості окремої науки та самостійної університетської дисципліни постало ряд проблем теоретико-методологічного змісту, які вимагали швидкого вирішення, в першу чергу з метою збереження науки. Однак, саме необхідність підготовки учителів-географів для початкової та середньої школи були стимулом подальшого розвитку географічної науки, сприяли її університетській інституалізації, оформленню географічних співтовариств та формування наукових шкіл у географії.

Суттєві зрушення в розвитку географії у країнах Західної Європи відбулося починаючи з 1870-х років, коли за результатами франко-прусської розпочався новий етап обґрунтування європейської колоніальної політики та виключної ролі географії у формуванні серед народонаселення європейських країн почуття національної приналежності. В цей час у Європі з'явився ряд журна-

лів та часописів географічного змісту; масового характеру набуло заснування географічних товариств у Німеччині, Франції та Великій Британії, кількість яких на кінець XIX століття складала понад 100 організацій; у провідних європейських університетах (Німеччини, Швейцарії, Франції та Австро-Угорщини) в останній чверті XIX століття заснуються кафедри географії. Загалом до останньої чверті XIX століття елементи суспільно-географічних досліджень були складовими загальних географічних студій, які включали як правило опис природи, населення та господарства певної території. Європейська географічна наука в останній третині XIX століття переживала процес швидкої диференціації на окремі наукові дисципліни, однак традиційна концепція науки – географічний детермінізм уже не могла методологічно забезпечити нові напрямки науки, що в кінцевому результаті призвело до досить сильного розмежування між її природничою і суспільною складовими. Що стосується суспільної географії то окремі школи почали розглядати її за межами природничих наук, а деякі навіть почали виводити з системи географічних наук. В предметну сферу суспільної географії (human geography – географії людини) потрапили у першу чергу етнічні спільноти, їх складові і культури з точки зору їх відносин у просторі.

Таким чином, остання третина XIX століття у світовій географії позначилася кризовими явищами, що були визначені втратою географією свого піонерного значення у процесі географічних відкриттів, а диференціація науки поставила досить складне питання про об'єктно-предметну сферу науки і призвела до "дуалістичного" розуміння самої сутності науки, в рамках якої знання про природу відносилось лише до природознавства і було репрезентоване загальним землезнавством, а знання про людину – країнознавством. Тим самим закладалося досить серйозне протиріччя між загальною та регіональною географією, а окремі учені заперечували існування єдиної географії і робили висновок про те, що географія є комплексом різних наук [7, с. 91].

Криза, яка охопила географічну науку упродовж другої половини XIX століття, в умовах її розв'язання призвела в цілому до формування провідних наукових шкіл у зарубіжній географії, представники яких по різному тлумачили теоретичні підходи до розуміння сутності самої науки. Суттєвий вплив на формування географії у цей час мали ідеї Ч. Дарвіна та уніфікаційні ідеї в геології. Осередками формування нових підходів в географії стали університетські кафедри та географічні товариства Німеччини, Франції та Великої Британії. Під впливом ідей європейської географії, у цей час, відбувався розвиток науки в США. Теоретичні підходи до розуміння сутності географічної науки та обґрунтування її методологічного статусу в зарубіжній географії кінця XIX століття традиційно у вітчизняній літературі групують у вигляді основних напрямків: природничої і суспільної географічних шкіл та ландшафтної і хронологічної концепцій. Що стосується представників природничо-наукової школи (А. Зупан, А. Кірхгоф, Ф. Ріхтгофен, О. Пешель Г. Герланд), то вони у своїй переважній більшості виводили людину поза межі предметної сфери географічної науки, а її предметом розглядали земну поверхню, тобто верхню частину земної кори й вважали не доречним об'єднання природи і людини в межах однієї географії, залишаючи таким чином антропогеографію поза межами географічної науки [15, с. 190]. Останні десятиліття XIX століття позначилися досить активним розвитком інших підходів до розуміння сутності науки представниками суспільної географічної наукової школи, найбільш активними представниками якої

були Е. Реклю та Ф. Ратцель. Основоположником антропогеографічного напрямку у науці був Ф. Ратцель, автор двохтомної праці "Антропогеографія або головні положення землезнавства в історії" (1882, 1891). Ідеї Ф. Ратцеля про вплив природного середовища на людину мав вплив на подальший розвиток географії, особливо в США. Спроби синтезувати природничий і суспільний підходи до обґрунтування статусу в зарубіжній географії сформувалися у вигляді ландшафтних концепцій (А. Пенк, З. Пассарге, О. Шлютер), які мали досить суттєвий вплив за загальну теорію географії кінця XIX – початку XX століття, адже ряд географів починали розглядати ландшафт як інтегральний об'єкт дослідження географії. Інтеграція вивчення навколишнього середовища і суспільства в межах категорії "ландшафт" забезпечувала збереження єдності географії. Теоретичні пошуки у зарубіжній науці сприяли формуванню хронологічної концепції в географії, започаткованої ще в роботах Е. Канта і К. Ріттера, а обґрунтованої А. Геттнером, який відстоював ідею єдності географії з точки зору просторового – хронологічного методу науки. А. Геттнер розглядав географію одночасно і як природничу і як суспільну науку. Хронологічна концепція набула значної популярності у зарубіжній географії, вона відкрила перед наукою нові можливості, довела спроможність географії як науки, сприяла фактичному збереженню географії як єдиної науки та визначала тенденції її подальшого розвитку на досить тривалий час. Завдяки хронологічній концепції в зарубіжній географії відбувається переміщення фокусу досліджень на просторову мінливість природного середовища, людини і її культури.

Як стверджують С. Мороз, В. Онопрієнко та С. Бортник саме хронологічна концепція А. Геттнера заповнила теоретичний вакуум географії кінця XIX – початку XX століття, вона набула широкої популярності та справила значний вплив на розвиток теорії географії у XX столітті [15, с. 194].

Разом з тим на кінець XIX століття суспільна складова географії вже встигла диференціюватися на ряд наукових напрямків – статистичний, комерційно-географічний, антропогеографічний, порівняльно-географічний, країнознавчий, політико-географічний, хорографічний, регіонально-науковий тощо [1, с. 70]. Формування власне економічної географії в зарубіжній європейській науці почалося лише у кінці 1880-х років, коли учень Ф. Ратцеля В. Готц в антропогеографічному аспекті сформулював головні положення економічної географії та ввів у науку це поняття. Це було пов'язане із необхідністю якісно нових підходів в обґрунтуванні особливостей територіальної організації господарства в країнах Європи та США, чого не спроможна була зробити класична антропогеографія. Розвиваючи ідеї В. Лаунгардта на початку XX століття А. Вебер обґрунтував концепцію штандорту в економічній географії як науці про теоретичне обґрунтування розміщення економічних процесів на певній території. Розвиток світової географії загалом і суспільної зокрема був також стимульований необхідністю відстояти суверенітет науки від геології, екології, економіки та соціології, оскільки методологічний конфлікт з цими науками часто ставав причиною нових пошуків у теорії географії.

Таким чином, найбільші дискусії кінця XIX століття в теоретичній сфері зарубіжної географії розгорнулися навколо питань самого статусу географії як самостійної науки, її місця в системі наук, делімітації предмету досліджень, вибору між моністичною та дуалістичною структурою науки та пов'язана з цим проблема єдності географії, співвідношення між загальною географією та країнознавством.

В контексті дослідження розвитку зарубіжної суспільної географії в кінці XIX – на початку XX століття варто розглянути підходи, що склалися стосовно формування самої назви науки та підходів щодо її тлумачення. Кінець XIX століття у зарубіжній гуманітарній науці позначився достатнім розвитком тих напрямів, що вивчали суспільство з точки зору його внутрішньої організації (соціальної, економічної, політичної і т.д.), однак аспекти його територіальної організації залишалися практично не дослідженими. Окремі автори відзначали важливість теоретичної рефлексії, реалізованого німецькою та французькою школами, країнознавчого аналізу, однак цього було явно недостатньо. На початку XX століття в умовах інтенсивного розвитку соціологічної думки, ряд проблем територіальної організації суспільства починало трактуватися в межах предмету соціології, у зв'язку з чим зароджується досить гостра дискусія між географами та соціологами, що тривали протягом усієї першої третини XX століття. Основу цих дискусій складало трактування предметної сфери антропогеографії з одного боку та соціальної морфології з іншого. А враховуючи ще й той факт, що ряд географів розглядали людину лише крізь призму її відносин з Землею, предметна сфера суспільної географії (у сучасному її розумінні) все більше розчинялася у соціології. В національних школах Франції, Нідерландів, США, Сербії спостерігалося зближення між географією і соціологією, а глибинне поняття "географія людини" у багатьох тогочасних працях просто підмінялося аспектами соціальної географії, розглядаючи як правило вплив ландшафту на суспільство у цілому чи на окремі його соціальні групи.

Результатом такого підходу стало одночасне поширення таких назв науки: антропогеографія, географія людини, соціальна географія, культурна географія тощо, коли навіть самі носії науки не розмежовували чітко предметну сферу кожної з них, або ж просто використовували їх як синоніми. Починаючи з виходу однойменної праці Ф. Ратцеля назва науки "антропогеографія" стає найбільш вживаною в кінці XIX – початку XX століття, хоча уже й тоді як тільки мова йшла про її регіональну складову, – назва науки тут же замінювалася на "культурну географію". Спостерігалися і різні підходи до тлумачення цих категорій, коли культурна географія та географія людини розглядалися як складові єдиної географії, єдиної антропогеографії. Що стосується соціальної географії то її назва використовувалася, хоча і з різними значеннями, але найчастіше її бачили як синонім географії людини, згодом *human geography*, що включала до свого складу також політичну та цивілізаційну географію. Хоча можемо спостерігати ряд інших підходів, так американські географи визначали соціальну географію як науку про просторову організацію соціальних явищ. У Нідерландах Steinmetz термін "соціогеографія" запровадив у науковий обіг для позначення дисципліни яка вивчає етнічні спільноти чи їх частини у їх унікальності та специфічності. В англійській географії під впливом ідей П.В. де ла Блаша було взято за відправну точку як предмет науки соціальні групи, а під впливом ідей німецької географії їх пропонувалося розглядати крізь призму ландшафту. Згодом у англійській та американській школах (1920 – 1930-ті роки) намітилася тенденція розглядати як синоніми поняття "географія людини" та "соціальна географія", з переважанням використання останнього. Уотсон відстоював ідею притримати соціальну географію до соціологічних аспектів географії, а саму науку інтерпретувати як "соціальну географію ландшафту". У Німеччині в рамках регіональної школи спостерігалося поширення назви "морфологія культурного ландшафту", а соціальна тематика

отримала найбільше відображення у працях Й. Парча (1851 – 1925), Р. Градмана (1865 – 1950), З. Пассарге (1867 – 1958), Х. Хассінгера (1877 – 1957). Упродовж 1950-х років у більшості зарубіжних шкіл саме назва "соціальна географія" набуває поширення для позначення науки у сучасному розумінні суспільної географії. Враховуючи ці обставини слід розглядати особливості формування географії культури, географії людини, антропогеографії і соціальної географії в контексті розвитку зарубіжної суспільної географії.

З кінця XIX – першої чверті XX століття інтенсивним розвитком позначилося формування німецької, французької, британської, американської та радянської шкіл суспільної географії. Кожна велика із західних наукових шкіл у географії мала вплив на формування інших, що було пов'язане ще з традицією імперських інтересів. Так німецька та французька географія мали сильні позиції в різних частинах піренейського світу, зокрема в Латинській Америці. Японська географія, яка розвивалася спочатку під впливом німецької школи поступово перейшла у сферу впливу американської географічної школи. Формування української школи суспільної географії варто розглядати у тому контексті, що в кінці XIX на початку XX століття, її розвиток дійсно відбувався під впливом європейської та російської географії, і ще навіть у 1920-х роках ми можемо спостерігати вплив європейських ідей на українську науку, а на західноукраїнських землях він був відчутним і у 1930-х роках. Упродовж 1930 – 1980-х років українська суспільна географія розвивалася у жорстких рамках совєтської економіко-географічної науки, і лише на початку 1990-х років українська суспільна географія здобула можливість ознайомитися із надбанням світової суспільно-географічної науки та репрезентувати результати власних наукових студій на світовому рівні.

У роки Першої світової війни, воюючі держави змушені були мобілізувати на службу армії і провідних географів, які володіли великими колекціями карт та навичками топографічної роботи. Так в США президент Американського географічного товариства І. Боуман був радником президента В. Вільсона під час переговорів на Паризькій мирній конференції. Провідні географи США (В. Девіс, Е.Ч. Семпл та інші) приймали участь у розробці засад післявоєнної політики США у Європі. Подібні приклади можна побачити у Франції, Німеччині, Австрії тощо. Все це посилює роль та значення географічної науки, що безумовно сприяло її подальшому розвитку.

В університетах Європи та США після Першої світової війни поступово утвердилися, з поміж інших, два провідні напрями щодо обґрунтування сутності географії. Представники першого були переконані, що географія повинна нести інтегруючу роль будучи при цьому регіональною наукою. Її природнича й людська складові, на думку представників цього напрямку (П.В. де ла Блаш, А. Гербертсон, К. Зауер та інші) повинні бути доведені до єдиного аналізу в межах конкретних регіонів. Другий напрям сформувався під впливом ідей геополітики у Німеччині та Італії (К. Гаусгофер, Д. Ролетто та інші), де академічні географи прагнули відродити свою науку в межах її політичної складової. Друга світова війна поклала кінець ідеям політичної географії, до речі не лише у Німеччині та Італії. Разом з тим, як і між двома світовими, так і після неї традиції регіонального напрямку у зарубіжній географії були досить сильними.

В міжвоєнний період розвиток суспільної географії у країнах Західної Європи та США відбувався під впливом двох парадигм: географічного детермінізму, що змінився поссібілізмом та регіональної парадигми. В період між світовими війнами ідеї детермінізму були



підтримані і розвинені Е. Хантінгтоном, якому належала концепція залежності цивілізацій та їх розвитку від клімату і його змін. Регіональна парадигма була однією із спроб генералізації фактичного матеріалу, але при цьому володіла логічною структурою їх пояснення, що відрізняло її від детермінізму. Ідеї регіональної географії набули особливого поширення у американській географії у 1930-х роках, а в 1939 р. вийшла праця Р. Харшторна "Предмет географії: критичний огляд сучасних теорій у їх ретроспективі", яка власне й ознаменувала собою утвердження нової парадигми. Р. Харшторн відстоював ідею про те, що головним фокусом географії є виключно територіальна диференціація, мозаїка окремих ландшафтів на земній поверхні, а географія є наукою яка інтерпретує реалії територіальної диференціації світу [12, с. 65 – 66]. Регіональна географія перших повоєнних років для зарубіжних дослідників була основним напрямом їх наукових студій, спрямовуючи зусилля на узагальнення на території різних явищ, досліджуваних галузевими географічними науками. Так сферою соціальної географії Дж. Уотсон бачив ідентифікацію різних регіонів земної поверхні у відповідності із суспільними явищами. В кожній із галузевих географічних дисциплін географи прагнули провести районування; особливо варто відмітити у цьому контексті розвиток сільськогосподарського районування. Отже, регіональна парадигма, яка домінувала у зарубіжній географії напередодні другої світової війни і у перші повоєнні роки, головні свої зусилля направляла на пізнання територіальної організації переважно заселеної людством частини Землі. При цьому описи різних регіонів супроводжувалося паралельно з розвитком фізичної та суспільної географії.

Починаючи з 1945 р., продовжуючи зберігати акценти на суспільній географії, зарубіжна наука розширилася і значно змінилася. Географія була однією з небагатьох наукових і вузівських дисциплін, яка зайняла серйозні університетські позиції, завдяки усезростаючого попиту на географічні знання, ролі науки у обґрунтуванні національної самоідентичності та формуванні національної свідомості. Упродовж 1950 – 1960 – х років, займаючи панівні позиції, концепція регіоналізму розвинулася у вигляді окремих наукових шкіл, що включали у США школу територіальної диференціації, школу К. Зауера та школу Університету Кларка. З кінця 1950-х років почалося поступове витіснення регіональної тематики просторовою, що сприяло оформленню суспільної географії як просторової науки, яка шукала закономірності територіальної організації суспільства спираючись на загальні закони та теорії, а не на прояв цих закономірностей у межах конкретних територій. Упродовж 1970-х років для зарубіжної суспільної географії було характерним поширення структуралістського підходу, обґрунтованого як альтернативної дослідницької програми, що конкурувала із просторовою парадигмою науки. Разом з тим поява гуманістичного підходу являла собою певну реакцію на недостатню увагу до проблем людини. Розвиток суспільної географії у 1980-х роках характеризувався боротьбою трьох парадигм позитивізму, гуманізму і структуралізму.

На думку проф. О. Шаблія, саме на повоєнний період припали якісні зміни у розвитку зарубіжної суспільної географії, суть яких зводилася до швидкої диференціації науки, результатом якої стала поява нових дисциплін та напрямів; разом з цим простежувалися і інтегративні процеси, результатом яких стало формування таких наукових дисциплін як "теоретична географія", "географія природокористування", "геоекологія"; застосування нових парадигм – модельної та системної; швидке збагачення методичного апарату науки, шля-

хом запровадження математичних, дистанційних, геоінформаційних методів та технологій; зростання інтересу до регіональних досліджень; соціалізація та гуманізація суспільної географії тощо [17, с. 60].

З самого початку ХХ століття суспільними географами були здійснені численні спроби пошуку єдиного способу накопичення і систематизації усієї різноманітності географічних об'єктів, процесів і явищ. Результатом цих зусиль стало фактичне визнання у першій половині ХХ століття території (ландшафту, району і т.д.) як об'єкта географічного пізнання, що закономірно сприяло широкому поширенню хорологічної концепції у суспільній географії. Упродовж 1920 – 1930-х років в зарубіжній географії панівне місце належало хорологічній концепції, однак центр її розвитку тепер перемістився з Німеччини до США у вигляді праць Н. Феннемена, К. Зауера та У. Девіса, а згодом Ч. Колбі, В. Фінча, Р. Хартшорна [2, с. 281]. Р. Хартшорн переніс у американську географію хорологічну концепцію А. Геттнера, був автором відомих праць "Сутність географії" (1939) та "Сутність географії майбутнього" (1959). Хорологічна концепція зберігала свої позиції в американській географії до кінця 1950-х років.

Розвиток геополітичних ідей в кінці ХІХ століття у працях Ф. Ратцеля, а уже потім у роботах К. Гаусгофера, Ф. Осборна, К. Фогта та інших вплинув на формування й інших напрямів у зарубіжній географії зокрема кліматичного детермінізму у 1920 – 1930-х роках (Е. Хантінгтон, Е. Семплл), соціально-політичного (І. Боуман).

Ще з кінця ХІХ – початку ХХ століття в західній науці набуває неабиякого розвитку т.зв. соціальна школа в географії, в першу чергу у працях П. Рузьє, Г. Гужона, Е. Реклю, Ф. Ле-Пле, Е. Демолена, Р. Піно та інших. Основна тематика їх досліджень стосувалася у першу чергу дослідження умов життя різних соціальних груп населення, розглядаючи при цьому соціальну географію як науку про пізнання впливу сукупності територіальних факторів на соціальний розвиток людства. Сформована у цей час у соціологічній науці географічна школа в подальшому знайшла також своє відображення у політичній географії та геополітиці.

Як стверджують проф. Я.Олійник та проф. А. Степаненко [16, с. 33] соціально-географічна школа, яка виникла у країнах Європи та США у кінці ХІХ століття, найбільшого свого розвитку отримала у кінці ХХ століття, що було пов'язане з особливостями життя людей у великих містах. У свою чергу проблеми соціогеографії міст сприяли активізації досліджень у галузі географії міграцій, етнології, географії послуг, якості життя населення, географії бідності тощо.

Результатом соціально-географічних студій першої половини ХХ століття стало оформлення уже її напрямів упродовж другої половини минулого століття – часова географія (К. Лінч, Хагерstrand, Тріфт, Паркс), географія сприйняття, географія розвитку, феміністична географія, гендерна географія.

Історико-географічні наукові школи найбільший розвиток отримали в англійській та американській географії у працях К. Зауера, Х. Барроуза, І. Боумана, Г. Дарбі, Д. Семп та інших.

Методологія історичної географії у міжвоєнний період виходила з того, що для розуміння сучасної регіональної структури є необхідним пізнання її генезису. У працях з історичної географії цього часу спостерігалось два підходи: перший з яких був характерний для британської школи, коли детальному вивченню піддавалися т.зв. "колишні географії" (Г. Дарбі), а другий – процесів, які призвели до зміни ландшафтів, включаючи як сучасні стадії так і палеогеографію (К. Зауер).

Математично-авангардистський напрям сформувався в умовах необхідності обґрунтування просторових особливостей та закономірностей просторової організації господарства на основі теорії штандорту А. Вебера. У 1920 – 1930-х роках цей напрям був найбільше репрезентований у працях В. Кристаллера та А. Льюша, а згодом Ж. Шардоне та Х. Боса. Саме їх праці сприяли формуванню уже в 1960-х роках у американській географії нового напрямку в науці – соціальної фізики (просторового біхевіоризму), направленою на вивчення просторових відмінностей у поведінці людей (Г. Зіпф, Т. Хагерстранд, Б. Беррі, Д. Стюарт).

"Кількісна революція" 1960-х років призвела до різкої критики регіонального напрямку у географії, в науці стрімкого поширення набувало застосування статистичних та математичних методів пізнання, моделювання суспільно-географічних процесів та явищ. "Кількісна революція" у світовій географії розпочалася наприкінці 1950 – початку 1960-х років, першими прихильниками якої були У. Гаррісон, Б. Беррі, У. Уорнтц, Е. Ульман, праці яких започаткували т.зв. математичний напрям у географії. У 1960 – 1970-х роках ідеї математичного напрямку були розвинені у працях В. Бунге, П. Хаггета та Р. Чорлі, заклавши тим самим основу для розвитку теорії просторової організації суспільства (Р. Морілл, Р. Аблер, Д. Адамс, П. Гулд).

Регіональним напрямом розвивався в першій половині 1950-х років, а його засновником був американський економіст У. Ізард, автор праць "Розміщення і просторова економіка" (1956) та "Методи регіонального аналізу: вступ у науку про регіони" (1960). Представники регіонального напрямку зосереджували увагу на вивченні просторових явищ та просторових взаємозв'язків, часто не вдаючись до пізнання їх природи. У 1950-х роках французький економіст Ф. Перру, обґрунтував теорію "полюсів зростання", яка набула популярності серед європейських географів 1950 – 1960-х років.

У 1970-х роках набувають поширення нові тенденції розвитку зарубіжної географії, пов'язані, у першу чергу, із формуванням у США такого напрямку науки як "критична" (радикальна) географія, яка передбачала розгляд регіональних особливостей поведінки людей спираючись в основному на марксистську теорію. Радикально-географічний напрям виник упродовж 1960-х років та був пов'язаний з посиленням соціальної тематики у економіко-географічних дослідженнях та трансформації науки упродовж 1970-х років в соціально-економічну географію. Її формування можна розглядати як один з ключових, поряд з концепціями географічного детермінізму, хорологізмом і кількісною революцією, етапів у розвитку світової суспільної географії ХХ століття.

Радикальна географія сформувалася як критика позитивізму у географії і прагнула протистояти кількісним методам у науці. Основоположниками радикальної географії вважають Д. Харвея, Б. Девіса, І. Майєра, Р. Рослера, К. Рупперта.

Сучасні ідеї радикальної географії трансформовані у вигляді таких нових напрямів як феміністична географія, нова культурна географія, географія сексуальних відносин тощо.

Однією із шкіл поведінкової географії, яка отримала розвиток у зарубіжній суспільній географії була гуманістична географія, що сформувалася у англо-американській науці упродовж 1970-х років. Центральним об'єктом дослідження, представників цього напрямку виступала людина. Основи гуманістичної географії були сформульовані ще П.В де ла Блашем на початку ХХ століття, а наукове обґрунтування здійснене американським географом Дж. Райтом у 1947 році, запропо-

нувавши прийняти людиноцентричний підхід як провідний у суспільно-географічних дослідженнях та китайсько-американським географом Йі-Фу Туаном у 1976 році у обґрунтуванні предметної сфери гуманістичної географії як комплексу досліджень територіальної організації усесторонніх аспектів життя людини. Гуманістичні географи інтерпретували діяльність людини крізь призму географічних понять місце, ландшафт, регіон навколишнє середовище тощо. Активний розвиток гуманістичної географії припадає на 1970 – 1980-ті роки, а уже в 1990-х роках вона була замінена такими напрямами як феноменологічна географія, феміністична географія, постструктурна географія та радикальна географія. Серед когорти зарубіжних географів, які працювали в межах школи гуманістичної географії можна назвати А. Баттімер, Дж. Дункана, Дж. Ентрікіна, Д. Льовенталє, Д. Покока, Е. Релфа, Г. Ровлеса, М. Семюелс та інших. Дослідження гуманістів 1970-х років були спрямовані в першу чергу у русло поведінкової географії, які змінили фокус суспільно-географічних студій із аналізу просторових аспектів екології на пізнання особливостей аспектів внутрішнього світу людини. Основна тематика гуманістично-географічних досліджень упродовж 1970 – 1980-х років виокремлюється у вигляді студювання емоційних, сенсорних, пізнавальних й інших якостей людства у їх географічному поширенні; інтерпретації ролі простору і часу у життєдіяльності людини; взаємовідносин людини і природи; пізнання соціального світу людини. У 1980-х роках гуманістична географія все більше піддавалася критиці як з боку радикальних географів так і з боку географів-марксистів. Перші з них критикували її за методичні основи досліджень, в той час як географи-марксистисти не могли сприйняти цивілізаційні підходи до розуміння суспільства, які панували у гуманістичній географії.

Серед напрямів розвитку зарубіжної суспільної географії у кінці ХХ столітті варто виокремити поведінкову географію, когнітивну (пізнавальну) географію, радикальну географію, феміністичну географію, марксистську географію, позитивістську географію, постколоніальну географію, постструктуралістську географію, психоаналітичну географію, та просторовий аналіз.

У своїх подальших дослідженнях ми спробуємо проаналізувати особливості розвитку національних шкіл у зарубіжній суспільній географії ХХ століття.

#### Список використаних джерел

1. Пістун М.Д. Передумови та аргументи формування української економіко-географічної школи в 20-х роках ХХ століття / М.Д. Пістун // Український географічний журнал. – 2004. – № 3. – с. 68 – 74.
2. Исаченко А.Г. Развитие географических идей / А.Г. Исаченко. – М.: Мысль, 1971. – 416 с.
3. Саушкин Ю.Г. Экономическая география: история, теория, методы, практика / Ю.Г. Сашкин. – М.: Мысль, 1973. – 559 с.
4. Александровская О.А. Французская географическая школа конца XIX – начала XX века / О.А. Александровская. – М.: Наука, 1972. – 144 с.
5. Мукитанов Н.К. От Страбона до наших дней: эволюция географических представлений и идей / Н.К. Мукитанов. – М.: Мысль, 1985. – 305 с.
6. Жекулин В.С. Введение в географию / В.С. Жекулин. – Л.: Изд-во ЛГУ, 1989. – 272 с.
7. Поросенков Ю.В. История и методология географии / Ю.В. Поросенков, Н.И. Поросенкова. – Воронеж: Изд-во ВГУ, 1991. – 224 с.
8. Бунге В. Теоретическая география / В. Бунге. – М.: Прогресс, 1967. – 280 с.
9. Баттімер А. Путь в географию / А. Баттімер. – М.: прогресс, 1990. – 440 с.
10. Хаггет П. География: синтез современных знаний / П. Хаггет. – М.: Прогресс, 1979. – 684 с.
11. Геттнер А. География: ее история, сущность и методы / А. Геттнер. – Л. – 1930. – 416 с.
12. Джонстон Р. Дж. География и географы: очерк развития англо-американской социальной географии после 1945 года / Р. Дж. Джонстон. – М.: Прогресс, 1987. – 368 с.
13. Наука и искусство географии: Спектр взглядов ученых СССР и США / Сост. и ред. В.В. Анненкова и Дж.Д. Демко. – Прогресс, 1989. – 200 с.

14. Пістун М.Д. Основи теорії суспільної географії / М.Д. Пістун. – К.: Вища школа, 1996. – 230 с.  
 15. Мороз С.А. Методологія географічної науки / С.А. Мороз, В.І. Онопрієнко, С.Ю. Бортник. – К.: Заповіт, 1997. – 334 с.  
 16. Олійник Я.Б. Вступ до соціальної географії: навчальний посібник / Я.Б. Олійник, А.В. Степаненко. – К.: Знання, 2000. – 204 с.  
 17. Шаблій О.І. Основи загальної суспільної географії: підручник / О.І. Шаблій. – Львів: ВЦ ЛНУ імені І. Франка, 2004. – 444 с.

18. Савчук І.Г. Основні тенденції розвитку французької географії у 70 – 80-х роках ХХ століття / І.Г. Савчук // Український географічний журнал. – К., 2004. – № 3. – С. 74 – 81.  
 19. Савчук І.Г. Основні тенденції розвитку сучасної французької суспільної географії / І.Г. Савчук // Український географічний журнал. – К., 2005. – № 1. – С. 31 – 36.  
 20. Freeman A. Hundred Years of Geography, 1961.

Надійшла до редколегії 16.11.15

Я. Олійник, д-р екон. наук, проф., чл.-корр. НАПН  
 Київський національний університет імені Тараса Шевченка, Київ, Україна,  
 С. Шевчук, канд. геогр. наук, доц.  
 Полтавський національний педагогічний університет імені В.Г. Короленко, Полтава, Україна

### РАЗВИТИЕ ЗАРУБЕЖНОЙ ОБЩЕСТВЕННОЙ ГЕОГРАФИИ В КОНЦЕ XIX – XX ВЕКАХ: ОСОБЕННОСТИ, НАПРАВЛЕНИЯ И КОНЦЕПЦИИ

*В статье рассмотрены факторы и особенности формирования зарубежной общественной географии в XX веке. На основе ряда первоисточников проанализированы направления которые были представлены всего. Материал исследования содержит анализ эволюции взглядов зарубежных исследователей в области общественной географии, которые презентовались в рамках антропогеографии, географии человека, социальной географии, культурной географии и т.п.*

*Ключевые слова: общественная география, научная школа, научное направление, эволюция взглядов.*

Ya. Oliynyk, Dr.Sc. in economic, Professor  
 Taras Shevchenko National University of Kyiv, Kyiv, Ukraine,  
 S. Shevchuk, PhD, Philosophy Doctor, Senior Lecturer  
 Poltava VG Korolenko National Pedagogical University, Poltava, Ukraine

### FOREIGN DEVELOPMENT OF SOCIAL GEOGRAPHY AT THE END OF XIX – XX CENTURIES: FEATURES, TRENDS AND CONCEPTS

*In the article the factors and especially the formation of foreign human geography of the twentieth century. Based on the number of primary sources analyzed areas that were most represented. Material study contains an analysis of the evolution of views of foreign researchers in the field of human geography that appear within anthropogeography, human geography, social geography, cultural geography and more.*

*Keywords: human geography, scientific school, scientific direction, evolution views.*

УДК 911.3

І. Смирнов, д-р геогр. наук, проф.  
 Київський національний університет імені Тараса Шевченка, Київ

### ВІЙСЬКОВА ЛОГІСТИКА ТА НАЦІОНАЛЬНА ВАЛЮТА У МІЖНАРОДНОМУ ТУРИЗМІ В ІСТОРИКО-ГЕОГРАФІЧНОМУ АСПЕКТІ: ЛАТИНОАМЕРИКАНСЬКИЙ ДОСВІД

*Розкрито зв'язок військової логістики та національної валюти у міжнародному туризмі в історико-географічному аспекті на прикладі Конкісти, тобто завоювання іспанцями країн Центральної та Південної Америки, включаючи імперії ацтеків та інків у XV-XVI ст. Особлива увага присвячена захопленню іспанськими конкістадорами під керівництвом Ернана Кортеса столичного міста ацтеків Теночтітлана (сучасне Мехіко) та геологістичним аспектам цієї операції.*

*Ключові слова: військова логістика, Конкіста, імперія ацтеків, Теночтітлан.*

**Постановка наукової проблеми.** У міжнародному туристичному бізнесі важливу роль відіграє знання особливостей національної валюти країн-реципієнтів туристів. Це особливо істотно для такого популярного напрямку туристичних поїздок українців? як країни Центральної та Південної Америки, яких нараховується нині понад 30 (і це тільки незалежні держави), і майже кожна – з своєю оригінальною національною грошовою одиницею – як за назвою (кетцаль, лемпіра, колон, кордоба, бальбоа, песо, болівар, гуарані, реал, соль тощо), так і за сюжетами, що зображені на банкнотах. У країнах Центральної та Південної Америки – це в основному найвизначніші події їхньої історії та історичні постаті, пов'язані з Конкістою – завоюванням іспанцями території індіанців, включаючи потужні імперії ацтеків та інків, у XV-XVI ст. Окрему трагічну сторінку цих подій являє собою захоплення іспанськими конкістадорами під керівництвом Ернана Кортеса столичного міста ацтеків Теночтітлана (сучасне Мехіко) та його героїчна оборона останнім імператором ацтеків Куаутемоком. Поряд з перевагою в озброєнні загін Е.Кортеса застосував і ефективні логістичні рішення (стосуючи сучасні терміни), що і забезпечило йому кінцеву перемогу, незважаючи на величезну чисельну перевагу ацтекського війська. Для професіоналів туристичної галузі, які концентрують свій бізнес на латиноамериканському напрямку, дана стаття має важливе фахове знання, по-

силуючи як теоретико-інформаційну, так і практичну складові діяльності турфірм.

**Аналіз останніх досліджень і публікацій** показує, що в основному вони стосуються історичних [1; 7], військово-історичних [2] та країнознавчих аспектів [6, 255-284], а також сучасних поглядів на значення військової логістики, зокрема, в Україні [4; 5]. У той же час зв'язок військової логістики та національної валюти у міжнародному туристичному бізнесі, у т.ч. в історичному аспекті на прикладі країн Центральної та Південної Америки практично не розкритий, якщо не рахувати праць автора, присвячених ролі військової логістики як туристичного ресурсу [8; 9; 10].

**Метою статті** є розкрити зв'язок військової логістики та національної валюти у міжнародному туристичному бізнесі в історичному аспекті на прикладі Конкісти, при цьому показати значення логістичних рішень під час захоплення іспанськими конкістадорами під керівництвом Ернана Кортеса столиці імперії ацтеків міста Теночтітлана (сучасне Мехіко) та його героїчної оборони останнім імператором ацтеків Куаутемоком, якого зображено на грошових знаках Мексики.

**Виклад основного матеріалу.** На грошах країн Південної та Центральної Америки часто зображено сцени опору індіанців європейським колонізаторам. Приміром, на уругвайських 5 песо 1939 р. аборигени стинаються із закованим у лати конкістадором, а на гватем-

мальських 5 кетцалях 1969 р. також зображене проти-стояння індіанців та конкістадорів. При цьому співвідношення сил – один до семи – десяти на користь корінних мешканців Америки. У перші десятиріччя Конкісти так і було. Жменькам іспанців і португальців протистояли цілі індіанські імперії – ацтеків, інків. Однак не варто забувати, що європейці ступили на землі Нового Світу з сталевими мечами та вогнепальною зброєю – аркебузами в руках. Жадібні до багатств чужинці накинлись на місцевих мешканців, ніби голодні пси. Індіанці у буквальному сенсі слова гинули за метал. Золото! Тільки його мову розуміли іспанські та португальські загарбники.

Достатньо добре відома сумна доля правителя інської імперії Атауальпи. 15 листопада 1536 р. він був узятий в полон іспанським конкістадором Франсіско Пісарро. За легендою вождь інків запропонував загарбнику небачений викуп. Атауальпа обіцяв до стелі заповнити золотом приміщення, у якому його тримали. Вдень і вночі до укріплення іспанців з усіх кінців держави піддани Атауальпи несли коштовності. Такої кількості скарбів європейці ні до, ні після того вже більше не бачили. Але Пісарро все одно стратив найбагатшого в історії бранця. Маєток вождя ацтеків Монтесуми II за сучасними оцінками визначається у 33 млрд. американських доларів. Куди ж поділися усі ці багатства? Відомо, що за часів Конкісти до Європи мало не щомісяця відправлялися цілі каравани кораблів, що були завантажені золотими злитками, прикрасами і дорогоцінним камінням. Деякі стали жертвами нападів піратів, інші пішли на дно в ході бойових дій конкуруючих монархій, немало кораблів загинуло у потужних штормах.

Столиця імперії ацтеків, заснована у 1325 р., знаходилася на місці сучасного Мехіко та називалася Теночті-

тлан. Іспанські хроністи XV ст. повідомляли, що місто було збудоване на острові посеред великого озера під назвою Тескоко. З берегом острів був пов'язаний трьома широкими дорогами-дамбами: одна йшла на північ, друга на південь, третя на захід. Посеред міста знаходиться ритуальний центр з храмами-пірамідами та олтарями.

Коли іспанський завойовник Ернан Кортес з своєю "експедицією" наблизився до столиці ацтеків, його охопили сумніви, чи можливо захопити Теночтітлан? Яке ж було здивування іспанців, коли брама міста сама відкрилася перед ними, а зустрічати блідолицих пришельців вийшов сам Монтесума. Європейці ще не знали, що індіанці стали жертвою власних релігійних уявлень. У їхніх віруваннях зазначалося, що надійде час і на землю спуститься "білий бог". За цього-то ацтеки і прийняли Кортеса. У його божественному походженні індіанці спочатку не сумнівалися: іспанці були вбрані у дивний сяючий одяг (лати), при цьому їздили верхи на небачених тваринах. Вважається, що це було перше знайомство корінного населення доколумбової Америки з кінми. Подібний сюжет зображений на грошах Коста-Ріки – асигнації 2 колона 1943 р. випуску (табл. 1). Чим закінчилася зустріч Монтесуми та Кортеса добре відомо: останнього правителя ацтекської імперії підступний конкістадор узяв у полон. І колонізація Мезоамерики пішла повною ходою. Життя Монтесуми обірвалося несподівано, коли населення Теночтітлана, обурене жорстокістю іспанців, підняло повстання. Індіанці вважали свого вождя зрадником, який перейшов на бік чужинців. І коли Монтесума з'явився у оточенні іспанців на сходах головної піраміди, у нього полетіли каміння та списи. Правитель був смертельно поранений і пізніше його тіло скинули до одного з каналів міста.

Таблиця 1. Національні валюти держав Латинської Америки (за даними [3, 550-704])

№	Держава	Столиця	Національна грошова одиниця
<b>I. Центральна Америка та Карибський басейн</b>			
1	Антигуа Барбуда*	Сент-Джонс	Східнокарибський долар
2	Багамські острови*	Насау	Багамський долар
3	Барбадос*	Бриджтаун	Долар Барбадоса
4	Беліз*	Бельмопан	Долар Белізу
5	Республіка Гаїті	Порт-о-Пренс	Гурд
6	Республіка Гватемала	Гватемала	Кетцаль
7	Республіка Гондурас	Тегусігальпа	Лемпіра
8	Гренада*	Сент-Джорджес	Східнокарибський долар
9	Співдружність Домініки*	Розо	Східнокарибський долар
10	Домініканська республіка	Санто-Домінго	Домініканське песо
11	Республіка Коста-Ріка	Сан-Хосе	Коста-ріканський колон
12	Республіка Куба	Гавана	Кубинське песо
13	Мексиканські Сполучені Штати	Мехіко	Мексиканське песо
14	Республіка Нікарагуа	Манагуа	Золота кордоба
15	Республіка Панама	Панама	Бальбоа
16	Республіка Ель-Сальвадор	Сан-Сальвадор	Долар США
17	Сент-Вінсент і Гренадіни*	Кінгстаун	Східнокарибський долар
18	Федерація Сент-Кітс і Невіс	Бастер	Східнокарибський долар
19	Сент-Люсія*	Кастрі	Східнокарибський долар
20	Республіка Тринідад і Тобаго*	Порт-оф-Спейн	Долар Тринідада і Тобаго
21	Ямайка	Кінгстон	Ямайський долар
<b>II. Південна Америка</b>			
1	Аргентинська республіка	Буенос-Айрес	Песо
2	Республіка Болівія	Сукре/Ла-Пас	Болівіано
3	Федеративна Республіка Бразилія	Бразилія	Реал
4	Боліваріанська Республіка Венесуела	Каракас	Болівар
5	Кооперативна Республіка Гайана	Джорджтаун	Гайанський долар
6	Республіка Еквадор	Кіто	Долар США (до 1995 р.- сукре)
7	Республіка Колумбія	Санта-Фе-де-Богота	Колумбійське песо
8	Республіка Парагвай	Асунсьон	Гуарані
9	Республіка Перу	Ліма	Соль
10	Республіка Сурінам	Парамарібо	Сурінамський гульден (флорин)
11	Східна Республіка Уругвай	Монтевідео	Уругвайське песо
12	Республіка Чилі	Сантьяго	Чилійське песо

\*Незалежна держава у складі Співдружності, що очолює Великобританія

Ернан Кортес винний у загибелі і ще одного індіанського вождя – Куаутемока. Його портрет прикрашає валюту Мексики – 1000 песо 1974 р. та актуальну мексиканську банкноту 50 песо 1987 р. випуску. Цей вождь ацтеків наказав зміцнити столицю імперії ацтеків та стримував натиск конкістадорів, але іспанці схопили його. Щоб взяти, де сховано золото, Кортес наказав розіп'яти Куаутемока на гратах над вогнищем. Долю вождя розділив і його перший міністр. Розказують, що коли іспанські жовніри стали підкидати у вогнище дрова, чиновник, не в силах більше терпіти, повернувшись до свого вождя обличчям. Він ніби просив дозволу відкрити катам таємницю золота і таким чином припинити тортури. Але Куаутемок спокійно сказав: А хіба я отримую задоволення від цього? Іспанці так нічого і не взнали, тому стратили обох [1, 21]. Куаутемоку присвячена актуальна мексиканська банкнота номіналом у 50 песо 1987 р. випуску.

Для корінного населення Америки конкістадори були нещадними завойовниками, грабіжниками та насильниками, що втрачали людську подобу при одній тільки згадці про золото. Мало того, вони ще вогнем і мечем змушували індіанців бо прийняття чужої і зовсім незрозумілої їм релігії. Про це нагадують венесуельські гроші, а саме 5 боліварів 1966 р.

А от для сучасних іспанців конкістадори є національними героями, що воювали на далеких "прикордонних" рубежах в ім'я зміцнення могутності та процвітання вітчизни. Про це свідчать не тільки численні пам'ятники на їхню честь, що встановлені по усій Іспанії, але й минулі випуски іспанських банкнотів та монет, на яких зображено найбільш відомих учасників Конкісти. Це, наприклад, банкнота номіналом 1000 песет 1992 р., де на лицевому боці зображено Ернана Кортеса, а на зворотньому – Франсіско Писарро. До слова, вони є далекими родичами, обоє родом з Естремадури, провінції на південному заході Іспанії, що межує з Португалією. Біля будинку адміністрації Естремадури встановлено статую конкістадора Е.Кортеса, що попирає ногами ацтекського бога.

Але більш вражаючим є той факт, що нещадних завойовників не один раз зображено і на грошах держав Південної та Центральної Америки. Приміром, на банкноті Еквадору 10 сукре 1988 р. випуску зображено Себастьяна де Бенальказара (1495-1550 рр.). Це він зі зграєю зірвіголов захопив і майже повністю знищив стародавню столицю Кіто. На її руїнах пізніше було зведено нове місто – Сан-Франциско-де-Кіто. У 1540 р. Бенальказар приєднав до володінь іспанської корони північ Еквадору та частину Колумбії і став очільником нової колонії. Ще більшою популярністю у Латинській Америці користується постать Васко Нуньеса де Бальбоа – іспанського конкістадора, що заснував перше європейське поселення на континенті. Його ж вважають першим європейцем, який вийшов до Тихого океану. У Новий Світ Бальбоа відплив не як завойовник: спочатку він оселився на острові Еспаньола та почав вирощувати свиней та створювати плантації. Але досить швидко "вліз" у великі борги та утік на континент. Тут він став губернатором Панами та організував декілька експедицій углиб країни з метою пошуку скарбів та захоплення нових територій для Іспанії. Закінчив своє життя Бальбоа досить сумно: разом з чотирма іншими "джентльменами удачі" він був обмовлений та 15 січня 1519 р. страчений, а його відрублена голова була виставлена напоказ. Незважаючи на це, нині Бальбоа визнано національним героєм Панами, на його честь названо панамську валюту (на банкноті 1 бальбоа є його портрет), а також засновано орден Васко Нуньеса де Бальбоа – найвищу державну нагороду Панамської республіки.

Є досить дивним, що люди, які самим жорстоким чином змінили хід історії та долі цілих народів Латинської Америки (тільки за перші роки Конкісти чисельність населення Центральної Америки та островів Карибського моря скоротилося в 5 разів – з 5 млн. до 1 млн. чол.), у багатьох державах континенту донині користуються повагою та намаганням зберегти при них "світлу" пам'ять, у т.ч. на грошових знаках національної валюти. Але такими є факти, і в туризмі їх треба сприймати такими, якими вони є, тобто слід знати назви національних валют держав Латинської Америки та володіти короткою інформацією про постаті та події, що на них зображені. Це істотно допоможе при організації турів з України до країн Латинської Америки – напрямку, що стає дедалі популярнішим.

З точки зору військової логістики привертає увагу "експедиція" Ернана Кортеса, якому з декількома сотнями прибічників – іспанців вдалося завоювати цілу імперію ацтеків з населенням у десятки млн. осіб та військом у пів-мільона, захопити та зруйнувати імперську столицю місто-мільйонник Теночтітлан після найдовшого безперервного бою в історії, що тривав з 22 травня до 13 серпня 1519 р. Як же це йому вдалося? Після того, як Христофор Колумб у 1492 р. відкрив острови у Карибському морі, королівство Іспанія встановило над ними свій контроль. Іспанські завоювання розповсюдились на декілька Карибських островів, у т.ч. на Кубу, однак серйозних операцій на материк на територіях, що нині належать Мексиці, було проведено небагато. Тим часом все більше іспанських конкістадорів шукали щастя у Новому Світі, одним із них і був Ернан Кортес, чиновник на службі Дієго Веласкеса, губернатора Куби. 10 лютого 1519 р. Кортес відплив з Гавани з 11 кораблями, на яких знаходилися 600 іспанських моряків а також декілька сотень рекрутів з Карибських островів, коні та багато зброї, у т.ч. артилерія. У порту Веракрус Кортес заснував свою базу та оголосив себе генерал-капітаном та верховним суддею, прийнявши на себе керівництво новою колонією. На той момент він, мабуть, не уявляв масштабів протидії, з якою йому належало зіштовхнутися пізніше. Більшу частину Центральної Мексики – від Тихого океану до Мексиканської затоки у той час контролював ацтекський Троїстий союз, у який входили міста-держави Теночтітлан, Тескоко та Тлакопан в долині Мехіко, що мігрували сюди з півночі. Останнє з прибувчих племен-мексико – у 1325 р. заснувало острівне поселення Теночтітлан, отримавши, згідно легенди, вищий знак – орла, що сидів на кактусі та тримав у кігтях змію. Хоча на початок XVI ст. ацтекською імперією формально правив Троїстий союз, реально влада знаходиться в руках імператора в Теночтітлані при тому, що у Тлакопані та Тескоко були свої очільники. У той же час існувала сильна опозиція ацтекам, особливо з боку Тласкалі – великого міста з населенням 300 тис. мешканців, що знаходилися східніше. Тласкала постійно вела війни з ацтекською імперією та ніколи не належала до її складу. Кортесу, щоб посилити свої позиції, вважливо було використати протиріччя між цими містами, оскільки він усвідомлював нечисельність свого загону у порівнянні з багатотисячними арміями народів Центральної Америки. Однак беззаперечною перевагою іспанців було їхнє озброєння. По-перше, вони володіли сталеву холодною зброєю (мечі, палаши) та арбалетами. По-друге, вони мали вогнепальну зброю-аркебузи (попередники мушкетів), які здійснювали величезний психологічний вплив на індіанців, які ніколи в житті не бачили нічого подібного. По-третє, це іспанська кіннота, що мала величезне значення, незважаючи на її нечисельність: індіанці ніколи не бачили

коней, тому крім забезпечення додаткової маневреності на полі бою, один вид цих великих тварин у русі, та ще й з озброєними палашами вершниками викликав жах у туземців. По-четверте, це захисне озброєння, оскільки звичайний іспанський жовнір носив металевий шолом, а також кірасу, або принаймні нагрудник. Офіцери використовували більш складні шоломи-маріони.

Щодо війська ацтеків, то, як виявили іспанці одразу після початку компанії, воно було величезним та добре організованим. Їхня військова структура вийшла за межі вільних племен і тому армія формувалася майже таким чином, як і європейські полки. Військова підготовка була для ацтеків складником загальної освіти. Знатні ацтеки училися у школі, яка в мові ацтеків "Науатль" називалася "Кальмекак", а прості люди – у "тельпочкалі". Тут їх навчали стрільбі з луку та киданню дротиків, а також володінню холодною зброєю. У ацтекському війську існувала складна ієрархічна система командного складу: воїн знаходився у підляганні командиру області і нарешті, главі держави – імператору. Озброєння ацтекських воїнів значно поступалося іспанському, хоча було досить різноманітним, і включало: лук зі стрілами, дротики, пращі, комбінацію сокири і спису (тепостопіллі) та дерев'яний меч (макуаціль). Так, тепостопіллі з довгим древком виготовлювався з дерева, а його лезо обрамлялося гострими, як бритва уламками обсидіану. Макуаціль являв собою дерев'яний меч, довге широке "лезо" якого було з обох боків "утикане" уламками обсидіану. Існували як одноручні, так і дворучні варіанти таких "мечей". Ацтекське захисне озброєння виготовлювалося з прошитої бавовни у вигляді короткої туніки (ічкауіпіллі) або жилету (еуатль), часто прикрашених різнокольоровим пір'ям місцевих птахів. Ацтекські воїни, яким вдалося узяти в полон двох ворогів, нагороджувалися особливим "одностроєм" – тлауцтілі – з тканини та пір'я червоного кольору з характерними чорними смугами, що мали назву "подряпини яструба", високою шапкою конічної форми (теж з червоного пір'я) та щитом (чималлі), що мав бамбукову основу, наповнювач з бавовника та шкіряну поверхню. Нижній край чималлі часто прикрашався кольоровим пір'ям, яке також мало мету відхилити стріли від ніг.

Більшу частину війська ацтеків становила легка піхота, озброєна досить обмеженим арсеналом зброї нападу, до якого входили: списокидалка (атлатль), лук та стріли, дерев'яний меч (макуаціль), дерев'яний спис – алебарда (тепостопіллі). Усі ацтекські воїни мали щити. Для координації дій військ на полі бою використовувалися барабани. Під час походів більшу частину вантажів ацтекської армії переносили молоді воїни та раби. Зброя, одяг та припаси прив'язувалися до дерев'яного каркасу, який закидувався на спину та закріплювався лямкою через груди. Носильники звичайно несли накидку та щит свого володаря, а також тепостопіллі. Привілейованими воїнами, що належали до еліти ацтекського війська були воїни Ягуара, Орла, та Койота, що мали право носити відповідні однострої. Капітани (сотники) у загонах ацтеків носили закріплену на спині незвичайну прикрасу-відзнаку, що виготовлялася з дерева, тканини, пір'я та мала достатньо великий розмір. Багато ацтекських воїнів носили серги у вухах, з волокнами необробленої бавовни в них, а також золоту прикрасу під носом у кшталті півмісяця (якамецтілі) – на честь богині Місяця та покровительниці прядіння Тласолтеотлі. Обов'язковим атрибутом одягу ацтекського жовніра була набедрена пов'язка – макстлатль, яку ткала та вишивала дружина або матір воїна. Ацтекське військо було взуте у сандалії, що являли собою сплетені з трави підшви, до яких кріпилися бавовняні смужки,

які зав'язувалися навколо ноги. За традиціями ацтеків одяг воїна після його смерті належало спалити, однак, опинившись під владою іспанських колонізаторів нащадки великих ацтекських воїнів продовжували зберігати предмети їх одягу, як головні родинні реліквії. Ацтеки при наступі звичайно розгортали воїнів у розсипну лінію. Наперед висувалися два-три солдати, що розмахуючи макуацільми вигукували образи на адресу ворога у надії, що той, обурившись, атакує центр головної ацтекської армії. За ними розміщувався, на перший погляд, випадковий набір воїнів. Однак у дійсності ацтеки, що мали різний бойовий досвід, розміщувалися так, що новачки могли закріпити свої навички, воюючи пліч-опліч з досвідченими ветеранами. Найбільш підготовлені воїни склали більшу частину бійців у перших рядах.

16 серпня 1519 р. експедиція Кортеса вирушила вглиб континенту. Їй належало піднятися від прибережної рівнини в районі міста тотонаків Семпоала по скелястих гірських ланцюгах на Мексиканське нагір'я. Спочатку погода зіпсувалася, але коли іспанці та їх союзники вийшли на відкриту місцевість, їх чекали сприятливі обставини та зустріло дружньо налаштоване населення. Незабаром після цього до Кортеса прибули послы від Монтесуми. Вони принесли з собою багаті дари та послання імператора з проханням не йти до Теночтітлану. Але Кортес продовжив свій марш на столицю ацтеків, до того ж заключивши союз з їхніми найбільшими ворогами – тласкаланцями. Під час походу іспанці зіштовхувалися з різними перешкодами, що створювали ацтеки на їхньому шляху, щоб змусити військо Кортеса зійти з прямої дороги на маршрут, де проти нього легко було організувати засідку. Але кожного разу Кортес наказував розчистити шлях і його загін продовжував рухатися прямою дорогою, що проходила між двома найвищими горами (та діючими вулканами) у регіоні – Попокатепетль та Істаксіуатль, а потім спускалася в долину Мехіко, де у всій своїй величч розміщувався Теночтітлан в оточенні мальовничих озер та полів маїсу. Кортес увійшов у місто по дамбі, прикрашені й квітами. Попереду їхали чотири вершники, за ними йшов загін європейців, а далі – індіанці – союзники Кортеса. Монтесума вітав їх, очевидно, розцінюючи прибуття Кортеса як фатальне. Незважаючи на те, що усі обставини були на боці Монтесуми, він дозволив Кортесу підкорити себе в психологічному плані. Так імператор ацтеків став бранцем іспанців, хоча і в золотій клітці. Після загибелі Монтесуми Кортес втратив можливість вплинути на ацтеків, які підняли повстання проти іспанців у Теночтітлані. Іспанцям на чолі з Кортесом вдалося утекти з міста, але з великими втратами. Ця подія отримала назву "La Noche Triste" (ісп. Ніч Смутку). Незважаючи на вимушену втечу з Теночтітлану Кортес вирішив знову захопити місто. Куїтлауак, брат та наступник Монтесуми помер від оспи і імператором ацтеків став їх племінник Куаутемок. Незважаючи на свій молодий вік (25 років), він уже був досвідченим воїном і сповненим рішучості чинити спротив іспанцям, наказавши організувати спостереження за ними, де б вони не знаходилися.

28 грудня 1520 р., через шість місяців після "Ночі Смутку" війська Кортеса вирушили в новий похід на Теночтітлан. На цей раз Кортес приділив значно більшу увагу логістичному забезпеченню (стосуючи сучасну термінологію) операції. Він тепер краще розумів, як зручніше використати дамби в обороні, а також для того, щоб відтяти супротивнику шляхи до відступу. На підставі отриманого досвіду він вирішив застосувати кораблі, щоб узяти під контроль озеро Тескоко, для цього наказав спорудити 13 розбірних бригантин, які можна було доставити на озеро. Коли бригантини були

готові, їх доставили в Тескоко під охороною 200 іспанців та 20 тис. туземних воїнів. Тим часом три кораблі допливли до Вілла-Рікі на узбережжі. Вони привезли підкріплення – 200 добре озброєних іспанців та 80 коней, а також домініканського монаха з папською буллою, у якій оголошувалося вибачення усім, хто воює з "невірними". Загін Кортеса рухався найтруднішим маршрутом через гори, але стрімкі підйоми та холод були менш небезпечні, ніж засідки індіанців. План Кортеса полягав у тому, щоб оточити Теночтітлан. Чекаючи, поки складуть бригантини, він скерував свої війська навколо озера, щоб гарантовано відрізати ацтеків від шляхів, якими вони могли отримувати продовольство та підкріплення. Це призвело до жорстоких битв за міста Куаунауак, Сочимілько та Койоакан. До того часу, коли Кортес планував закінчити обхід озера Тескоко, повинно було закінчитися будівництво каналу від міста Тескоко до цього озера, на спорудженні якого протягом двох місяців працювали 8 тис. людей, а бригантини готові до проведення операції. 28 квітня 1521 р. бригантини увійшли в озеро. Загін Кортеса тепер включав 86 кавалеристів, 700 піхотинців, у т.ч. 118 аркебузирів та арбалетників. У нього були три великих гармати та 15 легких фальконетів. 300 солдат були виділені для обслуговування бригантин, на кожній з яких була гармата. Чисельність індіанців-союзників (тласкаланців) становила 25 тис. чол. Кортес поділив свої наземні війська на три частини, які розміщувались таборами на кожній з трьох головних доріг. План полягав у тому, щоб вони атакували місто одночасно з трьох різних боків. Тлакопанську дорогу (і дамбу) контролював Педро де Альварардо, а Койоаканську – Кристобаль де Олід. Гонсало де Сандоваль командував військами в районі третьої дороги, хоча його основним завданням було захоплення Істапалапи. Альварардо і Олід зруйнували акведук у Чапультепек, яким у Теночтітлан надходила прісна вода. Зайнявши Істапалапу, Сандоваль висунувся вперед, щоб заблокувати північну дорогу. Це означало, що Теночтітлан тепер повністю відрізаний та не зможе отримувати продовольство та підкріплення. Кортес віддав наказ розпочати наступ по двох дамбах. Наступ успішно розвивався, іспанці та їх індіанські союзники досягли передмість, а потім увірвалися на головну площу міста, де знаходився Великий храм (Теокалі). Розкидавши жреців, вони почали руйнувати статую божів. Обурені таким кошунством, ацтеки здійснили контратаку та змусили іспанців до безладного відступу, який ледве не став другою "Ніччю смутку", але його зупинила іспанська кіннота, що дуже своєчасно прибула та змінила хід битви. Під час другої атаки Кортес наказав зруйнувати головні споруди в центрі міста, у т.ч. палаці Монтесуми та Ашякатля, але ацтеки щоразу відновлювали укріплення. Тому новий план Кортеса вимагав знищення усіх будинків та використання отриманих у такий спосіб уламків для того, щоб засипати ними канали у дамбах. Як результат, ацтеки вже не могли розчистити їх знову, а також створювався відкритий простір, на якому кавалерія та артилерія могли вільно маневрувати. Кортес дав Куаутемоку останній шанс вирішити питання миром, але відповіддю стала масована атака ацтеків, яка була відбита вогнем іспанської артилерії. Кортес неохоче розпочав наступ, продовжуючи знищувати усі споруди в ході просування вперед – він, без сумніву, волів би захопити неушкоджене місто, а не купу каменюк. Був спалений палац Куаутемока та храм Теокалі на головній площі. На момент закінчення битви за Теночтітлан понад 90 % будинків міста було зруйновано. 13 серпня 1521 р., ще раз запропонувавши Куаутемоку перемовини і знову

дівставши відмову, Кортес видав наказ про заключний штурм, який перетворився у бойню ацтеків, які ще залишилися в живих – більшість з них вже або загинули у бою, або померли у своїх будинках та на вулицях від голоду, що був викликаний блокадою міста. Ацтеки, що намагалися втекти на каное, були перехоплені бригантинами. Помітивши, що чотири великі ацтекські піроги (каное) намагаються перетнути озеро, бригантина почала переслідування, загрожуючи розчавити одну з них. У цей момент ацтеки почали просити іспанців не топити їх, оскільки на борту знаходився їх тлатоані (імператор). Тоді Куаутемоко запропонував себе в якості заручника, щоб не зробили шкоду його дружині та людям, які були з ним. Куаутемока відправили до Кортеса, після чого бій був припинений. Ацтекам, що залишилися в живих, дозволили залишити місто після того, як вони загасили пожежі та поховали померлих. За час трьохмісячної облоги, за деякими даними, загинуло та померло від голоду від 120 тис. до 240 тис. ацтеків. Ввечері того дня, коли був захоплений Теночтітлан, стався сильний шторм, що супроводжувався громом та блискавками, що ніби знаменували катастрофу, яка тільки що відбулася: імперія ацтеків припинила існування поступившись місцем на Американському континенті новій імперії, яка управлялася з Європи. Приблизно 30 тис. ацтеків отримали дозвіл залишити місто. Вони пішли довгими дамбами, щоб знайти сховище в навколишніх селах.

Індіанські союзники Кортеса, діставши свою частку захопленої здобичі, повернулися до своїх міст та поселень. Свою місію вони виконали: царство терору, в якому вони так довго жили, тепер було знищене. Ацтеки жили на цих землях біля 300 років та їхній войовничий дух постійно змушував їх завойовувати та обертати в рабство інші індіанські племена – спочатку сусідів, а потім і далеких. Імперія і столиця ацтеків вражали розкішшю, але вони були засновані на страху та військовій силі. Головним символом кривавої деспотії ацтеків були теокалі, широкі сходи яких вели до кам'яних вітарів, на яких жреці кривавих богів виривали серця із грудей своїх жертв. Причому ацтеки приносили в жертву не тільки полонених ворогів – вони відправляли на вітар і власних громадян, у т.ч. жінок та дітей. Ацтеки ніколи навіть і не думали розглядати сусідні племена як рівних собі, тому загарблені ними народи відчайдушно намагалися звільнитися від тиранів. Коли ж з'явилася нова сила – іспанці, туземці, що страждали від деспотії ацтеків, побачили в них надію на те, що тиранія може кінець іспанців припинити існування. Однак неймовірний успіх іспанців видається взагалі дивовижним з огляду на їх відносну малочисельність, навіть із врахуванням внутрішніх суперечностей у імперії. Кортес не тільки проявив себе здібним воєначальником та логістом, він також продемонстрував видатні таланти політика та дипломата, домовляючись про союзи з місцевими народами, підтримка яких була надзвичайно важлива для успіху його місії.

Як тільки імперія ацтеків впала, на її місце надійшла нова форма правління, створена іспанцями. Міста Юкатана так і не отримали незалежності, опинившись у підкоренні іспанцям. Знаходячись дуже далеко від своєї батьківщини, правителям якої потрібен був час, щоб зрозуміти, як зберегти нові колонії, які так неочікувано з'явились, Кортес став фактичним правителем у Мексиці. Він наказав відбудувати столичне місто на старому місці та назвав його Мехіко. Але відновлювали місто за іспанськими, а не за ацтекськими зразками. Незабаром Мехіко стало найбільшим та найважливішим європейським поселенням на обох американських континентах. Король Іспанії Карл I призначив Кортеса губернатором, генерал-капітаном та верховним суддею на завойованих землях, що отримали назву Нова Іспанія.

**Висновки.** Країни Центральної та Південної Америки стають дедалі популярнішими DESTИНАЦІЯМИ в українському туризмі. Важливе значення при цьому має обізнаність з їхньою національною валютою, доволі екзотичною як за назвою (кетцаль, лемпіра, колон, кордоба, бальбоа, песо, болівар, гуарані, реал, соль тощо), так і сюжетами, зображеними на банкнотах. Більшість з них присвячені головній події їхньої історії – завоюванню іспанцями земель індіанців (Конкісти) у XV-XVI ст. Це стосується, зокрема, захопленню іспанськими конкістадорами під орудою Ернана Кортеса столиці ацтекської імперії – міста Теночтітлан (сучасне Мехіко) та його героїчній обороні останнім імператором ацтеків Куаутемоком, який зображений на сучасній валюті Мексики – мексиканському песо. Крім переваги в озброєнні (сталеві мечі, вогнепальна зброя та артилерія іспанців проти дерев'яних мечей, списів та шкіряних з пір'ям щитів індіанців) іспанці застосували і ефективні логістичні рішення (бригантини з гарматами на озері Тескоко, блокування джерел постачання міста Теночтітлан, перетин військових шляхів, використання дамб та каналів тощо), що і забезпечило їм кінцеву перемогу. Матеріал статті буде корисний для тих українських турфірм та їх

менеджерів, які налагоджують туристичний обмін між Україною та країнами Латинської Америки.

#### Список використаних джерел

1. Майзингер Р. Конкіста – открытие Америки? / Р. Майзингер // Тайны XX века. – 2014. – №. – С. 20-21.
2. 100 битв, которые изменили мир. Вип. № 152. Теночтитлан – 1519-1521. – М.: ООО "Де Агостини", 2013. – 29 с.
3. Все страны мира / Авт. – сост. М.В. Адамчик. – Минск: Харвест, 2008. – 800 с.
4. Мир в Украине глазами экспертов // Сегодня. – 2015. – 5 февраля. – 800 с.
5. Трегуб Г. Максим Стріха: Наука – це не засіб задоволення чієїсь цікавості, а гарантія безпеки держави / Г. Трегуб // Український тиждень. – 2015. – № (377). – С. 22-24.
6. Туристичне країнознавство: країни-лідери туризму: навч. пос./ За ред. проф. О.О. Любцевої. – К.: Альтерпрес, 2008. – 436 с.
7. Плихневич Т. Крах імперії ацтеків (Дурні весті для Монте-сумы) / Т. Плихневич // Загадки історії. – 2015. – № 5. – С. 10-11.
8. Смирнов І.Г. Військова логістика як туристичний ресурс: світовий та український досвід / І.Г. Смирнов // Можливості та розвиток сучасного туризму: світовий та національний досвід: Монографія / За ред. проф. В.М. Зайцевої. – Запоріжжя: ЗНТУ, ТОВ "ЛІПС" ЛТД, 2014. – С. 50-69.
9. Смирнов І.Г. Військова логістика як туристичний ресурс: український досвід / І.Г. Смирнов // Географія та туризм. – 2014. – Вип. 30. – С. 52-62.
10. Смирнов І.Г. Військова логістика як туристичний ресурс: на прикладі пам'яток I Світової війни / І.Г. Смирнов // Часопис соціально-економічної географії. – 2014. – № 1 (16). – С. 25-33.

Надійшла до редколегії 04.11.15

И. Смирнов, д-р геогр. наук, проф.

Київський національний університет імені Тараса Шевченка, Київ, Україна

### ВОЕННАЯ ЛОГИСТИКА И НАЦИОНАЛЬНАЯ ВАЛЮТА В МЕЖДУНАРОДНОМ ТУРИЗМЕ В ИСТОРИКО-ГЕОГРАФИЧЕСКОМ АСПЕКТЕ: ЛАТИНОАМЕРИКАНСКИЙ ОПИТ

*Раскрыта связь военной логистики и национальной валюты в международном туризме в историко-географическом аспекте на примере Конкиссты, то есть завоевания испанцами Центральной и Южной Америки, включая империи ацтеков и инков в XV-XVI вв. Особое внимание уделено захвату испанскими конкистадорами под руководством Эрнана Кортеса столичного города ацтеков Теночтитлана (современный Мехико) и геологистическим аспектам этой операции.*

*Ключевые слова: военная логистика, Конкисста, империя ацтеков, Теночтитлан.*

I. Smyrnov, Dr.Sc. in Geography, Professor

Taras Shevchenko National University of Kyiv, Kyiv, Ukraine

### MILITARY LOGISTICS AND NATIONAL CURRENCY IN INTERNATIONAL TOURISM IN HISTORICAL AND GEOGRAPHICAL PERSPECTIVE: THE LATIN AMERICAN EXPERIENCE

*Revealed the relationship of military logistics and national currency in the international tourism in historical and geographical perspectives on the Conquista example, that is the Spanish conquest of Central and South America, including the Aztec and Inca empires in the XV-XVI centuries. Special attention is devoted to seizure by Spanish conquistadors led by Hernan Cortes Aztec capital city of Tenochtitlan (modern Mexico) and geologistical aspects of the operation.*

*Keywords: military logistics, Conquista, Aztec empire, Tenochtitlan.*

УДК 629.73 (4) : 336.143

О. Бейдик, д-р геогр. наук, проф., В. Сова, спеціаліст  
Київський національний університет імені Тараса Шевченка, Київ

### ГЕОГРАФІЯ ДІЯЛЬНОСТІ БЮДЖЕТНИХ АВІАКОМПАНІЙ ЄВРОПИ

*Проаналізовано просторову організацію діяльності бюджетних авіакомпаній Європи, виявлено основні відмінності між бюджетними та традиційними авіаперевізниками, запропоновано картографічну модель абсолютних обсягів світових бюджетних авіаперевезень.*

*Ключові слова: авіаперевезення, бюджетні та традиційні авіакомпанії, структура авіапарку, географія просторової організації, структура авіаперевезень.*

**Вступ.** Сучасний ринок авіаційних послуг дуже насичений та різноманітний. Авіакомпанії конкурують між собою за залучення клієнтів, пропонуючи більш вигідні умови та дешевші тарифи при користуванні послугами. Сучасний етап розвитку повітряного транспорту характеризується появою і швидким поширенням авіакомпаній нового типу, які називають бюджетними. Аналіз ролі бюджетних авіакомпаній, дослідження зростання їх частки в перевезеннях на регіональних і внутрішньодержавних рівнях є актуальним в науково-практичному відношенні. На ринку авіаперевезень Європи використання послуг бюджетних авіакомпаній дедалі стає більш вигідним, хоча і створює значну конкуренцію традицій-

ним авіакомпаніям. Бюджетні авіакомпанії стали ідеальною альтернативою транспортування в умовах глобальної економічної кризи.

**Стан питання та аналіз публікацій.** Стаття ґрунтується на аналізі монографічних [1-2] та інтернет-джерел (сайти бюджетних авіакомпаній та сайти асоціації бюджетних авіакомпаній Європи) [3-15]. Крім того, були проаналізовані та адаптовані до предметної сутності публікації показники статистичних порталів, звіти міжнародних організацій та асоціацій цивільної авіації і повітряного транспорту, використаний досвід, набутий під час користування послугами європейських авіаперевізників.

© Бейдик О., Сова В., 2015



**Метою публікації** є аналіз просторових особливостей організації діяльності бюджетних авіаперевізників Європи. **Об'єктом дослідження** виступає європейський ринок авіаперевезень, а **предметом** – особливості просторової організації діяльності провідних авіаперевізників Європи.

Розкриття окресленої теми передбачало вирішення наступних завдань :

- проаналізувати діяльність бюджетних авіакомпаній та виявити різницю між ними та традиційними авіакомпаніями на європейському ринку авіаперевезень;
- висвітлити основні особливості бюджетних авіаліній та їх переваги стосовно традиційних авіаперевізників;
- виявити структуру покриття бюджетними авіалініями європейського авіаринку;
- проаналізувати структуру авіапарку бюджетних авіакомпаній Європи;
- виявити особливості діяльності бюджетних авіакомпаній;
- проаналізувати ринок європейських бюджетних авіаперевізників;
- виявити особливості просторової організації провідних авіамереж Європи; – запропонувати картографічну модель абсолютних обсягів світових бюджетних авіаперевезень;
- виявити можливість застосування досвіду європейських бюджетних авіаперевізників на українському авіаринку.

**Методи дослідження** – порівняльно-географічний, монографічний, статистичний, картографічний, абстрагування, аналіз і синтез, індукція та дедукція, узагальнення, системний підхід, класифікація, застосування комп'ютерних технологій (програми Microsoft Word, ArcGis, MapInfo).

**Виклад основного матеріалу.** *Авіаперевезення в туризмі.* Повітряний транспорт є одним з основних, масових засобів перевезення туристів. Він займає провідне місце в сумарному пасажирообігу всіх видів транспорту в міжміському і міжнародному сполученнях. Вибір повітряного транспорту туристами як засобу перевезення зумовлений цілою низкою чинників: по-перше, авіація – це найшвидший і найзручніший вид транспорту при перевезеннях на дальні відстані; по-друге, сервіс на авіарейсах в даний час відрізняється досить високим рівнем; по-третє, провідні авіаційні компанії світу через міжнародні мережі бронювання і резервування виплачують туристським фірмам комісійну винагороду на кожне заброньоване в літаку місце, мотивуючи їх віддавати перевагу авіаперевезенням серед інших видів транспорту [1]. На коротких відстанях (до 500 км) залізниця і автомобільний транспорт мають явну перевагу перед повітряним за рахунок значно меншого часу на наземне обслуговування. Проте, при зростанні відстані перевезень пасажирів віддають перевагу повітряному транспорту. При організації туристичних подорожей на великі відстані використання авіаційних перевезень практично не має альтернатив. Застосування авіаційного транспорту також поширено і на середні (в масштабах земної кулі) відстані. Не менш привабливими є авіаційні перевезення туристів і на внутрішніх лініях, особливо для таких великих країн, як США, Росія, Китай. У світі налічується понад 1300 авіакомпаній. У середньому за рік на авіарейсах перевозиться близько 1,5 млрд. пасажирів. В обслуговуванні міжнародних повітряних сполучень беруть участь понад 1 тис. аеропортів світу, близько 650 з яких забезпечують міжнародні регулярні авіаперевезення. Мережа міжнародних перевезень у даний час охоплює всі географічні регіони і понад 150 країн світу [1]. Найбільши-

ми авіакомпаніями світу за кількістю перевезень вважаються американські Delta Airlines, Pan American, United, французька Air France, німецька Lufthansa, британська British Airways, російська Аерофлот.

Повітряний транспорт регулюється на трьох рівнях:

- національному – ліцензування авіаперевізників, які працюють як на внутрішніх, так і на міжнародних маршрутах;

- міжурядовому – регулярні повітряні маршрути ґрунтуються на угодах між урядами відповідних країн;

- міжнародному – тарифи на регулярні рейси встановлюються (для членів авіаліній) на основі взаємних договорів між авіакомпаніями за посередництвом Міжнародної асоціації повітряного транспорту (IATA) або третьої особи [1]. Основні техніко-економічні характеристики пасажирського повітряного транспорту можуть бути конкретизовані за такими напрямками:

- висока технічна і експлуатаційна швидкість руху, що дозволяє виконувати безпересадочні перельоти великої дальності за короткий час;

- менші, у порівнянні з іншими видами транспорту, капітальні витрати у наземні споруди;

- висока пропускна здатність повітряних трас і авіаційного транспорту;

- високий рівень комфорту і якості обслуговування пасажирських перевезень;

- висока ступінь безпеки при подорожуванні.

*Бюджетні авіакомпанії в структурі авіаперевезень.*

Порівняно новим напрямом в організації авіаперевезень може вважатися поява на ринку бюджетних компаній. Бюджетні авіакомпанії (авіакомпанії-дискаунтери або low-cost) – авіакомпанії нового типу, які запровадили новий підхід до бізнесу авіаперевезень, виражений формулою "низькі витрати – низькі тарифи – високий попит – високі прибутки". Першим успішним low-cost перевізником був Pacific Southwest Airlines в США – піонер концепції лоу-кост (перший рейс відбувся в 1949 р.). Бюджетні авіакомпанії являють собою серйозну загрозу для компаній з традиційним повним сервісом обслуговування, адже високий рівень собівартості традиційних перевізників не дає їм успішно конкурувати за ціною – найважливішому чиннику, за яким споживач надає перевагу бюджетному авіаперевізнку. В період 2001-2003 рр., коли індустрія авіаперевезень постраждала від тероризму, більшість традиційних авіакомпаній зазнали значних втрат, в той час як багато бюджетних авіакомпаній декларували прибуток. В Україні першою бюджетною авіакомпанією була Wizz Air, що розпочала роботу 2008 р. Термін low-cost означає не низьку вартість квитків, а низькі операційні витрати, завдяки чому авіакомпанії, що працюють в ніші "бюджетних" перевезень, можуть запропонувати перельоти за мінімальну ціну. Класичні авіакомпанії будують свої маршрутні мережі навколо хабів – одного або кількох вузлових аеропортів. Всі рейси в ці аеропорти мають зручні стиковки ("коннекти") один з іншим. За рахунок цього авіакомпанії можуть запропонувати велику кількість міст, в які можна дістатися з пересадкою у вузловому аеропорті. Широка географія польотів приваблює велику кількість пасажирів, що прямують в різні міста. Дана схема дуже зручна для пасажирів, але є і досить витратною. Бюджетні авіакомпанії економлять на всьому, окрім безпеки, яка у цих авіаперевізників на першому місці. Базова концентрація дешевих авіаквитків включає наступне: у послугу входить перевезення пасажирів з одного пункту в інший, решта оплачується окремо. Низькі операційні витрати досягаються у різний спосіб:

- використання нових літаків (нова техніка ламається рідше, а відповідно і кошти на ремонт доводиться

витрачати значно менше, ніж при експлуатації старих авіалайнерів);

- мінімальний час перебування в аеропортах (відпадає потреба завантаження значної кількості бортового харчування, кількість багажу зведена до мінімуму, посадковий талон видається без визначення конкретного місця);
- відмова від стиковок;
- продаж квитків (дистрибуція квитків здійснюється в основному через інтернет або call-центр, що дозволяє не платити комісійні агентствам);
- використання другорядних аеропортів (переліт до Відня у багатьох бюджетних компаній передбачає приземлення фактично у більш дешевому аеропорту Братислави (Словаччина), який розташований в 60 км від австрійської столиці).

Таким чином, основною відмінністю бюджетних авіакомпаній від класичних є робота за рахунок максимального завантаження рейсів і максимального обороту, які, у свою чергу, досягаються за рахунок зваженої політики економії. В структурі бюджетних авіакомпаній виділяються наступні типи:

- класичний лоукост;
- лоу-кост з мінімальним обслуговуванням;
- супер лоу-кост;
- бізнес лоу-кост;
- далекомагістральний лоу-кост.

Бюджетні авіакомпанії дали значний поштовх розвитку туризму, створили десятки тисяч робочих місць, забезпечили конкуренцію та змусили класичні авіакомпанії поліпшити свій сервіс або знизити ціни. Таким чином, із двох видів авіакомпаній (бюджетні та традиційні), які діють на європейському авіаринку, саме бюджетні авіакомпанії ведуть бізнес більш ефективно, отримують більше нальоту на кожен літак, більше прибутку на кожного працівника і характеризуються меншими витратами на кожне пасажирське крісло [8]. Основною особливістю бюджетних авіаліній є ціна – вона може бути в кілька разів меншою, порівняно з вартістю традиційних авіаперельотів. У багатьох випадках, а особливо в Європі, послуги бюджетних авіакомпаній є навіть дешевшими, ніж послуги залізниці, а час, який витрачається на авіапереліт, є значно меншим, ніж поїздка потягом.

Особливості європейського ринку авіаперевезень. Серед 20 найбільших бюджетних авіакомпаній 6 діють в Європі. Європа перебуває на завершальному етапі переділу ринку внутрішньорегіональних перевезень. Загальне число бюджетних авіакомпаній зменшується при одночасному збільшенні їх частки в перевезеннях та зростанні середньої величини авіакомпанії (Ryanair, EasyJet, Air Berlin, Norwegian, Vueling Airlines, Wizz Air). Структуру авіапарку бюджетних авіакомпаній Європи та структуру покриття бюджетними авіалініями європейського авіаринку віддзеркалюють рис. 1-2.



Рис.1. Структура покриття бюджетними авіалініями європейського авіаринку (2014)



Рис.2. Структура авіапарку бюджетних авіакомпаній Європи (2014)

Зростання обсягу авіаперевезень не відбувається спонтанно, а відштовхується від тих чи інших ядер первинного розвитку. Надалі виникають нові ядра або зони

їх покриттів, що формує ареали поширення бюджетних авіаперевезень на кожній конкретній території [9]. Найбільшим ареалом розвитку бюджетних авіаперевезень

став європейський, який об'єднує країни зарубіжної Європи. Ареал відрізняється високим рівнем поліцентричності бюджетних авіаперевезень, що пояснюється формуванням єдиного європейського авіаційного простору, та максимальною лібералізацією авіаційного сектора. В даний час в Європі діють понад 60 дешевих перевізників (більшість з основних напрямів базується в Лондоні та його околицях, в т.ч. дві найпопулярніші лінії Ryanair і EasyJet). Ryanair здійснює рейси в понад 90 міст 19 країн Європи, а літаки EasyJet літають у 60 міст

Європи (переважно з невеликих аеропортів Великої Британії). Вхідження нових країн зі Східної Європи в Європейський союз і зміна законодавства ЄС по відношенню до тих, хто ще не приєднався, призвело до угод про "відкрите небо". Це призвело до подальшого розвитку концепції бюджетних авіакомпаній. Частка бюджетних перевезень в загальній структурі в Північній Америці і Європі в 2 рази вище, ніж в країнах Азійсько-Тихоокеанського регіону (рис.3).

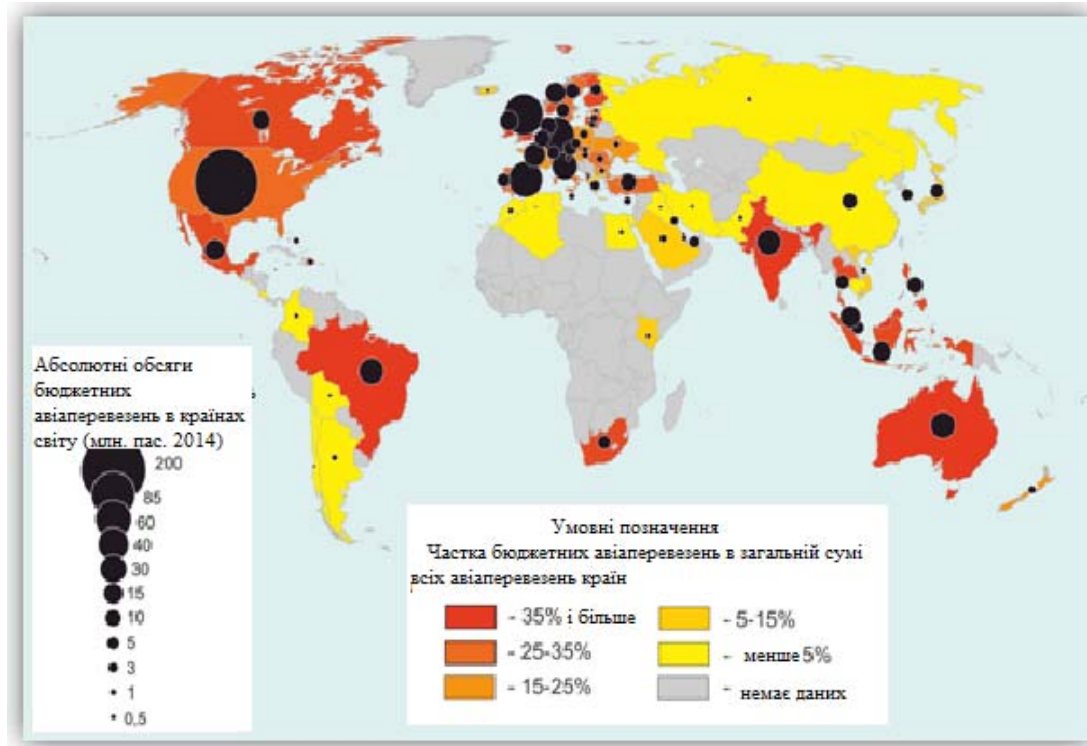


Рис.3. Частка та абсолютні обсяги світових бюджетних авіаперевезень (розраховано на основі даних ICAO, IATA, 2015)

Що стосується розподілу загальних обсягів бюджетних авіаперевезень між країнами і регіонами світу, то лідером тут є США, що концентрують понад 200 млн пасажирів, перевезених бюджетними авіакомпаніями (близько 30% світового обсягу). На другому місці з великим відривом йде Велика Британія (92 млн), потім Німеччина (64 млн), Іспанія (55 млн), Італія (38 млн); на шостому місці знаходиться Бразилія з 33 млн перевезених пасажирів [4]. Бюджетні авіакомпанії Європи користуються високою популярністю, серед найбільших авіаперевізників можна відзначити Air Berlin (бюджетний авіаперевізник номер один у Німеччині), Wizz Air (Велика Британія), Air Baltic (авіакомпанія-дискаунтер в Латвії), Ryanair (Ірландія). Але безперечним лідером за результатами на європейському ринку була і залишається авіакомпанія Ryanair.

Основна територіальна база Ryanair розташована в аеропортах: Дублін, Каунас, Лондон Станстед, Манчестер, де літаки проходять технічний огляд та ремонт. Географія просторової організації. Ryanair обслуговує понад 1600 напрямків між 180 аеропортами в 28 європейських країнах і Марокко, здійснюючи понад 1600 рейсів на добу. Основним аеропортом – хабом для авіакомпанії є лондонський Станстед. Найбільш завантаженим і прибутковим рейсом авіакомпанії є маршрут Лондон – Дублін. EasyJet – друга за величиною бюджетна авіакомпанія Європи, що перевозить більше 30 мільйонів пасажирів на рік. Wizz Air – це найбільший

лоу-кост авіаперевізник на території Центральної та Східної Європи. Wizz Air – угорська-польська бюджетна авіакомпанія зі штаб-квартирою в Вечеш (медьє Пешт). Діяльність бюджетних компаній відіграє важливу роль у багатьох аспектах. Зростання конкуренції і зниження цін спостерігається практично на всіх маршрутах, які обслуговують бюджетні авіакомпанії. Крім того, присутність авіакомпаній в малих аеропортах стимулює регіональну економіку що важливо у випадках, коли головний аеропорт перевантажений або відсутні перспективи його зростання (наприклад, розвиток Рейн – Рурського регіону в Німеччині та міської зони Лондона, де зростає друга-рядних аеропортів (Кельн, Дортмунд, Веце, Станстед, Лутон) сприяло розвантаженню основних аеропортів "Дюссельдорф", "Гатвік", "Хіт-роу"). З точки зору захисту навколишнього середовища, бюджетні авіакомпанії виробляють менше викидів CO<sub>2</sub> в атмосферу на один пасажирокілометр, ніж їх конкуренти за рахунок використання нових літаків і більш щільного компонування крісел.

#### Висновки та пропозиції:

- бюджетні авіакомпанії – авіакомпанії нового типу, які забезпечили новий підхід до бізнесу авіаперевезень, виражений формулою "низькі витрати – низькі тарифи – високий попит – високі прибутки";
- бюджетні авіакомпанії характеризуються більш ефективним бізнесом, ніж традиційні перевізники, адже отримують більше нальоту на літак, більший прибуток

на одного працівника і мають менші витрати на пасажирське крісло;

- основною особливістю бюджетних авіаліній є ціна, яка може бути в кілька разів меншою порівняно з вартістю традиційних авіаперевізників;
- частка бюджетних перевезень в загальній структурі в Європі в 2 рази вище, ніж в країнах Азійсько-Тихоокеанського регіону, але дедалі це відставання зменшується;
- в даний час в Європі діє 6 із 20 найбільших бюджетних авіакомпаній та понад 60 дешевих авіаперевізників, при цьому більшість основних напрямів базується в Лондоні та його передмісті (в т. ч. 2 найпопулярніші лінії Ryanair і EasyJet);
- досвід європейських бюджетних авіаперевізників може використати Україна для формування національної бюджетної моделі авіаперевезень, лібералізації авіаперевезень, створення умов для конкуренції та реалізації в системі національних авіаперевезень договору "відкрите небо", який в даний час впроваджено в аеропортах Одеси та Львова;
- досвід європейських бюджетних авіаперевізників може бути використаний Україною для створення національної бюджетної моделі авіаперевезень;

- уряд України має забезпечити повернення угорського low-cost "Wizz air" на український ринок, створивши для цього відповідні умови.

#### Список використаних джерел

1. Смирнов І.Г. Логістика туризму: Навч. посіб. – К.: Знання, 2009. – 444 с.
2. Зубова Е. А. Особенности развития авиакомпаний с бюджетной бизнес-моделью в Европе и России / Е. А. Зубова // Молодой ученый. – 2012. – №6. – с. 149-152.
3. Асоціація бюджетних авіакомпаній Європи, <http://www.elfaa.com/statistics.htm>
4. Європейська організація з безпеки повітряної навігації (Євроконтроль), <https://www.public.cfm.eurocontrol.int/PUBPORTAL/gateway/spec/index.html>
5. Незалежне інтернет-видання "Авіація України", [http://www.avianews.com.ua/2012/02/06/aviacompanii\\_euro/](http://www.avianews.com.ua/2012/02/06/aviacompanii_euro/)
6. Бюджетные авиакомпании, <http://www.lowcosts.ru/airlines-info/history-lowcost-airlines.shtml>
7. Кий Avia, <http://www.sky.te.ua/27>
8. Airlines Inform, [http://www.airlines-inform.ru/low\\_cost\\_airlines/europe/](http://www.airlines-inform.ru/low_cost_airlines/europe/)
9. Ryanair, <http://www.ryanair.com/en/cheap-flight-destinations/>
10. EasyJet, <http://www.easyjet.com/ru/routemap>
11. Wizz Air, [http://wizzair.com/ru-RU/about\\_us/company\\_information](http://wizzair.com/ru-RU/about_us/company_information)
12. Bravo Avia, <http://www.bravoavia.com.ua/content/ukr/cheap-flight-tickets/airlines.html>
13. Міжнародна організація цивільної авіації ICAO, <http://www.icao.int/publications/Pages/doc-series.aspx>
14. Міжнародна асоціація повітряного транспорту IATA, <http://www.iata.org/publications/pages/index.aspx>
15. Статистичний портал, <http://www.statista.com/statistics/321687/customer-satisfaction-with-low-cost-airlines-in-north-america/>

Надійшла до редколегії 18.06.15

А. Бейдык, д-р геогр. наук, проф., В. Сова, спеціаліст  
Киевский национальный университет имени Тараса Шевченко, Киев, Украина

### ГЕОГРАФИЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ БЮДЖЕТНЫХ АВИАКОМПАНИЙ ЕВРОПЫ

*Проанализирована пространственная организация деятельности бюджетных авиакомпаний Европы, выявлены основные отличия между бюджетными и традиционными авиаперевозчиками, предложена картографическая модель абсолютных объемов бюджетных авиаперевозок.*

*Ключевые слова: авиаперевозки, бюджетные и традиционные авиакомпании, структура авиапарка, география пространственной организации, структура авиаперевозок.*

A. Beydyk, Dr.Sc. in Geography Sciences, Professor, V. Sova, spec.  
Taras Shevchenko National University of Kyiv, Kyiv, Ukraine

### GEOGRAPHY OF BUDGET AIRLINES IN EUROPE

*Analyzes the spatial organization of activity of low cost airlines in Europe, identified the main differences between budget and traditional air carriers proposed cartographic model of the absolute amount of budget air travel.*

*Keywords: air travel, low cost and traditional airlines, fleet structure, geography, spatial organization, the structure of the airline.*

УДК 338.48

І. Дудник, д-р геогр. наук, проф., О. Борисюк, канд. геогр. наук, доц., І. Заря, канд. екон. наук, доц.  
Національний авіаційний університет, Київ

### ОСОБЛИВОСТІ ЗАСТОСУВАННЯ СУСПІЛЬНО-ГЕОГРАФІЧНОЇ МЕТОДОЛОГІЇ ДО ВИВЧЕННЯ РЕГІОНАЛЬНИХ ТУРИСТИЧНИХ РИНКІВ

*Обґрунтовуються основні напрямки застосування методологічних положень суспільної географії в дослідженні регіональних туристичних ринків (визначення суті терміну "регіональний туристичний ринок", застосування специфічних географічних методів для дослідження регіональних туристичних ринків, визначення системи географічних критеріїв і показників оцінки, діагностики та прогнозування регіональних туристичних ринків) для створення географічної концепції їх стійкого розвитку. У якості основи при аналізі напрямків географічного дослідження регіональних туристичних ринків виступають концепції регіонального маркетингу. Обґрунтовується доцільність розробки теорії суспільно-географічного маркетингу.*

*Ключові слова: суспільно-географічна методологія, регіональний туристичний ринок, маркетинг туристичного регіону, інтегральний туристичний потенціал регіону, географічне дослідження регіональних туристичних ринків.*

**Постановка проблеми.** Регіональні аспекти досліджень останнім часом все активніше виявляються в найрізноманітніших наукових галузях – від географії до економіки, соціології та етнології, від екології до сакрально-духовної сфери. Така активізація обумовлена як об'єктивними причинами, які полягають в розширенні та поглибленні предметної сфери досліджень, так і в суб'єктивних потребах практики держав-

ного та регіонального управління, вдосконалення концепції регіональної політики.

Наукове трактування регіону як своєрідного "ринку", який вирізняється певними геопросторовими межами є одним із сучасних наукових підходів, до якого звертаються представники не лише економічної, а й багатьох суміжних наук. В той же час саме географічна наука і, насамперед, суспільна географія володіє вже достатньо розвиненим та практично апробованим теоретико-мето-

дологічним інструментарієм істинно наукових регіональних досліджень. Проблема полягає, на наш погляд, у вкрай незадовільному застосуванні такого потенціалу географії до вивчення регіональних туристичних ринків.

**Аналіз останніх досліджень та публікацій.** Існуючі публікації в переважній своїй більшості мають констатаційно-географічний ухил (що сам по собі становить певну цінність), але майже відсутні ринково-регіональні роботи конструктивного характеру, які б поєднували переваги системно-географічного підходу з глибокими регіонально-ринковими оцінками та очевидно мали б практичну спрямованість, викликаючи зацікавленість туристичного бізнесу. Дослідження різноманітних аспектів ринку туристичних послуг і їх особливостей знайшли своє відображення в працях українських вчених О. Любіцевої [4], Т. Ткаченко, Л. Шульгіної та зарубіжних науковців М. Біржакова, А. Дуровича [2], В. Гуляєва, Г. Карпової, А. Копанева [2], С. Маринова, Г. Папиряна, Ю. Темної, Л. Темної.

**Мета (завдання).** Туристична діяльність в силу своєї різноманітності та різноякісної сутності пов'язана з цілою низкою наук, серед яких географія посідає особливе місце. Роль і місце географії в туризмі, як комплексної науки, зумовлені принаймні такими обставинами: по-перше, необхідністю географічного обґрунтування територіальної структури ресурсної, особливо рекреаційної, складової туризму; по-друге, вивченням регіональних відмінностей та обґрунтуванням територіальних пропорцій розвитку туризму; по-третє, необхідністю географічного обґрунтування моделей розвитку регіональних туристичних ринків.

**Виклад основного матеріалу.** У наукових розвідках регіональних туристичних ринків одне з провідних місць посідають концепції регіонального маркетингу, які трактують його переважно як маркетинговий інструмент для розвитку окремих сфер діяльності або компонентів, в той же час недостатню увагу приділяється комплексному маркетингу туристичних регіонів, який спрямований на вирішення проблем туристичного регіону і його територіальних утворень та включає в себе розробку і реалізацію концепції комплексного його розвитку як територіальної соціально-економічної системи. Серед дослідників в сфері регіонального маркетингу, слід виділити, насамперед, Ф. Котлера, який надає великого значення маркетингу у формуванні привабливості регіонів, у тому числі і туристичних, як регіональних ринків та як власне ринкових продуктів [5]. А. Дурович і А. Копанев наголошують на тому, що маркетинг туристичного регіону слугує для привабливості в цей регіон туристів та регулювання туристичних потоків з метою запобігання перевантаження екологічних систем чи негативної реакції місцевого населення на високий потік туристів [2]. Маркетинг туристичного регіону також виступає консолідатором інвестиційних потоків з метою більш повного розкриття інноваційно-стратегічного потенціалу, удосконалення соціально-економічних відносин у сфері обміну і формування об'єктивних передумов подальшого розвитку регіону.

А. Старостіна та С. Мартов пропонують визначити регіональний маркетинг як інтегральну діяльність у регіоні та за його межами щодо зосереджених у його межах ресурсів і можливостей їх реалізації та відтворення. Маркетингові зусилля регіонів, які прагнуть досягти найкращих результатів у соціально-економічному розвитку, спрямовані на ефективну реалізацію основних функцій території як місця проживання, відпочинку і господарювання; покращення управління та інфраструктури; підвищення конкурентоспроможності розміщених на території підприємств [8, с. 57].

І. Арженовський у своїй праці [1] наводить таке визначення: "...регіональний маркетинг – це передова

ідея, філософія, що вимагає орієнтації на потреби цільових груп споживачів послуг території, а також на створення кращих, порівняно з іншими територіями конкурентних переваг на користь клієнтів".

В таких, безумовно, важливих розвідках, однак, не знайшли відображення положення, які належать до предметної сфери суспільно-географії. На нашу думку, одним з головних напрямків наукового пошуку в такому контексті має стати маркетингова оцінка туристичного потенціалу регіону на засадах суспільно-географічної методології, яка вказує, зокрема, що категорія "інтегральний туристичний потенціал регіону" повинна містити щонайменше три компоненти:

- туристична привабливість регіону;
- туристичний імідж регіону;
- туристична конкурентоспроможність регіону.

Виходячи з нинішнього стану розвитку суспільно-географічної науки та, особливо – з потреб державного управління, необхідності значно глибшого наукового обґрунтування регіональної політики, достатньо очевидно є постановка питання про суспільно-географічний маркетинг регіону взагалі та про суспільно-географічний маркетинг регіонального туристичного ринку, зокрема, в контексті предмету нашої статті.

Теоретичні обґрунтування суспільно-географічного маркетингу та його впровадження в практику управління територіями, галузями, підприємствами дозволить визначити напрями трансформаційних процесів не лише на регіональному рівні, а також в масштабі всієї держави.

Наведені міркування дають підстави запропонувати такі напрями географічного дослідження регіональних туристичних ринків.

1. Теоретичне обґрунтування терміну "регіональний туристичний ринок" з позицій географічної методології. Попри наявності великої кількості наукових публікацій з "регіонально-туристичної" та "регіонально-ринкової" тематики наразі відсутнє усталене термінологічне визначення. Існує термін "регіональний ринок туристичних послуг" "місцевий ринок", "субринок", але відсутні його адекватні термінологічні трактування [4], існує термін "регіональний туристичний ринок" [3], але більшість авторів якось соромливо обходять чіткі визначення та співвідношення цих термінів. Найперше потрібно з'ясувати відмінності та співвідношення так званого регіонального маркетингу взагалі та суспільно-географічного маркетингу. Регіональному маркетингу відводять питання вивчення ринку, попиту, цін на продукцію регіону, реалізацію всього його потенціалу з погляду як внутрішніх (регіональних), так і зовнішніх (за межами регіону) потреб.

До цього методологічного блоку питань потрібно віднести обґрунтування цілей суспільно-географічного маркетингу, які мають базуватися на загальних цілях маркетингу та враховувати особливості цілей регіонального маркетингу. В якості головної мети суспільно-географічного маркетингу варто назвати створення суспільно-географічної концепції (стратегії, програми) просування туристичного регіону на спеціалізованому та національному ринку послуг.

Важливим компонентом створення теорії суспільно-географічного маркетингу є обґрунтування його принципів, як наукових, так і практично-прикладних. В першому наближенні до таких принципів слід віднести: конкретно-цільову спрямованість досліджень та практичних дій; перспективність як зорієнтованість на довготривалі результати ринкової діяльності; органічне поєднання стратегічних, тактичних та оперативних цілей та дій; узгодження інтересів і цілей загальнонаціонального і регіонального характеру, а також інтересів локального та макрорівня тощо.

2. Застосування специфічних географічних методів в дослідженнях регіональних туристичних ринків та їх

практична апробація – це стосується, зокрема районування та картографічного методу, які попри свою древність володіють величезним не лише пізнавальним, а й конструктивним потенціалом.

3. Обґрунтування системи географічних критеріїв і показників для оцінки і діагностики регіонального туристичного ринку (зокрема, ємність ринку, конкуренція, кон'юнктура). Дуже актуальним є завдання делімітації туристичних ринків у територіальному вимірі, що необхідно принаймні для уявлення про масштабність ринкових відносин, їх активності у конкретному географічному місці [6, с.38].

4. Географічна оцінка умов і чинників функціонування регіонального туристичного ринку – це завдання є одним з найбільш розробленим в загально географічному розумінні, але потрібна модифікація існуючих методів оцінки чинників до потреб діагностики регіонального туристичного ринку [4].

5. Потребують опрацювання принципи аналізу та критерії оцінки туристичної інфраструктури регіонального туристичного ринку – це завдання виокремлено в самостійний пункт з огляду на двоякісну природу інфраструктури: з одного боку вона виступає як чинник розвитку регіонального ринку, з іншого – як безпосередній складовий компонент такого ринку.

6. Потрібна уніфікована методика здійснення аналізу динаміки і структури регіонального ринку в географічному контексті

7. Необхідне обґрунтоване визначення пріоритетності аспектів аналізу внутрішньої територіальної диференціації регіонального туристичного ринку – обсяги реалізації турпослуг; оцінка регіональної структури пропозиції та структури споживання турпослуг, регіональних особливостей поведінки споживачів турпослуг тощо.

8. Здійснення територіальної сегментації ринку – як певний інтегруючий етап – в географічному розумінні це завдання співзвучне з районуванням регіонального ринку. Очевидно, що така сегментація стане одним з найважливішим інструментів маркетингу туристичних регіонів.

9. Здійснення географічного прогнозу розвитку регіонального ринку на основі сучасних, зокрема кількісних, методів прогнозування

10. Завершальною стадією циклу географічного дослідження регіонального туристичного ринку має стати

створення географічної концепції його стійкого розвитку та засобів регулювання такого розвитку. В умовах здійснення принципів децентралізації державного управління, які передбачають значне розширення самостійності регіонів, з'являється реальна можливість гнучкого узгодження управлінських цілей національного, макро-регіонального, обласного, локального та мікрорегіонального рівня. Регіональні управлінські служби, які займатимуться розробкою та реалізацією маркетингової діяльності, мають адекватно відповідати кожній із складових маркетингу регіону: аналіз ринкових можливостей, вибір ринків збуту товарів, організацію виробництва в регіоні відповідно до потреб ринків, організацію збуту на ринках і контроль функціонування комплексу регіонального маркетингу та ступінь виконання завдань і досягнення цілей.

**Висновок.** В результаті проведеного аналізу встановлено місце географічного підходу в системі дослідження регіонального туристичного ринку. Визначено роль і місце географії та регіонального туристичного маркетингу у вивченні туризму. Запропоновано основні напрямки та встановлено низку завдань для подальшого географічного дослідження для розробки географічної концепції розвитку туризму

#### Список використаних джерел

1. Арженовский И.В. Маркетинг регионов / <http://www.marketing.spb.ru/>
2. Дурович А. П., Копанев А. С. Маркетинг в туризме: Учеб. пособие / Под общей ред. З. М. Горбылевой. – Мн.: "Экономпресс", 1998. – 400 с.
3. Економічна діагностика процесів розвитку регіонального туристичного ринку / В.В. Орлова, Н.І. Остап'юк // Економічний часопис-XXI. – 2011. – № 9-10. – С. 45-47.
4. Любіцева О.О. Ринок туристичних послуг (геопросторові аспекти) [3-є вид., перероб. та доп.] / О.О. Любіцева. – К.: Альтпрес, 2006. – 436 с.
5. Маркетинг мест. Привлечение инвестиций, предприятий, жителей и туристов в города, коммуны, регионы и страны Европы. / Ф. Котлер, К. Асплунд, И. Рейн, Д. Хайдер. – СПб.: Стокгольмская школа экономики, 2005. – 376 с.
6. Ринки туристичних послуг: стан і тенденції розвитку : монографія / за заг. ред. професора В.Г. Герасименко. – Одеса: Астропринт, 2013. – 334 с.
7. Маркетинг мест. Привлечение инвестиций, предприятий, жителей и туристов в города, коммуны, регионы и страны Европы / Ф. Котлер, К. Асплунд, И. Рейн, Д. Хайдер. – СПб.: Стокгольмская школа экономики, 2005. – 376 с.
8. Старостіна А.О., Мартов С.Є. Регіональний маркетинг: суть та особливості становлення в Україні // Маркетинг в Україні. – 2004. – № 3. – С. 55-57.

Надійшла до редколегії 16.10.15

И. Дудник, д-р геогр. наук, проф., О. Борисюк, канд. геогр. наук, доц., И. Заря, канд. экон. наук, доц.  
Национальный авиационный университет, Киев, Украина

### ОСОБЕННОСТИ ПРИМЕНЕНИЯ ОБЩЕСТВЕННО-ГЕОГРАФИЧЕСКОЙ МЕТОДОЛОГИИ В ИЗУЧЕНИИ РЕГИОНАЛЬНЫХ ТУРИСТИЧЕСКИХ РЫНКОВ

*Обосновываются основные направления применения методологических положений общественной географии в исследовании региональных туристических рынков (определение сути термина "региональный туристический рынок", применение специфических географических методов для исследования региональных туристических рынков, определение системы географических критериев и показателей оценки, диагностики и прогнозирования региональных туристических рынков) для создания географической концепции их устойчивого развития. В качестве основы при анализе направлений географического исследования региональных туристических рынков выступают концепции регионального маркетинга. Обосновывается целесообразность разработки теории общественно-географического маркетинга.*

*Ключевые слова: общественно-географическая методология, региональный туристический рынок, маркетинг туристического региона, интегральный туристический потенциал региона, географическое исследование региональных туристических рынков.*

I. Dudnik, Doctor of Geographical Sciences, prof., O. Borisyuk, Ph.D., Philosophy Doctor,  
I. Zarya, Ph.D., Philosophy Doctor  
National Aviation University, Kyiv, Ukraine

### FEATURES OF SOCIO-GEOGRAPHICAL METHODOLOGY TO THE STUDY OF REGIONAL TOURISM MARKET

*Grounded directions of methodological provisions of social geography in the study of regional tourist markets (define the essence of the term "regional tourism market," the use of specific geographic methods to study regional tourist markets, the definition of geographical criteria and indicators for assessment, diagnosis and prognosis of regional tourist markets) to create geographical concept of sustainable development. On the basis of geographical areas when analyzing studies regional tourist markets are the concept of regional marketing. The expediency of development of the theory of social and geographic marketing.*

*Keywords: socio-geographical methodology, regional tourism market, marketing of tourism region, integrated tourism potential of the region, the geographical study of regional tourist markets.*

## ІІ. ПРИРОДНИЧО-ГЕОГРАФІЧНІ ДОСЛІДЖЕННЯ

УДК 911.9

В. Удовиченко, канд. геогр. наук, доц., докторант  
Київський національний університет імені Тараса Шевченка, Київ

### ПРИНЦИПИ КЛАСИФІКАЦІЇ ТА СИСТЕМАТИКИ ЛАНДШАФТІВ ТЕРИТОРІЇ ЛІВОБЕРЕЖНОЇ УКРАЇНИ ДЛЯ ПОТРЕБ ЛАНДШАФТНОГО ПЛАНУВАННЯ

*У представлений статті окреслено основні підходи та принципи класифікації і систематики ландшафтів. Розкрито їх сутність та особливості застосування під час розробки класифікації ландшафтних комплексів й створення ландшафтної карти території Лівобережної України для потреб реалізації ландшафтного планування. Знайшли своє відображення такі базові принципи класифікаційних побудов, як: діалектичної єдності конкретного та загального, індукції та дедукції, математичної логіки, структурного аналізу, метакронності, полігенетичності, інваріанту, історико-еволюційний, історико-генетичний та інші.*

**Ключові слова:** *принцип, підхід, класифікація, систематика, ландшафт.*

**Постановка проблеми.** Значно поширені останніми роками ландшафтознавчі роботи з оцінки природних умов для потреб народного господарства, покращення якості життя та здоров'я населення, з районного й територіального планування, географічного прогнозування та охорони навколишнього середовища мають гостру потребу у систематичних кадастрових даних про ландшафти територій різних просторових рівнів організації. Саме до таких можна віднести роботи з класифікації та систематики ландшафтів й ландшафтної картографування, виконаного на їх основі.

У зв'язку із цим ще М.А. Солнцев у 1970 р. назвав роботи з класифікації та систематики ландшафтів однією з генеральних задач географії на найближчі роки [18]. У 1973 р. своєчасно питання створення кадастру ландшафтів території колишнього СРСР підіймав О.Г. Ісаченко [11], а про величезне наукове та прикладне значення такого роду досліджень говорив В.О. Ніколаєв [14], який наголошував на тому, що на основі загальнонаукової класифікації ландшафтів повинна розпочинатися робота зі збору та узагальнення регіональних матеріалів.

Фізико-географічна наука має продуктивний досвід в області теорії класифікації ландшафтів та здійснення конкретних класифікаційних побудов, серед них роботи М.А. Гвоздецького [6], О.Г. Ісаченко [10, 12], В.Б. Сочави [20], М.А. Глазовської [7] та О.І. Перельмана [15]; крім того цінними є роботи, присвячені розробці та впровадженню у практику загальних аспектів географічних класифікацій, зокрема М.І. Михайлова [13], Д.Л. Армандо [2], Д. Грига [8] та інших.

Проте, якщо говорити про класифікаційні побудови регіонального рівня, то таких, зокрема для території Лівобережної України, як цілісного модельного регіону дослідження, який може бути використаний в якості головного об'єкту реалізації ландшафтної планування, виконано не було. У той же час у друкованих джерелах можна зустріти роботи окремих авторів, виконані в розрізі адміністративних одиниць [3, 4, 9, 16, 22], які мають відмінний між собою робочий масштаб та побудовані на основі застосування різних наукових підходів і принципів. Отже, виокремлення та характеристика теоретико-методологічних основ класифікаційних побудов для потреб створення ландшафтно-планувального каркасу території Лівобережної України є вкрай важливим та актуальним.

**Метою** даної статті є з'ясувати сутність принципів класифікації та систематики ландшафтів території Лівобережної України шляхом виявлення їх системоутворюючих, атрибутивних, ієрархічних та функціональних зв'язків з метою вивчення системно-структурної організації території для потреб реалізації інструментів ландшафтної планування.

**Виклад основного матеріалу.** Ландшафтознавство, ландшафтна екологія та конструктивна географія, як і інші природничі науки, оперують великою кількістю індивідуальних конкретних явищ, через які у географічному середовищі проявляється дещо загальне, типово. Саме такі загальні риси, які дозволяють групувати об'єкти дослідження у певні систематичні категорії, є особливо цінними під час розробки будь-якої класифікації, зокрема, і класифікації ландшафтів для потреб ландшафтної планування.

Класифікація – це осмислений порядок речей, явищ, розподіл їх на різновиди у відповідності до яких-небудь важливих ознак [17].

Класифікація (від лат. *classis* – розряд та *facere* – робити) – науковий метод, який полягає у роз'єднанні усієї множини об'єктів, що вивчаються, та послідовному їх об'єднанні у групи на основі певної загальної ознаки. Ознака, її наявність, відсутність або ступінь виразності виступають в якості критерію віднесення об'єкта до тієї чи іншої групи, та називається основою класифікації [1]. Основними видами класифікації виступають типологія, систематика і таксономія.

Типологія – вид класифікації, у основі якого лежить суттєва ознака класифікації об'єктів. Це – найбільш цінний та складний вид класифікації.

Систематика (від грец. *sustematikos* – упорядкований) – у найбільш загальному сенсі визначається як наука про класифікацію; у більш вузькому – як приведення у систему уявлень про деяку сукупність об'єктів, частини усіх об'єктів, охоплених типологією [1]; наука про багатоманітність ландшафтів та об'єднання їх у групи на основі споріднення; класифікація й згрупування предметів та явищ [21].

Таксономія (від грец. *taxis* – розташування за певною послідовністю і ...номія) – теорія класифікації складно організованих областей дійсності, які мають зазвичай ієрархічну будову [1]; загальна класифікація предметів, дій і явищ за певними груповими ознаками [21], завданням якого є визначення і теоретичне обґрунтування класифікаційних одиниць – таксонів, їх системи, супідрядності, співвідношення та обсягу. У ботаніці та біології таксономія вважається розділом систематики, вченням про систему таксономічних категорій, що описують супідрядні групи об'єктів – таксоми.

Класифікація ландшафтів – логічна операція з впорядкування та групування множини індивідуальних ландшафтів у класи, підкласи, типи, підтипи, групи, роди та види, у відповідності до чітко виокремлених й обґрунтованих ознак, які відображають їх атрибутивні властивості. Систематика ландшафтів – це результат їх класифікації; система супідрядних, типологічно об'єднаних, реально існуючих ландшафтів регіону. Як висновок, якщо класифікація – науковий підхід, "програма"



типологічних дій, то систематика – результат їх застосування до індивідуальних ландшафтів конкретної місцевості. Систематика у такому розумінні виконує роль наукової моделі ландшафтно-структури території.

У ландшафтознавстві застосування знайшли дві основні класифікаційні моделі:

1. модель, що являє собою *ієрархічну систему* ландшафтних комплексів у відповідності до їх просторово-часових масштабів – від фації до ландшафту та до географічної оболонки в цілому. Логічною основою такої моделі виступає співвідношення частини та цілого;

2. *типологічна модель*, у якій кожен ландшафтний комплекс індивідуальний, але у той же час являє собою

елемент деякої типологічної сукупності. Діалектичне розуміння співвідношення індивідуального, особливого, та загального, типологічного, – основа такої класифікаційної моделі, об'єктом якої виступають ландшафтні комплекси різного таксономічного рангу (в даному випадку – види ландшафтів).

Автором з урахуванням існуючого теоретичного та практичного досвіду класифікаційних побудов була створена класифікаційна (таблиця 1), а на її основі – картографічна модель ландшафтно-структури території Лівобережної України, теоретико-методологічний апарат реалізації якої охарактеризовано нижче.

Таблиця 1. Класифікація ландшафтів території Лівобережної України (фрагмент)

Класифікаційна категорія	Ландшафти		
Відділ	Наземні (ландшафти суходолу)		
Система	Суббореальні		
Підсистема	Помірно-континентальні		
Клас	Рівнинні		
Тип	Лісостепові	Степові	Лучно-болотній
Підклас	Височинні	Підвищені	Низовинні
Підтип	Північно-степові		
Група	Елювіальні	Елювіально-гідроморфні	Гідроморфні
Рід	Пластово-денудаційні розчленовані підвищені лесові рівнини, з ярами і балками, врізаними до крейдових порід	Слабонахилені плоскі лесові терасові рівнини, розчленовані ярами та балками	Алювіальні акумулятивні рівнини
Підрід	Еолово-делювіальні та озерні лесово-суглинкові	Давньоалювіальні лесово-піщані	Піщані
Вид	З чорноземами типовими глибокими малогумусними й вилугуваними, переважанням агрофітоценозів на місці лучних степів, фрагментарно – дібровами та сірими лісовими ґрунтами	З чорноземами звичайними середньогумусними, агрофітоценозами на місці різотравно-типчаково-ковилиових степів та фрагментарно – дубово-сосновими лісами	З чорновільховими лісами та злаково-різнотравними болотистими луками, частково – з агрофітоценозами, лучними, лучними опідзоленими оглеєними та дерновими оглеєними в комплексі з болотними і торфувато-болотними ґрунтами

Основними принципами класифікації ландшафтів, виконаної для потреб ландшафтного планування, можна назвати наступні.

**Вибір ознак** – основ виділення понять та категорій як етап, який передують будь-якій класифікаційній побудові.

Розуміння класифікації як **ранжованого набору ознак**, у відповідності до чого спочатку відбираються класифікаційні ознаки – основи класифікації (основи поділу понять): внутрішні властивості ландшафтних комплексів, особливості їх спряження з іншими комплексами, сукупність ландшафтотворних факторів і процесів, своєрідність еволюційних перебудов тощо. Неминучо є множинність основ поділу та, як наслідок, ієрархічна багатоступеневість класифікації ландшафтів. Необхідним також є визначення відносної ролі (рангу) ознак класифікації у ландшафтогенезі та структурі ландшафту, що передбачає застосування не простого переліку ознак, а ранжованого, який допомагає виявити їх значимість.

**Діалектична єдність конкретного та загального**, які являють собою протилежності у їх нерозривній єдності. Так, загальне існує та проявляється у індивідуальних, особливих формах та виявляється через усе багатство змісту останніх [за 14]. Наприклад, лісостеповий тип ландшафтів з усім різноманіттям властивих лише йому видів ландшафтів може бути охарактеризований через сукупність ландшафтів із сірими лісовими ґрунтами, чорноземами типовими, остепненими луками у своєму складі. Відшукавши загальне (для даного типу), ми зможемо глибше пізнати конкретне (на прикладі складових його видів).

Визнання єдності та протилежності конкретного і загального передбачає одночасне застосування у класифікації **індуктивного** й **дедуктивного** підходів, **інтеграції** та **диференціації** індивідуальних ландшафтів за типологічними групами, оскільки у ландшафтних класифікаціях "шлях" від загального до конкретного неможливий без застосування певного запасу конкретного матеріалу; в той же час пізнати конкретний вид ландшафту легше, знаючи його приналежність до того чи іншого класу або типу ландшафту. В результаті класифікація перетворюється на багатоступеневу ієрархію типологічних таксонів, які "згори – донизу" усе більше конкретизують ландшафтну систему території дослідження (див. таблицю 1).

Отже, як результат застосування зазначених принципів та зважаючи на те, що у географічній оболонці загальні закономірності розвитку та диференціації існують поряд із численними другорядними, конкретними, класифікація ландшафтів базується на відповідній **послідовності основ поділу**: від більш загальних, універсальних, до конкретних, локальних.

Важливим є й дотримання відомих вимог **логіки** щодо збереження єдності основ поділу, які застосовуються на одному таксономічному рівні класифікаційних побудов [2, 5].

**Математична логіка** та її положення, а також **теорія множин**, які стосуються класифікацій, сутнісно близькі до третього принципу, оскільки вивчають загальні властивості сукупностей елементів довільної природи (множин), які володіють певною загальною властивістю. У теорії множин важливою вихідною вимогою є



чітка індивідуалізація об'єктів, на основі якої відбувається формування типологічних ідей [за 14]. Однак спроби розгляду ландшафту лише з позицій його індивідуальності, неповторності або лише як типологічного явища будуть однобічними. Кожен ландшафт – географічний індивід, але у той же час – частина деякої типологічної ландшафтної сукупності, без пізнання якої класифікація перетворюється на абстрактну схему.

**Структурний аналіз** забезпечує змістовну частину класифікації, її субстантивну основу, у якій ландшафт розглядається як певна цілісність з усіма його структурними елементами та системою їх організації. У відповідності до структурного принципу ландшафти підлягають аналізу за наступними аспектами: а) як частини (елементи) цілого (більш крупних таксономічних одиниць), що мають специфічні особливості взаємодії між собою; б) особливості взаємодії цілого з його частинами (крупних одиниць з елементарними) та в) особливості взаємодії цілого з загальними всеохоплюючими системами й суперсистемами.

Як відомо, простий перелік конкретних ландшафтів або їх видів доволі далекий від наукової класифікації, оскільки не розкриває закономірностей їх утворення та взаємозв'язків у цілісній ландшафтній системі. Тому, вкрай важливим є застосування історичного підходу та принципу, який дозволяє вивчати ландшафти й ландшафтну структуру території як явища історичні, яким властива **метахронність** (послідовна різночасовість утворення) та **полігенетичність** структурних елементів. Так, лісостеповий тип ландшафтів Лівобережної України, як зональна система ландшафтів, існує вже з неогену, але його сучасна ландшафтна структура, яка знайшла своє відображення на ландшафтній карті, створеній автором, являє собою лише стадію, часовий "зріз" у загальній еволюції даної системи ландшафтів. Лише пізнання сукупності її часових зрізів, шляхом яких розвивалася й продовжує існувати лісостепова ландшафтна система, можливе розуміння її суті та структури, властивостей й тенденцій розвитку. Таким чином, пізнання причин полігенезу та метахронності – одне з головних завдань класифікації ландшафтів.

**Поняття про "інваріант"**, як необхідна основа здійснення класифікації ландшафтів, яка "дозволяє відшукати необхідну міру абстракції з тим, аби охопити у єдиній системі усе багатоманіття матеріальних явищ" географічних систем [19]. У відповідності до даного принципу усе різноманіття сучасних індивідуальних ландшафтів території Лівобережної України варто розглядати як конкретне втілення мішанолісового хвойно-широколистяного, лісостепового, степового та лучно-болотного інваріантів. Такий підхід дає можливість використовувати у класифікації тісні логічні зв'язки історико-генетичного та ландшафтно-морфологічного аналізу.

Розвиток ландшафтів відбувається безперервно від часу їх виникнення, тому одним із базових принципів класифікаційних побудов повинен бути **історико-еволюційний**, тісно пов'язаний із попереднім та який розглядається з його позицій. Історичні перетворення ландшафтної структури знаходять свій вияв у сукупності еволюційних рядів ландшафтів. Виявлення цих рядів дає винятково цінний матеріал для класифікаційних побудов, оскільки розкриває історичну стадійність у формуванні ландшафтів та їх структур [14].

Своєрідність внутрішньої структури ландшафтів зумовлена їх історією й генезисом. У свою чергу структура ландшафту являє собою своєрідний еволюційний "літопис" природних комплексів, який може бути вивчений у

просторовому та часовому аспектах. Тому структурний аналіз ландшафтів виявляється безпосередньо пов'язаним із використанням **історико-генетичного принципу**, застосування якого висувається в ранг першочергових завдань. Даний принцип тісно пов'язаний із аналізом генезису ландшафтів, під яким розуміється не лише походження літогенної основи, але усіх природних компонентів як біотичних, так і абіотичних, у відповідності до концепції характерного часу ландшафту. Навіть однікові ландшафти часто є глибоко гетерогенними, оскільки формуються за неоднакових умов, під впливом неоднотипного комплексу факторів. Тому виявлення причин полігенезу ландшафтів перетворюється на одне з головних завдань здійснення класифікаційних побудов.

**Палеогеографічний (палеоландшафтний)** принцип, застосування якого за наявності кондиційної палеогеографічної (палеоландшафтної) інформації дозволяє відобразити у класифікації корінні внутрішньо-та міжландшафтні взаємозв'язки у їх становленні та розвитку. Крім того, палеоландшафтний аналіз допомагає встановити відносну "вагу" ознак поділу усієї ландшафтної множини на підмножини, оскільки "головні сукупності ландшафтних індивідуумів відрізняються відносною давністю закладання, довговічністю. Конкретні ж прояви цих важливих інтеграцій зазвичай є молодшими, більш мінливими, не такими довговічними" [14, с. 61]. Тому уся ієрархія класифікаційних одиниць – це своєрідна модель еволюції загальних та конкретних рис ландшафтної структури території.

**Структурно-генетичний** принцип, який виходить з того, що структурно-генетична класифікація визначає спосіб типологічного групування ландшафтів на основі аналізу їх історії (еволюції), генезису та структури.

**Регіонально-типологічний** принцип як результат перетворення типологічної класифікації на власне регіонально-типологічну, оскільки елементи регіоналізму завжди повинні бути присутніми у ландшафтно-географічних класифікаційних моделях. Це пояснюється тим, що, виходячи з необхідності врахування зовнішнього середовища ландшафту, структурно-генетична класифікація останніх повинна враховувати їх регіональну позицію, оскільки кожен ландшафт займає певну територію, лише йому приналежну. Вплив позиції завжди має прояв у історії, генезисі та структурі ландшафту.

**Структурно-парагенетичний** принцип як такий, що спрямований на врахування парагенетичного розвитку елементарних природних комплексів у ландшафтній системі. Такий розвиток визначає планову, горизонтальну структуру ландшафту, яка також виступає об'єктом дослідження.

Одним з важливих етапів класифікації є **типологія вертикальних генетичних профілів** елементарних ландшафтів, оскільки у вертикальній структурі комплексів вираз знаходять склад та зв'язки природних компонентів.

Показником **структурно-морфологічної класифікації** є типи спряжень урочищ та фацій у складі ландшафтів. При цьому вводиться та використовується поняття про домінантні й субдомінантні урочища, урочища-індикатори, які найбільш чітко діагностують морфологічний тип ландшафту. Властивості домінантних урочищ у ландшафті визнаються головними під час проведення типологічного аналізу; властивості ж субдомінантних – дають цінну інформацію для потреб ландшафтної діагностики, проте виконують у класифікаційних моделях функцію допоміжних діагностичних ознак.

Виходячи з позицій **структурно-системного аналізу** під час здійснення класифікаційних побудов необ-

хідно враховувати, окрім внутрішньоландшафтною структури, й тип взаємодії ландшафту з середовищем в цілому, оскільки ландшафти – це, як відомо, відкриті системи. Вони знаходяться у постійній взаємодії з оточуючими ландшафтами шляхом речовинно-енергетичного обміну. Отже, у класифікації повинні знайти своє відображення особливості ландшафтно-генетичних просторових спряжень ландшафтною структури території, у складі якої даний ландшафт сформувався й нині функціонує.

**Висновки.** Отже, проведений аналіз застосованих автором до класифікаційної побудови ландшафтів Лівобережної України переліку наукових підходів та принципів дає можливість стверджувати, що їх правильне застосування – це вірний шлях не лише до отримання об'єктивних кадастрових даних та інформації про модельний регіон дослідження, але і до їх систематизації на науковій основі. При цьому, попри важливість застосування усіх викладених принципів, можна наголосувати на тому, що під час здійснення класифікаційних побудов ландшафтних комплексів регіонального рівня найбільшого значення набувають чотири з них: історичний, генетичний, структурний та позиційний (регіональний). Важливим зауваженням є також і те, що в міру накопичення систематичних даних про актуальні ландшафти території та їх стан, класифікація, в тому числі створена автором, може і повинна бути неодноразово перевірена, доповнена та удосконалена.

#### Список використаних джерел

1. Анцупов А.Я. Шипилов А.И. Словарь конфликтолога. – 2009. [Електронний ресурс]. // Режим доступу: <http://vocabulary.ru/dictionary/887> (Дата звернення 24.06.2015).
2. Арманд Д.Л. Наука о ландшафте (Основы теории и логико-математические методы) / Д.Л. Арманд. – М.: Мысль, 1975. – 288 с.
3. Атлас Сумської області. – К.: Укргеодезкартографія, 1995. – 40 с.
4. Атлас Харьковской области / Редкол. И.И. Залюбовский, И.Ю. Левицкий, Н.А. Гвоздь и др. – К.: Укргеодезкартография, 1993. – 45 с.
5. Баранский Н.Н. Генерализация в картографии и в географическом текстовом описании / Н.Н. Баранский // Ученые записки Моск. ун-та. Серия География. – 1946. – Кн. 2. – Вып. 119.

В. Удовиченко, канд. геогр. наук, доц., докторант  
Київський національний університет імені Тараса Шевченка, Київ, Україна

### ПРИНЦИПЫ КЛАССИФИКАЦИИ И СИСТЕМАТИКИ ЛАНДШАФТОВ ТЕРРИТОРИИ ЛЕВОБЕРЕЖНОЙ УКРАИНЫ ДЛЯ НУЖД ЛАНДШАФТНОГО ПЛАНИРОВАНИЯ

*В представленной статье обозначено основные подходы и принципы классификации и систематики ландшафтов. Раскрыто их сущность и особенности использования во время разработки классификации ландшафтных комплексов и создания ландшафтной карты территории Левобережной Украины для нужд реализации ландшафтного планирования. Нашли свое отображение такие базовые принципы классификационных построений, как: диалектического единства конкретного и общего, индукции и дедукции, математической логики, структурного анализа, метахронности, полигенетичности, инварианта, историко-эволюционный, историко-генетический и другие.*

*Ключевые слова: принцип, подход, классификация, систематика, ландшафт.*

V. Udovychenko, PhD, Assistant Professor, Doctorant  
Taras Shevchenko National University of Kyiv, Kyiv, Ukraine

### PRINCIPLES OF CLASSIFICATION AND LANDSCAPES TAXONOMY OF THE TERRITORY OF LIVOBEREZHNA UKRAINE FOR THE PURPOSE OF LANDSCAPE PLANNING

*Basic principles and approaches of landscapes classification and taxonomy are defined in the represented article. An essence and peculiarity usage due to the classification elaboration of landscape complexes and creation of landscape map of Livoberezhna Ukraine for the purpose of landscape planning implementation are exposed. The key principles of classification constructions such as specific and common dialectical unity, induction and deduction, logistics, structural analysis, metachronousis, polygeny, invariant, historical-evolutional, historical-genetic etc. were found out.*

*Key words: principle, approach, classification, taxonomy, landscape.*

6. Гвоздецкий Н.А. Опыт классификации ландшафтов СССР / Н.А. Гвоздецкий // Материалы к V Всесоюзн. совещ. по вопросам ландшафтоведения. – М.: Изд-во Моск. ун-та, 1961.

7. Глазовская М.А. Геохимические основы типологии и методики исследований природных ландшафтов / М.А. Глазовская. – М.: Изд-во Моск. ун-та, 1964. – 230 с.

8. Григ Д. Районы, модели и классы / Д. Григ // Модели в географии. – М.: Прогресс, 1971. – С. 175-211.

9. Экологічний атлас Харківської області / Є.Л. Макаровський, О.В. Соловійов, Г.Д. Коваленко та ін. – Х.: УкрНДІЕП, 2005. – 80 с.

10. Исаченко А.Г. Основы ландшафтоведения и физико-географического районирования / А.Г. Исаченко. – М.: Наука, 1965. – 212 с.

11. Исаченко А.Г. Охрана природы и кадастр ландшафтов / А.Г. Исаченко // Изв. ВГО, 1973. – Т.105. – №3.

12. Исаченко А.Г. Классификация ландшафтов СССР. (Применительно к целям обзорного ландшафтного картографирования) / А.Г. Исаченко // Изв. ВГО, 1975. – Т. 107. – №4.

13. Михайлов Н.И. О типологическом физико-географическом районировании / Н.И. Михайлов // Вопросы географии, 1956. – Сб. 39.

14. Николаев В.А. Проблемы регионального ландшафтоведения / В.А. Николаев. – М.: Изд-во Моск. ун-та, 1979. – 160 с.

15. Перельман А.И. Геохимия ландшафтов / А.И. Перельман. – М.: Высшая школа, 1966. – 392 с.

16. Полтавська область: Географічний атлас: Моя мала Батьківщина / Відп. ред. Т.В. Погурельська. – К.: ТОВ "Видавництво "Мапа", 2004. – 20 с.

17. Словарь по профориентации и психологической поддержке. Национальная энциклопедическая служба. [Электронный ресурс]. // Режим доступу: <http://vocabulary.ru/dictionary/27/word/klasifikacija> (Дата звернення 24.06.2015).

18. Солнцев Н.А. Учение о ландшафте: Избранные труды / Н.А. Солнцев. – М.: Изд-во МГУ, 2001. – 383 с.

19. Сочава В.Б. География и экология / В.Б. Сочава // Докл. Ин-та геогр. Сибири и Дальнего Востока, 1971. – Вып. 29.

20. Сочава В.Б. К теории классификации геосистем с наземной жизнью / В.Б. Сочава // Докл. Ин-та географов Сибири и Дальнего Востока, 1972. – Вып. 34.

21. Українська екологічна енциклопедія / За ред. Р. Дяківа. – К.: Міжнародна економічна фундація, 2006. – 807 с.

22. Чернігівська область: Географічний атлас: Моя мала Батьківщина / Відп. ред. Т.В. Погурельська. – К.: ТОВ "Видавництво "Мапа", 2003. – 20 с.

Надійшла до редколегії 02.09.15

УДК 502.7

В. Гетьман, канд. геогр. наук, доц.  
Київський національний університет імені Тараса Шевченка, Київ

## НАЦІОНАЛЬНИЙ ПАРК "СЛОБОЖАНСЬКИЙ" – СКЛАДОВА ПРИРОДНО-ІСТОРИЧНОЇ СПАДЩИНИ УКРАЇНИ

*Наслідком всезростаючого глобального антропогенного впливу стало планетарне явище фрагментації природних ландшафтів. Одним із відносно збереженим природним різноманіттям є ландшафтні комплекси національного природного парку "Слобожанський" у Харківській області. Територія національного природного парку "Слобожанський" – важливий осередок біорізноманіття Східної України. Біотична своєрідність його території у значній мірі визначена місцевими природно-історичними умовами. У статті аналізується флора і фауна території національного парку, а також, у міру можливого обсягу статті – ретроспективні передумови формування не простих відносин у системі "людина – природа" після заселення Слобідської України з XVII ст.*

**Ключові слова:** національний природний парк, екосистема, ресурси, флора, фауна.

Створення та організація природно-заповідних територій та об'єктів різного категоріального рівня і режиму охорони є традиційною та ефективною формою природоохоронної діяльності в Україні і входить до числа основних напрямів державної політики в галузі екологічної безпеки. Природоохоронні території, повністю або частково вилучені з господарського використання, мають виняткове значення для збереження біотичної і ландшафтної різноманітності як основи нормального існування (функціонування) природного середовища. Особливо важливе місце у складі природно-заповідного фонду (ПЗФ) вони посідають для підтримання допустимого екологічного балансу на території Харківщини – однієї з найбільших за площею і з достатньо трансформованими ландшафтами областей України. Порівняно з іншими областями Харківська за відсотком заповідності (відношення площі об'єктів ПЗФ до загальної території) не може особливо похвалитися (всього 2,3 % станом на 01.01 2011р.).

Слобідська Україна, яку представляє нині перш за все Харківщина (а також прилеглі частини Сумської та Луганської областей), здавна славилася своїми розлогими лісостеповими і степовими ландшафтно-природними місцевостями. Серед історично – географічних країв ще кілька століть тому (на середньовічній мапі) Слобожанщина була барвистим природно – етнографічним "куточком" на сході Лівобережної України, запилена дороги якої "босоніж" сховає наш перший філософ-інтелектуал – Григорій Савович Сковорода. Це був край неймовірної краси природи сільських місцевостей (із золотавими соняшниками і плетеними тинами біля побілених з призьбами хат), самобутніх народних звичаїв і традицій, теплого житейського побуту. Тутешні сільські пейзажі гармонійно доповнювалися дерев'яними хрещатими церквами, які переважно знищені, на жаль, у суворі 30-рі роки минулого століття. Це були неповторної архітектури, з пластикою українського бароко, церкви, на масивних зрубах яких високо до неба здіймалися мініатюрні маківки бань [10].

На сьогодні найбільш значущими для цілей збереження природного різноманіття є ландшафтні комплекси, як еталонні, так і унікальні, представлені на теренах, які знаходяться в басейні річки Мерла, що перетинає (як лівий доплив р. Ворскла) Богодухівський та Краснокутський райони Харківської області. Тут представлена низка найважливіших природних комплексів Лівобережного лісостепу України. Це широкі плакорні плато на західних відрігах Середньо-Руської височини, які гармонійно поєднуються з елементами річкових долин: крутосхилами, заплавами, терасами, діючими річищами, старицями, болотами, а також суходільними луками тощо [11].

Ще з середини XVII ст. почалося заселення нинішньої Слобожанщини українцями з Правобережжя (Наддніпрянщини), які переселялися на вільні землі – "сло-

боди", рятуючись від поневолення й пригноблення з боку польських і місцевих феодалів. Тут не було податків, всяких повинностей, панщини. Жилося вільніше і затишніше, без панів.

На заселення краю великий вплив мали місцеві природні умови, зокрема річки, понад якими перш за все селилися слобожани. Видатний історик Слобожанської України, ректор Харківського університету, академік Всеукраїнської академії наук Д. І. Багалій (1857 – 1932) писав: "Оселяючись на пограниччі зі степом, мусили новосельці рятуватися від набігів татарських банд річками, лісами, болотами... Ліс трохи затримував заселення, але разом з тим захищав осілого переселенця від ворожих нападів... Лісу тоді було незмірно більше, ніж тепер. Багато лісів було по Удаю, Ворсклі, Мерлі. На мапі Боплана показано великий ліс від Охтирки на Ворсклі до Мерли... За лісами починається степ... З лісу слобожани споруджували дерев'яні кріпості... нищилося багато лісу також на буди, гути, бурти, вітряки, млини і винниці... Садки з пасіками були часто першими оселями – хуторами. Край був багатий диким звіром: у лісах водилися зубри, ведмеді, вовки..., соболі, куниця, борсуки, видри, горностаї, лосі, вепри; у степах – сайгаки і дикі коні. У річках було дуже багато риби" [2, с. 17-18].

Велике значення на Слобожанщині мало також бджільництво – пасічництво і бортництво, пов'язані з лісами і луками. Хліборобство велося на вільних степових землях, яких тоді було вдосталь. На степах і луках випасалися гурти корів, волів, коні, отари овець.

За історичними відомостями, група переселенців "черкас" (так називали в Московії українців – з-під Черкас) із Задніпрянщини (з м. Корсуня) оселилася в 1651 р. "по оврагам Краснокутским под зашитою лесов". Слово "получення Красний Кут означало "мальовничий куток", що говорить про живописність тутешніх місць. З кінця XVIII ст. з'являється назва поселення Краснокутськ. Приблизно тоді ж були засновані неподалік розміщені слободи Мурафа та Колонтаїв [8].

У XVIII ст. (за козацької доби) Слобожанщина входила до складу Гетьманщини, як відносно автономного державного утворення під протекторатом Росії. В часи царювання Катерини II слобідський просторовий і соціальний устрій та українське козацтво загалом (Слобожанські полки) були скасовані, а землі та угіддя слобожан влада віддала у власність російському служилому дворянству та новоявленій шляхті з української козацької старшини.

За військові заслуги отримав помістя у тутешніх місцях Назар Каразін – батько славнозвісних в історії Слобожанщини братів Василя та Івана Назаровичів. Василь Назарович Каразін – засновник Харківського університету, автор першого проекту ліберальної російської конституції, письменник і винахідник. Сучасники називали його "українським Ломоносовим". Іван Назарович

прославився як видатний акліматизатор, засновник Краснокутського дендропарку. Парк засновано ним у 80-90 роки XVIII ст. біля хутора Основ'янці. Нині це парк-пам'ятка садово-паркового мистецтва загальнодержавного значення площею 13,6 га в смт. Краснокутськ.

Ліси Надмерлянищини у XVIII ст. частково ще лишалися казенними (державними), але з часом більша їх частина стала поміщицькими. Катерина II скасувала заборону вирубок приватних лісів, котру наклав Петро I заради кораблебудування [8].

Рубки лісів, розорювання ґрунтів не були обмежені ніякими правилами. Особливо ці процеси проявилися в період розвитку буржуазних форм господарювання. На Богодухівщині і Краснокутщині в другій половині XIX ст. особливого розмаху набрали цукрове і спиртове виробництва, на потреби яких вирубували ліси, розорювали степові ділянки.

Однак окремі (свідомі) землевласники і промисловці (Кеніг Л.Е., Харитоненко П.І.) стали меценатами-аматорами природи. За їхньої опіки були створені Ша-

рівський і Наталіївський парки, які сьогодні є окрасою природно-заповідного фонду Харківщини як парки-пам'ятки садово-паркового мистецтва загальнодержавного значення. З ініціативи таких меценатів велися дослідження по акліматизації нових деревних порід, зберігалися цінні лісові масиви тощо [7].

З метою збереження цінних природних та історико-культурних комплексів і об'єктів Указом Президента від 11 грудня 2009 р. на території Краснокутського району було створено національний природний парк (НПП) "Слобожанський" площею 5244 га (рис. 1). Крім нього на Харківщині створені і функціонують ще два національні природні парки: у межах Зміївського та Первомайського районів – "Гомільшанські ліси" (14314,8 га), де зберігаються лісостепові екосистеми долини р. Сіверський Донець, і на території Дворічанського району, уздовж русла р. Оскол (притоки Сіверського Дінця) – "Дворічанський" (3131,2 га), де охороняються природні комплекси крейдяних крутосхилів.

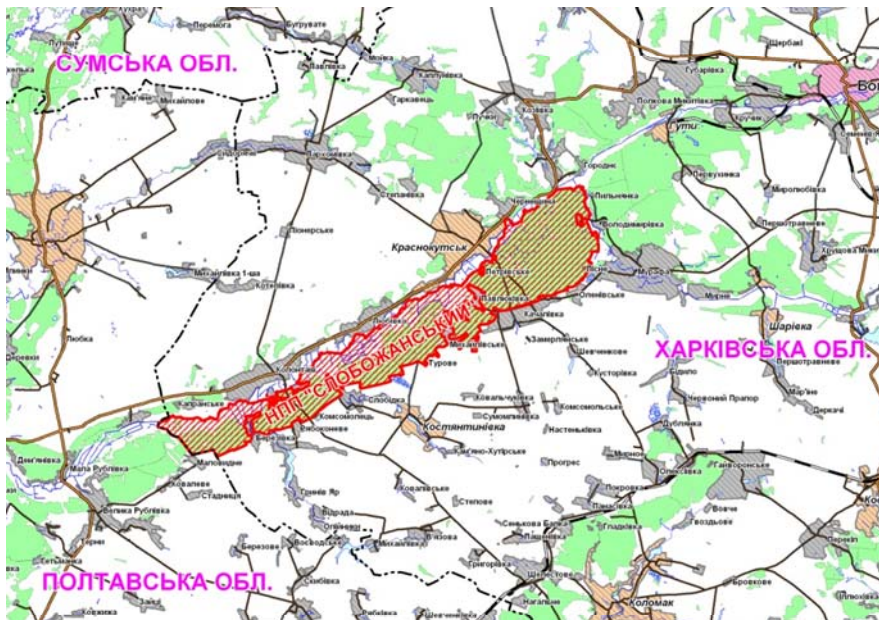


Рис. 1. Рис Картосхема розташування НПП "Слобожанський"

Повернемося до національного природного парку "Слобожанський", до природних особливостей, історико-культурних цінностей його території.

Фізико-географічно НПП "Слобожанський" розміщений на лівобережжі р. Мерла. Рельєф його поверхні являє собою спадисту до річки хвилясту рівнину, розчленовану долинами її допливів, балками, улоговинами, ярами тощо.

Заплави р. Мерли та її допливу Мерчика в минулому були покриті густими заростями верб – попелястої (*Salix cinerea* L.), тритичинкової (*S. triandra* L.), ламкої (*S. fragilis* L.), а також вільхи чорної, або клейкої (*Alnus glutinosa* (L.) Gaertn.). Зараз вони займають значно менші площі. Низькі, надмірно вологі ділянки заплави вкриті заростями осок, рогозів, комишу лісового (*Scirpus sylvaticus* L.), куги озерної, або схеноплекта озерного (*Schoenoplectus lacustris* (L.) Palla), очерету звичайного, або південного (*Phragmites australis* (Cav.) Trin. ex Steud.). Зустрічаються півники болотні (*Iris pseudacorus* L.). По берегах річки розростається м'ята водяна (*Mentha aquatica* L.). Під захистом чагарників ростуть розривтрава звичайна (*Impatiens noli-tangere* L.), шоломниця звичайна (*Scutellaria galericulata* L.) і списолиста

(*S. hastifolia* L.), жовтець багатоквітковий (*Ranunculus polyanthemos* L.).

Звичайними є місця зростання дудника лісового (*Angelica sylvestris* L.), гадючника оголеного (*Filipendula denudata* (J. et C. Presl) Fritsch), живокосту лікарського (*Symphytum officinale* L.), алтеї лікарської (*Althaea officinalis* L.), сідача конопляного (*Eupatorium cannabinum* L.), дягеля лікарського (*Archangelica officinalis* Hoffm.). З різнотрав'я на луках зростають коношина лучна (*Trifolium pratense* L.), лядвенець український (*Lotus ucrainicus* Klok.), вербозілля лучне (*Lysimachia nummularia* L.), осот болотний (*Cirsium palustre* (L.) Scop.), щавелі кінський (*Rumex confertus* Willd.), кучерявий (*R. crispus* L.), кислий (*R. acetosa* L.) та ін.

До заселення Слобожанщини піщані тераси Мерли і Мерчика були суцільно вкриті лісами. Про це свідчать одинікі, випадково збережені, вікові дерева сосни звичайної (*Pinus sylvestris* L.). Скорочення площ, зайнятих борами, є наслідком вищезазначених неврегульованих вирубок лісу. Це призвело до утворення голих пісків і формування на них вторинного трав'яного покриву, характерного для піскових степів і збоїв.



Тут зазвичай зростають чебрець Палласів (*Thymus pallasianus* H. Braun), осока колхідська (*C. colchica* J. Gay), подорожник ланцетолистий (*Plantago lanceolata* L.), пальчатка кров'яна (*Digitaria sanguinalis* (L.) Scop.), веснянка весняна (*Erophila verna* (L.) Bess.), молочай Сегієрів (*Euphorbia seguierana* Neck.), очиток їдкий, або заяча капуста (*Sedum acre* L.), кипець (келерія) сизий (*Koeleria glauca* (Spreng.) DC.), льонок дроколистий (*Linaria genistifolia* (L.) Mill.), нечуй-вітер волохатенький (*Hieracium pilosella* L.), перстачі пісковий (*Potentilla arenaria* Borkh.), горбкуватий (*P. collina* Wib.) і неблискучий (*P. impolita* Wahlenb.).

Після заліснення голих пісків поступово відновлюється видовий склад лісової флори. Проте значне місце в трав'яному покриві під наметом лісокультур сосни займають зарості кореневищних злаків: куничника наземного (*Calamagrostis epigeios* (L.) Roth) і чаполочі пахучої (*Hierochloa odorata* (L.) Beauv.) [1, 4].

Ліси природного походження представлені порослевими дубняками з поодинокими соснами, сосняками з домішкою дуба звичайного (*Quercus robur* L.), осики (*Populus tremula* L.), берези повислої, або бородавчатої (*Betula pendula* Roth), а в пониженнях навколо боліт – березняками (з березою пухнастою, *B. pubescens* Ehrh.), вільшаниками.

На борових терасах Мерли й Мерчика багато реліктових озерець, невеликих боліт і торф'яників. Це рефугіуми бореальної рослинності з часів льодовикових епох. На цих болотах і в котловинах ростуть такі рідкісні в регіоні види як косянки (*Rubus saxatilis* L.), грушанки, бобівник трилистий (*Menyanthes trifoliata* L.), вовче тіло болотне (*Comarum palustre* L.) тощо [3, 6].

У соснових і дубових насадженнях характерними є папороті – орляк звичайний (*Pteridium aquilinum* (L.) Kuhn), щитник чоловічий, або чоловіча папороть (*Dryopteris filix-mas* (L.) Schott), безщитник нічний (*Athyrium filix-femina* (L.) Roth); сон чорніючий (*Pulsatilla nigricans* Stork), дзвоники кропиволисті (*Campanula*

*trachelium* L.), грушанка круглолиста (*Pyrola rotundifolia* L.) тощо. У вологих суборах росте рідкісний плаун річний (*Lycopodium annotinum*).

На корінних плато правобережжя р. Мерла і на високих лесових терасах лівобережжя (у межах національного парку) основним природним типом рослинності є кленово – липові діброви, які в Україні зростають тільки тут – на західних відрогах Середньо – Руської височини. Зразками цих дібров можуть служити ліси урочища Козіївське (Пархомівське лісництво). Тут збереглися високопродуктивні старі деревостани, в складі яких переважає дуб звичайний. Супутні породи – липа серцелиста (*Tilia cordata* Mill.), клени гостролистий, або звичайний (*Acer platanoides* L.) і польовий (*A. campestre* L.), ясен звичайний (*Fraxinus excelsior* L.), в'яз голий, або гірський (*Ulmus glabra* Huds.), осика, груша звичайна (*Pyrus communis* L.) (рис. 2).

У цьому урочищі виявлені місцезростання граба звичайного (*Carpinus betulus* L.) і черешні (*Cerasus avium* (L.) Moench). Загалом, вважається, що крайній північно-східний пункт зростання граба і черешні знаходиться на правобережжі р. Ворскли у Диканьському районі Полтавської області.

Для чагарникового ярусу кленово – липових дібров характерні ліщина звичайна (*Corylus avellana* L.), свидина кров'яна (*Swida sanguinea* (L.) Opiz), клен татарський, або чорноклен (*A. tataricum* L.), бруслина європейська (*Euonymus europaea* L.) і бородавчата (*E. verrucosa* Scop.). Трав'яний покрив складають звичайні неморанти: яглиця звичайна (*Aegopodium podagraria* L.), осока волосиста (*C. pilosa* Scop.), копитняк європейський (*Asarum europaeum* L.), зірочник ланцетовидний (*Stellaria holostea* L.), переліска багаторічна (*Mercurialis perennis* L.), тонконіг дібровний (*Poa nemoralis* L.), перлівка ряба (*Melica picta* C. Koch), фіалка дивна (*Viola mirabilis* L.), просянка розлога (*Milium effusum* L.), дзвоники кропиволисті тощо [9].

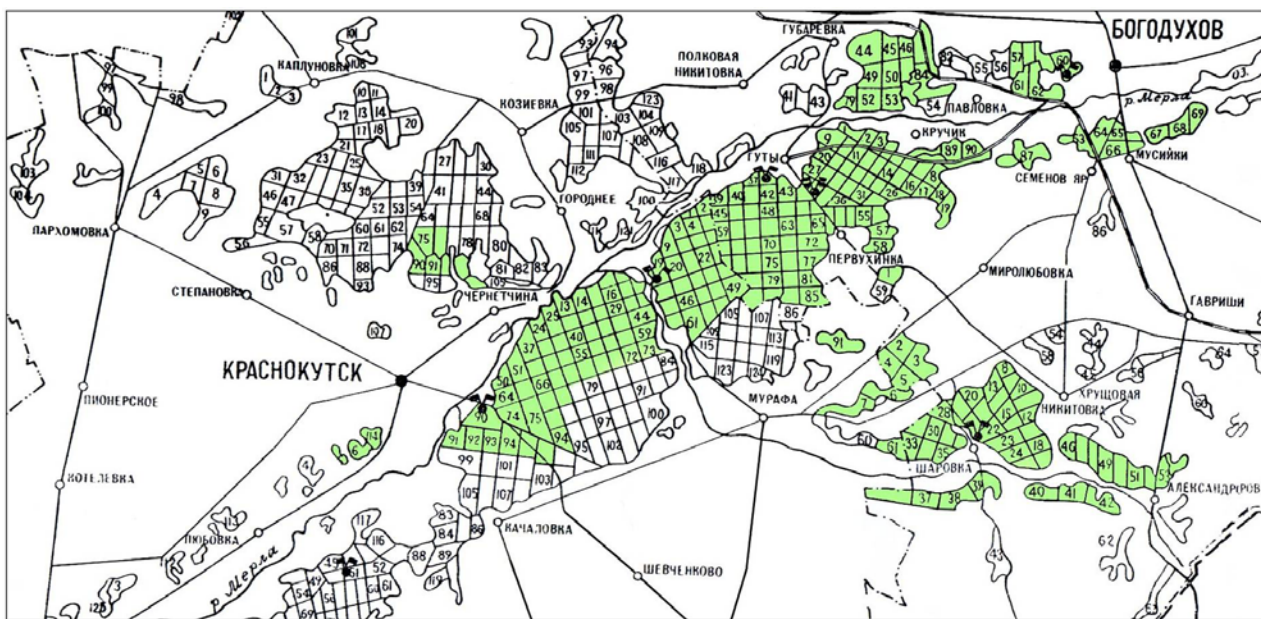


Рис. 2. Ліси району НПП "Слобожанський"

У долині р. Мерла зареєстровані угруповання вільшників, які на Харківщині займають незначні площі і є більш типовими для Полісся. При переході до надза-

плавної тераси ці угруповання замінюються на сосново-вільхові та березово-вільхові ценози.

У більш зволжених умовах зростають вільхові ліси гадючникові, гравілатові, чорносмородинові. Домінують у трав'янистому покриві вільхових лісів кропива жабрієлиста (*Urtica galeopsifolia* Wierzb. ex Opiz) і дводомна (*U. dioica* L.), розхідник звичайний (*Glechoma hederacea* L.), гравілат річковий (*Geum rivale* L.), гадючник оголений (*Filipendula denudata* (J. et C. Presl) Fritsch), розрив-трава звичайна, комиш лісовий тощо. Вільно зростає тут яглиця звичайна, яку в Україні народ називав ще – рева, дурило, бузголов (від її фітонцидів болить голова), купир, веретень, бондарка та ін.

Досить поширені щучник дернистий (*Deschampsia caespitosa* (L.) Beauv), лепешняк великий (*Glyceria maxima* (C. Hartm.) Holmb.), оман високий (*Inula helenium* L.), хміль звичайний (*Humulus lupulus* L.), вербозілля звичайне (*Lysimachia vulgaris* L.), вовконіг високий (*Lycopus exaltatus* L. fil.), жовтець повзучий (*R. repens* L.), паслін солодко-гіркий, або глісник (*Solanum dulcamara* L.), сідач коноплевий, дягель лікарський, живокіст лікарський тощо.

Багате ценотичне та флористичне різноманіття зосереджене у блюдеподібних понижених ділянках рельєфу на лівобережній надзаплавній терасі Мерли. Тут ценози оточені сосновими насадженнями і завдяки надмірному зволоженню майже не зазнали безпосереднього антропогенного впливу. Характер рослинності навколо понижень має чітку зональність. У складі соснового насадження поступово з'являються, а потім і повністю замінюють сосну в'яз гладкий (*U. laevis* Pall.), осика, береза бородавчаста та пухнаста, вільха чорна. Часто все пониження заростає сфагновими, або зеленими мохами, над якими підіймаються папороті, вербозілля звичайне, вовче тіло болотне (*Comarum palustre* L.), купини осок тощо [9].

Фауна регіону НПП "Слобожанський" до цього часу залишається слабо вивченою. Перші відомості про звірів, які заселяли цю територію, знаходимо в "Описах Харківського намісництва" (1785).

Основне ядро тваринного світу складають лісові мезофіли, серед яких виявлено низку рідкісних видів, занесених до Європейського Червоного списку, Червоної книги України. Із комах відомі мнемозина (*Parnassius mnemosine*), жук-олень, або рогач звичайний (*Lucanus cervus*), вусач-червонокрил Келлера (*Purpuricenus kaehleri*), подалірій (*Iphiclides podalirius*), бражник дубовий (*Marumba quercus*), ксилокопа звичайна, або бджола-тесляр звичайний (*Xylocopa valga*), турун чорний (*Carabus (Trachycarabus) estreicheri*); із земноводних – квакша звичайна (*Hyla arborea*); з рептилій – веретільниця ламка (*Anguis fragilis*), гадюка звичайна (*Vipera berus*). Серед птахів зазвичай зустрічаються орел-карлик (*Hieraetus pennatus*), шуліка чорний (*Milvus korschun*), голуб-синяк (*Columba oenas*), сова сіра (*Strix aluco*). Із звірини живуть у цих місцях "червонокнижний" горностаї (*Mustela erminea*), борсук (*Meles meles*) та ін.

Своєрідна також фауна самої річки Мерла. Незважаючи на негативний вплив, викликаний меліоративним будівництвом у заплаві ріки, в деяких місцях ще збереглися островки первісної природи. Виділяється комплекс рідкісних видів: із ссавців – бобр річковий (*Castor fiber*), видра річкова (*Lutra lutra*), норка європейська (*Mustela lutreola*); з рептилій – черепаха болотна (*Emys orbicularis*). Птаство представляють – "червонокнижний" журавель сирій (*Grus grus*), бугай (*Botaurus stellaris*), чорногуз (*Ciconia ciconia*), чапля руда (*Ardea purpurea*) та ін.

У межах території НПП "Слобожанський" вдало поєднуються основні рекреаційні фактори: водні об'єкти, лі-

сові масиви, транспортна доступність (до м. Харкова – 80 км) та сприятлива екологічна обстановка, що необхідно для успішної організації рекреаційної діяльності. Надання національним парком рекреаційних послуг, передбачених постановою Кабінету Міністрів України "Про затвердження переліку платних послуг, які можуть надаватися бюджетними установами природно-заповідного фонду" від 28.12.2000 р. № 1913, сприятиме накопиченню власних (мобілізаційних) грошових ресурсів, які можуть (за цільовим призначенням) використовуватися перш за все на рекреаційній благоустрій території, збереження біотичного і ландшафтного різноманіття.

Висновки. Створення та організація природно-заповідних територій та об'єктів у Харківській області з її високою відсотком антропогенних, змінених людською діяльністю, ландшафтів є надважливим завданням для збереження екологічної рівноваги у східному регіоні України.

Особливо значущими для цілей збереження природного різноманіття є ландшафтні комплекси, які знаходяться в басейні річки Мерла, на північному заході Харківської області, в середній частині Слобожанщини як історично-географічного краю.

З метою збереження природних екосистем та історико-культурних комплексів на Харківщині створено три національні природні парки: "Гомільшанські ліси", "Слобожанський" і "Дворічанський".

До заселення Слобожанщини, у другій половині XVII ст., піщані тераси Мерли і Мерчика (у межах НПП "Слобожанський") були суцільно вкриті лісами. Скорочення площ, зайнятих борами, стало наслідком неврегульованих вирубок лісу.

У межах національного парку, на високих лесових терасах лівобережжя р. Мерла, основним природним типом рослинності є кленово – липові діброви, які в Україні зростають тільки на західних відрогів Середньоруської височини.

У долині р. Мерла зареєстровані угруповання вільшників, які на Харківщині займають незначні площі і є більш типовими для Полісся.

Вдале поєднання основних рекреаційних факторів (водні об'єкти, лісові масиви, транспортна доступність тощо) створює передумови для розвитку основних форм рекреації (туризм, рибальство, загальнооздоровчий відпочинок) на території НПП "Слобожанський".

#### Список використаних джерел

1. Алексеенко М.И. Растительность Харьковской области / М.И. Алексеенко // Харьковская область. Природа и хозяйство. – Харьков : Изд-во Харьк. ун-та, 1971. – С. 80-94.
2. Багалій Д.І. Історія Слобідської України / Д.І. Багалій. – Харків : Дельта, 1993. – 255 с.
3. Вовк О.Г. Види флори Харківщини, що підлягають охороні / О.Г. Вовк, О.В. Філатова, В.В. Тверетінова // Рідний край. – Харків : ХДПУ, 2-е вид., 1999. – С. 24-34.
4. Вовк О.Г. Рослинний світ Харківської області / О.Г. Вовк, О.В. Філатова, В.В. Тверетінова // Рідний край. – Харків : ХДПУ, 2-е вид., 1999. – С. 17-24.
5. Гетьман В.І. Українська модель національного парку / В.І. Гетьман // Зелені Карпати, №1-2, 2011. – С. 24-27.
6. Горелова Л.Н. Редкие растения Харьковщины / Л.Н. Горелова, А.А. Алехин. – Харьков : ХНУ им. В.Н. Каразина, 1999. – 52 с.
7. Клімов О.В. Природно-заповідний фонд Харківської області / О.В. Клімов, О.Г. Вовк, О.В. Філатова. – Харків : Райдер, 2005. – 304 с.
8. Краснокутськ. Збірник архівних документів і матеріалів / Головний ред. А.І. Епштейн. – Харків : Фоліо, 1994. – 96 с.
9. Матеріали проекту створення національного природного парку "Слобожанський", 2009.
10. Таранушенко С. Пам'ятники архітектури Слобожанщини XVII-XVIII віків / С. Таранушенко // Питання історії архітектури та будівельної техніки України. – К. : Держбудвидав УРСР, 1959. – С. 44-80.
11. Чижов М.П. Український лісостеп / М.П. Чижов. – К. : Радянська школа, 1961. – 202 с.

В. Гетьман, канд. геогр. наук, доц.  
Киевский национальный университет имени Тараса Шевченко, Киев, Украина

### НАЦИОНАЛЬНЫЙ ПАРК "СЛОБОЖАНСКИЙ" СОСТАВЛЯЮЩАЯ ЕСТЕСТВЕННО-ИСТОРИЧЕСКОГО НАСЛЕДИЯ УКРАИНЫ

*Следствием постоянно возрастающего глобального антропогенного влияния стало планетарное явление фрагментации природных ландшафтов. Одними из относительно сохранным природным разнообразием являются ландшафтные комплексы национального природного парка "Слобожанский" в Харьковской области.*

*Территория национального природного парка "Слобожанский" – важный центр биоразнообразия Восточной Украины. Биотическое своеобразие его территории в значительной мере определено местными природно-историческими условиями.*

*В статье детально анализируется флора и фауна территории национального парка, а также в меру возможного объема статьи – ретроспективные предусловия формирования не простых взаимоотношений в системе "человек – природа" после заселения Слободской Украины с XVII ст.*

*Ключевые слова: национальный природный парк, экосистема, ресурсы, флора, фауна.*

V. Getman, PhD, Senior Lecturer  
Taras Shevchenko National University of Kyiv, Kyiv, Ukraine

### NATIONAL PARK "SLOBOZHANSKY" COMPONENT OF THE NATURAL AND HISTORICAL HERITAGE OF UKRAINE

*The result of the increased anthropogenic global influence has become a planetary phenomenon of fragmentation of natural landscapes. One of the relatively preserved natural systems of landscape diversity is national park "Slobozhanskiy" in the Kharkiv region.*

*The National Park "Slobozhanskiy" – an important center of biodiversity in Eastern Ukraine. Biotic uniqueness of its territory is largely determined by local natural and historical conditions.*

*The article analyzes the flora and fauna of the national park, to the extent possible volume of article – retrospective prerequisites for the formation of not simple relationship in the system "man – nature" after the settlement of Sloboda Ukraine in the XVII century.*

*Keywords: national park, ecosystem resources, flora, fauna.*

УДК 551.524.36

І. Щербань, канд. геогр. наук, доц.  
Київський національний університет імені Тараса Шевченка, Київ

*Світлій пам'яті батька Михайла Ілліча Щербаня присвячую*

### ОСОБЛИВОСТИ ТЕМПЕРАТУРНОГО РЕЖИМУ КАНЕВА В СУЧАСНИХ КЛІМАТИЧНИХ УМОВАХ

*У роботі розглядаються кліматичні особливості багаторічного ходу середньої місячної температурою повітря на метеорологічній станції Канів. Проведено порівняння змін температури повітря за останні 20 років з кліматологічною стандартною нормою (період 1960-1991 рр.). Побудовані графіки багаторічних змін температури повітря. Виявлені роки з аномальною температурою повітря.*

*Ключові слова: температура повітря, багаторічні зміни температури повітря.*

Канів – місто обласного підпорядкування Черкащини, розташоване на крутому правому березі Дніпра, розчленованому численними ярами та балками [1, с. 99].

Метеорологічні спостереження на станції Канів розпочаті 1.04.1964 р. Метеостанція Канів розташована в Лісостеповій області Дніпровської терасової рівнини на правому березі р. Дніпро в північно-західному напрямку від м. Канів. Рельєф навколишньої місцевості: на правому березі – горбистий, розчленований балками і ярами, на лівому березі – рівнинний, розчленований рукавами і протоками. Лівий берег і частково правий використовуються під сільськогосподарські угіддя (рілля, луки, сінокоси). Станція розміщена на насипній греблі Канівського водосховища в долині р. Дніпро.

Метеорологічний майданчик розташований на правій насипній греблі Канівського водосховища, на рівному відкритому місці вище навколишньої місцевості на 10-12 м над поверхнею суші і на 8 м над водою. На відстані 550 м на північний захід, 300 м на північ, 60 м на північний схід і 40 м на схід від метеомайданчика – Канівське водосховище [3].

У південній частині міської смуги Канева розташований Канівський природний заповідник, де проходять першу комплексну практику багато поколінь географів. На території заповідника є навчальний метеорологічний майданчик, на якому студенти географічного факультету проходять метеорологічну практику. На базі Канівського заповідника доктор географічних наук М.І.Щербань тривалий час проводив мікрокліматичні та метеорологічні дослідження та за результатами спостережень підготував цілу низку робіт [8, 9, 10].

**Постановка проблеми.** Більшість процесів, які відбуваються у природній екосистемі, безпосередньо зумовлені термічним режимом. Температура повітря визначає умови формування та характер погоди, різноманітну діяльність людини. Середня місячна температура повітря є важливим кліматичним показником. У вивченні багаторічних змін температури повітря, визначенні найменших та найбільших величин полягає актуальність даного дослідження. Саме тому основне завдання представленої роботи – підготувати кліматичну характеристику багаторічних та сучасних змін середньої місячної температури повітря в місті Каневі.

**Аналіз останніх досліджень та публікацій.** Колектив кліматологів Українського гідрометеорологічного інституту під керівництвом канд. геогр. наук В.М. Бабіченко тривалий час досліджував зміни температурного режиму в Україні та окремих регіонах і містах [6, 8]. Результатом цих досліджень є фундаментальна монографія "Клімат України" [5, с. 114-125] та інші публікації [2]. Як відомо, Всесвітня метеорологічна організація (ВМО) визначила 30-річний період (1961-1990 рр.) основним для розрахунку кліматичної стандартної норми (КСН). У Кліматичному кадастрі України представлені КСН для основних кліматичних показників [5].

**Мета публікації** – узагальнення даних про багаторічні зміни температури повітря в окремі місяці (з 1965 до 2011 рр.), дослідження сучасних змін температурного режиму: за останні 20 років, за перше десятиріччя XXI століття на метеорологічній станції Канів.

**Виклад основного матеріалу.** Після стандартного періоду (1961-1990 рр.) пройшло понад 20 років, відбу-

ваються кліматичні зміни на нашій планеті в цілому і зокрема в Україні. Саме тому проаналізовані багаторічні коливання температури повітря. За результатами порівняння середньої місячної температури повітря за окремі періоди (табл. 1) можемо зробити висновок, що за останнє десятиріччя ХХ ст. та на початку ХХІ ст. у Каневі спостерігається поступове підвищення температури повітря, особливо за останні 10 років (2001-2011 рр.).

Аналіз даних за окремі місяці показує, що найбільше підвищилась температура повітря у січні і перевищує 2,3° С в останнє десятиріччя ХХ ст. У цей період потеплішав також лютий, тому що в середньому температура підвищилась майже на 2°С. Для інших місяців потепління було не дуже відчутним, тому що найбільшою різницею була в липні та серпні та становила 0,8°С. Крім того, у травні, листопаді та грудні різниця була від'ємною. За останні 10 років ХХ століття різниця не була такою відчутною, але з 1991 до 2000 р. найтеплішим був січень.

На початку ХХІ ст. ця величина для січня збільшується до 2,5°С. Подібна тенденція спостерігається у

липні та серпні (відповідно 2,4 та 2,0°С). Температура повітря підвищилась за рахунок дуже високих температур, які були відмічені в липні та серпні 2010 р. Середня місячна температура в липні 2010 р. становила 24,3°, а у серпні – 24,1°С. До того ж, 8 серпня 2010 р. у Каневі зафіксований абсолютний максимум – 40,1°С [6, с. 37].

Якщо порівняти величини зміни середньої температури повітря за окремі десятиріччя з КСН по сезонах, то взимку найтеплішим став січень. У лютому рівень потепління менший, а в грудні – незначний. Навесні найтеплішим став березень на початку ХХІ ст., а у літньому сезоні найтеплішими є липень та серпень. Восени найтеплішим місяцем став листопад.

Отже, початок ХХІ століття був найтеплішим для Канева в усі місяці, але особливими були січень, липень та серпень. Найменші зміни характерні для грудня. У річному ході перше десятиріччя ХХІ століття потеплішало на 1,3°С.

Таблиця 1. Порівняння середньої місячної температури повітря (°С) за різні періоди

Період	I	II	III	IV	V	VI	VII	VIII	IX	X	XI	XII	Рік
1965-1990	-5,5	-4,3	0,8	8,6	15,1	18,2	19,5	18,6	13,9	7,9	2,2	-1,9	7,8
1991-2000	-3,2	-2,4	1,4	8,8	14,7	18,8	20,3	19,4	14,0	8,2	1,5	-2,6	8,2
Різниця	+2,3	+1,9	+0,6	+0,2	-0,4	+0,6	+0,8	+0,8	+0,1	+0,3	-0,7	-0,7	+0,4
2001-2011	-3,0	-3,0	2,3	9,2	16,0	19,2	21,9	20,6	14,8	8,8	3,8	-1,4	9,1
Різниця (1965-1990)	+2,5	+1,3	+1,5	+0,6	+0,9	+1,0	+2,4	+2,0	+0,9	+0,9	+1,6	+0,5	+1,3

Для виявлення багаторічних змін були побудовані графіки середньої місячної температури повітря з 1965 до 2011 рр. для січня та липня (Рис. 1). Як бачимо, з

1965 р. у січні середня місячна температура повітря підвищилась на 4°С: з -6° до -2°С.

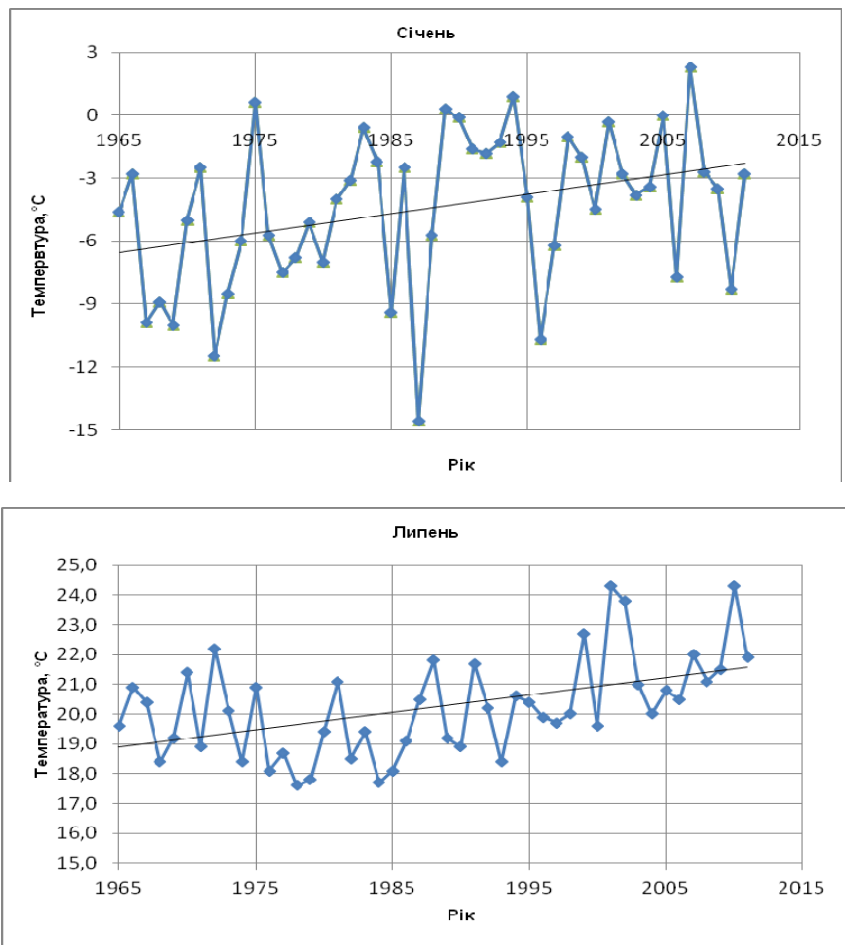


Рис. 1. Віковий хід середньої місячної температури повітря



Крім того, за увесь період спостережень найхолоднішим був січень 1987 р., коли середня місячна температура повітря знизилась до  $-14,6^{\circ}\text{C}$ . Слід відмітити, що цього року за досліджуваний період також холодними були березень та квітень, і середня річна температура повітря ( $5,6^{\circ}\text{C}$ ). Найтепліший січень відмічений у 2007 р., коли температура повітря підвищилась до  $+2,3^{\circ}\text{C}$ , а середня річна температура – до  $10,1^{\circ}\text{C}$ .

Діапазон зміни середньої місячної температури повітря у липні становить лише  $6,7^{\circ}\text{C}$ , тобто мінливість температури влітку менша на відміну від ходу температури взимку. Впродовж досліджуваного періоду температура повітря підвищилась на  $2^{\circ}\text{C}$  – від  $19$  до  $21,5^{\circ}\text{C}$  (Рис. 1). Крім того, найвищі температури повітря спостерігались в останні 10 років – на початку XXI століття і становили  $24,3^{\circ}\text{C}$  у 2001 та  $2010$  рр. Прохолодним був липень 1978 року, коли температура повітря знизилась до  $17,6^{\circ}\text{C}$ .

**Висновки.** У результаті проведеного дослідження виявлено, що перше десятиріччя XXI ст. було найтеплішим для Канева порівняно зі стандартним кліматологічним періодом. Сильно потеплішали січень, липень та серпень.

За досліджуваний період (1965-2011 рр.) найхолоднішим був січень 1987 р., а найтеплішим – серпень 2010 р. У серпні 2010 р. зафіксований абсолютний максимум температури повітря для Канева –  $+40,1^{\circ}\text{C}$ .

За багаторічний період спостережень зберігається тенденція поступового підвищення середньої місячної температури повітря у січні та липні.

#### Список використаних джерел

1. Географічна енциклопедія України: в 3-х томах. К., 1990 – Т. 2. – 480 с.
2. Динаміка температури повітря в Україні за період інструментальних метеорологічних досліджень / В.І.Осадчий та ін. – К.: Ніка-Центр, 2013. 308 с.
3. Історія та фізико-географічний опис метеорологічних станцій України [Кліматологічний довідник] / За ред. О.Косовця та Н.Швень. – К., 2011. – 462 с.
4. Кліматологический справочник СССР. Выпуск 10 по Украинской ССР. История и физико-географическое описание метеорологических станций / Ред. выпуска Б.Ф.Матушевский. – К., 1968. – 456 с.
5. Клімат України / За ред. В.М.Ліпінського, В.А.Дячука, В.М. Бабіченко. – К.: Вид-во Раєвського, 2003. – 343 с.
6. Кліматичний кадастр України. – К., 2006.
7. Осадчий В.І., Бабіченко В.М. Температура повітря на території України в сучасних умовах клімату // Український географічний журнал – 2013, № 4. – с.32 – 39.
8. Температура воздуха на Украине / В.Н.Бабиченко, С.Ф. Рудина, З.С.Бондаренко, Л.М.Гущина. – Л.: Гидрометеиздат, 1987.
9. Щербань М.І. Мікрокліматична характеристика Канівського заповідника //XIII Наук. сесія КДУ. Тези доп. Секція геогр. – К.: Вид-во Київ. ун-ту, 1956. – С.18-19.
10. Щербань М.І.Высокие температуры воздуха в Каневе // Метеорол., климатол. и гидрол. Вып. 5. – 1969. – С.53-56.
11. Щербань М.І. Микроклиматология. – К.: Вища школа, 1985. – 224 с.

Надійшла до редколегії 04.02.15

И. Щербань, канд. геогр. наук, доц.

Киевский национальный университет имени Тараса Шевченко, Киев, Украина

### ОСОБЕННОСТИ ТЕМПЕРАТУРНОГО РЕЖИМА КАНЕВА В СОВРЕМЕННЫХ КЛИМАТИЧЕСКИХ УСЛОВИЯХ

*В работе рассматриваются климатические особенности многолетнего хода средней месячной температуры воздуха на метеорологической станции Канев. Проведено сравнение изменений температуры воздуха за последние 20 лет с климатологической стандартной нормой (период 1960-1991 гг.). Построены графики многолетних изменений температуры воздуха. Определены годы с аномальной температурой воздуха.*

*Ключевые слова: температура воздуха, многолетние изменения температуры воздуха.*

I. Scherban, PhD, Philosophy Doctor, Senior Lecturer

Kyiv Taras Shevchenko national university, Kyiv, Ukraine

### CHARACTERISTICS OF THE TEMPERATURE REGIME OF THE KANEV IN THE CONTEMPORARY CLIMATE CONDITIONS

*In this work the climatic features of the mean monthly air temperature at meteorological stations Kaniv are considered. The air temperature changes over the past 20 years with climatological standard norm (period 1960-1991 years) are compared. The graphs of perennial changes in air temperature are built. The years with abnormal temperatures are defined.*

*Keywords: air temperature, perennial change of air temperature.*

УДК 551.583+551.577.37

О. Татарчук, канд. геогр. наук, В. Тимофеев, канд. геогр. наук  
Український гідрометеорологічний інститут НАН України, Київ

### ХАРАКТЕРИСТИКА НАЙБІЛЬШОЇ МІСЯЧНОЇ КІЛЬКОСТІ ОПАДІВ НА ТЕРИТОРІЇ УКРАЇНИ В УМОВАХ СУЧАСНОГО КЛІМАТУ

*Отримано характеристику найбільшої місячної кількості атмосферних опадів за даними спостережень на 40 станціях України протягом окремих місяців року за період 1991-2013 рр., а також українській антарктичній станції з 1986 р. Практично на всіх розглянутих станціях (36 з 40) був перекрытий багаторічний місячний максимум опадів. Найбільші зміни відзначені у січні, жовтні, листопаді. При порівнянні двох десятиліть виявлено, що найбільше випадків з максимальною місячною кількістю опадів на більшості станціях відмічалось у 2001-2013рр., особливо у лютому та грудні, а також березні, червні, серпні та жовтні – на 70. На станції Київ багаторічні величини місячного максимуму опадів були перекрыті у березні, вересні 2013р., та грудні 2012 р. У десяти місяцях з дванадцяти найбільша кількість опадів відмічалась впродовж періоду 2001-2013 рр. Додатний тренд атмосферних опадів на українській антарктичній станції утворився в першу чергу за рахунок почастишення сильних опадів.*

*Ключові слова: зміни клімату, максимальна кількість опадів, сильні опади, небезпечні явища, циркуляція атмосфери.*

**Стан проблеми.** У сучасний період найбільшого глобального потепління клімату гостро постає питання про збільшення сильних атмосферних опадів, які відповідають критеріям небезпечних та стихійних явищ (НЯ та СГЯ) [1-3]. Значна кількість небезпечно силь-

них опадів в Україні пов'язана з циклонічною діяльністю, яка зазнала суттєвих змін на рубежі ХХ-ХХІ ст. Надмірні опади складають велику частину місячної кількості опадів, особливо у літній період. Іноді такі опади мають особливо небезпечні наслідки, з утво-

ренням паводків у західному регіоні, а також у будь-якому регіоні під час тривалого або сильного дощу (зливи) чи сильного снігопаду. Тому їх дослідження у період збільшення інтенсивності екстремальних та стихійних явищ є *особливо актуальним* для економіки, зокрема аграрної галузі, транспорту [3].

Про підвищення ймовірності значних та стихійних опадів у різних регіонах планети зазначалося у звітах Міжурядової комісії зі змін клімату (IPCC), та спеціальному звіті, який присвячений проблемам адаптації до природних небезпечних явищ, в тому числі до сильних атмосферних опадів [2]. У ньому зазначено, що на фоні незначних змін загальної кількості опадів, відзначено зростання добової кількості опадів, яке відбувається за рахунок сильних опадів.

Впродовж останніх десятиліть, за даними метеорологічних станцій України, відзначено зростання випадків дуже сильного дощу, сильної зливи та сильного снігопаду [3-4]. У першу чергу, це пов'язано зі зміною великомасштабної циркуляції атмосфери [6]. Відмічено, що на багатьох метеорологічних станціях збільшилася добова кількість опадів та були перевищені багаторічні максимальні значення місячної кількості опадів [7]. Таким чином нарівні з мінливістю температурою повітря, зміни режиму атмосферних опадів є найважливішим показником клімату, від якої залежить як умови зволоження, так і ступінь посушливості.

**Мета роботи.** Дослідити зміни, які відбулися у просторово-часовому розподілі найбільшої місячної кількості опадів в Україні на рубежі ХХ-ХХІ ст.

**Виклад матеріалу.** Досліджена максимальна місячна кількість опадів за останні 23 роки (1991-2013рр.) по 40 метеорологічних станціям, рівномірно розташованим по території України. У табл.1 представлена найбільша за кожен місяць кількість опадів (для прикладу по 25 станціям) за період 1991-2013 рр. у відсотках до середньої багаторічної місячної кількості опадів за кліматичний нормативний період 1961-1990рр. з метою з'ясування їх динаміки за умов сучасного клімату.

Аналіз даних показав, що найбільша місячна сума опадів має добре виражений річний хід, аналогічний ходу місячної суми, але чіткої закономірності в географічному розподілі їх по території немає. Місячні максимуми опадів значно перевищують середні багаторічні значення. На більшій частині території у два – три, а на окремих станціях – у п'ять – сім разів. Зі збільшенням сум опадів збільшується і їх мінливість. Найбільшою мінливістю характеризуються опади літнього сезону. На розглянутих станціях, виключаючи гірські, найбільша мінливість максимальної кількості опадів припадає на липень, серпень, травень та червень. Найменша – на лютий, жовтень, листопад. Максимальні місячні суми опадів на більшій частині України приходяться на червень, липень, серпень. Відмічено, що суттєві зміни у просторовому розподілі максимальної кількості опадів відбулися у липні, березні, квітні, вересні та за рік. Трохи менші – у лютому, червні та серпні, Найменші- у січні, жовтні та листопаді.

**Таблиця 1.** Найбільша місячна кількість атмосферних опадів (% норми) по станціях України за період 1991-2013 рр. Для кожного місяця виділені перевищені багаторічні максимуми кількості опадів

Станції	I	II	III	IV	V	VI	VII	VIII	IX	X	XI	XII
1 Семенівка	<b>221/2004</b>	<b>300/2010</b>	186/2013	<b>259/1998</b>	238/2011	229/2005	<b>212/2000</b>	213/2006	<b>256/1995</b>	288/2006	229/2010	181/2010
2 Суми	130/07,12	197/2010	<b>266/2013</b>	231/1995	225/2002	238/2001	183/2008	177/2006	249/2013	332/1992	167/1995	153/2010
3 Любешів	237/2013	220/1999	<b>266/2009</b>	211/2008	202/07,09	201/2009	<b>226/1991</b>	<b>409/2006</b>	<b>270/2001</b>	259/2009	211/2010	181/1997
4 Овруч	168/2007	186/2012	<b>320/2013</b>	<b>237/2008</b>	236/2010	167/1998	<b>321/1993</b>	314/2012	283/2008	<b>310/2003</b>	206/2010	198/2012
5 Житомир	197/2013	239/2012	<b>341/2013</b>	<b>280/2008</b>	200/1992	<b>261/2006</b>	175/1993	211/2007	<b>394/2013</b>	312/2003	202/1999	<b>292/2012</b>
6 Київ 91-2013	119/2012	170/2013	<b>290/2013</b>	251/2008	245/2006	260/2002	174/2011	191/1999	<b>449/2013</b>	314/2003	192/1992	<b>256/2012</b>
7 Львів	205/2001	233/1999	<b>326/2013</b>	206/1998	<b>282/2010</b>	171/1998	203/1998	224/2004	253/1996	304/2009	243/1992	168/2010
8 Хмельницький	153/2013	152/2012	272/2013	<b>300/2008</b>	178/1991	187/2010	243/2008	<b>317/2005</b>	324/1995	300/2009	181/2013	228/2012
9 Полтава	167/95,04	208/2010	234/2013	250/1995	216/2002	<b>340/2001</b>	313/2003	326/2004	<b>391/2007</b>	338/2012	161/1995	173/2009
10 Лозова	139/2007	192/2004	228/2000	<b>260/2008</b>	261/2004	<b>250/2001</b>	<b>279/2003</b>	264/2003	276/1996	303/1998	257/1995	152/1993
11 Тернопіль	141/2013	176/1999	<b>275/2001</b>	245/2008	168/2010	200/2013	<b>229/1993</b>	<b>297/1999</b>	273/2001	264/2009	181/2007	179/2012
12 Черкаси	222/2004	248/2010	<b>313/1998</b>	229/1997	254/1991	<b>344/2011</b>	149/2001	243/2000	428/2008	335/2003	161/01,04	182/2009
13 Луганськ	222/2004	290/2004	252/2002	179/2008	270/1992	243/2011	<b>459/1992</b>	313/1996	<b>430/2001</b>	333/1997	148/2001	260/2009
14 Вінниця	148/2010	129/2012	163/2009	235/2008	124/1991	211/2006	223/1997	<b>359/2004</b>	<b>393/1996</b>	294/1998	181/1996	152/2012
15 Ів.-Франківськ	165/2009	247/1999	283/2013	185/2008	183/2010	237/2001	<b>248/2008</b>	188/2006	249/1993	300/2009	178/1998	173/1996
16 Кіровоград	316/2004	<b>313/2010</b>	289/1998	200/1995	218/2001	212/1997	201/2010	275/1991	332/2013	522/2012	260/2004	183/2005
17 Дніпропетровськ	236/2004	242/04,10	268/1998	242/2008	315/2004	219/1993	211/1997	451/2004	381/2002	244/2002	<b>305/1995</b>	215/2009
18 Донецьк	271/2004	<b>291/2004</b>	<b>233/2000</b>	<b>256/2008</b>	<b>254/1992</b>	306/2001	<b>408/1997</b>	295/2012	315/1996	378/1997	207/2005	202/1993
19 Ужгород	165/2007	<b>255/1999</b>	243/2001	<b>248/1998</b>	<b>237/2010</b>	155/1998	187/1998	242/2006	256/2007	272/1992	164/2009	183/2011
20 Чернівці	166/2009	241/1999	219/2006	214/2008	257/1991	210/2010	<b>312/1991</b>	<b>503/2005</b>	286/1996	259/2007	203/2001	232/2012
21 Одеса	269/2004	232/2005	265/2006	156/1997	267/04,6	245/2011	253/1997	444/2002	331/2001	304/2010	262/2007	260/2009
22 Запоріжжя	224/2004	256/2010	233/2010	<b>250/1994</b>	235/2004	<b>295/1997</b>	<b>325/1997</b>	495/2012	<b>538/1996</b>	278/2010	298/1995	<b>319/2010</b>
23 Баштанка	236/2004	<b>310/2010</b>	363/1998	203/1993	270/2004	<b>281/2001</b>	198/2010	340/2004	430/2000	264/2007	226/2007	198/97,05
24 Херсон	218/2010	255/2005	277/2006	209/1994	<b>340/1998</b>	244/1997	280/2008	316/2004	300/2000	<b>479/2010</b>	211/1995	210/2009
25 Сімферополь	193/2007	227/1999	197/1998	291/1997	173/2004	323/1999	242/2003	<b>707/2004</b>	<b>419/1996</b>	394/1997	220/1995	185/2005

За розглянутий період в усі місяці багаторічний максимум опадів практично на всіх станціях був перекритий. У липні – на 33% станцій, розташованих в усіх регіонах України. У березні, квітні – на 30% станцій (північно-західні, північно-східні області, Закарпаття, Донецьк та Запоріжжя). У вересні також на 30% станцій (ті ж самі північні та північно-західні райони, Київ, Полтава, східні та південні райони). У лютому багаторічна максимальна кількість опадів була перекрита на 20% станцій. Це в основному станції східного, центра-

льного, південного і західного регіонів. У червні та серпні – на 18% розглянутих станцій. Це поодинокі станції у різних регіонах країни. У травні та грудні багаторічний максимум опадів був перекритий на 13% станцій. У січні на двох станціях з 40 (Семенівка та Бердянськ), жовтні – на трьох (Овруч, Умань, Херсон), листопаді лише на одній станції (Дніпропетровськ).

У період 1991-2013рр. лише на чотирьох станціях з 40 (тобто 10%) багаторічний місячний максимум опадів не був перекритий. Це станції Харків, Одеса, Миколаїв та

Ай-Петрі. На всіх інших станціях місячний максимум опадів був перекрытий у 1-6 місяцях з дванадцяти. На станції Запоріжжя максимум опадів був перекрытий у п'яти місяцях теплої періоду, грудні та за рік. У квітні, червні, липні та грудні максимальна кількість опадів у Запоріжжі у 1991-2013 рр. складала 2,5-3,5 норми. У серпні та вересні – близько п'яти норм. У чотирьох місяцях та за рік максимум опадів був перекрытий у період 1991-2000 рр. У серпні та грудні – у 2012 та-2013 роках.

На трьох станціях (Семенівка, Житомир, Донецьк) – у п'яти місяцях. На станції Семенівка він був перекрытий у січні, лютому, квітні, липні та вересні і складав 2-3 місячні норми. Це перевищення спостерігалось як у першому так і в другому десятиріччях. У Житомирі місячний максимум був перекрытий у березні, квітні, червні та грудні і складав 2-4 норми. У Донецьку з лютого по травень найбільша кількість опадів, яка перевищила багаторічний максимум, становила 2-3, а у липні – чотири місячні норми. Був також перекрытий річний максимум опадів у двох роках. На двох станціях (Любешів та Овруч) багаторічний місячний максимум опадів був перекрытий у чотирьох місяцях, на п'яти станціях – у трьох місяцях, на сімнадцяти – у двох місяцях і на шестити станціях в одному місяці з дванадцяти.

У річному розрізі на 40% станцій (16) багаторічна величина максимальних опадів також була перекрыта. На семи станціях – у період 1991-2000, на дев'яти – у 2001-2013 рр.

Якщо розглянути конкретно по місяцях, то у січні найбільша місячна кількість опадів на всіх станціях відмічалася лише у період 2001-2013 рр. Більше ніж у 40% випадків (17 станцій) надмірно зволожений був 2004 рік. По 10% випадків приходиться відповідно на 2007, 2010, 2012, 2013 рр. У лютому на 78% розглянутих станцій; березні, червні, серпні та жовтні – на 70%, травні, липні – на 60%, квітні, листопаді на 45-50% станцій максимальна кількість опадів відмічалася також у 2001-2013 рр. У лютому надмірно звоженими були: 2010, 2004, 2005, 1999 рр. У березні – 1998 р., та особливо 2013 р. – у північних, північно-західних та західних областях, де у більшості випадків був перекрытий багаторічний максимум опадів. У квітні у 45% випадків максимум опадів спостерігався у 2008 році, у травні – у 2004 р., 2010 р. У серпні у 30% випадків у західних, центральних та південних областях надмірно зволожений був 2004 р. У вересні у 58% випадків найбільша кількість опадів випала у 2001-2013 рр. У 28% випадків у 1996 р. У жовтні 70% випадків з найбільшою кількістю опадів припадало на 2001-2013 рр. Більшість екстремальних випадків відзначено у 2003 р.

У листопаді випадки з максимальною кількістю опадів розподілилися порівну між двома десятиріччями. Значна кількість таких випадків припадала на 1992, 1995 рр. У грудні – 80% випадків з найбільшою кількістю опадів припадає також на останні 2001-2013 рр. Особливо на 2005, 2009 – 2012 рр.

Таким чином, в одному місяці (січні) на всіх розглянутих станцій, в шести місяцях – на 70-80% станцій, у трьох місяцях – на 60%, у двох місяцях – на 45-50% станцій найбільша місячна кількість опадів відмічалася у період 2001-2013 рр. Тобто, у десяти місяцях з дванадцяти на 60-80% розглянутих станцій найбільша місячна кількість опадів відмічалася у період 2001-2013 рр.

На станції Київ багаторічний місячний максимум опадів був перекрытий у березні, вересні 2013 р., та грудні 2012 р. У вересні 2013 р. кількість опадів становила 4,5 місячні норми. У січні 2012 р., лютому 2013 р., та липні 2011 р. відмічалася найбільша кількість опадів за 1991-2013 рр. За розглянутий період у Києві у десяти місяцях з дванадцяти найбільша місячна кількість опа-

дів відмічалася в останні 2002-2013 рр. У шести місяцях – у 2011-2013 рр.

Розглянувши максимальну кількість опадів за період 1991-2013 рр. помісячно по кожній станції у співвідношенні до середньої багаторічної місячної кількості опадів за період 1961-1990рр. (тобто норми), слід відзначити, що у січні-травні вона становила від двох на більшій частині території – до трьох, чотирьох норм на окремих станціях західних, центральних, східних та південних областей. У січні –лютому найбільша місячна кількість опадів варіювала у межах 53-120 мм. Березні-квітні–у межах 55-145мм. У травні місячний максимум опадів збільшився і становив на розглянутих станціях 80-217 мм. У літні місяці (червень-серпень) максимальна місячна кількість опадів у даний період зросла від 95мм у південних до 320 мм у західних районах. У червні це становило від 1,5 до трьох норм – у західних, центральних та південних областях. У липні – до 4-4,5 норм на сході. У серпні – до 4-7 норм (409% норми – 2006р.– Любешів, 503%-2005р. – Чернівці, 707% – 2004р. – Сімферополь). У вересні–максимальна кількість опадів складала 115-211 мм, що становить 2,5-3 норми на більшій частині території і 4-5,5 норми у центральних, східних та південних областях. У жовтні 1991-2013 рр. значення максимальної місячної кількості опадів зменшились і на більшій частині території знаходилися у межах 70-143 мм, тобто 2,5-3,5 норми, а на окремих південних станціях досягали 4-5 норм. У попередні роки значення максимальної кількості опадів у жовтні сягали 6-8 норм переважно у центральних і південних областях. Починаючи з листопада найбільша кількість опадів суттєво знизилася і на більшості станцій знаходилася у межах 65-136 мм (1,5-3 норм). У цей період лише на одній станції (Дніпропетровськ) був перекрытий багаторічний максимум, який становив 305% норми. У попередні роки максимальні значення опадів у цьому місяці були більшими і досягали 4-5,5 норм у центральних і південних районах. У грудні максимальні опади мали такі самі значення, як у листопаді, і складали 130-320% норми. У попередньому періоді (до 1991 р.) максимальні місячні значення коливалися у межах 2-3,5 норм, тобто були більшими.

Річна максимальна кількість опадів знаходилася у межах 655-1511мм, тобто 110-180% норми. На 40% станцій (16) багаторічний максимум опадів був перекрытий. На дев'яти станціях (Любашівка, Луцьк, Рівне, Сватове, Біловодськ, Луганськ, Дніпропетровськ, Асканія-Нова, Сімферополь) – в одному році, на шести станціях (Донецьк, Одеса, Запоріжжя, Мелітополь, Бердянськ, Баштанка) – у двох роках, а на станції Херсон – у трьох роках. На станції Сватово та Луганськ річний максимум опадів був перекрытий у 1992р. На інших станціях – у 1997, 2004, 2010 рр. Ці роки можна вважати надмірно звоженими.

Наостанок, розглянемо багаторічну зміну кількості атмосферних опадів, на українській антарктичній станції Академік Вернадський, розташованої на західному узбережжі Антарктичного півострова (рис.1). Річна кількість атмосферних опадів поступово зростає з 1986 р., із згладженням додатного тренду у останнє десятиліття. Особливо відзначаються мінімальне зволоження у 1986-1990 рр., і максимум опадів у 1998- 2004 рр. При цьому значні опади складають до 50% від місячної кількості у окремі місяці. Як відомо, цей регіон характеризується значним підвищенням температури повітря наприкінці ХХ століття, яке супроводжується зростанням кількості опадів. Сучасні кліматичні умови дещо змінились – на фоні стабілізації потепління, кількості атмосферних опадів не зазнає суттєвого зростання. Це зумо-

влено зміною великомасштабної циркуляції атмосфери – інтенсивність циклонічної діяльності дещо знизилась

за рахунок подовженої дії антициклонічних полів на Антарктичний півострів [8].

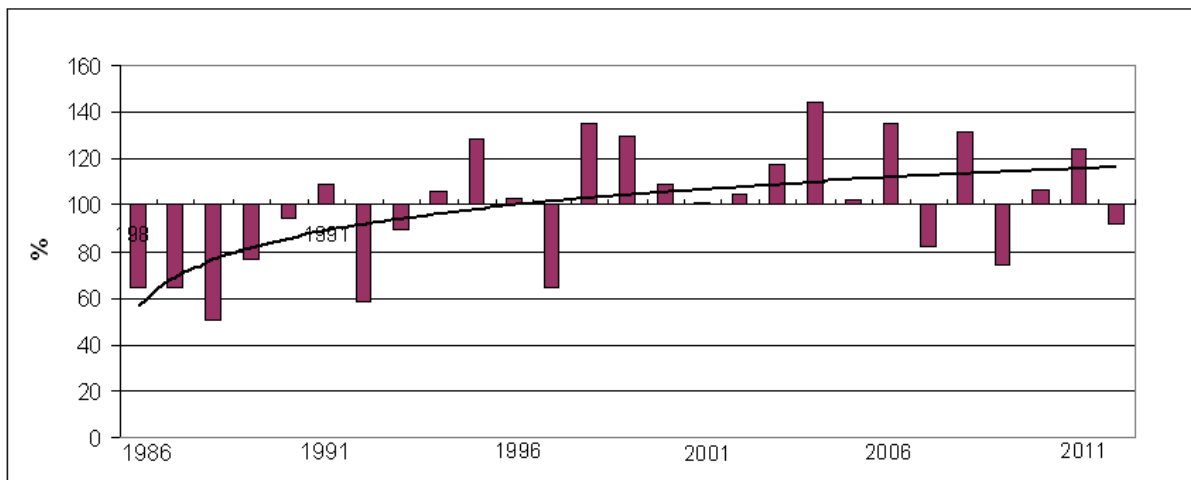


Рис. 1. Зміна річної кількості атмосферних опадів, станція Академік Вернадський, 1986-2012 рр. (% від кліматичної норми), лінія тренду отримана шляхом логарифмічної апроксимації.

### Висновки

1. За період 1991-2013 рр. практично на всіх розглянутих станціях (36 з 40) був перекрытий багаторічний місячний максимум атмосферних опадів. Це мало місце в усіх місяцях та за рік.

2. Найбільші зміни по території України у максимальній місячній кількості опадів відбулися у місяці теплового періоду року: квітні, липні, та вересні. Трохи менші – лютому, березні, червні та серпні. Найменші зміни – у січні, жовтні, листопаді. У річному розрізі максимальна кількість опадів була перекрыта на 40% розглянутих станцій. На дев'яти станціях – в одному році, на шести станціях – у двох, на одній (ст. Херсон) – у трьох роках.

3. При порівнянні двох часових періодів виявлено, що найбільше випадків з максимальною місячною кількістю опадів на більшості станцій відмічалось у 2001-2013 рр. Особливо у лютому та грудні (на 80% станцій); березні, червні, серпні та жовтні – на 70%, травні та липні – на 60%.

4. На станції Київ багаторічні величини місячного максимуму опадів були перекрыті у березні, вересні 2013 р., та грудні 2012 р. У десяти місяцях з дванадцяти найбільша місячна кількість опадів відмічалась в останні 2001-2013 рр.

5. Додатний тренд кількості атмосферних опадів на українській антарктичній станції Академік Вернадський зумовлений у першу чергу зростанням значної кількості

добових опадів, що таким чином узгоджується з даними станцій України.

### Список використаних джерел

- Hartmann, D.L., A.M.G. Klein Tank, M. Rusticucci, L.V. Alexander, S. Brönnimann, Y. Charabi, F.J. Dentener, E.J. Dlugokencky, D.R. Easterling, A. Kaplan, B.J. Soden, P.W. Thorne, M. Wild and P.M. Zhai.: Observations: Atmosphere and Surface. In: Climate Change 2013: The Physical Science Basis. Contribution of Working Group I to the Fifth Assessment Report of the Intergovernmental Panel on Climate Change [Stocker, T.F., D. Qin, G.-K. Plattner, M. Tignor, S.K. Allen, J. Boschung, A. Nauels, Y. Xia, V. Bex and P.M. Midgley (eds.)]. Cambridge University Press, Cambridge, United Kingdom and New York, NY, USA. – 2013. – 323 p.
- Managing the Risks of Extreme Events and Disasters to Advance Climate Change Adaptation. A Special Report of Working Groups I and II of the Intergovernmental Panel on Climate Change [Field, C.B., V. Barros, T.F. Stocker, D. Qin, D.J. Dokken, K.L. Ebi, M.D. Mastrandrea, K.J. Mach, G.-K. Plattner, S.K. Allen, M. Tignor, and P.M. Midgley (eds.)]. Cambridge University Press, Cambridge, UK, and New York, NY, USA. – 2012. – 582 pp.
- Стихійні метеорологічні явища на території України за останні двадцятиріччя (1986-2005 рр). Під ред. В. М. Ліпінського. – К. Ніка-Центр, 2006.
- Клімат України. Під ред. В. М. Ліпінського та ін. – Київ. Видавництво Раєвського, 2003. – 342 с.
- Богданова Э.Г., Гаврилова С.Ю., Ильин Б.М. Изменение числа дней с сильными осадками на территории России за период 1939-2000 гг. // М., Метеорология и гидрология, 2010, вып. 5. – с. 75-81.
- Мартазінова В.Ф., Іванова О.К. Сучасний клімат Київської області. Київ, Аверс. 2010. – 70 с. – 311с.
- Татарчук О.Г., Тимофеев В.С. Сучасна мінливість та просторово-часовий розподіл сильних снігопадів на території України в умовах зміни клімату // Фіз. геогр. та геоморфологія, 2014. – 1(73). – с. 147-15.
- Тимофеев В.С. Многолетнее изменение температуры воздуха в районе Антарктического полуострова и его причины // Тр. УкрНИГМИ, 2013. – вып. 264. – с. 9-17.

Надійшла до редколегії 19.06.15

О. Татарчук, канд. геогр. наук, В. Тимофеев, канд. геогр. наук  
Украинский гидрометеорологический институт НАН Украины, Киев, Украина

## ХАРАКТЕРИСТИКА НАИБОЛЬШЕГО МЕСЯЧНОГО КОЛИЧЕСТВА ОСАДКОВ НА ТЕРРИТОРИИ УКРАИНЫ В УСЛОВИЯХ СОВРЕМЕННОГО КЛИМАТА

Получена характеристика максимального месячного количества осадков в по данным наблюдений на 40 станциях Украины за период 1991-2013 гг., а также украинской антарктической станции с 1986 г. Практически на всех рассмотренных станциях (36 из 40) был превышен многолетний месячный максимум осадков. Наибольшие изменения максимального месячного количества осадков по территории отмечены в отдельные месяцы теплого периода года. Наименьшие изменения отмечены в январе, октябре, ноябре. При сравнении двух десятилетий обнаружено, что больше всего случаев с максимальным месячным количеством осадков на большинстве станций отмечалось в 2001-2013 гг., особенно в феврале и декабре (на 80%), а также марте, июне, августе и октябре (на 70%). На станции Киев многолетние рекорды месячного максимума осадков были перекрыты в марте, сентябре 2013 и декабре 2012 г. В десяти месяцах из двенадцати наибольшее месячное количество осадков отмечалось в течение периода 2001-2013 гг. Положительный тренд атмосферных осадков на украинской антарктической станции образовался в первую очередь за счет увеличения повторяемости сильных осадков.

Ключевые слова: изменения климата, максимальное количество осадков, опасные явления, циркуляция атмосферы.

V. Tymofeyev, Philosophy Doctor, O. Tatarchuk, Philosophy Doctor  
Ukrainian Hydrometeorological Institute NAS of Ukraine, Kyiv, Ukraine

### ON THE MONTHLY MAXIMUM PRECIPITATION AMOUNT IN UKRAINE IN CONDITIONS OF THE CURRENT CLIMATE

*Characteristic of the maximum monthly precipitation is obtained according to the observations at 40 stations of Ukraine during the period 1991-2013 as well as by the data of the Ukrainian Antarctic station since 1986. Long-term monthly maximum precipitation amount records have been exceeded at almost all considered stations (36 of 40). The greatest changes in the maximum monthly precipitation in Ukraine marked in some months of the warm period of the year. The smallest changes are noted in January, October, November. When comparing two decades it is found that most of the cases with the highest monthly rainfall occurred mentioned in 2001-2013, especially in February and December (80%), as well as March, June, August and October (70%). At Kiev station long-term records of the maximum monthly precipitation were exceeded in March, September 2013 and December 2012. Nine month out of twelve showed the largest monthly amount of precipitation during the period of 2001-2013. The positive trend of precipitation at the Ukrainian Antarctic station was formed primarily on the account of the greatest frequency of strong precipitation.*

*Keywords: climate change, maximum precipitation amount, extreme events, atmospheric circulation.*

УДК 519.24.001.57

Ю. Бунякова, канд. геогр. наук, доц.  
Одеський державний екологічний університет, Одеса

### АНАЛІЗ ТА ПРОГНОЗУВАННЯ ЗМІН КОНЦЕНТРАЦІЙ ДІОКСИДУ СІРКИ В АТМОСФЕРІ ПРОМИСЛОВОГО МІСТА (НА ПРИКЛАДІ ГДАНСЬКОГО РЕГІОНУ, ПОЛЬЩА) МЕТОДОМ ТЕОРІЇ ХАОСУ

*На основі методу теорії хаосу здійснено аналіз часових рядів концентрацій діоксиду сірки в атмосферному повітрі м. Гдиня та м. Сопот (Гданський регіон, Польща) і розраховано спектр кореляційних розмірностей, що підтверджує наявність відповідного хаосу. Отримані чисельні оцінки узгоджуються з даними по спектру розмірностей Ляпунова, розмірності Калана-Йорка та ентропії Колмогорова. Дано оцінку ліміту передбачуваності методу. Отримано короткостроковий прогноз часової еволюції концентрації діоксиду сірки й проведено порівняння з фактичними даними.*

*Ключові слова: часові ряди концентрацій, діоксид сірки, хаос, метод кореляційної розмірності.*

**Вступ і постановка задачі.** Зростаючий антропогенний вплив на атмосферне повітря справляє відповідну потужну негативну дію на довкілля в цілому, в тому числі, на здоров'я людини, що найбільшою мірою проявляється в промислових містах, де проживає значна кількість населення й зосереджена велика кількість промислових підприємств та транспорту. Одним з ключових аспектів проблеми є те, що склад атмосфери промислового міста формується під впливом безлічі факторів, до числа яких входять характеристики джерел забруднення, їх розташування на місцевості, кліматичні і гідрометеорологічні параметри тощо [1, 2].

В останнє десятиліття у зв'язку з розвитком теорій стохастичних динамічних систем і теорії хаосу стає актуальним використання цих методів у задачах прикладної екології, метеорології, гідрології, соціально-економічної географії тощо. Розвиток на їхній основі принципово нових підходів до моделювання просторово-часової структури полів концентрацій шкідливих домішок в атмосфері, їх аналізу й прогнозування. У сучасній теорії стохастичних динамічних систем часовий ряд розглядається як реалізація випадкового процесу, коли випадковість є результатом складного руху з багатьма незалежними ступенями свободи. Альтернативою випадковості є феномен хаосу, що може мати місце як у найпростіших детерміністичних системах, так і досить складних стохастичних системах.

При цьому фундаментальну роль відіграє притаманна всім хаотичним системам властивість радикальної зміни динаміки системи у фазовому просторі залежно від зміни початкових умов. Для так званих дисипативних систем їхня динаміка реалізується в обмеженій області фазового простору станів, зазвичай званого дивним аттрактором. При цьому для часових характеристик динамічних змінних аттракторних систем виявляється характерним фактично стохастичний режим.

Отже, найважливішого значення набуває математичний аспект проблеми, пов'язаний з адекватним аналізом часових рядів концентрацій забруднюючих атмосфери речовин. У вивченні антропогенного впливу на

екологічний стан атмосфери промислового міста методи теорії хаосу дозволяють, наприклад, на основі дослідження часових рядів концентрацій забруднюючих атмосферу промислового міста речовин давати цілком адекватний аналіз і навіть короткостроковий прогноз подальшої часової еволюції концентрацій забруднюючих речовин [3–14]. Такий підхід з успіхом використовувався при аналізі флуктуацій метеорологічних та гідрологічних характеристик [15–17]. У роботах [3–6] методи нелінійного прогнозу і теорії хаосу з успіхом застосовувалися до аналізу часових рядів концентрацій пилу, діоксиду сірки на двох стаціонарних постах м. Одеси, а також в ряді міст Гданського регіону. Було показано, що навіть спрощена методика побудови прогностичної моделі дає цілком задовільні результати прогнозу.

На основі вище вказаних підходів ставиться задача дослідити можливості застосування методів теорії хаосу до аналізу і прогнозування забруднення атмосфери міст Гданського регіону, Польща.

**Дані та методика аналізу.** У якості вихідних даних використано результати спостережень за діоксидом сірки ( $\text{SO}_2$ ) на постах міст Сопот і Гдиня (№№ 6 і 9 відповідно) Гданського регіону Польщі продовж 2003 року. Концентрації цих домішок (у  $\text{мг/м}^3$ ) вимірювались кожні 5 хвилин, а потім по цих вимірах розраховувались середньогодинні значення (усього 8760 величин). Відзначимо, що з десяти постів, розташованих у районі Гданська, тільки на цих двох, протягом 2003 року спостереження відбувались безупинно. Це й стало причиною вибору даних зазначених вище постів, оскільки для подальшого аналізу методами теорії хаосу необхідний набір даних з регулярним кроком за часом. Показано, що продовж 2003 року спостерігалось декілька випадків, коли досягалося значення нижньої межі індексу забруднення атмосферного повітря для  $\text{SO}_2$ , і всі вони доводилися на зиму або початок весни, тоді як улітку концентрація забруднюючої речовини, у середньому, менше.

**Результати аналізу і прогнозування.** Важливим кроком у аналізі змін концентрацій забруднюючої речовини є відновлення фазового простору, для чого потрі-

бно визначення часової затримки за допомогою автокореляційної функції або взаємної інформації. Подальший крок – чисельні експерименти з відновлення розмірності фазового простору ( $d_E$ ), використовуючи при цьому метод кореляційної розмірності й алгоритм по-

милкових найближчих сусідніх точок. У табл. 1 зведені всі результати по відновленню аттракторів, а також розрахунку показника  $K$  тесту Готтвуда й Мелбена і глобальних розмірностей Ляпунова.

**Таблиця 1.** Часова затримка ( $\tau$ ), кореляційна розмірність ( $d_2$ ), розмірність простору вкладення ( $d_E$ ), перші дві розмірності Ляпунова ( $\lambda_1$  і  $\lambda_2$ ), розмірність Каплана-Йорка ( $d_L$ ), межа передбачуваності ( $Pr_{max}$ , години) і показник  $K$  для  $SO_2$  на постах Гданського регіону

	$\tau$	$d_2$	$d_E$	$\lambda_1$	$\lambda_2$	$d_L$	$Pr_{max}$	$K$
Пост 6 (Сопот)								
$SO_2$	19	1,58	6	0,0164	0,0066	5,01	43	0,71
Пост 9 (Гдиня)								
$SO_2$	17	3,40	6	0,0150	0,0052	4,60	49	0,73

Нагадаємо, що показник  $K$  тесту Готтвуда й Мелбена набуває значень від 0 (регулярність) до 1 (хаос). При цьому важливо зазначити, що величини відмінні від нуля, є показниками хаотичності процесу. В нашому випадку значення  $K$  у всіх випадках перевищують 0,6, тобто розглянуті часові ряди піддаються впливу хаотичної динаміки. Можна також відзначити, що розмірність Каплана-Йорка, яка також є одним з показників розмірності аттрактора, у всіх випадках менша, ніж використовувана нами розмірність  $d_A$ , а це також може служити одним з показників правильності нашого вибору.

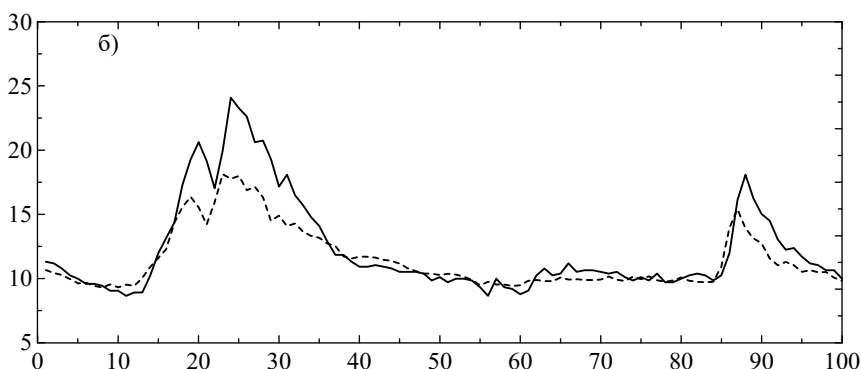
Зупинимось тепер на результатах розрахунку спектру розмірностей Ляпунова. У табл. 1 наведені позитивні  $\lambda_i$ . Оскільки швидкість перетворення сфери в еліпсоїд по різних осях визначається  $\lambda_i$ , то ясно, що чим менша сума позитивних розмірностей, тим більш стійкою є динамічна система. Відповідно це збільшує її передбачуваність. Наявність для кожної із систем двох (із шести) позитивних  $\lambda_i$  свідчить про те, що в шестивимірному просторі система розширюється уздовж двох вісей і звужується уздовж чотирьох, що залишилися. Сума позитивних  $\lambda_i$  визначає ентропію Колмогорова, яка обернено пропорційна межі передбачуваності.

Для використання методу нелінійного прогнозу необхідно розв'язати ще одну задачу, яку можна сформулювати таким чином: скільки найближчих сусідніх

точок (NN) потрібно взяти, щоб результати прогнозу були задовільними. Для розв'язання цієї задачі можна попередньо зробити кілька оцінок для різної кількості NN, а потім розрахувати коефіцієнт кореляції між фактичними й прогностичними даними. Як правило, коефіцієнт кореляції збільшується, досягає якогось максимуму [15]. Нами такий підхід був використаний для прогнозу на двадцять чотири години для 100 останніх точок часових рядів діоксиду сірки. Проведені чисельні експерименти показали, що зі збільшенням числа найближчих сусідніх точок прогностична крива, як правило, наближається до фактичної.

Як вказувалося вище, коефіцієнт кореляції зростає зі збільшенням числа NN і досягає деякого значення, після чого його зміни не істотні. Оскільки кількість даних у часових рядах у нашому випадку велика, то максимуму коефіцієнт кореляції може досягти при дуже великій кількості найближчих сусідніх точок, однак, брати їх усіх для побудови моделі прогнозу не має сенсу, тому що якість самого прогнозу при цьому істотно не покращиться. Тому для наступних розрахунків шкідливої домішки було обрано NN=260 на пості 6 і NN=250 на пості 9.

На рис. 1 представлені фактичні й прогностичні на 12 годин величини концентрацій діоксиду сірки на пості 6.



**Рис.1.** Фактичні (суцільні) і прогностичні на 12 годин (пунктир)  $SO_2$  (б) на пості 6 для останніх ста членів часових рядів. Вісь X – порядковий номер терміну

**Висновки.** Як можна бачити, незважаючи на те, що практично всі піки на фактичній кривій повторюються на прогностичній, різниця між прогнозом і фактичними даними у випадку підвищених концентрацій інгредієнтів може бути досить великою. Тим не менше результати такого прогнозу можна вважати цілком задовільними.

Представлені тут результати можуть розглядатися як приклад цілком задовільного короткострокового прогнозу концентрацій домішок в атмосфері.

Можна відзначити й той факт, що метод нелінійного прогнозу достатньо добре працює у випадках, коли відбувається збільшення концентрацій, принаймні, практично усі тенденції до такого збільшення були виявлені при прогнозуванні, а це свідчить про можливість його використання як альтернативи до звичайних методів.

**Список використаних джерел**

1. Бунякова Ю.Я. Статистичні дослідження забруднення повітряного басейну міста Одеси // Людина і довкілля. Проблеми неоекології. – 2003. – Вип.4. – С. 42 – 47.

2. Бунякова Ю.Я. Структура поля загрязнения атмосферы промышленного города: стохастичность и эффекты хаоса / Бунякова Ю.Я., Глушков А.В., Хохлов В.Н. // Метеорология, климатология, гидрология. Вып. 49. – Одесса, 2005. – С. 347–352.
3. Glushkov A.V., Bunyakova Yu.Ya., Khokhlov V.N., Prepelitsa G.P., Tsenenko I.A. Sensing air pollution field structure in the industrial city's atmosphere: stochasticity and effects of chaos // Sensor Electr. and Microsyst. Tech. – 2005. – №.1. – P. 80-84.
4. Глушков А.В., Хохлов В.Н., Сербов Н.Г., Бунякова Ю.Я., Балан А.К., Баланюк Е.П. Низкоразмерный хаос во временных рядах концентраций загрязняющих веществ в атмосфере и гидросфере // Вестник Одесского гос.экологического ун-та. – 2007. – №4. – С.337-348.
5. Glushkov A.V., Khokhlov V.N., Loboda N.S., Bunyakova Yu.Ya. Short-range forecast of atmospheric pollutants using non-linear prediction method// Atmospheric Environment (Elsevier; The Netherlands). – 2008. – Vol.42. – P. 7284–7292.
6. Глушков А.В., Серге Э. Н., Бунякова Ю.Я. Хаос во временных рядах концентраций загрязняющих веществ в атмосфере (г. Одесса)// Вісник Одеського держ. екологічного ун-ту. – 2009. – №8. – С.233-238.
7. Lorenz E.N. Deterministic nonperiodic flow // J. Atmos. Sci. – 1963. – Vol.20. – P.130-141.
8. Abarbanel H.D.I., Brown R., Sidorowich J.J., Tsimring L.Sh. The analysis of observed chaotic data in physical systems // Rev. Mod. Phys – 1993. – Vol.65. – P.1331-1392.
9. Packard N.H., Crutchfield J.P., Farmer J.D., Shaw R.S. Geometry from a time series // Phys. Rev. Lett. – 1980. – Vol. 45. – P. 712-716.
10. Песин Я.Б. Характеристические показатели Ляпунова и гладкая эргодическая теория // Успехи мат. наук. – 1977. – Т. 32, № 1. – С. 55-112.
11. Kaplan J.L., Yorke J.A. Chaotic behavior of multidimensional difference equations // Functional differential equations and approximations of fixed points. Lecture Notes in Mathematics No. 730 / H.-O. Peitgen, H.-O. Walter (Eds.). Berlin: Springer, 1979. – P.204-227.
12. Grassberger P., Procaccia I. Measuring the strangeness of strange attractors // Physica D. – 1983. – Vol.9. – P.189-208.
13. Sano M., Sawada Y. Measurement of the Lyapunov spectrum from a chaotic time series // Phys. Rev. Lett. – 1985. – Vol.55. – P.1082-1085.
14. Schreiber T. Interdisciplinary application of nonlinear time series methods // Phys. Rep. – 1999. – Vol.308. – P.1-64.
15. Glushkov A.V., Loboda N.S., Khokhlov V.N. Using meteorological data for reconstruction of annual runoff series over an ungauged area: Empirical orthogonal functions approach to Moldova-SW-Ukraine region// Atmosph. Research (Elsevier). – 2005. – Vol.77. – P.100-113.
16. Glushkov A.V., Khokhlov V.N., Tsenenko I.A. Atmospheric teleconnection patterns and eddy kinetic energy content: wavelet analysis// Nonlinear Processes in Geophysics. – 2004. – V.11, N3. – P.285-293.
17. Glushkov A.V., Loboda N.S., Khokhlov V.N., Lovett L. Using non-decimated wavelet decomposition to analyse time variations of North Atlantic Oscillation, eddy kinetic energy, and Ukrainian precipitation // Journal of Hydrology (Elsevier; The Netherlands). – 2006. – Vol. 322. – N1-4. – P.14-24.

Надійшла до редколегії 20.04.15

Ю. Бунякова, канд. геогр. наук, доц.

Одесский государственный экологический университет, Одесса, Украина

#### АНАЛИЗ И ПРОГНОЗИРОВАНИЕ ИЗМЕНЕНИЙ КОНЦЕНТРАЦИЙ ДИОКСИДА СЕРЫ В АТМОСФЕРЕ ПРОМЫШЛЕННОГО ГОРОДА (НА ПРИМЕРЕ ГДАНСКОГО РЕГИОНА, ПОЛЬША) МЕТОДОМ ТЕОРИИ ХАОСА

На основе метода теории хаоса выполнен анализ временных рядов концентраций диоксида серы в г.Гдыня и г.Сопот (Гданьский регион, Польша) и рассчитан спектр корреляционных размерностей, подтверждающий наличие соответствующего хаоса. Полученные численные оценки согласуются с данными по спектру размерностей Ляпунова, размерности Калана-Йорка и энтропии Колмогорова. Дана оценка предела предсказуемости метода краткосрочного прогноза.

Ключевые слова: временные ряды концентраций, диоксид серы, метод корреляционной размерности, хаос.

Yu. Bunyakova, PhD, Philosophy Doctor, Senior Lecturer  
Odessa State Environmental University, Odessa, Ukraine

#### AN ANALYSIS AND PROGNOSTICATION OF CHANGES OF CONCENTRATIONS OF DIOXIDE OF SULPHUR ARE IN THE ATMOSPHERE OF INDUSTRIAL CITY (ON THE EXAMPLE OF THE GDANSK REGION)

On the basis of method of theory of chaos the analysis of temporal rows of concentrations of dioxide of sulphur is executed in Gdynia and Sopot (Gdansk region, Poland) and the spectrum of cross-correlation dimensions, confirmative the presence of corresponding chaos, is expected. The got numeral estimations comport with data on the spectrum of dimensions of Lyapunov, dimension of Kaplan-York and entropy of Kolmogorov. The estimation of limit of predictability of method of short-term prognosis is given.

Keywords: temporal rows of concentrations, dioxide of sulphur, method of cross-correlation dimension, chaos.

### III. СУСПІЛЬНО-ГЕОГРАФІЧНІ ДОСЛІДЖЕННЯ

УДК 911.3

Я. Івах, канд. геогр. наук, доц., М. Сеньків, асп.  
Львівський національний університет імені Івана Франка, Львів

#### ТРАНСПОРТНА ГЕОЛОГІСТИКА З ТОЧКИ ЗОРУ ОБОРОНОЗДАТНОСТІ УКРАЇНИ

*Проаналізовано транспортну інфраструктуру України, зокрема, залізничну, автомобільну, авіаційну та морську, з точки зору військової логістики. Обґрунтовано вплив розвитку транспортної геології, і зокрема транспортної інфраструктури, на рівень обороноздатності України в сучасних умовах війни. На основі теорії графів здійснено оцінку транспортно-географічного положення автотранспортних вузлів на головних автомагістралях, як важливого чинника транспортної геології України. Запропоновано шляхи підвищення рівня обороноздатності України у контексті розвитку транспортної геології.*

**Ключові слова:** транспортна інфраструктура, транспортна мережа, транспортно-географічне положення, транспортна геологістика, військова логістика, обороноздатність держави.

**Постановка проблеми.** На рівень обороноздатності держави впливають різні соціально-економічні чинники, серед яких одним із найважливіших є транспортна геологістика, зокрема і транспортна інфраструктура. Транспортні комунікації відіграють надзвичайно важливу роль для розгортання наступальних операцій у будь-якій війні. Можливість вчасно та в потрібному обсязі передислокувати сили й засоби в той чи інший сектор ведення бойових дій забезпечує успіх та зменшує втрати. Не дарма в древньому Римі будівництву доріг відводили таку важливу роль, а відповідні роботи виконувалися під керівництвом військових [9]. Відомо багато воєн, які закінчувалися поразкою однієї із сторін через неможливість швидкого постачання резервів, озброєння, продовольства. В умовах сучасної війни транспортно-логістичне забезпечення планується разом з військовими операціями, а розпочинається задовго до їх початку.

**Аналіз останніх досліджень і публікацій.** Питанням історичного розвитку різних видів транспорту України присвячена праця [4]. У [2] проаналізовано історичні передумови формування залізничної мережі України. У [1] автори дослідили історію розвитку залізничної мережі в Західному регіоні України, а також здійснили топологічний аналіз цієї мережі. Загальну характеристику транспортно-логістичної інфраструктури знаходимо у [3, 8]. Питанням розвитку транспортно-логістичної інфраструктури сходу України присвячена праця [5]. Оцінку транспортно-географічного положення міст на головних автомобільних магістралях, як важливого чинника транспортної геології, за допомогою теорії графів здійснено у [7]. Основи теорії графів подано у [10].

**Мета статті** – проаналізувати транспортну інфраструктуру України з точки зору військової логістики, оцінити вплив рівня розвитку транспортної геології, і зокрема транспортної інфраструктури, на обороноздатність України, запропонувати шляхи підвищення рівня обороноздатності України у контексті транспортної геології.

**Виклад основного матеріалу.** Транспортна інфраструктура включає [4, с.12] шляхи сполучення (автомобільні дороги, залізниці, повітряні коридори, канали, трубопроводи, мости, тунелі, водні шляхи тощо), а також транспортні вузли або термінали, де здійснюється перевантаження вантажу чи пересадка пасажирів з одного виду транспорту на інший (аеропорти, залізничні станції, автобусні вокзали, порти). У випадку військової агресії транспортна інфраструктура вимагає посиленої охорони, тому може частково передаватися в управління військовим або військово-цивільним адміністраціям. Збройні сили країни мають у своєму розпорядженні основну частину транспортних засобів, необхідних для проведення бойових дій, але вони не мають паралельних із цивільними (за виключенням аеродромів і війсь-

ково-морських баз) транспортних мереж. Слід зазначити, що одним із базових принципів НАТО у сфері переміщення і транспортування сил є оптимальне поєднання військових та громадянських транспортних засобів, а також об'єктів інфраструктури [11].

Сучасні методи ведення війни вимагають використання переважно високомобільних підрозділів, які перекидаються авіацією або спеціалізованими автомобільними колонами. Проте перевезення великої кількості техніки та боєприпасів навіть у логістичних схемах розвинених країн здійснюється за допомогою залізничного транспорту. З точки зору транспортної геології, залізничний транспорт має ряд позитивних особливостей [3, 8]: 1) висока провізна і пропускна спроможність (двоколійна залізниця може забезпечити перевезення більш як 100 млн. т, а одноколійна – 20 млн. т вантажів у кожному напрямку за рік); 2) висока можливість перевезень масових партій вантажів; 3) незалежність від кліматичних умов, пори року та доби; 4) висока швидкість доставки на значні відстані; 5) можливість будівництва залізничних сполучень на будь-якій території, а за допомогою мостів, тунелів – на розділених територіях. Тому, насамперед, охарактеризуємо залізничну мережу України та можливості її військово-логістичного використання. Побудова залізниць на території України у XIX ст. мала, крім комерційної, чітко виражену військову мету. Слід зазначити, що епоха будівництва залізниць припала на часи територіальної роз'єднаності України між двома імперіями – Російською та Австро-Угорською. Це мало значний вплив на напрями прокладання залізниць, які переважно розпочинались із центрів імперій і вели до їхніх окраїн. Тому залізнична мережа в Україні має надзвичайно складну конфігурацію, основною особливістю якої є відсутність прямих широтних залізниць, особливо в середній і південній частинах держави.

Першу залізницю в Україні (від Перемишля до Львова) було побудовано і введено в експлуатацію у 1861 р. Вона являла собою одну з ділянок майбутньої транс'європейської магістралі Лондон – Бомбей [2]. Колія Львів – Красне – Золочів – Тернопіль – Підволочиськ – Волочеськ, збудована 1871 року, стала першою міжнародною лінією, яка поєднала Східну Галичину з Західною та Східною Європою. Лінія Львів – Красне – Броди (1869 р.) – Здолбунів (1873 р.) з'єднала Галичину й Волинь. Це була друга міжнародна колія Східної Галичини [1].

Після поразки Російської імперії у Кримській війні 1853-1856 рр. стало зрозумілим те, що без швидкого перекидання військ по території імперії неможливе протистояння з передовими європейськими арміями. Тому у другій половині XIX ст. Російська імперія, і Україна в її складі, пережили справжній залізничний бум. За загальним задумом, залізниці повинні були з'єднати дві імперські столиці з великими містами та портами на її



окраїнах. Такими є, наприклад, залізниці Москва – Харків – Сімферополь, Москва – Київ. Але вже до того була побудована залізниця Балта-Одеса, а в Галичині – колія від Львова у напрямку Тернополя. Тому залізниця з Києва до Одеси пройшла складним маршрутом через Козятин і Жмеринку до вже існуючого відтинку до Балти. Потім вона була сполучена двома вітками із австрійськими залізницями в районі Бродів – Радивилова і Волочиська – Підволочиська. Дуже складна мережа залізниць створена в Донбасі та Придніпров'ї. Спочатку залізниці сполучили між собою ці два гірничо-металургійні райони, а згодом сполучили ці райони з портами Чорного моря та іншими великими промисловими центрами України. В результаті цього найбільшим залізничним вузлом України стало місто Харків, яке зберігало цей статус до початку сучасної війни на Донбасі. Дуже важливими залізничними центрами є міста Київ, у якому є аж три залізничні мости через річку Дніпро, та Львів, який формує радіальну систему залізниць у Західній Україні.

У більшості областей України обласні центри не є головними залізничними вузлами. Особливо чітко це проявляється на півночі, де роль таких вузлів відіграють Ковель, Здолбунів і Сарни, Коростень, Бахмач, Конотоп. Відомими залізничними центрами є також Чоп, Козятин, Жмеринка, Знам'янка, Лозова, Дебальцеве. Особливим є значення Дебальцевого для всієї залізничної мережі Донбасу. Більшість колій тут збудовані ще під час індустріалізації регіону, тому напрями їхнього прокладання сильно залежали від рельєфу території. Тут склалася унікальна мережа, де п'ять основних залізниць Донецької області сходяться у районі Горлівки, далі йдуть на Дебальцеве, яке розташоване на виположеній вододільній поверхні, а за ним розходяться у чотирьох напрямках у Луганській області.

Загальна витягнутість території України у широтно-му напрямі ставить досить складні логістичні завдання щодо перекидання військових ешелонів з заходу, де дислокована велика кількість військових з'єднань, на схід країни, де існують основні військові загрози. Наприклад, ешелон зі Львова на Дніпропетровськ повинен прямувати або через Здолбунів – Козятин – Фастів або через Жмеринку – Котовськ. Зараз територію України проходять 6 залізничних міжнародних транспортних коридорів [5, с.13]. При прокладанні нових залізничних транспортних коридорів повинні враховуватися потреби обороноздатності України.

Історично склалося так, що ширина залізничної колії у Російській імперії була не такою, як в інших європейських країнах. У ХХ ст., особливо під час Першої та Другої світових воєн, основні учасники бойових дій на сході Європи були змушені створювати спеціальні підрозділи залізничних військ. Завданням цих військ, які в Російській Федерації залишилися дотепер, є швидке "перешивання" колії з одного стандарту на інший. Після здобуття незалежності України, питання переходу на європейські стандарти практично не піднімали, мотивуючи це стратегічною та економічною близькістю з країнами СНД та значними витратами. Але внаслідок різкого падіння товарообігу з Росією та Казахстаном у 2014-2015 рр. та поглиблення зв'язків із західними сусідами вже у найближчі роки може постати питання про економічну доцільність переходу на європейські залізничні стандарти. З військової точки зору, різна ширина колії є певним бар'єром для швидкого перекидання військ, техніки та боєприпасів. Тому важливим аспектом переходу оборонного комплексу України на європейські стандарти НАТО є приведення ширини залізничних колій до стандартів більшості країн світу.

У сухопутних операціях основна частина переміщення військ і техніки здійснюється автомобільним транспортом. Автомобільний транспорт характеризується великою маневреністю, гнучкістю, динамічністю, високою швидкістю доставки, високим рівнем збереженості вантажу [8, с.130]. Військові підрозділи і з'єднання мають спеціалізований транспорт для перекидання живої сили і техніки. Окрім того, при введенні військового стану може бути мобілізований транспорт як юридичних, так і фізичних осіб. Незважаючи на брак сучасної автомобільної техніки у Збройних силах України (ЗСУ), загальна кількість автотранспорту в державі є достатньою для вирішення всіх проблем військового часу. Проте, із майже 170 тис. км автомобільних доріг України лише 4-5 тис. км відповідають сучасним цивільним та військовим потребам. Значення хороших доріг демонструє приклад Революції Гідності, зокрема, після чергових загострень подій на Майдані перші автомобілі з Західної України трасою Львів – Київ прибували за 6-7 год., а організовані колони – за 10-12 год.

Великі військові колони рухаються набагато повільніше, тому для них є бажаними дороги з двома смугами руху, достатньою висотою шляхопроводів, належною шириною і вантажопідйомністю мостів. Поганий стан доріг може призводити до різкого зменшення швидкості руху колон, виникнення аварійних ситуацій, пошкодження дорожньої спеціалізованої техніки (наприклад, сучасних радіолокаційних станцій чи зенітних ракетних комплексів).

Як уже зазначалося, сучасним цивільним та військовим потребам відповідає лише декілька відсотків автомобільних шляхів України, переважно ті, які були частково модернізовані до проведення Євро-2012. Це єдина широтна магістраль Чоп – Львів – Київ – Харків та дві меридіональні – Чернігів – Київ – Одеса та Харків – Дніпропетровськ – Сімферополь. Зі стратегічної точки зору, найгіршою є відсутність зручного і прямого зв'язку між заходом і сходом України. Наявна автомобільна дорога Львів – Умань – Дніпропетровськ – Донецьк (ділянки трас Е40 та Е50) не відповідає сучасним вимогам. Відсутній також прямий зв'язок між північним заходом та півднем України. Майже ідеально прокладена, з військової точки зору, автодорога Київ – Ковель – Ягодин (М07), яка є прямою і не перетинає населених пунктів, має поганий технічний стан. Подібна ситуація на південній широтній трасі Одеса – Миколаїв – Маріуполь (М14), яка до того ж має вузьке місце у вигляді застарілого Варварівського мосту у Миколаєві, та на шляху Кишинів – Кіровоград – Полтава (Е577). Тому модернізація і утримання у доброму технічному стані мережі автошляхів, підвищення їх пропускної здатності матиме не лише значний економічний ефект, а й слугуватиме підвищенню обороноздатності України.

Для дослідження транспортно-географічного положення автотранспортних вузлів на головних магістралях, як важливого чинника транспортної геологістики України, нами використано теорію графів, зокрема, оцінку розташування об'єкта на головних магістралях [10, с.213]. Ребрами графа транспортної мережі є головні автомобільні магістралі, вузлами графа – головні автотранспортні вузли України (рисунок 1). Побудувавши матрицю інцидентії і обчисливши на її основі матрицю частот та матрицю похідних, отримуємо для кожного автотранспортного вузла числове значення, яке є мірою його розташування на головних автомагістралях. Дана оцінка транспортно-географічного положення побудована за принципом прямої шкали – більше числове значення оцінки відповідає зручнішому положенню міста.

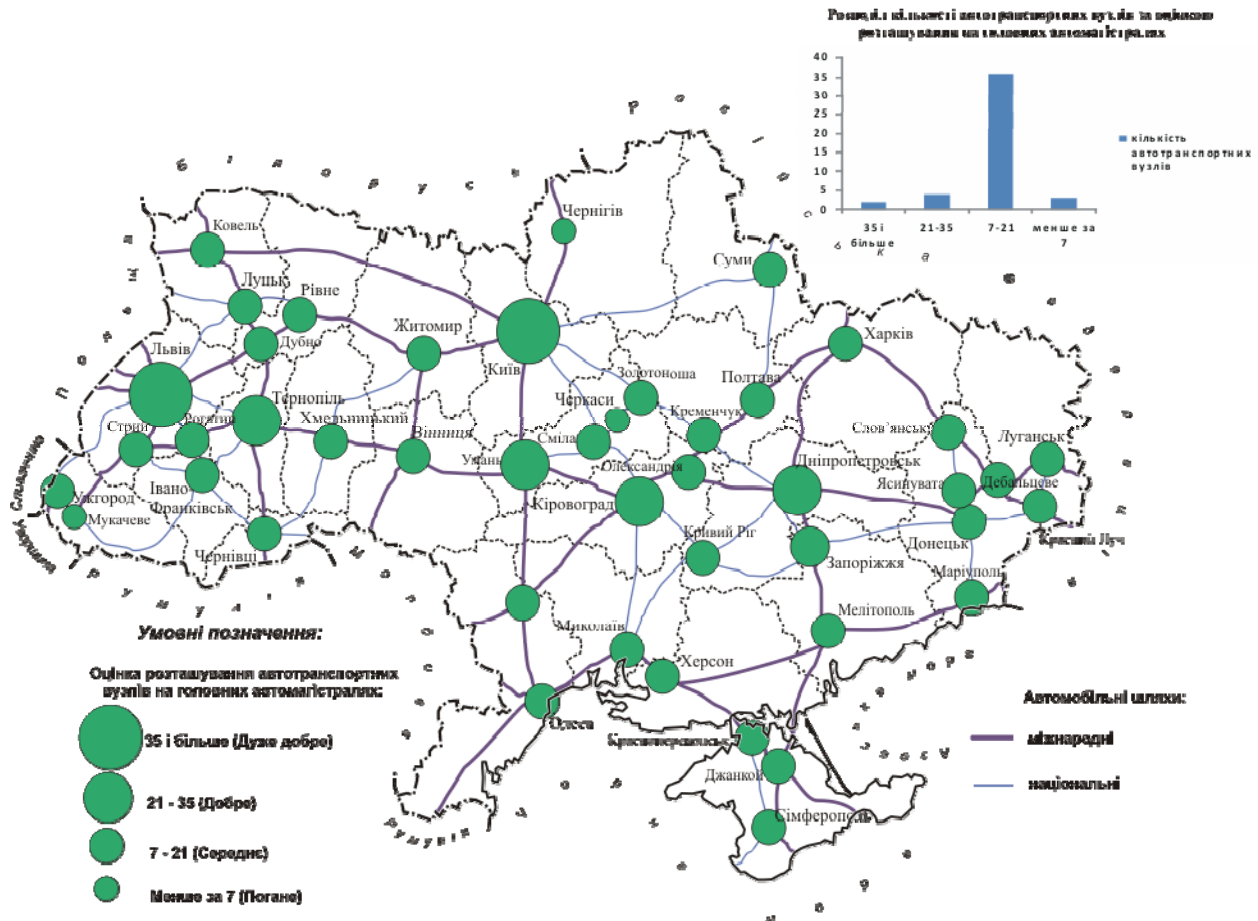


Рис. 1. Оцінка транспортно-географічного положення міст України на головних автомагістралях

Максимальні значення міри розташування на головних автомагістралях виявлені для міст Київ (47,5) і Львів (38,5). Це свідчить про те, що дані міста мають "дуже добре" автотранспортно-географічне положення.

Міста Тернопіль, Умань та Кіровоград мають "хороше" розташування на головних автомагістралях, оскільки їхня міра розташування коливається в межах від 21 до 35. Місто Умань демонструє приклад того, що не завжди найкраще транспортно-географічне розташування в межах області має саме обласний центр (оцінка розташування міста Умань на головних автомагістралях – 23, міста Черкаси – 4,5). Подібна ситуація спостерігається і в інших містах, які, як виявилось, мають найзручніше розташування на автомагістралях у межах відповідних їм областей: Дебальцеве (Донецька область), Дубно (Рівненська область), Красний Луч (Луганська область), Джанкой (АР Крим). На території Одеської області найкраще розташування на автомагістралях має перехрестя міжнародних автошляхів E584 та E95. Важливим є максимально вигідне використання цими транспортними вузлами переваг свого транспортно-географічного положення.

Мінімальні значення оцінки розташування на головних автомагістралях виявлені для Черкас (4,5), Чернігова (5,0) та Мукачєвого (6,0). Ці міста у порівнянні з іншими великими автотранспортними вузлами України мають "погане" транспортно-географічне розташування. Це можна пояснювати багатьма факторами, у тому числі самою конфігурацією шляхів сполучення.

Абсолютна більшість автотранспортних вузлів України має середню оцінку розташування на головних автомагістралях – 7-21, тобто транспортно-географічне положення цих міст можна оцінити як "середнє". До

речі, для деяких міст ця оцінка наближається до мінімальної, наприклад, для Луганська (8,0). Це може бути зумовлено відсутністю на північ та на схід від Луганська великих автотранспортних вузлів, з якими місто могло б мати спільні автомагістралі.

В Україні є 23 діючих аеропорти, з яких 16 мають статус міжнародних, 44 аеродроми, серед яких 11 аеродромів цивільної авіації, 2 вертодроми, 40 злітно-посадкових майданчиків [6]. Донецький аеропорт, у якому відбувалися запеклі бої, практично повністю зруйновано. Проте злітно-посадкова смуга зазнала мінімальних ушкоджень. Для того, щоб мати можливість здійснювати наступальні операції за допомогою військово-повітряних сил (ВПС) та здійснювати постачання з повітря, що швидше, ніж "гумконвої" та залізничні ешелони, потрібно мати в розпорядженні злітно-посадкові смуги. Судячи з усього, злітно-посадкову смугу Донецького аеропорту може бути відновлено дуже швидко і тоді вона зможе приймати ворожі літаки [9].

Кількість аеродромів в Україні, як цивільних, так і військових, значно перевищує потреби держави, зокрема, застарілих ВПС. Тому десятки аеродромів зараз законсервовані або демонтовані. Виходячи із сучасних світових тенденцій розбудови збройних сил, кількість літаків і гелікоптерів ВПСУ необхідно нарощувати. У зв'язку з цим виникне потреба відновлення роботи окремих аеродромів, виходячи із сучасної оборонної доктрини. Для того, щоб забезпечити злітно-посадкові смуги, аеродромну інфраструктуру та самі літаки від ракетно-бомбових ударів, це найдоцільніше робити у центральних областях України, які не мають виходу до державного кордону.

Незважаючи на тимчасову втрату Криму і більшої частини військового флоту, Україна залишається морською державою. Практика спільного базування українських і російських кораблів та підрозділів на старих базах Чорноморського флоту виявилася хибною. На нашу думку, після здобуття незалежності, Севастополь варто було перетворити на цивільний порт, а натомість створити кілька нових невеликих баз військово-морських сил біля гирла Дністра, Дніпра та в Азовському морі. Тимчасово основною базою флоту стала Одеса, але відсутність захищеної бухти та велика вартість землі у цьому районі не дозволить створити належної портової та наземної військової інфраструктури у місті. Створення нових військово-морських баз залежатиме від політичних реалій та фінансової спроможності нашої держави. Але однозначно воно повинно відійти від імперських тенденцій створення великих баз із закритими військовими містами.

**Висновки.** Транспортна інфраструктура є основою здійснення військово-логістичних операцій, а тому є важливим фактором обороноздатності України. Вона включає шляхи сполучення і транспортні вузли або термінали. Транспортна мережа залишилася нам у спадок від колишніх імперій (Російської, Австро-Угорської, СРСР), тому ніби "зшита" з окремих частин. Найбільшим її недоліком є відсутність прямого надійного сполучення між заходом і сходом України приблизно в районі 49-ї паралелі, тобто там, де територія України має найбільшу протяжність. Існує також необхідність приведення ширини залізничних колій до стандартів більшості країн світу. У сухопутних операціях основна частина переміщень військ і техніки здійснюється автомобільним транспортом. Але сучасним цивільним та військовим потребам відповідає лише декілька відсотків автомобільних шляхів України. Абсолютна більшість автотранспортних вузлів України має середню оцінку розташування на головних автомагістралях, тобто транспортно-географічне поло-

ження цих міст можна оцінити як "середнє". Тому необхідно створювати нові транспортні коридори, швидкісні залізниці, автобани. Потрібно нарощувати кількість літаків і гелікоптерів ВПСУ, і відповідно, відновлювати роботу окремих аеродромів. Відсутність належної портової та наземної військової інфраструктури в Одесі, яка зараз є основною базою флоту, зумовлює потребу створення нових військово-морських баз.

#### Список використаних джерел

1. Грицевич В.С., Сеньчук Х.В. Історико-географічні особливості розвитку залізничної мережі в Західному регіоні України / В.С. Грицевич, Х.В. Сеньчук // Наукові записки Тернопільського національного педагогічного університету. Серія: Географія, №2. – Тернопіль, 2008. – С. 6-12.
2. Дмитрюк М.М. До історії виникнення залізниць на території України [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.irbis-nbuv.gov.ua>.
3. Логістична інфраструктура: Конспект лекцій / М.Ю. Григорак, Л.В. Костюченко, О.Є. Соколова. – К.: Автограф, 2010. – 190 с.
4. Мацагор О.А. Опорний конспект лекцій з дисципліни "Історія розвитку транспорту". – К.: ДЕТУТ, 2010. – 66 с.
5. Нечаев Г.И. Формирование и развитие транспортно-коммуникационной и логистической инфраструктуры востока Украины в условиях глобализации: монография. – Луганск: Издательство ВНУ им. В.Далы, 2011. – 287 с.
6. Реквізити аеропортів, аеродромів, вертодромів та злітно-посадкових майданчиків України [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.avia.gov.ua>.
7. Сеньків М.І. Оцінка транспортно-географічного положення міст України на головних автомобільних магістралях / М.І. Сеньків // Географические и геологические исследования в Украине и сопредельных территориях: сборник научных статей / под общ. ред. Б.А.Вахрушева. – Симферополь: ДИАИПИ, 2013. – Т.1. – С.203-206.
8. Смирнов И.Г., Косарева Т.В. Транспортная логистика: навч. пос. – К.: Центр учбової літератури, 2008. – 224 с.
9. Солонько Олександр. Як командування ЗСУ допомагає росіянам перемагти нашу армію [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.pravda.com.ua>.
10. Шаблій О. І. Математичні методи в соціально-економічній географії: Навчальне видання. – Львів: Світ, 1994. – 304 с.
11. NATO Logistics Handbook. Movement and transportation policies [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.nato.int/docu/logi-en/1997/lo-1404.htm>.

Надійшла до редколегії 12.05.15

Я. Ивах, канд. геогр. наук, доц., М. Сеньків, асп.  
Львовский национальный университет имени Ивана Франко, Львов, Украина

### ТРАНСПОРТНАЯ ГЕОЛОГИКА С ТОЧКИ ЗРЕНИЯ ОБОРОНОСПОСОБНОСТИ УКРАИНЫ

*Проанализирована транспортная инфраструктура Украины, в частности, железнодорожная, автомобильная, авиационная и морская, с точки зрения военной логистики. Обосновано влияние развития транспортной геологистики, и в частности транспортной инфраструктуры, на уровень обороноспособности Украины в современных условиях войны. На основе теории графов осуществлена оценка транспортно-географического положения автотранспортных узлов на главных автомагистралях, как важного фактора транспортной геологистики Украины. Предложены пути повышения уровня обороноспособности Украины в контексте транспортной геологистики.*

*Ключевые слова: транспортная инфраструктура, транспортная сеть, транспортно-географическое положение, транспортная геологистика, военная логистика, обороноспособность государства.*

Ya. Ivah, PhD, Philosophy Doctor, Senior Lecturer, M. Senkiv, Postgraduate  
Ivan Franko National University of Lviv, Lviv, Ukraine

### THE TRANSPORT GEOLOGISTICS CONSIDERING UKRAINE'S DEFENCE CAPABILITY

*Ukraine's transport infrastructure, in particular, railway, motor, aviation and maritime, is analyzed from the point of view of military logistics. The influence of transport geologistics, and in particular transport infrastructure development on Ukraine's defence capability level in the modern war conditions is substantiated. Based on the graph theory the estimation of transport and geographical position of motor transport junctions on the major highways, as an important factor of transport geologistics in Ukraine, is made. The ways of increasing the level of Ukraine's defence capability in the context of transport geologistics are proposed.*

*Key words: transport infrastructure, transport network, transport and geographical position, transport geologistics, military logistics, state defence capability.*

УДК 911.3 (045)

О. Борисюк, канд. геогр. наук, доц.  
Національний авіаційний університет, Київ

## ТЕОРЕТИЧНІ АСПЕКТИ ФУНКЦІОНУВАННЯ АВІАТРАНСПОРТНОЇ СИСТЕМИ УКРАЇНИ В УМОВАХ КРИЗИ

*В статті розглядаються теоретичні аспекти функціонування авіатранспорту, характеризуються найважливіші категорії, які відображають територіальну структуру авіатранспортної системи України. Досліджено особливості структури авіатранспортної системи, якими є її поліструктурність і лінійно-вузловий характер. Також в роботі акцентовується увага на основних системоформуючих елементах та зв'язках, що забезпечують будову та стабільне функціонування національної авіатранспортної системи. Аналізується вплив макроекономічних та соціокультурних факторів на діяльність авіатранспортної системи, що носить сьогодні деструктивний характер.*

**Ключові слова:** авіатранспортна система, територіальна структура, поліструктурність, ієрархічні рівні авіатранспортної системи, системоформуючі елементи, системоформуючі зв'язки.

**Постановка проблеми.** Системний підхід, який є одним з найважливіших методологічних принципів сучасної науки і практики, розглядає географічний об'єкт як сукупність взаємодіючих компонентів. Прояв системного підходу у географії простежується з часів В. Докучаєва, але офіційне його становлення в колишньому Радянському Союзі відбулося в 60-і роки завдяки роботам В. Сочави, Ю. Саушкіна, А. Ісаченко, Д. Арманда, В. Преображенського та інших дослідників. Авіаційна транспортна система в сучасних умовах є одним із визначальних чинників ефективного функціонування суспільно-географічної системи, оскільки саме вона забезпечує зв'язки між її елементами, а, отже, формує її цілісність. В той же час системне представлення авіатранспорту дає можливість пізнати його структуру, механізми функціонування, оцінити рівень організації, раціональність зв'язків та процесів, здійснити прогноз та практичні заходи з удосконалення його діяльності. Постійні зміни зовнішнього середовища, кризові явища в економіці, позитивні та негативні тенденції розвитку авіатранспорту протягом останніх років в Україні вимагають ґрунтовних досліджень напрямків подальшого стійкого розвитку авіатранспортної системи.

**Аналіз останніх досліджень та публікацій.** Помітними подіями в транспортно-географічних дослідженнях слід вважати роботи В. Дорошенка [2000, 2010], І. Смирнова [2004, 2008], І. Дудника [2013], які мають транспортно-логістичне спрямування. Географічною спрямованістю відзначається робота В. Щелкунова та Г. Григор'єва з дослідження транспортної інфраструктури регіонів України з акцентом на комплексно-регіональний підхід [2006]. В цілому кількість публікацій наукового та навчального характеру з системного географічного дослідження авіатранспорту у вітчизняній літературі недостатня, зокрема в частині функціонування авіатранспортної системи в нестабільних умовах.

**Мета (завдання).** В зв'язку з вищезазначеним постає необхідність географічного дослідження авіатранспортної системи – виявлення форм територіального зосередження авіатранспорту та оцінка їх соціально-економічної ефективності в умовах кризи.

**Виклад основного матеріалу.** Базуючись на загальнознаних теоретико-методологічних положеннях суспільної географії, транспорт являє собою різноякісне системне утворення, що складається з підсистем різних видів транспорту. Однією з таких підсистем є авіатранспортна система, яка виступає гарантом швидкого сполучення та цілісності транспортної системи. Системний характер об'єкта передбачає обов'язкову наявність структури (від латинського *structure* – будова, розташування, порядок), тобто сукупність стійких зв'язків між компонентами системи, що забезпечують її цілісність і яка виступає каркасом системи та відображає загальні

закони її функціонування [6]. За І. Дудником такі зв'язки в системі є суттєвими та органічними, так як є виявом внутрішньої функціональної суті складових частин та відображують зміст і цільову спрямованість розвитку системи в цілому [4]. Внаслідок цього, зміна одного елементу викликає певні зміни всіх інших частин системи, а іноді – і системи в цілому. Наявність такої тісної взаємодії, органічного взаємозв'язку компонентів є причиною того, що в різноманітних процесах, у взаємодії з середовищем система виступає як єдине, цілісне утворення. Це виявляється у тому, що внутрішні зв'язки між компонентами системи значно тісніші та стійкіші, ніж зв'язки цієї системи (або її окремих компонентів) з іншими матеріальними об'єктами зовнішнього середовища.

Однією з найважливіших географічних характеристик авіатранспортної системи є її територіальна структура, яка являє собою сукупність просторових елементів, в яких певним чином поєднуються галузеві та функціональні складові. Особливостями структури авіатранспортної системи є її поліструктурність і лінійно-вузловий характер (*лінійні* елементи (авіашляхи), *дискретні* (пункти, вузли та дрібні *точкові* елементи (інфраструктурні пункти), *ареальні* елементи (авіатранспортні райони – макрорегіональні, мезорегіональні та мікрорегіональні)). Поліструктурність доцільно розглядати в функціонально-компонентному, функціонально-управлінському та функціонально-територіальному аспектах. Функціонально-компонентна структура передбачає виділення двох елементів: пасажирського і вантажного транспорту, де функціонують різні авіапідрприємства (авіакомпанії, авіаційно-технічні підприємства та підприємства з організації повітряного руху). Головною ланкою функціонально-управлінської структури є Міністерство інфраструктури України з його організаційними підрозділами. Складовими елементами цієї структури є спеціальні органи управління, як державні (Державіаслужба) так і комерційні, які управляють цивільною та державною авіацією. У функціонально-територіальній структурі національної авіатранспортної системи виділяють точкові (пункти, центри та вузли), лінійні (авіашляхи) і площинні елементи.

Системні якості авіатранспортної системи проявляються на макро-, мезо- та мікрорівнях. На першому (найвищому) рівні формується єдина авіатранспортна система країни (національна авіатранспортна система), на другому рівні – авіатранспортна система регіону, а на мікрорівні – система обласних та районних територіальних комплексів.

На рівні регіону формується регіональна авіатранспортна система, яка уявляється як взаємозв'язана (у виробничо-технологічному та управлінсько-організаційному розумінні) сукупність аеропортів та аеродромів (разом із супутніми об'єктами) та авіаліній в межах цілі-

сної в природно-господарському розумінні території (регіону, суспільно-географічного району). Відповідно до найпоширеніших схем районування [5] в країні можна виділити дев'ять регіональних авіатransпортних систем, які сформувалися як специфічний елемент територіально-галузевої структури району: Карпатську, Подільську, Північно-Західну, Столичну, Центральну, Північно-Східну, Придніпровську, Донецьку, Південну [1].

Кожна регіональна авіатransпортна система формується навколо найбільших міст – центрів міжрегіональних систем розселення. Такими центрами є міста Київ (2785 тис. осіб), Одеса (1010 тис. осіб), Харків (1452 тис. осіб), Дніпропетровськ (1011 тис. осіб), Донецьк (968 тис. осіб), Львів (734 тис. осіб), Сімферополь (337 тис. осіб) [105, 149]. Аеропорти цих міст формують

каркас територіальної структури національної авіатransпортної системи, утворюючи територіальні ядра авіа-послуг. Крім аеропорту до системоформуючих елементів відносяться аеродроми, злітно-посадочні майданчики, тимчасові злітно-посадочні смуги. За даними Державної авіаційної адміністрації станом на грудень 2014 року у реєстрі авіації 24 аеропорти, 33 аеродромів, 2 вертодроми та 39 злітно-посадкових майданчиків [2].

Взаємозв'язки між цими елементами одночасно характеризують і будову (статистику), і функціонування (динаміку) національної авіатransпортної системи. На рівні регіону такі зв'язки в регіональній авіатransпортній системі між її системоутворюючими елементами можна представити в такому вигляді (табл.1):

**Таблиця. Взаємозв'язки між системоутворюючими елементами в авіаційній авіатransпортній системі**

Зв'язки за змістом	Зв'язки за характером	
Зв'язки обміну: пасажиропотоки та вантажопотоки, зв'язки з енергопостачання, матеріально-технічного та кадрового забезпечення.	Зовнішньосистемні зв'язки: зв'язки конкретної регіональної авіатransпортної системи із оточуючим середовищем.	Внутрішньосистемні зв'язки: здійснюються переважно автомобільним та залізничним транспортом, це так звані трансферні перевезення – підвезення авіапасажирів до аеропортів та від аеропортів до малих міст, автомобільних чи залізничних вокзалів тощо.
Зв'язки функціонального взаємодоповнення: розподіл ієрархії функцій (аеропорти I рівня забезпечують попит на міжнародні перевезення, II рівня – міжрегіональні, всередині країни, III рівня – місцеві, внутрішньорегіональні), що забезпечує сукупний попит на авіаперевезення.		
Зв'язки побудови: формують каркас системи міського розселення, ієрархію авіатransпортних центрів.		
Зв'язки управління: потоки інформації, які змінюють, регулюють або коригують поведінку системи; через загальнодержавні та галузеві органи управління авіатransпортом.		

Потрібно зауважити, що специфічною рисою системоутворюючого процесу безпосередньо в регіональній авіатransпортній системі є переважання зв'язків побудови, управління, доповнення в порівнянні зі зв'язками обміну пасажирими та вантажами. Тому що, прямі зв'язки обміну пасажирими та вантажами між елементами однієї РАТС є епізодичними (нерегулярними), бо цілком очевидно є недоцільність пасажиро-, а тим більше вантажоперельотів між, наприклад, Львовом та Івано-Франківськом чи Києвом та Черніговом. Тому традиційні в географічному розумінні зв'язки (пасажиро- та вантажопотоки) в контексті нашого дослідження відіграють роль переважно зовнішніх зв'язків, та в переважній своїй більшості виходять далеко за межі не лише конкретної регіональної авіатransпортної системи, а й національної авіатransпортної системи України взагалі.

Виходячи з вищезазначеного, первинним системоутворюючим елементом авіатransпортної системи будь-якого рівня є аеропорт, роль якого визначається виходячи з його потужності, поліфункціональності, масштабів його діяльності та територіальної зони впливу. Для забезпечення цілісності авіатransпортної системи будь-якого ієрархічного рівня всі аеропорти повинні взаємодіяти між собою, як у функціонально-виробничому, так і в територіальному відношеннях. Тобто між ними повинні виникати як прямі зв'язки, так і опосередковані відношення. Тіснота таких зв'язків знаходиться в прямій залежності від територіальної близькості аеропортів. Саме наявність таких взаємозв'язків в межах цілісної в адміністративно-господарському розумінні території і зумовлює формування територіальних авіатransпортних систем [3].

Сьогодні, наявність зв'язків в межах авіатransпортної системи знаходиться під загрозою деструктивних економічних, територіальних та функціональних змін. Цьому сприяють фактори системоутворення, які в теорії географії, поділяють на внутрішні та зовнішні (за змістом), на генетичні та штучні. До зовнішніх факторів,

що впливають на динаміку стабільного функціонування авіатransпортної системи загалом, і регіональної авіатransпортної системи зокрема, відносять транссистемні загальноекономічні зв'язки, макроекономічні та політичні умови, а також певні обставини суб'єктивного характеру: принципи адміністративно-територіального устрою, державна регіональна політика і т.п. В реаліях сьогодення процеси, які відбуваються в Україні порушують рівновагу в авіатransпортній системі на всіх рівнях (макро-, мезо- та мікрорівнях). Протягом 2014 року спостерігалось значне зменшення загальних обсягів пасажирських перевезень порівняно з попередніми періодами. Це відбувалося, перш за все, через загострені політичної ситуації в державі, військової ситуації на сході України, анексії Криму і, як наслідок, привело до дестабілізації економічної кон'юнктури в країні. В країні не працює частина вітчизняних аеропортів (тимчасово не знаходяться під юрисдикцією України три аеропорти Криму: міжнародний аеропорт "Сімферополь", аеропорти "Керчь" та "Бельбек", не працюють аеропорти Луганська та Донецька), повністю відмінено або скорочено частоту виконання деяких рейсів за цими напрямками. На таку ситуацію відразу зреагував сектор міжнародних повітряних перевезень. Найбільше скорочення пасажирських перевезень українськими авіакомпаніями спостерігалось в такому сегменті ринку, як міжнародні чартерні польоти. Значне обмеження виробничих зв'язків і згорання економічної співпраці та туризму, різкі коливання на валютному ринку призвели до скорочення майже на чверть обсягів пасажирських авіаперевезень на нерегулярних лініях у 2014 році. Крім цього відбулось скорочення пасажирського завантаження на міжнародних та внутрішніх регулярних рейсах: майже на 6% та 10% відповідно. У 2015 році ця негативна тенденція зберіглася (за перші три місяці кількість перевезених пасажирів скоротилася на 18,4% в порівнянні з аналогічним періодом 2014 р.).

Сьогодні близько 97% всіх пасажиропотоків сконцентровані в 5 стратегічних аеропортах міст: Бориспіль, Дніпропетровськ, Одеса, Львів та Харків, пасажирські термінали та інфраструктура більшості з них не в змозі зараз забезпечити належне обслуговування пасажирів та повітряних перевізників. Це стримує подальше нарощування обсягів перевезень. Слід зазначити, що у 2014 р. в аеропорту м. Дніпропетровськ, порівняно з іншими, де відбулося зниження обсягів пасажироперевезень, мало місце зростання пасажиропотоків на 6,3%, або на 358,8 тис. пасажирів. Це пояснюється перерозподілом пасажиропотоків у зв'язку з припиненням діяльності на території України окремих аеропортів Південно-Східного регіону країни. Але за перші три місяці 2015 року пасажиропотік через всі ці аеропорти значно скоротився (найбільше в аеропорту м. Харків на 56,7%, найменше в аеропорту м. Одеса – на 10,6%).

Крім цього, негативно на ефективне та рентабельне функціонування національної авіатранспортної системи впливає діяльність авіакомпаній, які значною мірою теж залежать від зовнішніх факторів (таких як загальний стан економічної кон'юнктури, динаміка основних макроекономічних показників та рівня стабільності економіки країни та світу взагалі). Упродовж січня-березня пасажирські перевезення здійснювали 18 вітчизняних авіакомпаній, на 6 з яких припадає 96% в загальних обсягах перевезень. Це "Міжнародні авіалінії України", "Авіалінії "Візз Ейр Україна" "Ютейр Україна" "Дніпроавіа", "Роза вітрів" та "Авіалінії Харкова"). Регулярні польоти між Україною та країнами світу у I кварталі 2015 року здійснювали 7 вітчизняних авіакомпаній до 33 країн світу та 30 іноземних авіакомпаній з 22 країн світу. На внутрішніх регулярних лініях пасажирські перевезення між 8 містами України здійснювали 3 українські авіакомпанії [2].

Сьогодні вплив макроекономічних та соціокультурних факторів, через залежність від політичної ситуації, набуває в авіатранспорті відчутного деструктивного характеру. Тому авіатранспорт та його поліструктура (функціонально-компонентна, функціонально-управлінська та функціонально-територіальна) знаходяться в процесі набуття нових якостей, які набувають чинності

завдяки зміні зв'язків між елементами окремих структур та структурами різних рівнів. В загальному вигляді це означає зміну форми та характеру взаємодії між ними, а в більш конкретному випадку – вдосконалення (оптимізація) процесів, які реалізуються в системі.

**Висновок.** Авіатранспортна система будь-якого рівня повинна задовольняти потреби населення та суспільного виробництва у пасажирських і вантажних авіаперевезеннях та у спеціальних авіаційних роботах і послугах незважаючи на кон'юнктурні зміни в системі економічного та політичного життя країни. Нами доведено, що належне функціонування системи авіатранспортного забезпечення має підтримувати ефективність суспільно-географічних систем в нових динамічних умовах, долаючи опір змінам і переймаючи провідні методи та прийоми управління авіатранспортною системою.

#### Список використаних джерел

1. Борисюк О.А. Регіональні авіатранспортні системи України (суспільно-географічне дослідження): дис...кандидата географічних наук: 11.00.02 / Оксана Анатоліївна Борисюк. – К., 2013.
2. Державна авіаційна служба України // Офіційний сайт [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://avia.gov.ua/documents/diyalnist/aeroport/24145.html>
3. Дудник І.М. Географічні аспекти дослідження авіатранспортних систем / І.М.Дудник, О.А.Борисюк // Ученые записки ТНУ им. В.И. Вернадского. – 2011. – Том 24 (63). № 2, часть 1. (Серия: География).
4. Дудник І.М. Вступ до загальної теорії систем: навч. посібник / І.М. Дудник. – К., 2009.
5. Заставний Ф.Д. Географія України: навч. посібник: в 2 т. / Ф.Д. Заставний. – Львів, 1993.
6. Туровський Р.Ф. Центр и регионы: проблемы политических отношений / Р.Ф. Туровский. – М., 2007.

Надійшла до редколегії 01.09.15

О. Борисюк, канд. геогр. наук, доц.  
Национальный авиационный университет, Киев, Украина

### ТЕОРЕТИЧЕСКИЕ АСПЕКТЫ ФУНКЦИОНИРОВАНИЯ АВИАТРАНСПОРТНОЙ СИСТЕМЫ УКРАИНЫ В УСЛОВИЯХ КРИЗИСА

*В статье рассматриваются теоретические аспекты функционирования авиатранспорта, характеризуются важнейшие категории, отражающие территориальную структуру авиатранспортной системы Украины. Исследованы особенности структуры авиатранспортной системы, каковыми являются полиструктурность и линейно-узловой характер. Также в работе акцентируется внимание на основных системообразующих элементах и связях, обеспечивающих организацию и стабильное функционирование национальной авиатранспортной системы. Анализируется влияние макроэкономических и социокультурных факторов на деятельность авиатранспортной системы, которые сегодня носят деструктивный характер.*

*Ключевые слова: авиатранспортная система, территориальная структура, полиструктурность, иерархические уровни авиатранспортной системы, системообразующие элементы, системообразующие связи.*

O. Borisyuk, PhD., Philosophy Doctor  
National Aviation University, Kyiv, Ukraine

### THEORETICAL ASPECTS OF THE AIRTRANSPORT SYSTEM OF UKRAINE IN CRISIS

*The article deals with theoretical aspects of air transport, characterized by major categories reflecting the territorial structure of the air transport system of Ukraine. The features of the structure of the air transport system, which are the Polystructural and linear-nodal character. Also in the paper focuses on the basic elements and backbone connections, providing a stable organization and functioning of the national air transportation system. The influence of macro-economic and socio-cultural factors on the activity of the air transport system today nasyat destructive.*

*Keywords: air transport system, territorial structure, Polystructural, hierarchical levels of the air transport system, the backbone elements of backbone connection.*

УДК 338.482.2

І. Заря, канд. екон. наук, доц.  
Національний авіаційний університет, Київ

## СУЧАСНІ ТРЕНДИ УПРАВЛІННЯ ЕКОНОМІЧНОЮ БЕЗПЕКОЮ ТУРИСТИЧНОГО ПІДПРИЄМСТВА

*Обґрунтовуються основні напрямки дослідження економічної безпеки туристичного підприємства. Досліджено основні підходи до трактування дефініції "економічна безпека". Проаналізовано чинники, які мають визначати вектор реалізації основних положень економічної безпеки туристичного підприємства. Запропоновано низку дієвих заходів для протидії негативним впливам соціально-економічних процесів, які торкаються внутрішньої та зовнішньої діяльності туристичного підприємства і потребують постійного моніторингу та удосконалення.*

**Ключові слова:** туристичне підприємство, економічна безпека, соціально-економічні процеси, управління економічною безпекою, безпековий стан підприємства

**Постановка проблеми.** Будь-яке туристичне підприємство діє в умовах зовнішніх і внутрішніх загроз і, таким чином, потребує відповідного інструментарію для адекватної відповіді на виклики і загрози своїм інтересам в межах просторової організації. Комплексним, системним підходом, який відповідає безпековим потребам туристичного підприємства є система економічної безпеки, до основних функцій якої належить захист інтересів підприємства та забезпечення стабільного довгострокового його функціонування.

Економічна безпека як поняття, формувалася під впливом різноманітних процесів на мікро- та макрорівнях. У останні десятиліття ці чинники набули глобального, міжнародного характеру.

**Аналіз останніх досліджень і публікацій.** Сьогодні теорія і практика аналізу економічної безпеки зосереджена переважно на підприємництві – Т. Васильців, В. Богомоллов, Б. Андрушків, Т. Іванюта, Г. Вечканов, О. Власюк, Г. Швиданенко, Т. Гладченко, А. Горбунов, М. Єрмошенко, А. Качинський, В. Ортинський, Т. Ковальчук, А. Козаченко, Б. Кравченко, Я. Жаліло, Д. Ляпін, О. Грунин, І. Мазур, О. Користін, Н. Реверчук та ін.

Дослідженню питань в сфері туризму в цілому та на рівні туристичного підприємства присвячені дослідження В. Квартального, В. Гуляєва, І. Зоріна, Г. Савіної, І. Зінов'єва, О. Чудновського, В. Ткач, О. Кокоревої, О. Савіної, С. Цьохли та інших.

**Мета (завдання).** Основне завдання полягає в тому, щоб встановити сучасні тренди управління туристичним підприємством та визначити комплекс заходів щодо протидії негативним впливам в руслі економічної безпеки.

**Виклад основного матеріалу.** Економічна безпека посідає сьогодні чільне місце в переліку основних функціональних складових будь-якого підприємства. Саме

від неї в більшості випадків залежить рівень протистояння виникаючим загрозам, створення необхідних для оптимального функціонування умов та визначення передумов подальшого розвитку підприємства. Місце цієї дефініції серед функціональних складових діяльності підприємства представлено на рисунку.

На рівні суб'єкта господарювання вченими доведено, що "економічна безпека" як агрегована категорія – це відповідний стан суб'єкта господарювання, його властивість та специфічна діяльність структурних складових, здатність до самореалізації та контролю" [1].

У визначенні дефініції "економічна безпека" вчені намагаються врахувати якомога більше факторів та явищ, які є загрозами та визначити механізм та індикатори безпекового розвитку економіки держави (таблиця). Натомість поза увагою залишається окреслення системного підходу до оцінки цього суспільно-економічного явища. В умовах сьогодення, багатовекторного розвитку економіки, перманентної динаміки економічної кон'юнктури така оцінка має включати чіткий, цілісний підхід з низкою пріоритетних для кожної ситуації та в цілому завдань та норм.

В пошуках відповіді на цей запит вченими запропоновано розглядати економічну безпеку держави з різних системних точок зору. Наприклад, в розрізі ендогенного та екзогенного підходів [1], коли в основі визначення лежать просторово-часові та функціональні межі економічної безпеки при екзогенному підході, або аналіз підсистем та складових економічної безпеки при ендогенному підході. Очевидно, що ці підходи доповнюють один одного і додають системності подальших дослідженням в цьому напрямку, розширюють базу оцінки економічної безпеки держави.

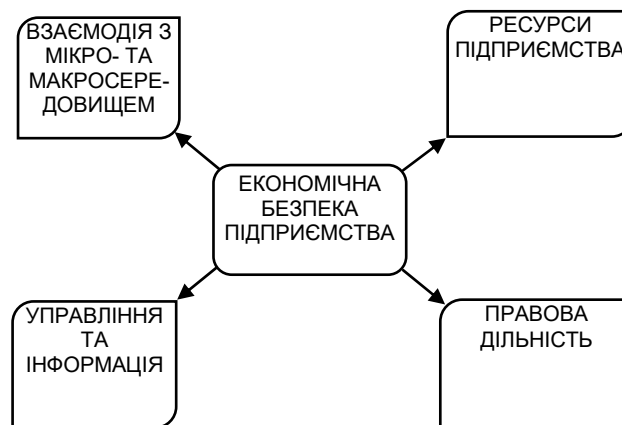


Рис. 1. Місце дефініції "Економічна безпека" в контексті діяльності підприємства

Здійснюються спроби узагальнити науковий досвід в теоретико-практичному плані щодо сутності та змісту дефініції "економічна безпека" [11], зокрема в розрізі

таких категорій як умови та чинники економічної безпеки, стан економіки та інститутів влади.



Також вчені, перебуваючи у творчому пошуку, розробили модель організації безпечної життєдіяльності суспільства [7], визначаючи нові вектори у дослідженнях перманентного характеру безпекового виміру суспільної діяльності.

Щодо управління економічною безпекою туристичного підприємства, слід зауважити, що є низка чинників, які мають визначати вектор реалізації основних положень економічної безпеки підприємства. До основних можна віднести такі:

- особливі відносини між суб'єктами туристичного ринку і споживачами в процесі його виробництва, формування, просування і реалізації;
- задіяність чисельних підприємств у розробці туристичного продукту;
- впровадження спеціальних бізнес-процесів при розробці, просуванні та реалізації туристичного продукту;
- перманентний цикл кругообігу активів в процесі створення – реалізації туристичного продукту;
- конкурентні позиції туристичного підприємства на ринку послуг;
- ринкова економічна та соціальна кон'юнктура.

Розробка механізму забезпечення безпекового стану туристичного підприємства передбачає адекватне змінам зовнішнього і внутрішнього середовища управ-

ління ресурсами підприємства, трудовим потенціалом, фінансовими активами, інноваційно-інвестиційною діяльністю, інформаційною складовою.

Оптимальний баланс щодо ресурсів туристичного підприємства та бізнесових можливостей веде не тільки до зростання ефективності функціонування підприємства в конкурентному середовищі, а й підвищує рівень протидії внутрішнім та зовнішнім загрозам, поліпшує "імунітет" щодо ризиків підприємницької діяльності, забезпечує довгострокові перспективи розвитку компанії.

Кризовий стан економічного середовища туристичного підприємства визначає ескалацію проблем економічній безпеці туристичного підприємства і потребує пошуку напрямків щодо удосконалення існуючих підходів до оцінки, аналізу та способів реагування на негативні впливи в туризмі з врахуванням специфіки діяльності туристичного підприємства. Індикаторами кризових процесів в туристичній індустрії є скорочення чисельності туристичних підприємств, проблеми з залученням туристів, зниження порівняно з 2013 роком, кількості відвідувань країни іноземцями на 50% (з 24671 тис. чол. до 12712 тис. чол.), з них скорочення потоку іноземних туристів зменшилось втричі (з 488496 чол. до 146804 чол.). Така сума динаміка обумовлена соціально-економічними, геополітичними та військовими подіями в державі.

Таблиця 1. Підходи до визначення поняття "Економічна безпека"

№ з/п	Автор	Основні характеристики
1	Буркальцева Д.	економічна безпека отожднюється з відсутністю загроз існуванню економіки [6]
2	Малюта Л., Погайдак О.	стійкість до внутрішніх та зовнішніх загроз, здатність до розширеного самовідтворення та спроможний задовольняти потреби особи, сім'ї, окремих членів суспільства та держави загалом [7]
3	Токар В.	прийнятний ступінь (рівень) захищеності субекта (обекта) від внутрішніх та (або) зовнішніх загроз [2]
4	Серебрянников В.	це такий стан захищеності життєво важливих економічних інтересів підприємства від внутрішніх і зовнішніх джерел небезпеки, який формує адміністрація та персонал шляхом реалізації системи заходів правового, організаційного й інженерно-технічного характеру [4]
5	Франчук В.	безпека є функцією соціально-економічної системи [5]
6	Козаченко Г.	стан і здатність економічної системи протистояти небезпеці руйнування її організаційної структури і статусу, а також перешкодам досягнення цілей розвитку [3]
7	Алькама В.	Безпечний стан соціально-економічної системи і безпека як її якість є результатом управлінської стратегії та політики убезпечення [1]
8	Губський Б.	спроможність держави забезпечувати захист національних економічних інтересів від зовнішніх та внутрішніх загроз, здійснювати поступальний розвиток економіки з метою підтримання стабільності суспільства і достатнього оборонного потенціалу за будь-яких умов і варіантів розвитку подій [8]
9	Шлемко В., Бінько І.	такий стан національної економіки, який дозволяє зберігати стійкість до внутрішніх і зовнішніх загроз [9]
10	Боримська К.	Економічна безпека є складним і багатofакторним суспільним явищем, яке характеризується різними сутнісними ознаками та формами прояву на всіх рівнях: глобальному, міжнародному, національному, регіональному, рівні підприємства та окремої людини [10]

Дієві заходи протидії негативним впливам в діяльності туристичного підприємства базуються на низці таких ключових моментах:

- мінімізація протиріччя в роботі бізнес-партнерів туристичного підприємства шляхом поліпшення ділової репутації, договірних відносин та побудови партнерських зв'язків;
- узгодження інтересів різних груп учасників на ринку туристичних послуг на взаємовигідних умовах;
- визначення спільної мети діяльності виробників та постачальників туристичних послуг через процес поглиблення співпраці;
- побудова цілісної системи протидії викликам внутрішнього та мікросередовища в рамках загальної концепції діяльності туристичного підприємства;
- підвищення ступеня довіри споживачів торговій марці туристичного підприємства через поінформованість щодо відповідності пропонованих продуктів та послуг індивідуальним вподобанням споживачів;
- діяльність з покращення статусу, ділової репутації, іміджу туристичного підприємства;

Рівень забезпечення економічної безпеки при врахуванні вищеназаних принципів базується на активній співпраці з суб'єктами зовнішнього середовища, вибудовуючи такі зв'язки з ними, які ведуть до закріплення, усталеності позицій на ринку туристичних послуг. А внутрішня діяльність в межах управлінських доміант має спиратися на організаційну структуру та ієрархічні рівні.

**Висновки.** Таким чином, економічна безпека туристичного підприємства забезпечується завдяки реалізації цілої низки принципів, які торкаються внутрішньої та зовнішньої діяльності і потребують постійного моніторингу та удосконалення.

**Список використаних джерел**

1. *Алькама В.Г.* Теоретико-методологічні засади розвитку системи економічної безпеки логістичних утворень: Наукова доповідь / В. Г. Алкама ; за заг. ред. О. А. Кириченко. – К., 2010.
2. *Токар В.В.* Інноваційно-інвестиційна діяльність промислових підприємств та економічна безпека України: Монографія. – К., 2013.
3. *Козаченко Г.В.* Економічна безпека підприємства: сутність та механізм забезпечення: Монографія / Г.В. Козаченко, В.П. Пономарьов, О.М. Ляшенко. – К., 2003.

5. Франчук В.І. Шляхи забезпечення безпеки соціально-економічних систем / С.В. Васильчак, В.І. Франчук // Науковий вісник НЛТУ України: Зб. наук.-техн. праць. – 2009. – Вип. 19. – С. 237-241.

6. Буркальцева Д.Д. Інституціональне забезпечення економічної безпеки України: монографія / Д. Д. Буркальцева. – К., 2012.

7. Малюта Л. Я., Погайдак О.Б. Особливості організації та забезпечення економічної безпеки підприємства й підприємництва в умовах суспільних трансформацій//Теоретичні і практичні аспекти економіки та інтелектуальної власності. – 2012. – Вип.1. Том 3.

9. Шлемко В.Т. Економічна безпека України: сутність і напрямки забезпечення / В.Т. Шлемко, І.Ф. Бінько. – К., 1997.

10. Боримська К.П. Економічна безпека держави й підприємства: визначення змісту понять// Вісник ЖДТУ. – 2012. – Вип. 4.

11. Мошенський С.З. Формування та розвиток категорії "економічна безпека держави" в економічній науці та практиці // Проблеми теорії та методології бухгалтерського обліку, контролю і аналізу. – 2008. – Вип. 2 (11).

Надійшла до редколегії 01.06.15

И. Заря, канд. экон. наук, доц.

Национальный авиационный университет, Киев, Украина

## СОВРЕМЕННЫЕ ТRENДЫ УПРАВЛЕНИЯ ЭКОНОМИЧЕСКОЙ БЕЗОПАСНОСТЬЮ ТУРИСТИЧЕСКОГО ПРЕДПРИЯТИЯ

*Обосновываются основные направления исследования экономической безопасности туристического предприятия. Исследованы основные подходы к трактовке дефиниции "экономическая безопасность". Проанализированы факторы, которые должны определять вектор реализации основных положений экономической безопасности туристического предприятия. Предложен ряд действенных мер по противодействию негативным воздействиям социально-экономических процессов, которые касаются внутренней и внешней деятельности туристического предприятия и требуют постоянного мониторинга и совершенствования.*

*Ключевые слова: туристическое предприятие, экономическая безопасность, социально-экономические процессы, управление экономической безопасностью, безопасное состояние предприятия*

I. Zarya, PhD, Philosophy Doctor, Senior Lecturer

National aviation university, Kiev, Ukraine

## MODERN TRENDS IN MANAGEMENT OF ECONOMIC SECURITY COMPANY TRAVEL

*Substantiates the main directions of the study of economic security of the tourist enterprise. The basic approach to the interpretation of the definition of "economic security". The factors that should determine the vector of the basic provisions of the economic security of the tourist business. A number of effective measures to counter the negative impacts of socio-economic processes that affect the internal and external activities of the tourism enterprises and require constant monitoring and improvement.*

*Keywords: travel business, economic security, social and economic processes, management of economic security, the security state of enterprise.*

УДК 911.3

С. Уліганець, канд. геогр. наук, доц.,  
Л. Мельник, канд. геогр. наук, мол. наук. співроб.  
Київський національний університет імені Тараса Шевченка, Київ,  
О. Кравчук, наук. спів роб.,  
Український інститут експертизи сортів рослин, Київ,  
Т. Мельник, студент  
Київський національний університет імені Тараса Шевченка, Київ

## ПРИРОДНО-ТЕХНОГЕННІ ЗАГРОЗИ РОЗВИТКУ АГРАРНОГО СЕКТОРУ УКРАЇНИ

*Розкрита сутність природно-техногенної безпеки. Розглянуті джерела та види небезпеки. Особлива увага звернута на екологічну безпеку. Висвітленні регіональні особливості природно-техногенних загроз в Україні. Виявленні загрози природно-техногенного характеру, пов'язані з особливостями рельєфу, клімату, геологічної будови, спеціалізації господарства. Результатами аналізу природних і техногенних загроз свідчать про те, що нинішній стан екологічної безпеки в більшості областей України майже не відповідає необхідному рівню. Особлива увага звернута на об'єкти ядерної, хімічної, металургійної, гірничо-видобувної промисловості, інженерних споруд, транспортних систем. Показано негативний вплив природно-техногенної безпеки на сільське господарство України. Накреслені основні напрямки охорони навколишнього середовища в сільському господарстві. Виявлено потребу в створенні конкретного і реалістичного плану для мінімізації впливу від ризиків, що пов'язані із природно-техногенними небезпеками.*

*Розвиток економічних і природно-техногенних загроз у державі на сучасному етапі характеризується динамічними змінами та складними взаємозв'язками, що зумовлюють формування значних ризиків в екологічній безпеці держави. Значні процеси суттєво ускладнюють поглибленням світової фінансово-економічної кризи, що суттєво обмежує можливості держави щодо запобігання та нейтралізації загроз природного й техногенного походження.*

*Ключові слова: природно – техногенна безпека, джерела небезпеки, аграрний сектор, економічна безпека, навколишнє середовище.*

**Постановка проблеми.** Розвиток суспільства має ряд позитивних надбань, але разом з ними породжуються чисельні загрози інтересам людини та держав. Вагоме місце належить природно – техногенним небезпекам. Багато з них характерні і для України.

Щоб досягнути економічної стабільності в Україні головним завданням є підтримка сталого рівня економічної та природно – техногенної безпеки. За умов активізації глобалізаційних процесів пріоритетними стають ті сфери національної економіки, в яких країна буде мати конкурентні переваги. Для України такою сферою є аграрна. Вагомого значення для подальшого розвитку України набуває безпека аграрного сектору.

В умовах сучасної економічної ситуації, у відкритості суспільного розвитку, змін відносин власності, здійснення земельної реформи у першу чергу постають пи-

тання ефективності використання земельних ресурсів та забезпеченості виробництвом екологічно чистої продукції продовольства.

**Аналіз останніх досліджень і публікацій.** Проблема природно-техногенної безпеки приділяється значна увага в наукових дослідженнях як в Україні, так і за кордоном. Але питання гарантування безпеки країни від аварій, катастроф і стихійних лих, протидії загрозам, розвитку екологічно орієнтованого і безпечного виробництва, формування нового світогляду на проблеми управління природно-техногенними аваріями і катастрофами з урахуванням комплексного вирішення проблем безпеки залишаються ще недостатньо вивченими.

Питанням природно – техногенної безпеки присвячено ряд праць вітчизняних та зарубіжних вчених О. Барановського, О. Власюка, Л. Абалкіна, Б. Губсько-

го, Н. Нижника, Т. Ситника, В. Сенчагова, О. Шніпка, Б. Данилишина, С. Іванюти, А. Качинського, О. Кононенко, А. Мельничука, Я. Олійника, А. Степаненка, та інші.

Великий внесок у розвиток базових принципів та складових природно-техногенної безпеки зробили такі вчені, як В. Барановський, С. Волошин, Є. Хлобистов.

Метою даного дослідження є аналіз впливу природно – техногенної безпеки на аграрний сектор України.

**Виклад основного матеріалу.** Категорія "природно – техногенна безпека" досліджується, в основному, на державному рівні і лише частково – на регіональному, а дослідження безпеки аграрної галузі є недостатнім. Для того, щоб обґрунтувати вплив природно – техногенної безпеки на аграрний сектор України потрібно розглянути джерела та види небезпеки.

Небезпека – це надзвичайна ситуація або властивість природи, що містить ризик для людства, який у певний момент завдає персонального чи колективного збитку. Поняття "небезпека" властива всім системам, що мають хімічні та біологічно активні компоненти. Небезпеки мають прихований характер і проявляються за певних умов [1].

Джерела небезпеки – це умови чи фактори, що містять у собі шкідливі властивості чи руйнуючу природу, які несуть загрозу для здоров'я людини і її життя та стійкості екосистем. За походженням виділяють такі їх види: техногенні, соціальні і природні. Всі види небезпек поділяють на: природні, техногенні, антропогенні, екологічні, соціальні та біологічні. У загальному розумінні поняття "безпека" можна трактувати як стан захищеності навколишнього середовища і населення від негативних впливів, які викликані природними, техногенними, соціальними, політичними, військовими чи іншими чинниками. Також виділяють ієрархічні рівні безпеки – глобальний, державний, регіональний та локальний [1].

Екологічна безпека характеризується певними рисами. У локальних, регіональних та глобальних масштабах екологічна безпека проявляється як екологічні лиха, кризи чи катастрофи. Основним способом вирішення проблем екології що б гарантувало суспільний розвиток як біосфери сумісний є безпека в екології. Вона передбачає раціональне задоволення екологічних потреб кожної людини чи суспільства в цілому, гарантує проживання в екологічно чистому середовищі яке б сприяло гармонійному розвитку життєдіяльності. Розв'язання великої кількості проблемних завдань, які пов'язані з екологічною безпекою можливе тільки у поєднання з іншими аспектами національної безпеки, адже вони тісно пов'язані між собою. Формування екологічної безпеки є неможливим якщо будуть порушуватися екологічні права інших груп населення як в даній екосистемі так і поза її межами. Ефективність екологічної безпеки залежить від фундаментальних біосферних закономірностей, які міцно пов'язані з різноманітними сферами життя суспільства і визначаються комплексним характером.

Розвиток промислового виробництва призвів до акумуляції значних обсягів екологічно небезпечних та токсичних відходів. Заходи для утилізації та знешкодження відходів є недостатньо ефективними оскільки давно застаріли. Через тривалі економічні негаразди стан основних засобів у промисловості, сільському господарстві та інфраструктурі є критичним. Тільки після того, як на державному рівні буде вирішено першочергові завдання захисту населення, промислових об'єктів, які мають національну цінність, від надзвичайних ситуацій різного характеру, то можна буде говорити про конкретні кроки на шляху до захисту від надзвичайних ситуацій.

Природно-техногенні загрози територіально диференціюються, що зумовлюється природними та господар-

ськими особливостями регіонів. Для Карпатського регіону України, наприклад, особливо гострими є загрози природно-техногенного характеру, які залежать від особливостей рельєфу, клімату, геологічної будови, структури господарства. Значне поширення в регіоні мають зсуви. У Закарпатській, Львівській, Івано – Франківській та Чернівецькій областях нараховується 6894 зсуви (30,0% від їх загальної кількості в Україні). Частина з них активні, спричиняють пошкодження будівель, автомобільних доріг, залізничних магістралей, ліній електропередач. У Чернівецькій області таких зсувів 151, Івано-Франківській – 95, Львівській – 18, Закарпатській – 15.

Сучасний стан техногенної безпеки України говорить про критичну зношеність основних фондів у всіх сферах економіки. В Україні працюють 22 563 небезпечних об'єкти, аварії на 955 із яких можуть спричинити виникнення надзвичайних ситуацій як національного так і регіонального чи локального рівня, а також 1093 хімічно – небезпечних об'єкти. Найбільше їх у промислових регіонах України, зокрема у Харківській, Луганській, Донецькій, Черкаській, Кіровоградській, Сумській, Полтавській, Київській областях. Виділяються підприємства гірничодобувної промисловості, складні інженерні споруди, транспортні системи, що перевозять великі маси людей та небезпечні вантажі, об'єкти оборонної галузі. Спостерігаються надмірні техногенні навантаження на природу, в результаті чого зростає вірогідність виникнення техногенних надзвичайних ситуацій [5].

Особливо небезпечними є заборонені для використання засоби захисту рослин, які потрібно знешкодити. Також є невирішеним питання про очищення території від вибухонебезпечних предметів, зокрема від таких, що залишилися після Другої Світової війни. На 27 % території країни (165 тис. кв. км) спостерігається вплив шкідливої дії вод, а на цих територіях проживає майже одна третина населення. Населення гірських та передгірських районів Карпат найбільше потерпає від паводків, повеней та зсувів. У Закарпатській, Львівській, Івано – Франківській та Чернівецькій областях також є поширеними селеві явища. Відсутність сучасних захисних заходів від небезпечних природних явищ призводить до щорічних значних збитків в різних секторах економіки, особливо в аграрному, а також до погіршення екологічного стану природного середовища [5].

За ступенем потенційної небезпеки, що призводить до виникнення катастроф у техногенній сфері цивільного комплексу України, виділяють об'єкти хімічної, ядерної, гірничодобувної та металургійної промисловості, інженерні споруди особливого значення (греблі, естакади, нафтогазосховища), транспортні системи всіх видів, магістральні газо-, нафто – і продуктопроводи.

Однією із найбільших за площею території, економічним потенціалом та чисельністю населення країн Європи є Україна. На території держави зосереджена велика кількість природних багатств, але безгосподарність і загарбницьке використання не тільки порушили, а й призвели до руйнування природних ландшафтів. Висока концентрація промислових об'єктів та сільського господарства на окремих територіях призвела до катастрофічного забруднення всіх компонентів біосфери. Масштаби екологічних змін створюють загрозу життю суспільства та національній безпеці. Спостерігаються надмірні техногенні навантаження на природне середовище через функціонування масштабних комплексів промисловості, більша половина яких є потенційно небезпечними. Усе це збільшує ймовірність виникнення надзвичайних ситуацій техногенного походження, що несуть загрозу для життя людей, економіці та природному середовищу. Зонами, які мають надзвичайно висо-

кий ступінь ризику виникнення катастроф і аварій техногенного походження є промислові регіони. Знос основних фондів усіх галузей економіки України становить в середньому 50%. Одним із різновидів небезпек є загрози, які мають природне походження. В межах території нашої держави можливе виникнення майже всіх видів небезпечних природних явищ метеорологічного, геологічного та гідрогеологічного походження. Це насамперед повені, паводки, затоплення, землетруси і зсуви, польові і лісові пожежі, сильні снігопади, ожеледі, шквальні вітри, урагани, смерчі тощо. Наслідками їх є руйнування чи загроза руйнування інженерних споруд, будинків, земельних угідь, порушення транспортного

сполучення. Аналіз надзвичайних ситуацій, які мають природний характер, що відбулися в Україні за минулі десятиріччя, свідчать про актуальність вирішення проблеми пов'язаної із гарантуванням безпеки населення, господарства і навколишнього середовища із врахуванням ризиків від надзвичайних ситуацій які спричиняються цими процесами [6].

Небезпека стихійних лих зростає із збільшенням щільності населення та концентрації виробництва в зонах виникнення небезпечних природних процесів і явищ. Це стає перешкодою для майбутнього соціально – економічного розвитку країни.

Таблиця 1.1. Розподіл надзвичайних ситуацій природного характеру в Україні у регіональному розрізі 2008 – 2012 рр.

Адміністративний регіон	Кількість НС	Загальнодержавний	Регіональний	Місцевий	Об'єктовий	Загибло людей	Постраждало людей
АРК	99	-	9	34	48	15	103
Вінницька	47	1	9	19	18	5	630
Волинська	39	2	8	19	10	13	278
Дніпропетровська	81	2	10	42	27	35	706
Донецька	62	2	8	35	17	47	501
Житомирська	42	-	8	24	10	13	616
Закарпатська	49	1	14	29	5	25	1286
Запорізька	60	1	7	35	17	4	460
Івано-Франківська	40	1	14	14	11	8	197
Київська	52	-	8	20	24	13	237
Кіровоградська	68	-	9	37	22	24	550
Луганська	68	1	10	19	38	35	249
Львівська	87	2	27	32	26	13	508
Миколаївська	46	2	9	22	13	19	676
Одеська	75	2	11	47	15	28	790
Полтавська	50	-	11	22	17	24	224
Рівненська	42	1	9	20	12	5	198
Сумська	51	-	14	24	13	9	222
Тернопільська	41	2	14	19	6	13	217
Харківська	51	-	5	25	19	16	143
Херсонська	50	1	5	26	18	15	134
Хмельницька	50	2	15	18	15	17	144
Черкаська	35	-	4	19	12	4	175
Чернівецька	31	1	13	12	5	4	16
Чернігівська	51	-	16	18	17	3	74
м. Київ	19	-	-	9	10	3	100

"Складено за матеріалами [4]"

Сільське господарство в Україні – одна з найбільш трудомістких галузей, потенціал якої 41,84 млн. га сільськогосподарських угідь (69,3 % площі території України),. Розораність сільськогосподарських угідь досягає 72 %, а в деяких регіонах перевищує 88%. Також до сільськогосподарського обробітку також залучені малопродуктивні угіддя, такі як схилі землі, прирусові луки та пасовища. Територія України займає 5,7 % площі території Європи, а її с/г угіддя – 18,9 %, з них рілля – 26,9 % [6].

В Україні спостерігається надмірне розорення земель, що істотно порушує співвідношення між видами сільськогосподарських угідь, збільшуючи деградацію земель. Сільськогосподарська продукція України, яка б значилась як екологічно чиста, в умовах ринку і з урахуванням її інтеграції у світове господарство, повинна вироблятися на основі високопродуктивних технологій, а не на техногенно порушених земельних угіддях.

Нераціональна господарська діяльність людини та несприятливі природні процеси сприяють тому, що втрачається гумусний шар, зменшення товщини якого на 1 см призводить в результаті призводить до втрат урожаю в 1 ц/га. В Україні за останні 30 років вміст гумусних речовин зменшився на 30 %. Ерозія ґрунтів – це пряма дорога до скорочення продуктивності землі, 33%

ґрунтів України вже вважається з зменшенням вмісту органічних речовин, де йдеться про 44% найбільш продуктивних степових земель та 30% земель лісового фонду. Щороку втрати органічного складу становлять від 0,6 – 1,0 тони/га, і це здебільшого від використання застарілих технологій сільськогосподарського виробництва.

Для того, щоб відновився шар ґрунту товщиною в 1 см природним шляхом потрібно мінімум як 100 років. Проте в Європі значно вища ефективність використання земель ніж в Україні.

Екстенсивний спосіб господарювання є основною причиною невисокої родючості ґрунтів в Україні. Якість земель постійно погіршується. Внаслідок забруднення ґрунтів промисловими викидами, надмірного використання чи порушення технології застосування аграріями засобів захисту рослин чи добрив, а також забрудненість значних площ внаслідок аварії на Чорнобильській атомній станції великі площі не придатні для використання. У кризовому стані перебувають до 20 % земель які розташовані в містах, приміських територіях чи індустріальних районів. Можна спостерігати, зниження рівня обмінного калію чи рухомого фосфору, а також подальше окислення ґрунтів. Великі території підтоплення зрошуваних і осушених земель призвели до зниження загальної урожайності сільськогосподарських культур

на 30-40 % на зрошених та на 15-37 % на осушених землях. У більшості регіонів, через відсутність фінансування, не виконуються заходи, що пов'язані із захистом ґрунтів від водної та вітрової ерозії [3].

На окремих територіях, де проводилось осушення земель, спостерігається значне зменшення потужності органічної маси, зниження рівня ґрунтових вод, а в районах зі зрошенням – засолення і підтоплення ґрунтів, внаслідок чого деградують чорноземи, що призводить до негативних екологічних наслідків на Поліссі та на півдні України. Сьогодні 14,8 % загальної площі зрошуваних земель піддаються еродуванню, понад 4 % є засолені або, 1,5 % – перезволожені. Практично на всіх землях спостерігається зростаюче зниження вмісту гумусу в ґрунтах. Збільшення кількості мінеральних речовин у ґрунтових водах може викликати вторинне засолення ґрунтів. Використання у великій кількості мінеральних добрив та хімічних препаратів разом з промисловим і радіаційним забрудненням ще більше ускладнює екологічну ситуацію в Україні, внаслідок чого знижується здатність біосфери до відновлення та порушується стійкість агроландшафтів до навколишніх впливів.

Також слід врахувати, що антропогенне забруднення території в Україні носить не суцільний, а локальний характер. В Україні ще залишилася значна частка незабруднених земель, де рівень забрудненості менший, навіть ніж у країнах Західної Європи. Подальший розвиток сільськогосподарського господарства і хімізація земель щоразу збільшують вагомість охорони довкілля в сільськогосподарському виробництві. Думати Говорити про економічну ефективність сільського господарства і при цьому не дотримуватись екологічних вимог неможливо, оскільки вони принципово важливі, тому що дана галузь, найтісніше пов'язана з живими і неживими об'єктами природи. Ось чому будь – які напрямки розвитку сільського господарства (меліорація, механізація, осушення) можуть підвищити продуктивність землі, якщо їх проведення буде з урахуванням всіх екологічних вимог.

Нові умови ринку потребують змінити відношення до питань, які пов'язані з і охороною навколишнього середовища в сільському господарстві і раціональним природокористуванням. Оскільки говориться, по суті, про дбайливе ставлення до національного багатства нашої країни та про здоров'я її населення. Більше того, це важливе питання і подальшого розвитку суспільства. Від їх розумного вирішення залежать умови життя і праці прийдешніх поколінь.

В сучасних умовах розвитку стан довкілля напряму залежить від забезпечення екологізації сільськогосподарського виробництва, в наслідок якого повинно відбуватися впровадження екологічних та правових вимог на всіх стадіях сільськогосподарської діяльності, таких як планування, проектування, будівництво та експлуатація. В сучасних умовах перехідного періоду спостерігається різке погіршення екологічної ситуації, незважаючи на тривале зменшення сільськогосподарського виробництва, що пояснюється ігноруванням екологічних вимог для задоволення економічних інтересів, а також послабленням централізованого керівництва і зниженням ефективної роботи державних органів у сфері природоохоронної та правоохоронної діяльності [7].

Зараз в світовій практиці землеробства поширюється перехід до технологій, які ґрунтуються на приведенні до мінімальних значень від шкідливого впливу на природне середовище, відтворення природної родючості ґрунтів, зменшення питомої ваги найбільш енергоємних процесів агровиробництва.

Попит на екологічні чисті продукти харчування на світовому ринку швидко зростає і тому саме Українські

багаті землі мають достатньо високу інвестиційну привабливість. Продукція сільського господарства України в умовах, що склалися є однією з головних джерел експорту. Цьому сприяють як великі масштаби сільськогосподарського землекористування, так і родючі землі. Україна може повністю забезпечувати свої потреби в сільськогосподарській продукції, а також і значно збільшувати свій експортний потенціал.

Тому державна політика, як основний важіль створення державної стратегії безпеки господарських комплексів та населення, повинна спрямовуватись на попередження і зниження ризиків від виникнення надзвичайних ситуацій техногенного чи природного характеру та послаблення наслідків в результаті їх виникнення. Світовий досвід показує, що збільшення рівня природно – техногенної безпеки потребує розробки і запровадження стратегії політики держави у цій сфері поряд із стратегією соціально – економічного розвитку країни. Крім того, стратегія повинна базуватися на уже наявній науковій та управлінській базі, та визначати стратегічні і значимі напрями діяльності.

**Висновки.** Радикальна екологізація суспільної думки, зосередження уваги до вирішення проблем які пов'язані з екологізацією на всіх рівнях організації суспільства та пошуку сучасних підходів до їх вирішення на основі використання наукових знань та екологічних законів вимагають проблеми впливу діяльності людини на природне навколишнє середовище України. Міністерства, установи та організації, підприємства України повинні брати участь в реалізації заходів, які будуть спрямовані на досягнення, всебічну підтримку та контроль за дотриманням вимог задля екологічної безпеки.

На позитивний результат від проведення конкретних заходів можна буде спостерігати тільки при застосуванні їх у комплексі, які у свою чергу потребують запровадження чітких і відпрацьованих механізмів управління діяльністю всіх суб'єктів, які беруть участь у цьому процесі. Для того, щоб реалізувати такий механізм повинна бути визначена певна доктрина екологічної безпеки України. Забезпечення такої доктрини екологічної безпеки буде задовольняти екологічні вимоги всіх суб'єктів екологічної системи, і за своєю першочерговістю повинна бути поставлена вище за окремі аспекти національної безпеки яка зараз сформована.

В умовах розбудови незалежності України з'явилася реальна можливість запобігати негативному антропогенному впливу на навколишнє середовище шляхом формування важелів та впровадження сучасної Державної екологічної політики, яка б базувалася на новітніх технологіях і загальносуспільних пріоритетах. Основним законом, який регулює екологічні права наших громадян є ЗУ"Про охорону навколишнього природного середовища".

Подолання надмірного ресурсного використання, низького рівня залучення до переробки первинної сировини, вторинних ресурсів і відходів до вторинної переробки, впровадження безвідходних та маловідходних технологій повинно стати стратегічним напрямком довілля та збереження наявних природних ресурсів. Головною метою екологічної безпеки нашої країни повинно стати вироблення концепції загальної стратегії у сфері раціонального використання природних багатств та захисту довкілля, а також запровадження їх у практичне використання з метою стабільного соціального та економічного розвитку країни. При цьому повинні формуватись нові типи технологічних процесів, управління та контролю, які будуть здатні розв'язати екологічні проблеми та сприяти зменшенню будь-яких екологічних небезпек чи їх наслідків, що становлять вагому загрозу національній безпеці України.

**Список використаних джерел**

1. Данилишин Б.М., Ковтун В.В., Степаненко А.В. Наукові основи прогнозування природно-техногенної / екологічної / безпеки: Монографія. – К.: Лекс Дім, 2004. – 553 с.
2. Данилишин Б.М. Безпека регіонів України і стратегія її гарантування: У двох томах/ Під ред. чл.-кор. НАН України Б.М. Данилишина. – К.: РВПС України НАН України, 2007. – Т. 1: Природно-техногенна (екологічна) безпека. – 580 с.
3. Качинський А.Б. Екологічна безпека України: Системний аналіз перспектив покращення. – К., 2001. – 252 с.

4. [http://www.rusnauka.com/3\\_ANR\\_2012/Economics/12\\_99583.doc](http://www.rusnauka.com/3_ANR_2012/Economics/12_99583.doc) – К.е.н. Дідковська Л.І. ДУ "Інститут економіки та прогнозування НАН України" "Природні ресурси у формуванні продовольчої безпеки".
5. <http://www.mns.gov.ua/files/prognoz/report/2011> – офіційний сайт Міністерства надзвичайних ситуацій. "Національна доповідь про стан техногенної та природної безпеки в Україні у 2012 році".
6. [eco.com.ua/](http://eco.com.ua/) Екологічні проблеми найважливіших галузей аграрного сектора економіки.
7. <http://ua-referat.com/> Екологічні проблеми сільськогосподарського виробництва.

Надійшла до редколегії 25.06.14

С. Улиганец, канд. геогр. наук, доц.,  
Л. Мельник, канд. геогр. наук, млад. научн. сотр.  
Київський національний університет імені Тараса Шевченка, Київ, Україна,  
О. Кравчук, научн. сотр.  
Український інститут експертизи сортів рослин, Київ, Україна,  
Т. Мельник, студент  
Київський національний університет імені Тараса Шевченка, Київ, Україна

**ПРИРОДНО-ТЕХНОГЕННЫЕ УГРОЗЫ РАЗВИТИЯ АГРАРНОГО СЕКТОРА УКРАИНЫ**

*Раскрыта сущность природно-техногенной безопасности. Рассмотрены источники и виды опасности. Особое внимание обращено на экологическую безопасность. Освещены региональные особенности природно-техногенных угроз в Украине. Выявлены угрозы природно-техногенного характера, связанные с особенностями рельефа, климата, геологического строения, специализации хозяйства. Результатами анализа природных и техногенных угроз свидетельствуют о том, что нынешнее состояние экологической безопасности в большинстве областей Украины почти соответствует необходимому уровню. Особое внимание обращено на объекты ядерной, химической, металлургической, горнодобывающей промышленности, инженерных сооружений, транспортных систем. Показано негативное влияние природно-техногенной безопасности на сельское хозяйство Украины. Намечены основные направления охраны окружающей среды в сельском хозяйстве. Выявлено потребность в создании конкретного и реалистичного плана для минимизации воздействия от рисков, связанные с природно-техногенными опасностями.*

*Развитие экономических и природно-техногенных угроз в государстве на современном этапе характеризуется динамичными изменениями и сложными взаимосвязями, обуславливающие формирование крупных рисков в экологической безопасности государства. Значительные процессы существенно затрудняют углублением мирового финансово-экономического кризиса, существенно ограничивает возможности государства по предотвращению и нейтрализации угроз природного и техногенного происхождения.*

*Ключевые слова: естественно – техногенная безопасность, источники опасности, аграрный сектор, экономическая безопасность, окружающая среда.*

S. Ulyhanets, PhD, Philosophy Doctor, Senior Lecturer,  
L. Melnyk, PhD, Philosophy Doctor  
Taras Shevchenko National University of Kyiv, Kyiv, Ukraine,  
O. Kravchuk, research worker  
Ukrainian institute for plant variety examination, Kyiv, Kyiv, Ukraine,  
T. Melnyk, student  
Taras Shevchenko National University of Kyiv, Kyiv, Ukraine

**NATURAL AND MAN-MADE THREATS OF UKRAINIAN AGRICULTURAL SECTOR DEVELOPMENT**

*The essence of natural and industrial safety is revealed. The sources and types of dangers are described. Particular attention is paid to environmental safety. Regional characteristics of natural and man-made threats of Ukraine are spotlighted. The threats to natural and man-made disasters related to terrain features, climate, geology, economy specialization are identified here. Results of the analysis of natural and man-made threats indicate that the current state of environmental safety in most regions of Ukraine is almost at the required level. Particular attention is drawn to the objects of nuclear, chemical, metallurgy, mining, civil engineering, transportation systems. The negative influence of natural and technogenic safety on agriculture in Ukraine is shown as well. The main directions of environmental protection in agriculture are outlined. A need to provide a concrete and realistic plan to minimize the impact on the risks associated with natural and man-made hazards is identified.*

*Economic development and natural and man-made threats in the country at the present stage is characterized by dynamic changes and complex relationships that contribute to the formation of large risks in the environmental security of the state. Significant processes are significantly impeded by the deepening global financial and economic crisis, significantly limits the ability of the state to prevent and neutralize threats of natural and man-made origin.*

*Keywords: natural – technogenic safety, hazards, agriculture, agricultural sector, economic safety, environment.*

УДК 911.3

С. Запотоцький, д-р. геогр. наук, проф., В. Запотоцька, асп., І. Горин, студ.  
Київський національний університет імені Тараса Шевченка, Київ

**СУСПІЛЬНО-ГЕОГРАФІЧНІ СКЛАДОВІ ФОРМУВАННЯ ВАРТОСТІ ЖИТЛА МІСТ-ОБЛАСНИХ ЦЕНТРІВ ЗАХІДНОГО РЕГІОНУ УКРАЇНИ**

*В статті розглядаються теоретичні та прикладні засади формування вартості житла обласних центрів Західного регіону України. Визначено залежність вартості житла від соціально-економічного стану області. Проведено аналіз вартості житла в межах окремих міст та їх частин. Здійснено оцінку показників системи розселення, чисельності населення, положення території, що справляють безпосередній вплив на вартість території. Оцінено чинники формування географічної складової диференціальної земельної ренти.*

*Ключові слова: житло, ринок житла, динаміка цін, система розселення, прикордонне положення, диференціальна земельна рента.*

**Вступ.** Ринкові умови господарювання в Україні породили нерівномірність формування регіональних ринків житла та істотну диференціацію рівня доходів населення, що в кінцевому результаті призвело до негативних соціально-економічних наслідків у державі. За таких умов виникає об'єктивна потреба певного втручання в процеси функціонування ринку житла задля підвищення

доступності останнього для населення. Одним із важливих інструментів такого регулювання на регіональних ринках житла є процес ціноутворення. Відповідно дослідження тенденцій і умов формування ринкової вартості і ціни на регіональних ринках житла має суттєве як теоретичне, так і прикладне значення.

**Постановка завдання.** На нашу думку не повною мірою досліджені теоретико-методичні та прикладні засади ціноутворення на регіональних ринках житла. Зокрема, більш ґрунтовного вивчення вимагають процеси формування вартості житла на регіональному рівні, його кореляції з географічними характеристиками території доходами населення та умовами життя. Важливим при цьому є формування відкритої інформаційної системи функціонування регіональних ринків житлової нерухомості. Така ситуація прямо позначається на рівні доступності житла для населення і робить наше дослідження актуальним.

**Аналіз попередніх досліджень.** Вагомий вклад у вивчення процесів ціноутворення на ринку житлової нерухомості України та її регіонів внесли О. Драпиковський, І.Іванова, Л. Воротіна, І. Геллер, А. Гойко, С. Давимука, Ю. Манцевич, П. Микитюк, Н. Ордуей, Ю.Палеха, Т. Панченко, Г. Стернік, Д. Яблонський, Дж. Фрідман, Г. Харрісон, П. Юнацкевич та ін.

**Виклад основного матеріалу.**

Проблематика формування вартості житла та функціонування ринку нерухомості має значний географічний аспект, який враховує розміщення об'єкта та його

географічні характеристики як на локальному, так і на регіональному рівнях, зокрема соціально-економічний розвиток з усіма його складниками.

Узагальнено розвиток системи розселення, динаміка чисельності населення, зростання економічного, соціального та інфраструктурного потенціалу здійснюють безпосередній вплив на вартість території. Загалом диференціація вартості відбувається перш за все через умови формування географічної складової диференціальної земельної ренти.

На думку науковців, в тому числі фахівців економіко-географів визначальними факторами, що впливають на вартість території населених пунктів, є їх географічне положення, чисельність населення, місце в системі розселення, адміністративний статус та господарські функції [1].

Наш аналіз буде здійснено на рівні обласних центрів Західного регіону, позаяк останні, виступаючи ядрами регіональних систем розселення, відповідно формують ринок житла й більш якісно відбивають цінові його показники. Житло здійснює значний вплив на ефективність функціонування господарства і визначається діяльністю комплексу галузей міського господарства, що обслуговують населення регіонів та його виробництво.

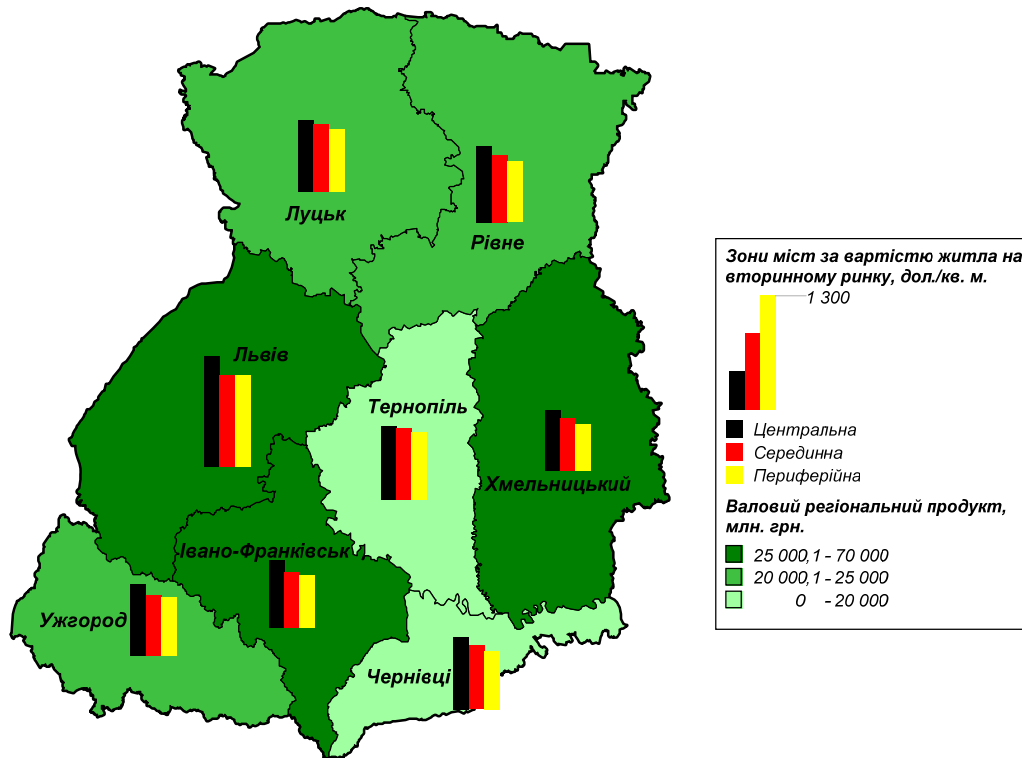


Рис. 1. Вартість житла у містах Західного регіону України (станом на 2-3 квартали 2015 року)

Наше дослідження показало, що серед обласних центрів Західного регіону м. **Львів** має найвищі показники вартості житла.

Така ситуація пояснюється низкою аргументів. Перш за все Львів є національно-культурним та освітньо-науковим центром країни, великим промисловим центром і транспортним вузлом, що відповідно притягає до себе робочу силу.

Чисельність наявного населення міста Львова на 1.01.2015. становить 729 тис. осіб. Частка міста в області становить близько 43%. Середня густота населення міста – 6,3 тис. чол./км2. в тому числі в межах сельбищної забудови – 14,4 тис. чол./км2 (найвищий показник серед міст із населенням понад 500 тис. осіб).

Львів – великий промисловий центр, провідними галузями в ньому є машинобудування (приладобудування, радіоелектроніка, автомобілебудування), хімічна, легка та харчова промисловість. В промисловий комплекс міста входять майже 240 підприємств різних форм власності. Питома вага обсягу промислового виробництва підприємств міста в загальному обсязі області складає 43,5%. Серед галузей промисловості найбільшу питому вагу в обсязі виробництва займає харчова промисловість – 38%, машинобудування та металообробка – 17%.

У місті створено потужний науково-виробничий комплекс (Західний центр НАН України, 12 науково-дослідних організацій НАН України та 25 галузевих науково-дослідних інститутів). Львів є одним з найважливі-



ших центрів освіти України. У місті розташовано 8 інститутів Національної Академії Наук України, понад 40 науково-дослідних та проектно-конструкторських інститутів, 3 академії та 11 вищих навчальних закладів, 3 університети, понад 100 середніх навчальних закладів

Розвинута соціальна інфраструктура. Забезпеченість населення основними установами обслуговування: лікарні – 168,8 ліжок/10 000 осіб; поліклінічні заклади – 263,8 відвідувань за зміну/10 000 осіб; школи – 130 місць/1000 осіб; дитячі дошкільні заклади – 18 місць/1000 осіб.

Житловий фонд міста становить близько 15 млн. кв. м, житлова забезпеченість становить 20,1 кв. м на одну особу.

Львів є національним лідером з туризму. Лише за рік місто відвідує понад 1 мільйон туристів. Львів є одним з найважливіших транспортних вузлів України. Через місто проходять як європейські та міжнародні автошляхи, які зв'язують його з європейськими столицями, так і національні автошляхи, за рахунок яких м. Львів з'єднаний з іншими містами нашої держави. Окрім того Львів містить надзвичайно велику кількість об'єктів соціальної інфраструктури, які також впливають на вартість житла міста, оскільки у них представлений широкий спектр послуг, що дозволяє задовольнити потреби місцевих жителів.

Середня вартість житла на середину 2015 року складає 1076 дол. за метр квадратний. Найвищими є ціни у центрі міста – у Галицькому районі. Тут вони становлять близько 1227 дол. за метр квадратний. Найнижчі ціни характерні для Сихівського району – 891 дол. за метр квадратний.

Другим центром в рейтингу вартості житла є м. **Чернівці**. Тут середня вартість житла знаходиться в межах 720 дол. за метр квадратний. Найвищий її рівень характерний для центральної частини – 805 дол. за метр квадратний, а найнижчий – для периферійної – 641 дол. за метр квадратний.

Чернівці є політичним, культурним і релігійним центром Буковини, обласним центром Чернівецької області. Адміністративно поділяється на три райони: Першотравневий, Садгірський, Шевченківський. Площа міста – 153 км кв. В 2014 році в місті Чернівці проживало 264 тисячі осіб 65 національностей. Загальний приріст чисельності населення в місті за 2010 року становив 8,3 осіб на 1000 жителів.

У промисловому комплексі міста склалася виробнича структура на базі 65 підприємств, які представляють 10 галузей. Визначальними серед галузей є харчова промисловість та промисловість з переробки сільськогосподарської продукції (33% від загальноміських обсягів виробництва товарної продукції), машинобудування (23%), легка промисловість (19%), виробництво та розподіл електроенергії (9%).

Соціальна сфера міста представлена 43 лікувальними установами, в тому числі: 16 міської комунальної власності, 23 – обласної, 4 – відомчі. В місті функціонує 54 навчальні заклади, а саме: 3 ліцеї, 7 гімназій, 7 спеціалізованих шкіл I ступеня, 2 – школи I – II ступенів, 31 – I–III ступенів, школа-інтернат та Центр освіти молоді, 2 приватні школи "Надія" і "Гармонія". В 4-х навчальних закладах навчання ведеться румунською мовою.

В Чернівцях діють музично-драматичний театр ім. О. Кобилянської, обласна філармонія, органний зал, театр ляльок, обласний краєзнавчий музей, художній музей, музей буковинської діаспори, музей народної архітектури та побуту під відкритим небом, літературно-меморіальні музеї: О. Кобилянської, Ю. Федьковича, В. Івасюка, 3 кінотеатри, 41 бібліотека, центральний

палац культури, 17 клубів, 4 музичних школи, художня школа, 2 парки культури.

Чернівці знаходяться на перетині транспортних артерій за 40 км від румунського кордону, що позитивно позначається на розвитку торгівлі та сфери послуг, ресторального і туристичного бізнесу. Лише на державному обліку в історичній частині столиці Буковини знаходяться 602 пам'ятки архітектури, серед яких 17 мають загальнодержавне значення.

Третім містом регіону в рейтингу вартості житла є м. **Рівне**. Рівне – місто обласного значення в Україні, обласний центр, центр Рівненського району Рівненської області. Площа міста – 58,24 км<sup>2</sup>. Чисельність населення в 2014 році становила – 250 тис. осіб. Місто є вагомим промисловим центром. Тут діє 67 підприємств, на яких працює близько 18,5 тис. осіб. Головними галузями промислової діяльності міста є хімічна і нафтохімічна промисловість, виробництво харчових продуктів, напоїв та тютюнових виробів, деревообробна промисловість.

Медицина сфера міста представлена 10 лікувально-профілактичними закладами. Галузь освіти міста налічує 39 загальноосвітніх закладів, в яких навчається близько 25 тис. учнів, 35 дошкільними закладами, в яких виховуються майже 8 тис. дітей, 7 позашкільними навчальними закладами (міжшкільний навчально-виробничий комбінат, три дитячо-юнацькі спортивні школи, спортивна дитячо-юнацька школа олімпійського резерву, міський центр творчості учнівської молоді, палац дітей та молоді). В місті функціонує 18 фізкультурно-спортивних закладів, 3 клубні установи: міський Палац культури, міський Будинок культури, клуб с. Новий Двір.

Місто Рівне справляє враження "зеленого міста", адже на одній з його центральних вулиць відразу є декілька великих парків.

Середня вартість житла в місті складає 707 дол. за метр квадратний. Максимальне ж значення цін припадає на центр міста – 772 дол. за метр квадратний, а мінімальне – на периферійну зону – 640 дол. за метр квадратний.

Наступним (четвертим) у рейтингу є місто **Ужгород**.

Ужгород – місто обласного значення, адміністративний, економічний і культурний центр Закарпатської області. Західна межа міста співпадає з державним кордоном України зі Словаччиною. Територія міста умовно поділена на 17 мікрорайонів, які носять історично сформовані назви. Площа міста – 40 км кв. Чисельність населення міста – 116 тис. осіб.

За обсягами реалізації продукції найбільшу питому вагу займають наступні галузі: виробництво електричних машин та апаратури (28%), машин та устаткування (15%), виробництво меблів (20%), легка промисловість (18%), харчова промисловість (6 %), виробництво деревини та виробів з деревини (5,5 %).

Ужгород є провідним освітнім центром області. У місті діють державні вищі навчальні заклади III–IV рівнів акредитації: Ужгородський національний університет та Закарпатський державний університет, Закарпатський художній інститут, а також недержавні вищі навчальні заклади: Закарпатський інститут Міжрегіональної Академії управління персоналом та навчально-науковий комплекс Українська Богословська Академія (у складі Ужгородської Української Богословської Академії імені святих Кирила і Мефодія та Карпатоукраїнського університету імені А. Волошина).

На формування вартості житла м. Ужгорода впливає його вигідне транспортне положення. Адже через нього проходить низка як європейських, так і міжнародних автошляхів.

Середня вартість житла у місті на другий третій квартали 2015 року становить 678 дол. за метр квадратний. Найвище її значення є в таких центральних районах міста як Центр, Боздош. Тут вона сягає близько 763 дол. за квадратний метр. Найнижчим же рівнем вартості житла відзначаються Шахта, БАМ, Гагаріна, Радванка Доманинці, Горяни та Червениця – 613 дол. за квадратний метр. Середні показники вартості мають райони Новий, Аеропорт-Дастор-Веселка, де вартість житла становить 657 дол. за квадратний метр.

Ще одним обласним центром за рейтингом вартості є м. **Луцьк**. Луцьк – обласний центр Волинської області, політичний, культурний і релігійний центр Волині. Загалом місто має вигідне економіко-географічне положення, яке робить його центром міжнародної торгівлі, а нові економічні умови розвитку змінюють зовнішній вигляд міста. До головних переваг його географічного положення належить безпосереднє сусідство Польщею та Білоруссю. Площа міста – 41,61 км<sup>2</sup>. Чисельність наявного населення міста Луцька на 1 січня 2015 року становила 217 тис. осіб. Протягом року кількість лучан збільшилась на майже на дві тисячі осіб, як за рахунок природного приросту, так і позитивного сальдо міграції.

Промисловість є однією з провідних галузей економіки міста, яка має стійку тенденцію до нарощування обсягів виробництва і забезпечує більше половини валового продукту області. Основні галузі промисловості – машинобудівна, хімічна, приладобудівна, текстильна, харчова. У місті функціонує 57 промислових підприємств.

Міський житловий фонд становить 3,75 млн. кв. м загальної площі, з яких 2,73 млн. кв. м загальної площі житла, або 1,6 тис. будинків обслуговуються житлово-комунальними підприємствами.

Луцьк є центром торговельних маршрутів, які йдуть до Європи. Місто є значимим осередком проведення культурно-розважальних заходів, зокрема, різних міжнародних фестивалів. Вони вирізняються своєю широтою географією, розглядаються як візитка міста та збирають велику кількість учасників зі всіх країн світу, що представляють традиційну культуру свого народу.

Середня вартість житла в місті складає 667 дол. за метр квадратний. Найвищі його ціни властиві центральній зоні – 752 дол. за метр квадратний. Найнижчий ж їх рівень притаманний периферії – 607 дол. за метр квадратний.

Наступними в рейтингу є міста **Тернопіль, Івано-Франківськ та Хмельницький**, вартість житла яких складає від 665 до 522 дол. за метр квадратний.

**Тернопіль** – місто у західній частині України, політико-адміністративний, економіко-діловий та культурний центр Тернопільської області. Розташоване на річці Серет. Тернопіль – єдине місто обласного значення Тернопільської області. Площа міста – 59 км<sup>2</sup>. Кількість жителів – 218 тис. осіб.

Промисловий комплекс міста представлений ВАТ "Текстерно" (виробництво бавовняних тканин побутового і спеціального призначення), ВАТ "Ватра" – один з найбільших в Україні виробників промислових світильників, ВАТ "Тернопільський комбайновий завод" (виробництво бурякозбиральних комбайнів), ВАТ ТРЗ "Оріон" і Державне науково-технічне підприємство "Промінь" виготовляють радіостанції, магнітофони, телеантени, супутниковий зв'язок), СП "Ватра-Шредер" (виробництво вуличного освітлення), ПП "Фабрика меблів "Нова" і ВАТ "Вінітекс", яке спеціалізується на виробництві штучних шкір.

В соціальній сфері Тернополя налічується 29 загальноосвітніх шкіл, Тернопільська українська гімназія ім. І. Франка, Класична гімназія, Галицький коледж, Вечірня середня школа, Педагогічний, Технічний ліцей. В

Тернополі діє 10 вищих навчальних закладів: Тернопільський національний педагогічний університет ім. В. Гнатюка (ТНПУ), Тернопільський національний економічний університет (ТНЕУ), Тернопільський національний технічний університет ім. І. Пулюя (ТНТУ), Тернопільський державний медичний університет ім. І. Я. Горбачевського (ТДМУ). За чисельністю докторів і кандидатів наук на 10 тисяч населення Тернопіль займає провідні позиції в державі, а кількістю студентів на таку ж чисельність населення поступається лише Києву і Харкову

У місті діють бібліотеки з універсальними книжковими фондами Міністерства культури і мистецтв України: Обласна універсальна наукова бібліотека, Обласна бібліотека для молоді, Обласна бібліотека для дітей. Видавнича справа у Тернополі є однією з найрозвинтіших в Україні, тут базуються близько 30 видавництв. Під державною охороною у місті перебуває 307 пам'яток і пам'ятних знаків, з яких 3 пам'ятки археології, 34 пам'ятки історії, 13 пам'ятників монументального мистецтва, 257 пам'яток архітектури та містобудування.

В Тернополі середня вартість житла становить 665 дол. за метр квадратний. Найвищими є ціни у центральних районах міста – близько 717 дол. за метр квадратний, Новий Світ – 690. Середні значення характерні для районів Дружба – 647, Східний – 643, Старий парк-Канада – 662. Найнижчий ж їх рівень властивий для району Сонячний – 630 дол. за метр квадратний.

Загалом варто сказати, що ринок житла м. Тернополя відзначається нестабільним рівнем свого розвитку. Дану ситуацію можна пояснити кількома факторами. Перше, для м. Тернополя характерні значні потоки трудової міграції та значний рівень безробіття (49,6 тис. осіб по області проти 1781,5 тис. осіб по Україні) та один із найнижчих в Україні рівень заробітної плати працездатного населення (2992 грн. по області проти 4012 грн по Україні), яке задіяне в його економічному житті.

По-друге, у формуванні вартості житла значну роль відіграє сезонність припливу фінансових ресурсів від трудових мігрантів. Тут пожвавлення спостерігається, переважно, навесні та в кінці поточного року (у період приїзду заробітчан перед великими релігійними святами), що може не співпадати із загальнонаціональними коливаннями ринку житлової нерухомості.

**Івано-Франківськ** – обласний центр Прикарпаття, один з найбільш відомих економічних, культурних та архітектурних центрів Західної України. Площа міста – 125 км<sup>2</sup>. Чисельність населення в 2014 році – 229 тис. чоловік.

Промисловість міста Івано-Франківськ представлена підприємствами машинобудування та металообробки, деревообробної, легкої, харчової промисловості, промислової будівельних матеріалів.

Соціальна сфера міста включає 43 загальноосвітні навчальні заклади, де навчається більше 25 тис. учнів. Серед найбільш потужних центрів здобуття вищої освіти є Прикарпатський університет ім. В. Стефаніка, Державна медична академія та єдиний в Україні Інститут нафти і газу, який готує спеціалістів для нафтової, транспортної та електронної промисловості.

Система охорони здоров'я міста представлена 14 лікувальними закладами. Серед них – обласна клінічна лікарня, дві багатопрофільні лікарні, дитяча лікарня, пологовий будинок, станція швидкої медичної та невідкладної допомоги, чотири територіальні поліклініки, спеціалізовані диспансери, міська дитяча стоматологічна поліклініка, та міська стоматологічна поліклініка.

Заклади культури міста: 17 філій бібліотек, 5 шкіл естетичного виховання, 2 кіноконцертні зали, 8 клубних установ, муніципальний центр дозвілля, центр сучасного мистецтва, обласна філармонія, театр ляльок

ім. М. Підгірянки, обласний театр фольклору, музичне училище ім. Д. Січинського, музично-драматичний театр ім. І. Франка, обласна наукова бібліотека ім. І. Франка, 20 державних та громадських музеїв.

В місті **Івано-Франківськ** середня вартість житла 660 дол. за метр квадратний. Найвищими є ціни в центральних районах – 700 дол. за метр квадратний. Найнижчий ж їх рівень зустрічається на периферії – 524 дол. за метр квадратний.

Останню позицію рейтингу займає місто **Хмельницький**. Хмельницький – місто обласного значення в Україні, центр Хмельницької області. Знаходиться в західній частині України в середині Волино-Подільської височини. Площа міста – 94 км<sup>2</sup>. Станом на 2014 р. чисельність населення міста становить 268 тис. жителів. В місті спостерігається позитивний природний приріст, а чисельність населення міста щороку зростає майже на тисячу осіб як за рахунок природного так і механічного руху.

Промисловість міста орієнтована на випуск продукції харчової та хімічної промисловості, машинобудування та металообробки, на виробництво товарів легкої промисловості, будівельних матеріалів та ін.

Підприємствами обробної промисловості виробляється близько 93% всієї промислової продукції. Домінуючі місця займають підприємства хімічної (26,4%), машинобудівної (25,7%) і харчової (19,5%) галузей.

Соціальна сфера міста включає 42 дошкільних навчальних заклади, 44 різних типів загальноосвітніх на-

вчальних закладів та 5 позашкільних навчальних закладів. Місто Хмельницький має досить розгорнуту та потужну мережу закладів культури і позашкільної освіти, що продовжує розвиватися та нараховує 32 установи.

Транспортний комплекс є важливою складовою у структурі економіки міста Хмельницького. У транспортній галузі функціонує 10 підприємств, які займаються вантажним перевезеннями, 2 підприємства які займаються пасажирськими перевезеннями.

Вартість житла міста Івано-Франківська зупинилась на межі 522 дол. за метр квадратний. Найвищі ціни на житлову нерухомість характерні центру міста – 574 дол. за метр квадратний. Найнижчі ж їх значення є в Раковому, Озірній, Дальніх Гречанах та Лезневому – 492 дол. за метр квадратний.

Така картина показує суттєву диференціацію вартості території Західного регіону та відбиває чинники її формування. Економічні показники не в повній мірі відбивають загальну картину формування вартості житла досліджуваних територій (табл. 1). Як видно із даної таблиці, вартість житла міст Львова, Чернівців та Рівного вища в загальноукраїнських координатах обласних центрів, проте показники ВРП областей, наявного доходу та роздрібного товарообороту суттєво поступаються середньоукраїнським значенням. В Закарпатській області вартість житла в обласному центрі наближена до середньоукраїнського значення, в той час як показники ВРП області складають лише половину середньоукраїнських значень.

Таблиця 1. Показники вартості житла та економічні показники розвитку Західного регіону

	Вартість житла обл. центру (дол. за 1 кв. м.)	Рейтинг за вартістю	ВРП на 1 особу, тис. грн	Рейтинг за ВРП	Наявний дохід у розрахунку на одну особу, тис. грн.	Рейтинг за НД	Роздр. товарооборот у розрахунку на 1 особу, тис. грн.	Рейтинг за роздр. товарооборотом
<b>Україна</b>	<b>695</b>	<b>1,00</b>	<b>28,5</b>	<b>1,00</b>	<b>27,7</b>	<b>1,00</b>	<b>21,0</b>	<b>1,00</b>
Львівська	1076	1,52	20,5	0,72	24,2	0,88	17,7	0,84
Чернівецька	720	1,02	13,2	0,46	19,0	0,69	16,3	0,77
Рівненська	707	1,00	16,7	0,59	22,5	0,81	16,9	0,80
Закарпатська	678	0,96	14,5	0,51	17,8	0,64	16,1	0,76
Волинська	667	0,94	17,0	0,60	21,1	0,76	20,3	0,97
Тернопільська	665	0,94	15,1	0,53	19,3	0,70	15,8	0,75
Івано-Франківська	660	0,93	19,4	0,68	21,1	0,76	20,0	0,95
Хмельницька	522	0,74	17,3	0,61	23,5	0,85	17,3	0,82

\* Складено за даними Державної служби статистики та даних компанії "Олімп"

Дана ситуація підтверджує важливість дії таких суспільно-географічних чинників, як географічне положення, чисельність населення, місце в системі розселення, адміністративний статус та господарські функції. Якщо два чи три останні чинники в досліджуваних територіальних одиницях близькі чи навіть наближені (зважаючи на позиції Львова, як регіонального центру) і можуть бути знівельованими, то перші два чітко показують суттєві відмінності.

Географічне положення в традиційному для географів розумінні передбачає оцінку об'єкта щодо інших об'єктів, з якими він взаємодіє чи має перетин, і є важливою характеристикою об'єкта, оскільки значною мі-

рою дає уявлення про природні і соціально-економічні умови і особливості місця їх локалізації.

Географічне положення є одним з найвагоміших реліктоутворюючих факторів. В умовах розвитку ринку земель вплив географічного положення на вартість земель населених пунктів та їх грошову оцінку проявляється, насамперед, через їх розташування в межах окремих регіонів України, які створюють сприятливі (або несприятливі) можливості для формування географічної складової земельної ренти [1].

Актуальним в нашому дослідженні є "прикордонність" положення, що суттєво впливає на особливості соціально-економічного розвитку території, систему взаємозв'язків, трудові чи інші міграції, систему розселення.

Таблиця 2. Чисельність населення та відстань до кордону міст Західного регіону

	Вартість за 1 кв. м.	Рейтинг за вартістю	Чисельність населення міста, тис. осіб	Рейтинг за чисельністю	Відстань до кордону, км*	Рейтинг за відстанню
Львів	1076	1,52	729	7	73,0	3
Чернівці	720	1,02	264	23	38,0	2
Рівне	707	1,00	250	25	160,0	6
Ужгород	678	0,96	116	38	4,5	1
Луцьк	667	0,94	217	31	92,0	4
Тернопіль	665	0,94	218	30	210,0	8
Івано-Франківськ	660	0,93	229	28	160,0	7
Хмельницький	522	0,74	268	22	150,0	5

З таблиці 2 видно, що чисельність населення та відстань до кордону (географічне положення), як і наявність транспортних комунікацій повною мірою корелюються з вартістю житла обласних центрів. В нашому дослідженні Львів, Чернівці, Ужгород та Луцьк мають вигідне прикордонне положення, яке компенсує низькі економічні показники трьох останніх міст.

Чисельність населення є помітним рентаутворюючим фактором, який визначає вартість міських територій, оскільки прямо відбиває загальні обсяги капіталовкладень у міську інфраструктуру та рівень соціально-економічного розвитку міст.

**Висновки.** На формування вартості нерухомості міст Західного регіону України прямий вплив мають географічні чинники, серед яких географічне положення, населення та система розселення, які разом з економічними показниками здійснюють безпосередній вплив на вартість території. Всі вони забезпечують умови формування диференціальної земельної ренти. Основними складовими формування ринку житла, що впливають на його вартість, є економічні та географічні чинники. Дія останніх є об'єктивною, суттєво коригуючи дію перших.

#### Список використаних джерел

1. Економіко-географічні аспекти формування вартості територій наслених пунктів. Наукове видання / Ю.М. Палеха – Київ: Профі, 2006. – 324 с.
2. Офіційний сайт ВолиньPost [Електронний ресурс] Режим доступу: <http://www.volynpost.com/articles/375-u-lucku-rynok-zhytlovoi-nerukhomosti-vprav-u-depresiyyu>
3. Офіційний сайт Державної служби статистики України [Електронний ресурс] Режим доступу: <http://www.ukrstat.gov.ua/>
4. Офіційний сайт ERVEUA [Електронний ресурс]. – Режим доступу: [http://erve.ua/focus/comments/bardak\\_na\\_rynku\\_nerukhomosti\\_rivnenski\\_kvartiry\\_vpaly\\_v\\_tsini\\_2602/](http://erve.ua/focus/comments/bardak_na_rynku_nerukhomosti_rivnenski_kvartiry_vpaly_v_tsini_2602/)
5. Офіційний сайт Недвижимости [Електронний ресурс] Режим доступу: <http://www.realt5000.com.ua/news/utf/uk/2230372/>
6. Офіційний сайт Нерухомості Львова [Електронний ресурс]. – Режим доступу: [http://lviv-reklama.at.ua/publ/novini\\_nerukhomosti\\_v\\_ukrajini/nerukhomist\\_lvova\\_rinok\\_zavmer\\_v\\_ochikuvanni/3-1-0-7](http://lviv-reklama.at.ua/publ/novini_nerukhomosti_v_ukrajini/nerukhomist_lvova_rinok_zavmer_v_ochikuvanni/3-1-0-7)
7. Офіційний сайт NEWS.IF.UA [Електронний ресурс] Режим доступу: <http://news.if.ua/news/37387.html>
8. Офіційний сайт Новин Закарпаття [Електронний ресурс] Режим доступу: <http://7dniv.info/?q=ua/news/uzhgorodskiy-rinok-nerukhomosti-popit-ignoruie-propoziciyu>
9. Офіційний сайт Новин Чернівців [Електронний ресурс] Режим доступу: [http://vidido.ua/index.php/pogliad/article/zhitlo\\_u\\_chemivcjah\\_mozhe\\_podeshevshati/](http://vidido.ua/index.php/pogliad/article/zhitlo_u_chemivcjah_mozhe_podeshevshati/)
10. Офіційний сайт ZZ.TE.UA [Електронний ресурс] Режим доступу: <http://zz.te.ua/rynok-nerukhomosti-ternoPOLYA-majzhe-u-komi/>

Надійшла до редколегії 21.10.15

С. Запотоцкий, д-р. геогр. наук, проф., В. Запотоцкая, асп., И. Горин, студ.  
 Киевский национальный университет имени Тараса Шевченко, Киев, Украина

### ОБЩЕСТВЕННО-ГЕОГРАФИЧЕСКАЯ СОСТАВЛЯЮЩАЯ ФОРМИРОВАНИЯ СТОИМОСТИ ЖИЛЬЯ ГОРОДОВ-ОБЛАСТНЫХ ЦЕНТРОВ ЗАПАДНОГО РЕГИОНА УКРАИНЫ

*В статье рассматриваются теоретические и прикладные основы формирования стоимости жилья областных центров Западного региона Украины. Определена зависимость стоимости жилья от социально-экономического состояния области. Проведен анализ стоимости жилья в пределах отдельных городов и их частей. Осуществлена оценка показателей системы расселения, численности населения, положение территории, которые оказывают непосредственное влияние на стоимость территории. Оценены факторы формирования географической составляющей дифференциальной земельной ренты.*

*Ключевые слова: жилье, рынок жилья, динамика цен, система расселения, пограничное положение, дифференциальная земельная рента.*

S. Zapotoskyi, Dr.Sc. in Geography, Professor, V. Zapototska, Postgraduate, I. Goryn, student  
 Taras Shevchenko National University of Kyiv, Kyiv, Ukraine

### SOCIO-GEOGRAPHICAL COMPONENT OF THE FORMATION OF THE COST OF HOUSING URBAN WESTERN REGION OF UKRAINE

*The article deals with theoretical and applied principles of forming the cost of housing the regional centers of the Western region. The dependence of housing costs on the socio-economic situation of the region was determined. The authors analyzed the value of housing within individual cities and their parts. The estimation of indicators of settlement, population, territory provisions which have a direct impact on the value of the area. Reviewed by geographical factors shaping component of the differential land rent.*

*Keywords: housing, housing market, price movements, settlement system, border position, differential land rent.*

## IV. КАРТОГРАФІЧНІ ДОСЛІДЖЕННЯ

УДК 528.94:332.33 (477.85)

Е. Бондаренко, д-р геогр. наук, проф., Я. Смірнов, асист.  
Київський національний університет імені Тараса Шевченка, Київ

### АЛГОРИТМ ГЕОІНФОРМАЦІЙНОГО КАРТОГРАФУВАННЯ ЗЕМЕЛЬНИХ РЕСУРСІВ ЧЕРНІВЕЦЬКОЇ ОБЛАСТІ НА ОСНОВІ ІНФРАСТРУКТУР ПРОСТОРОВИХ ДАНИХ

*В статті сформульовано алгоритм геоінформаційного картографування земельних ресурсів на основі інфраструктур просторових даних (ІПД). Визначені головні та другорядні елементи ІПД, необхідні для ГК земельних ресурсів, встановлені основні вимоги до їх джерел та форм представлення. В результаті аналізу кожної зі складових ІПД побудовано модель їх взаємодії та шляхів представлення у вигляді серії статичних та інтерактивних карт.*

**Ключові слова:** інфраструктури просторових даних, геоінформаційне картографування, земельні ресурси, земельний покрив, землекористування.

**Постановка проблеми.** Виступаючи основним засобом виробничої діяльності в сільському і лісовому господарстві, просторовим базисом для інших видів виробництва, забезпечуючи територію проживання та обслуговування населення, земельні ресурси в усі часи відігравали значну роль у житті та господарській діяльності населення. Питання їх дослідження, в тому числі і з метою картографування, набувають найважливішого значення в умовах розвитку ринкових відносин в економіці країни в цілому і при виявленні територіальних відмінностей у показниках використання земельних ресурсів у межах адміністративно-територіальних одиниць. До таких утворень відноситься і Чернівецька область України, на території якої спостерігається неоднорідний характер поширення природних і створених в результаті людської діяльності властивостей земель. Це, в свою чергу, визначає склад і структуру інформаційного забезпечення, на основі якого будуть проведені різні види геоінформаційного аналізу в процесі геоінформаційного картографування (ГК) з метою представлення на картографічних моделях виявлених особливостей просторового розподілу земельних ресурсів та їх динаміки.

Наявність надзвичайно великої кількості джерел просторових даних (як складових інформаційного забезпечення) для ГК, різний рівень їх змістовного наповнення для конкретних територій, який варіюється, визначає можливості і результати картографічного відображення. При цьому важливим є системний аналіз всіх інформаційних джерел просторових даних, в результаті якого можна зробити висновок про відповідний рівень забезпеченості ними, виділити головні і другорядні джерела просторових даних і на їх основі сформувати відповідні набори даних, необхідні для використання в алгоритмі картографування. Такі набори на сучасному етапі розвитку географічної картографії та геоінформатики формують новий клас геоінформаційних ресурсів, який називається інфраструктурами просторових даних (ІПД) [2, 3 та ін.].

**Аналіз останніх досліджень.** Розгляд питань формування наборів даних у структурі ІПД, в тому числі і з метою інформаційного забезпечення ГК, здійснюється в роботах ряду вітчизняних і зарубіжних вчених. Так у фундаментальній праці І. Массера [12] охарактеризовані загальні принципи формування інфраструктури просторових даних в цілому і по окремих елементах (базових наборах). У роботі С. Штейнберга і А. Хантера [13] авторами детально охарактеризовані методичні аспекти формування базових наборів просторових даних із залученням засобів програмного забезпечення з відкритим кодом. Дослідження особливостей ІПД проводять також учасники Асоціації глобальної інфраструктури просторових даних (в англійській редакції у вигляді аббревіатури GSDIA) з метою забезпечення міжнародного співробітництва з питань створення національних інфраструктур просторових даних та їх інтеграції до

єдиної системи. Серед українських авторів цікавими виглядають прогресивні дослідження створення ІПД України, окремих регіонів і відповідних наборів просторових даних, представлені в працях Ю. О. Карпінського, А. А. Ляценка, Р. І. Сосси, Е. Л. Бондаренка, О. В. Коренця, Я. В. Смірнова [3, 7, 2, 6] з розглядом теоретико-методологічних і методичних аспектів їх розробки.

Для формулювання алгоритму ГК земельних ресурсів Чернівецької області на основі ІПД доцільно послідовно виконати ряд завдань:

- коротко охарактеризувати існуючі основні світові стандарти на просторові дані;
- виділити складові інфраструктури просторових даних регіонального рівня, необхідні для картографування земельних ресурсів засобами геоінформаційних систем (ГІС);
- визначити джерела просторових даних для ГК земельних ресурсів за значимістю (головні, другорядні);
- обґрунтувати модель базових та профільних наборів даних, порядку і послідовності їх взаємодії у процесі використання в геоінформаційному картографуванні земельних ресурсів зазначеної області;
- представити графічну модель алгоритму ГК земельних ресурсів.

**Виклад основного матеріалу.** Виходячи зі змістовної характеристики сучасного ГК, що визначається як автоматизоване створення картографічних моделей на основі баз даних і знань з метою практичного використання, головним елементом його інформаційного забезпечення (власне базами даних) на сучасному етапі розвитку картографії та геоінформатики з появою та впровадженням нового класу геоінформаційних ресурсів – інфраструктур просторових даних – виступає поняття базового набору просторових даних, яке в нормативних документах [3] трактується як стандартизована сукупність загальногеографічних даних, покладених в основу інтеграції та спільного використання в ГІС просторових даних різного походження.

Логічно, що на основі сукупності базових наборів просторових даних може бути побудована ІПД певного територіального рівня, яка представляється системою, що включає організаційну структуру, технічні та програмні засоби, базовий і профільні набори просторових даних, метадані, каталоги та бази метаданих, сервіси просторових даних, а також технічні регламенти і стандарти, необхідні для виробництва, оновлення, обробки, зберігання, постачання та використання просторових даних [2].

Враховуючи складну політичну та економічну ситуацію в країні на протязі останнього десятиріччя, що відкладає початок реальних робіт з розробки ІПД на національному рівні та переводить їх на найближчу перспективу, виникає об'єктивна необхідність розробки науково-практичних підходів до створення базових наборів даних регіонального

рівня (реалізується принцип від часткового до загального), які мають стати інформаційною основою, в тому числі і для земельно-ресурсного картографування.

У процесі створення зазначених наборів просторових даних доцільно керуватися існуючими міжнародними стандартами на просторові дані, що надалі дозволить здійснювати інтеграцію створених їх наборів в рамках національної ІПД країни. Такими є: GEOSS (з англ. Global Earth Observation System of Systems; глобальна система спостереження за планетою Земля); GMES (Global Monitoring for Environment and Security; глобальний моніторинг навколишнього середовища та безпеки); INSPIRE (Infrastructure for Spatial Information in the European Community; Європейська інфраструктура просторових даних); UNSDI (United Nations Spatial Data Infrastructure; інфраструктура просторової інформації ООН).

На основі власних досліджень встановлено, що розробка ІПД України має бути орієнтована на гармонізацію з Європейською ІПД INSPIRE. Це підтверджено авторами і в роботах [2, 6]. При цьому Європейська ІПД (INSPIRE) є директивою Європейського Союзу (ЄС), яка спрямована на розробку інфраструктури просторових даних Європи з метою полегшення доступу до просторової інформації та забезпечення її інтероперабельності для потреб підтримки сталого розвитку [3]. Вказана Директива була введена в дію 15 травня 2007 року та зараз використовується в 27 країнах ЄС. У структурі виділено три розділи, які в цілому містять 34 складові ІПД.

Аналіз директиви INSPIRE показав, що для картографування земельних ресурсів з усіх її елементів найбільшого значення мають такі: система координат; рельєф; гідрографія; населені пункти; транспортна мережа; адміністративні кордони і межі; земельний покрив; землекористування; географічні назви. Для кожної з названих складових сформульовано визначення, опис, спільну мету і конкретні приклади використання, обов'язкові елементи таблиць атрибутів і метаданих, взаємозв'язку і перекриття з іншими складовими і перелік нормативних документів, де міститься розширений опис тематичної складової. Завдяки такій детальній характеристиці кожного елемента ІПД значно спрощується процес формування базових наборів просторових даних, які будуть використовуватися в процесі ГК земельних ресурсів. Зокрема, відпадає необхідність у розробці власних структур реляційних таблиць атрибутів і метаданих для кожного базового набору. Окремо в директиві INSPIRE описуються можливі джерела інформації, які можуть бути використані в процесі формування базових наборів просторових даних для кожної зі складових.

На превеликий жаль, переважна більшість цих джерел містить інформацію виключно для території ЄС, що, зрозуміло, робить неможливим їх безпосереднє використання для території України. Тому, в рамках обґрунтування переліку елементів базових наборів просторових даних, доцільно окремо розглянути джерела інформації, необхідні для їх формування. Такими інформаційними джерелами для створення базових наборів просторових даних, згідно [4] можуть використовуватися: "продукція, матеріали та дані, які одержуються в результаті геодезичних, топографічних, картографічних, гідрографічних, геологічних, земельно-кадастрових, аеро- і космічних знімальних робіт; продукція, матеріали і дані загальногеографічних і спеціальних географічних досліджень, продукція, матеріали та дані державних кадастрів і реєстрів; містобудівна документація та документація із землеустрою, матеріали державної статистики; класифікатори та довідники просторових об'єктів". Аналізуючи зазначений перелік, можна прийти до висновку, що він у загальних рисах подібний до пере-

ліку джерел для створення будь-яких картографічних творів [1], але при розробці базових наборів даних для картографування земельних ресурсів кожне з наведених джерел має різне значення і сферу застосування.

Тому всі інформаційні джерела у процесі формування базових наборів регіональної ІПД для ГК земельних ресурсів доцільно розділити на головні (система координат, адміністративні кордони і межі, земельний покрив, землекористування, дані дистанційного зондування Землі (ДЗЗ), державна статистика) та другорядні (рельєф, гідрографія, населені пункти, транспортна мережа, географічні назви). При цьому слід відмітити, що окремі елементи інформаційних джерел для створення базових наборів даних можуть формувати профільні набори, оскільки не є просторовими, наприклад, державна статистика.

Далі поданий короткий метаопис визначених головних та другорядних джерел інформації для формування наборів даних.

Важливим елементом базових наборів даних для забезпечення процесу ГК земельних ресурсів виступає система координат. Інші елементи математичної основи, які характерні для традиційних картографічних творів загальногеографічного змісту (наприклад, масштаб, координатна сітка, номенклатура, рамка, компонування) директива INSPIRE не описує. Це вочевидь пояснюється загальним змістом базових наборів просторових даних, які лише в сукупності можуть формувати повноцінні картографічні твори з усіма елементами математичної основи.

За визначенням, представленим в директиві INSPIRE: "Система координат базового набору просторових даних – це сукупність для позиціонування просторових даних за допомогою прямокутних (X, Y, Z) або географічних координат (широта, довгота), які визначаються відповідно до встановлених геодезичними даними (горизонтальною та вертикальною)" [10]. У INSPIRE не декларовано обов'язковість використання чітко визначеної системи координат при створенні базових наборів просторових даних. Це, в свою чергу, дозволяє вибирати систему координат, яка найбільшою мірою відповідає основним завданням, для яких створюються набори даних. У тексті проекту Закону України [4] зазначено, що: "просторові дані національної ІПД створюються, оновлюються, обробляються, зберігаються і поставляються в системах координат, встановлених Кабінетом Міністрів України". Зараз в Україні, встановлена єдина національна (референсна) система координат УСК-2000. Вона створена шляхом фіксації системи ITRS (International Terrestrial Reference System, Міжнародна земна система координат) за параметрами масштабу, фіксованого зміщення початку системи координат і орієнтування системи на епоху 2005 року. Поверхнею відліку в УСК-2000 закріплено референс-еліпсоїд Ф. М. Красовського. УСК-2000 поступово впроваджується у багатьох ГІС, але зараз все ще спостерігається певний брак достатньої кількості просторових даних в цій системі координат, що робить її не оптимальним вибором для здійснення геоінформаційного картографування. Тому вибір системи координат проводився між системою координат Гаусса-Крюгера (СК-42) і UTM (Universal Transverse Mercator; універсальна поперечна проекція Г. Меркатора), в яких доступно більшість географічних даних для території Чернівецької області. Ці системи координат побудовані в однойменних багатограних проекціях, достатні для використання в сучасних ГІС, які забезпечать достатній рівень точності для виконання різноманітних картометричних операцій.

Референсна система координат СК-42 побудована на основі проекції Гаусса-Крюгера (геодезичною основою є еліпсоїд Красовського) та має схожі властивості з проекцією Г. Меркатора. В ній просторові об'єкти регіону представлені з мінімальними спотвореннями (уздовж центрального меридіана проекції). Система координат UTM була розроблена інженерами армії США в 1940-х роках, ґрунтуючись на референц-еліпсоїді А. Кларка 1866 року. Зараз геодезичною основою UTM є загальний земний еліпсоїд WGS-84. Ця система має аналогічні властивості з системою координат СК-42, має менші масштабні спотворення в межах однієї шестиградусної зони.

Територія Чернівецької області повністю розташована в 5-й геодезичній зоні системи координат Гаусса-Крюгера і 35-й зоні UTM. У СК-42 для території Чернівецької області доступні набори загальногеографічних карт масштабів від 1:1 000 000 до 1:100 000, розроблені Генеральним штабом Збройних Сил СРСР. До системи координат UTM спроектовані всі супутникові знімки, отримані за допомогою супутників сімейства Landsat. Враховуючи визначальну роль супутникових знімків в процесі ГК земельних ресурсів, а також для уникнення трудомісткого процесу трансформування супутникових знімків було прийнято рішення вибрати основною системою координат саме UTM (WGS\_1984\_UTM\_Zone\_35N; EPSG: 32635). Всі просторові дані, побудовані в СК-42 (наприклад, топографічні карти) та інших системах координат (наприклад, СК-63, WGS-84, УСК-2000), трансформувалися до UTM.

До наступної основної складової базових наборів даних – адміністративні кордони і межі – відносяться елементи: лінія державного кордону з Румунією та Молдовою, кордон Чернівецької області та сусідніх областей, межі районів і сільських рад. Їх необхідність для картографування визначається не тільки як елементи географічної основи, але і можливістю їх спільного використання з даними статистичної звітності, натурних спостережень і подальшого відображення та порівняння кількісного та / або якісного складу окремих категорій земельних ресурсів для будь-яких адміністративно-територіальних одиниць. Основним джерелом інформації для створення адміністративних меж (як векторних графічних об'єктів) була обрана політико-адміністративна карта Чернівецької області масштабу 1: 250 000 видавництва "Картографія", яке є єдиним вільно доступним картографічним виданням, що містить межі міських, селищних та сільських рад [8].

Зазначений картографічний матеріал був переведений до растрового формату після сканування з високою роздільною здатністю та подальшим трансформуванням в систему координат UTM. На основі використання растрової електронної карти була проведена векторизація меж міських, селищних та сільських рад Чернівецької області. За отриманими графічними об'єктами в таблиці бази даних вносилися атрибути інформації про назву і площу кожної ради (площа обчислювалася автоматично за координатами вузлів, що формували межі). Отримані значення площ порівнювались з площами, заданими у формі статистичної звітності "6-зем". В результаті такого порівняння було виявлено істотну відмінність у площах, а для деяких адміністративних одиниць. Такі відмінності перевищували 200 га (наприклад, Грушовецької, Долішньошепітської, Киселицької, Ленковецької сільських рад). Ці відмінності логічно обумовлені високим ступенем генералізації карти масштабу 1:250 000 і неможливістю проведення порівняльного аналізу якісного складу окремих категорій земельних ресурсів на основі даних статистичної звітності та даних ДЗЗ. З метою уточнення меж міських, селищних та

сільських рад в Державному підприємстві Чернівецький науково-дослідний та проектний інститут землеустрою отримано векторний шар з межами кадастрових зон області. Цей шар, відповідно до директиви INSPIRE, можна віднести до складової "кадастрові одиниці". Хоча він тільки частково відповідає вимогам, встановленим директивою для цієї складової, так як в ньому є тільки кордону кадастрових кварталів без якої-небудь іншої атрибутивної інформації. Векторний шар з межами кадастрових кварталів був трансформований в систему координат UTM. Після цього окремі кадастрові квартали об'єднувалися між собою в кадастрові зони, з яких у свою чергу формувалися контури рад. Далі, для кожної ради за допомогою просторового запиту з попередньо створеного "шару" з межами сільських рад, копіювалися дані про його назву, а також обчислювалася площа. Отримані значення площ для переважної більшості адміністративних одиниць відрізнялися від площ представлених у формі "6-зем" не більше ніж на 1-2 га, що є цілком допустимим для виконання подальшого геоінформаційного картографування. Зі створеного полігонального "шару" сільських рад шляхом об'єднання окремих рад отримано полігональний шар з межами районів, а також лінійний шар з кордоном Чернівецької області (з цього ж шару було виділено лінію державного кордону України з Румунією та Молдовою). З метою перевірки точності побудови новостворених шарів вони накладалися на аерофотознімок території Чернівецької області, який доступний через сервіс Публічної кадастрової карти України. В результаті перевірки виявлено, що шар з межами сільських рад сформований шляхом об'єднання кадастрових кварталів істотно точніше "шару", отриманого в результаті векторизації растрової електронної карти масштабу 1: 250 000.

За директивою INSPIRE до елементів базових наборів регіональної ІПД "земельний покрив" і "землекористування" входить інформація про земельні ресурси, отримана з результатами дешифрування даних ДЗЗ і уточнена за результатами польових зйомок і статистичними даними. Класифікація земельних ресурсів у цих складових виконується згідно стандартизованим системам, наприклад: CORINE або EUNIS [9, 10]. Обираючи між зазначеними системами класифікації, на нашу думку, для геоінформаційного картографування земельних ресурсів України оптимальною є система класифікації CORINE. Незважаючи на те, що система EUNIS, є новішою та детальнішою порівняно за CORINE, для здійснення класифікації за нею потрібні значно більші об'єми вихідних даних (в тому числі польових спостережень) та наявність ряду вже створених європейських баз даних, що містять інформацію про навколишнє середовище (до переліку цих баз даних, в тому числі, входять межі земельного покриву за системою класифікації CORINE). Тому, для забезпечення геоінформаційного картографування земельних ресурсів необхідне початкове формування таких складових регіональної ІПД як земельний покрив та землекористування за системою класифікації CORINE. Дані складові є надзвичайно важливими елементами ІПД, оскільки на їх основі можливо як аналізувати сучасний стан земельних ресурсів, так і виконувати прогнозування їх змін в часі. Для території Чернівецької області зазначені елементи відсутні.

Два останні елементи базових наборів регіональної ІПД – це дані статистичної звітності та дані ДЗЗ. Вони відносяться до головних інформаційних джерел, за якими здійснюється ГК земельних ресурсів, але за характером представлення та особливостями обробки суттєво відрізняються від інших елементів ІПД. До даних статистичної звітності, необхідних для ГК земель-



них ресурсів, в першу чергу, входять матеріали статистичної звітності з даними кількісного обліку земель (наприклад, "6-зем"). Ці дані представлені у вигляді електронних таблиць, а просторовим ідентифікатором в них виступають назви адміністративно-територіальних одиниць. Дані ДЗЗ можуть отримуватись з різних джерел, але представляються переважно у вигляді растрових, географічно прив'язаних скоординованих файлів [5].

До елемента "рельєф" базових наборів просторових даних за директивою INSPIRE може входити цифрова модель рельєфу (ЦМР), а також цифрова батиметрична модель. Основна роль цього елемента в ГК земельних ресурсів полягає в полегшенні процесу дешифрування окремих категорій земельного покриву в гірській та передгірській місцевості. Також наявність ЦМР відкриває широкий спектр можливостей геоінформаційного аналізу земельних ресурсів (аналіз крутизни та експозиції схилів, ерозії і т. д.). Крім цього даний елемент істотно покращує візуальну привабливість результатуючих картографічних моделей. Єдиним доступним джерелом інформації для самостійного створення ЦМР області є радянські топографічні карти масштабу 1:100 000. Всі інші джерела інформації або закриті для використання, або не забезпечують покриттям всю територію області. Проаналізувавши потенційні витрати часу на векторизацію горизонталей топографічних карт масштабу 1:100 000, а також встановивши, що вони були оновлені ще наприкінці 1970-х років, зроблено висновок про недоцільність використання таких карт для побудови ЦМР. У зв'язку з цим прийнято рішення залучити для розробки ЦМР інформацію, отриману за допомогою дистанційних методів. Зокрема, в результаті автоматизованої обробки стереопар знімків, отриманих супутником Terra Aster, отримано ЦМР ASTER GDEM, яка є вільно доступною в мережі Інтернет за умови її використання для вирішення наукових завдань. Просторова роздільна здатність ASTER GDEM становить 30 м, а висотна точність може варіюватися від 12 до 30 м. Територію Чернівецької області покриває сім растрів ASTER GDEM. Ці геообразиження було зшито до єдиної мозаїки і обрізано по кордону / межі області. В результаті було отримано 16-ти бітний растр з роздільною здатністю 9871 x 5324 пікселів, який повністю відповідає вимогам, що пред'являються директивою INSPIRE до цього елемента базового набору просторових даних.

Елемент "гідрографія" за аналогією з попереднім елементом у ГК земельних ресурсів виконує роль допоміжного джерела інформації в процесі дешифрування даних ДЗЗ і представлення результатів картографування. Згідно з директивою INSPIRE до шару "гідрографія" вносяться річки, канали, озера, ставки і моря. Система класифікації земельних ресурсів CORINE (Coordination of Information on the Environment, координація інформації про навколишнє середовище) також має декілька категорій, призначених для характеристики водних об'єктів (річки і канали, ставки і озера). Тому, для уникнення дублювання інформації, прийнято рішення внести до шару "гідрографія" тільки річки і канали шириною менше ста метрів, відображаючи їх у вигляді лінійних об'єктів. Річки шириною більше ста метрів, озера і ставки будуть віднесені до елемента "земельний покрив" і відобразатися відповідно до системи класифікації CORINE. Основним джерелом інформації для побудови зазначеного шару використовувалися топографічні карти масштабу 1:100 000, а в таблицю його атрибутів заносилася інформація про назви річок.

Згідно з директивою INSPIRE до елемента "населені пункти" повинна входити інформація про розташування всіх будівель і споруд. Але, враховуючи, що в системі

класифікації земельних ресурсів CORINE є ряд категорій, призначених для забудованих територій, прийнято рішення не дублювати інформацію і додати в шар "населені пункти" тільки центроїди всіх поселень. Його основна роль в процесі геоінформаційного картографування земельних ресурсів полягає в полегшенні процесу дешифрування супутникових знімків і візуального сприйняття отриманих картографічних моделей. Головним джерелом інформації про розташування населених пунктів використовувалася політико-адміністративна карта Чернівецької області масштабу 1:250 000 видавництва ДНВП "Картографія" (2009 р.) [8]. У таблицю атрибутів цього шару вносилися інформація про адміністративний статус кожного населеного пункту (місто, селище міського типу, село), його назву (при необхідності інформація уточнювалася за даними, представленими на офіційному веб-порталі Верховної Ради України).

Елемент "транспортна мережа" відповідно до директиви INSPIRE є сукупністю мережі автомобільних доріг, залізниць, повітряних і водних шляхів з усіма елементами інфраструктури (в традиційному розумінні цього терміна) [10]. У системі класифікації земельних ресурсів CORINE також існує подібна категорія – "залізниця, прилеглі території", але до цієї категорії можуть вноситися тільки елементи шириною не менше, ніж сто метрів [9]. Тому з метою полегшення процесу дешифрування супутникових знімків і збільшення інформативності картографічних моделей вирішено побудувати векторний лінійний шар транспортної мережі Чернівецької області. До бази даних цього шару внесено інформацію про автомобільні дороги та залізниці області, зважаючи на те, що всі інші види транспортної мережі та елементи її інфраструктури не мають істотного значення в контексті картографування земельних ресурсів. При цьому основним джерелом інформації про транспортну мережу стали топографічні карти масштабу 1:100 000 і політико-адміністративна карта Чернівецької області масштабу 1:250 000. З метою уточнення останніх змін транспортної мережі області використовувалися картографічні веб-сервіси: "Яндекс Карти" і "Візіком". У таблицю атрибутів шару "транспортна мережа" вносилися інформація про вид дороги (автомобільна або залізниця). Для автомобільних доріг окремо вказувався статус (міжнародна, національна, обласного значення, місцева).

Географічні назви (як елемент базових наборів даних) можуть використовуватися для інтеграції різних наборів в процесі ГК земельних ресурсів. В Україні нормативно-правова діяльність, пов'язана з географічними назвами регулюється і регламентується законодавством. Зараз географічні назви частіше формуються у вигляді електронних каталогів, які представляють собою бази даних, реляційно пов'язані з елементами змісту з картографічними даними. Для території Чернівецької області, на жаль, поки немає такого електронного каталогу, який був представлений у відкритому доступі. Це зумовило необхідність самостійного формування переліку географічних назв, необхідних для забезпечення картографування земельних ресурсів. Але, враховуючи не першорядне значення географічних назв у дослідженні, було прийнято рішення не створювати окрему базу даних, а включити географічні назви у вигляді атрибутів для кожного елемента змісту. В якості джерел інформації про географічні назви для території Чернівецької області використовувалася продукція Державного науково-виробничого підприємства "Картографія", а також інформація, представлена на офіційному веб-порталі Верховної Ради України.

Кожен набір базових (профільних) даних передбачає наявність метаданих, які зберігаються на сервері в

мережі Інтернет і є доступними у вигляді каталогу для перегляду та аналізу будь-якими користувачами.

Інтегроване використання даних ДЗЗ та статистичної звітності у взаємодії з іншими елементами базових наборів регіональної ІПД дозволяють сформулювати алгоритм ГК земельних ресурсів (рис. 1) в структурі функціональної схеми відповідного геопорталу, що за

логікою повинен мати дві складові, які характеризують розподіл функцій за можливими групами користувачів. Такими є внутрішнє та зовнішнє середовище. Перше обмежується комп'ютерною мережею розробників, друге – характеризується необмеженим доступом усіх користувачів Інтернету.

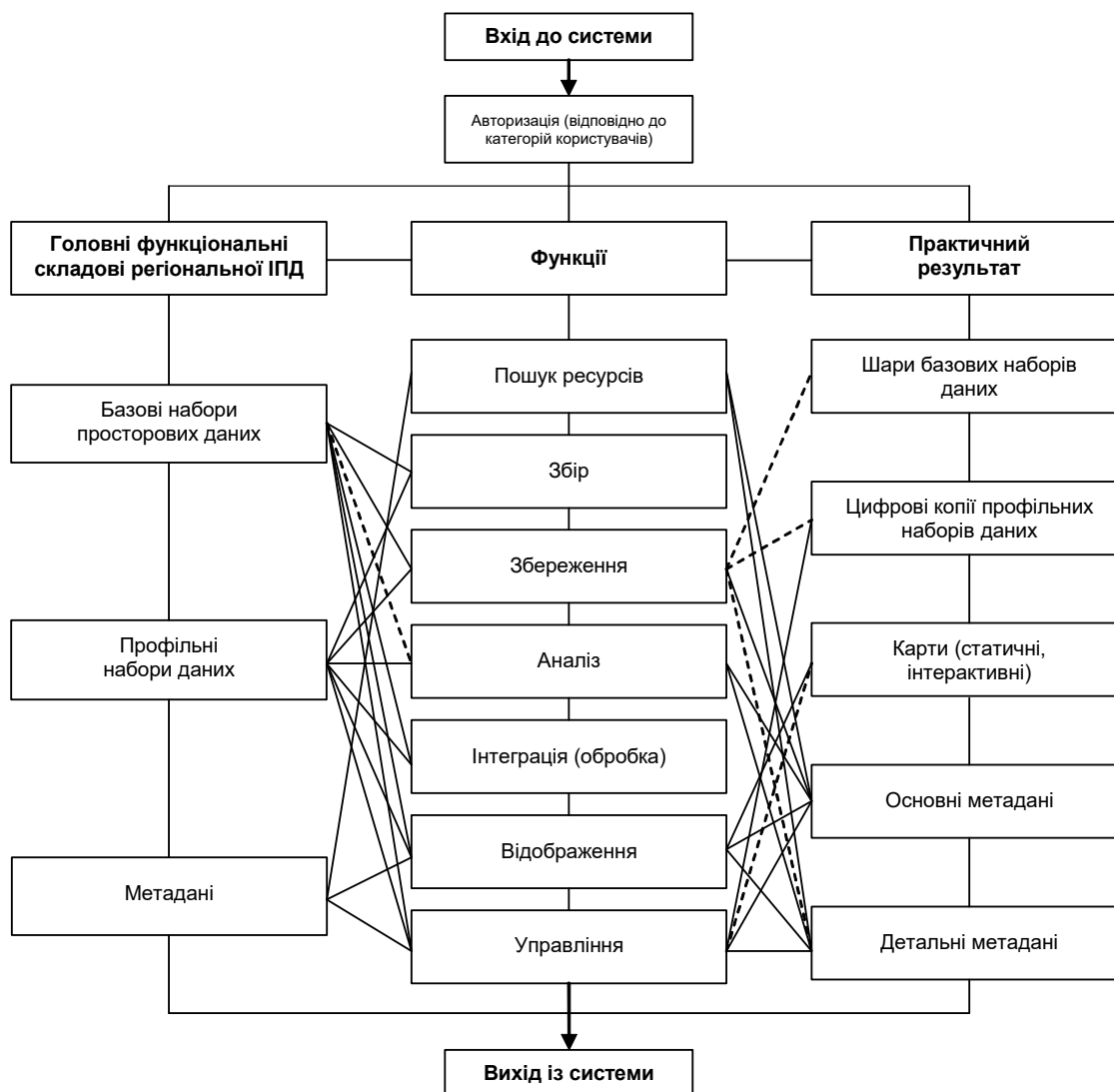


Рис. 1. Графічна модель алгоритму ГК земельних ресурсів на основі ІПД в структурі функціональної схеми геопорталу.

Зрозуміло, що земельно-ресурсне ГК має здійснюватися лише фахівцями відповідної організації з внутрішнім правом доступу (на рис. 1 відповідні функції та практичні результати показані пунктирними лініями). Перегляд створених карт (статичних, інтерактивних) та іншої інформації (базових даних і метаданих у вигляді сервісів) – будь-якими користувачами, які повинні мати також можливість додавати до каталогу метаданих власні метадані з описом ресурсу та способу доступу до нього.

На основі інтеграції даних ДЗЗ для ГК відбувається проведення їх класифікації (з навчанням і без навчання), а також ручне дешифрування. Результатом є елементи базових наборів даних регіональної ІПД як: "земельний покрив" та "землекористування", які в сукупності з іншими головними та другорядними елементами даних слугують основою для створення статичних та інтерактивних карт земельних ресурсів регіону, а також їх серій.

**Висновки та перспективи подальших досліджень.** На основі вивчення та характеристики існуючих основних стандартів на просторові дані виділено складові ІПД регіонального рівня, необхідні для картографування земельних ресурсів засобами ГІС. Обґрунтовано джерела просторових даних для ГК земельних ресурсів за значимістю. Головними є система координат, адміністративні кордони і межі, земельний покрив, землекористування, дані дистанційного зондування Землі (ДЗЗ), державна статистика, другорядними – рельєф, гідрографія, населені пункти, транспортна мережа, географічні назви. Вказано, що окремі елементи інформаційних джерел для створення базових наборів даних можуть формувати профільні набори, оскільки не є просторовими, наприклад, державна статистика.

Обґрунтовано модель базових (профільних) наборів даних, порядку і послідовності їх взаємодії у процесі використання в геоінформаційному картографуванні

земельних ресурсів Чернівецької області та представлено у вигляді графічної моделі алгоритму ГК на основі ІПД в структурі функціональної схеми геопорталу.

Авторами також визначено необхідність подальшого формування на базі даних ДЗЗ і статистичної інформації складових ІПД, що містять інформацію про земельний покрив і землекористування.

#### Список використаних джерел

1. Берлянт А. М. Картоведение: Учебник для вузов / А. М. Берлянт, А. В. Востокова, В. И. Кравцова [и др.]; под ред. А. М. Берлянта. – М.: Аспект Пресс, 2003. – 477 с.
2. Бондаренко Е. Л. Инвариантные складові інфраструктур просторових даних для різних територіальних рівнів геоінформаційного картографування / Е. Л. Бондаренко, О. В. Коренець // Проблеми безперервної географічної освіти і картографії: Збірник наукових праць. – 2010. – Вип. 11. – С. 30–36.
3. Карпінський Ю. О. Про формування Національної інфраструктури геопросторових даних в Україні / Ю. О. Карпінський, А. А. Ляшенко // Географія в інформаційному суспільстві: зб. наук. праць у 4-х т. – К.: ВГЛ Обрії, 2008. – Т. 1. – С. 72–80.
4. Проект Закону України "Про національну інфраструктуру геопросторових даних" від 03.12.2009 року [Електронний ресурс]. – Режим доступу : [http://w1.c1.rada.gov.ua/pls/zweb2/webproc4\\_2?id=&pf3516=5407&skl=7](http://w1.c1.rada.gov.ua/pls/zweb2/webproc4_2?id=&pf3516=5407&skl=7).
5. Смирнов Я. В. Сучасний стан і перспективні напрями картографування земельних ресурсів на основі даних дистанційного

зондування Землі / Я. В. Смирнов // Науковий вісник Волинського університету ім. Л. Українки : Географічні науки. – Луцьк : РВВ "Вежа", Серія: географія. – 2012. – № 9. – С. 52–57.

6. Смирнов Я. В. Науково-методичні основи геоінформаційного картографування земельних ресурсів Чернівецької області / Я. В. Смирнов // Автореферат на здобуття наукового ступеня канд. геогр. наук за спеціальністю 11.00.12 (географічна картографія). – К., 2015. – 20 с.

7. Стан та основні напрямки розвитку топографо-геодезичної і картографічної діяльності в Україні / О. Дишлик, Ю. Карпінський, О. Кучер [та ін.]; за заг. ред. Р. І. Сосси. – К.: НДІГК, 2006. – 76 с. [Сер. "Геодезія, картографія та кадастр"].

8. Чернівецька область. Політико-адміністративна карта, масштаб 1:250 000 [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://ukrmap.com.ua/catalog/skladani-karti/oblastej-ta-regioniv-ukrajini/chernivetska-oblast-politiko-administrativna-karta-m-b-1250-000/?id=143>.

9. CORINE Land Cover Legend [Електронний ресурс]. – Режим доступу : [http://sia.eionet.europa.eu/CLC2006/CLC\\_Legend.pdf](http://sia.eionet.europa.eu/CLC2006/CLC_Legend.pdf).

10. About the European Nature Information System, EUNIS [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://eunis.eea.europa.eu/about>.

11. INSPIRE DIRECTIVE [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://inspire.jrc.ec.europa.eu/>.

12. Masser I. GIS Worlds: Creating Spatial Data Infrastructures / Ian Masser. – ESRI Press : 2005. – 336 p.

13. Steiniger S. Free and open source GIS software for building a spatial data infrastructure / S. Steiniger, A. Hunter // Proceedings of the first Open Source Geospatial Research Symposium. – LNG&C, Springer, Heidelberg, 2009. – P. 247–261.

Надійшла до редколегії 21.05.15

Э. Бондаренко, д-р геогр. наук, проф., Я. Смирнов, асист.  
Київський національний університет імені Тараса Шевченка, Київ, Україна

### АЛГОРИТМ ГЕОИНФОРМАЦИОННОГО КАРТОГРАФИРОВАНИЯ ЗЕМЕЛЬНЫХ РЕСУРСОВ ЧЕРНОВИЦКОЙ ОБЛАСТИ НА ОСНОВЕ ИНФРАСТРУКТУР ПРОСТРАНСТВЕННЫХ ДАННЫХ

*В статье сформулировано алгоритм геоинформационного картографирования земельных ресурсов на основе инфраструктур пространственных данных (ИПД). Определены главные и второстепенные элементы ИПД, необходимые для геоинформационного картографирования земельных ресурсов, установлены основные требования к источникам и формам их представления. Как результат анализа каждой из составляющих ИПД, построено модель их взаимодействия и особенностей представления с помощью серий статических и интерактивных карт.*

*Ключевые слова: инфраструктура пространственных данных, геоинформационное картографирование, земельные ресурсы, земельный покров, землепользование.*

E. Bondarenko, Dr.Sc. in Geography, Professor, Ya. Smirnov, Postgraduate  
Taras Shevchenko National University of Kyiv, Kyiv, Ukraine

### GEOINFORMATION MAPPING ALGORITHM OF CHERNIVTSI REGION LAND RESOURCES ON THE BASIS OF SPATIAL DATA INFRASTRUCTURES

*In the article is formulated geoinformation mapping algorithm of land resources mapping on the basis of spatial data infrastructures (SDI). Defined major and minor elements of SDI needed for geoinformation mapping of land resources and the basic requirements to the sources and forms of their presentation. As a result of analysis of the SDI components, created model of their interaction and visualization provided in the forms of series of static and interactive maps.*

*Key words: spatial data infrastructure, geoinformation mapping, land resources, land cover, land use.*

УДК 528.94

Т. Курач, канд. геогр. наук, Н. Левак, магістр  
Київський національний університет імені Тараса Шевченка, Київ

### КАРТОГРАФУВАННЯ ІНФОРМАЦІЙНИХ ОБРАЗІВ РЕГІОНІВ УКРАЇНИ ЗА МАТЕРІАЛАМИ ЗМІ

*Окреслено формування образного пізнання географічного простору в роботах зарубіжних і радянських географів. Розкрито поняття географічного образу, географічного іміджу територій та чинники й підходи до формування образу територій у свідомості людини. Інформаційно-іміджева реальність найкращим чином формується засобами масової інформації нерідко використовуючи навмисне маніпулювання громадською думкою. За допомогою картографічного методу дослідження створено серію картографічних геозображень інформаційних образів регіонів України за матеріалами новинних сюжетів загальнодержавного каналу.*

*Ключові слова: інформаційний образ, географічний образ, географічний імідж, новинні сюжети, образи регіонів.*

**Постановка проблеми.** Поняття образу географічного об'єкта залежить від підходів до вивчення "образних" просторів, від напряму досліджень і ступеня узагальнення інформації. Різні міждисциплінарні дослідження в цій області, що спостерігаються в більшості у працях зарубіжних вчених, виявили множинність визначення терміну "образ", появу нових термінів "географічний образ", "географічний імідж", "картографічний образ". Картографічні методи дослідження географічних

образів за матеріалами ЗМІ у вигляді різних видів геозображень (карт, картоїдів, анаморфоз) розширюють можливості візуалізації інформації, наочної її інтерпретації, пов'язуючи "картографічний образ" із особливостями сприйняття простору окремими людьми або соціальними групами.

**Мета статті** – окреслити теоретичні й методологічні аспекти картографування географічних образів регіонів України за матеріалами ЗМІ.

**Виклад основного матеріалу.** Образне пізнання географічного простору, як предмета особливого інтересу дослідників, простежується з другої половини XIX ст. у роботах представників французької країнознавчої школи географії людини. Як зазначав І.А. Вітвер: "опис і характеристика пейзажу в роботах французької школи географії людини – це фактично пряме виділення і структурування образів місцевостей, регіонів і країн" [1]. Ідеї дослідження образів територій розвивалися також у роботах німецьких (Альфред Геттнер [1930]), американських (Карл Зауер, Джон Райт) і англійських (Вільям Кірк) географів.

У роботі Джона Райта "Географічні уявлення в епоху хрестових походів" робиться спроба реконструкції географічних уявлень людей середньовіччя. У 1941 р. Райт розробив програму дослідження поведінки, яка включала три основні питання: 1) реконструкція пізнаного світу, який формує поведінку; 2) порівняння сприйманого і реального світу; 3) оцінка впливу конкретного досвіду на зміну у поглядах на світ, продиктовани поглибленням знань про нього [7]. Із роботами Дж. Райта пов'язують початок досліджень феномену сприйняття в географії. У доповіді Дж. Райта (1946 р., Асоціація американських географів) зазначено, що навіть якщо на Землі не залишиться жодної абсолютно недослідженої території, географи зможуть вивчати деякі *terra incognita*, що існують у головах людей [10]. Вільям Кірк досліджував відношення й інтерпретацію людини у різних суспільних формаціях, він увів такі поняття як реальне й поведінкове середовище.

У радянській географії елементи образного методу опису географічного простору вперше з'являються у роботах В.П. Семенова-Тян-Шанського: "Географія є наука образотворча, наука зорових уявлень, зорової пам'яті" [8]. Вказівка на необхідність вивчення "поєднань" типових компонентів образно-географічної картини світу з'являється в роботах радянського географа М.М. Михайлова, що досліджував поняття "образу місця" [6]. Проте, у цілому у радянській географії середини XX ст. дослідження образних просторів практично не ведуться, частково це відбувається з ідеологічних міркувань. Про слабку розробленість образно-географічного підходу в СРСР свідчить і той факт, що перші бібліографічні огляди зарубіжних досліджень даної тематики стали з'являтися тільки в 1980-х роках [5, 7, 2].

У зарубіжній географії самостійний науковий напрям, що займається дослідженням розуміння людиною навколишнього простору, з'явився в 70-х роках XX ст. і отримав назву гуманістична географія. Основне завдання якої – описати, як життєвий досвід, знання й емоційний стан людини визначають її поведінку в просторі ("життєвому світі") і розуміння нею цього світу. У вітчизняній науці терміни "гуманістична географія" та "географічний образ" не отримали належного розвитку, проте ідеї та розробки в цій області лягли в основу ряду сучасних напрямів образно-географічних досліджень. Геообразному баченню ландшафтних реалій прислужилися постнекласичні теоретичні засади праць українських ландшафтознавців (Тютюнник, Пашенко, Гродзинський). Філософський зміст такої тенденції опрацьовують В.В. Кізіма, Ю.Г. Тютюнник, В.А. Рижко. Питання теорії та методології гуманістичної географії опрацьовані Пашенком В.М., Петліним В.М., Ковальовим О.П., Гродзинським М.Д., Шищенком П.Г. ін.

Одним з основних носіїв географічного образу в свідомості людини є уявна карта (ментальна карта, когнітивна карта). Дане поняття було вперше введено Е.С. Толманом в 1948 р. [14], проте зустрічаються і

більш ранні згадки. Так, ще в 1913 р. його використовує Г. Труубрідж [15], порівнюючи особливості орієнтації людей у просторі щодо власного будинку з орієнтацією за сторонами світу. Основоположні роботи цієї тематики відносяться до 70-х років XX ст. [12, 10, 11, 13]. У різних джерелах поняття "ментальна карта" і "уявна карта" можуть мати на увазі як абстрактний образ території, що зберігається в розумі індивідуума, так і його графічну інтерпретацію. Б.Б. Серапінас [9] підкреслює доцільність розвести та узагальнити ці поняття, представивши уявну карту різновидом тільки уявних геообразів, а ментальну карту – різновидом ментальних геообразів, під якими розуміється іконічне відображення на площині (папері, екрані) пізнавальних або емоційних уявлень про навколишній простір окремих осіб або їх груп. В основі виникнення образу території в індивідуальній свідомості лежить певна інформація, яка фіксується свідомістю людини. Як індикатор переходу до інформаційного суспільства Д.Н. Замятін вказує на виникнення особливих віртуальних інформаційних просторів, які анаморфовані в порівнянні з реальними політичними, культурними та економічними географічними просторами і відрізняються величезною подією та операційною ємністю, які будуть чинити вирішальний вплив на основні події, структури дій і контури світоустрою XXI ст. [3].

Очевидно, що найбільшою мірою штучне комунікаційне середовище створюється за допомогою засобів масової інформації. Це означає, що особливої актуальності набувають дослідження образів країн і регіонів, що формуються під впливом безлічі різноспрямованих потоків інформації.

У формуванні уявлень сучасної людини про міста, країни і регіони ЗМІ відіграють одну з вирішальних ролей, будучи трансляторами образної інформації. Характерна для них властивість – особлива вибірковість, що виявляється в навмисному маніпулюванні змістом, щоб отримати потрібного характеру повідомлення. Метою такого маніпулювання зазвичай є формування в соціумі особливої інформаційно-іміджевої реальності, яка надає певний вплив на мотивування рішень і пошук стратегії поведінки суб'єктів інформаційного обміну: офіційних органів держави або інших держав, опозиційних структур, громадських організацій, діаспор, бізнес-структур, політиків, потенційних туристів, інвесторів, підприємців тощо. Однак, в кінцевому рахунку можна говорити про вплив на формування уявлень про державу і окремі її регіони, в тій чи іншій мірі, у всій аудиторії ЗМІ.

В основі більшості досліджень матеріалів ЗМІ як чинника формувань уявлень про країну і регіони лежить аналіз матеріалів обраних засобів масової інформації, який може здійснюватися або теоретичним шляхом, або із застосуванням математико-статистичного апарату. Однак, такого роду теоретичний підхід більш популярний не для аналізу матеріалів ЗМІ, а для інших трансляторів образно-географічної інформації – насамперед, літературних текстів, тоді як в дослідженнях ЗМІ-інформації домінують більш формальні методи, засновані на вивченні різного роду статистичної інформації. Досліджувана статистика може бути отримана шляхом знаходження частоти згадувань певних слів у тексті архівів ЗМІ (контент-аналіз), підрахунку кількості публікацій за певний період або іншими способами. Методи образно-географічних досліджень досить різноманітні. В тому числі, широко застосовується картографічний метод, що дає можливість вивчення образів територій за допомогою складання карт, що відображають особливості сприйняття простору окремими людьми або соціальними

групами. З розвитком технологій комп'ютерного моделювання можливості застосування картографічного методу в дослідженнях образів територій значно зросли.

Образ країни або регіону тиражується засобами масової інформації як всередині, так і за межами держави, створюючи доброзичливе або недоброзичливе ставлення до неї. Під впливом ЗМІ формується стійка громадська думка, ламаються усталені і створюються нові стереотипи. Інформація, що транслюється ЗМІ, політизує образно-географічний простір країни, наповнює його емоціями, прихованими і явними смислами, міфами, створює передумови для прояву соціокультурної конфліктності. Проте, в цілому, у свідомості "середньої" людини образ країни в регіональному розрізі виражений дуже нечітко, що може бути спричинене відсутністю повноцінного інформаційного обміну з територіями, слабкістю регіональних досліджень. Межі між територіальними структурами всередині країни в масовій свідомості дійсно сильно розмиті. Можна виділити всього кілька великих "плям" (Захід, Донбас, Крим, Волинь, Поділля), і ці регіони слабо інтегровані з точки зору внутрішніх зв'язків, не настільки яскраво виражені з точки зору культури і не мають чітких меж. У пошуках більш стійкої й дрібномасштабної територіальної прив'язки свідомість людини наближена до одиниць адміністративно-територіального поділу. Межі між якими є чітко вираженими і усталеними, адже вже досить давно внутрішні адміністративні кордони України практично не змінювалися і, як результат, надійно зафіксувалися у свідомості населення.

Така система територіальних образів, заснована на адміністративному принципі, при слабкій розвиненості зв'язків між регіонами, придбала яскраво виражений вертикальний характер, що проявляється в територіальній суперечності і протиставленні відносин між "центром" (столицею) і "периферією" в цілому. При цьому кожен регіон відтворює ті ж відносини на всіх рівнях в межах своєї території (центр-периферія, місто-село, облцентр – райцентр). У результаті в просторі складається багатопланова система вертикальних структур столичної і периферійної свідомості. Становище ускладнюється також тим, що майже всі українські області названі за своїми адміністративними центрами, що зайвий раз підкреслює сприйняття українського регіону як оточення певного центра, тоді як в інших країнах провінції мають власні назви, якщо не феодально-середньовічні, то хоча б природні.

Будь-яка територія країни визначає свою зовнішню функцію, вибудовує своє призначення завдяки наявності об'єктивних умов – природних ресурсів, історичних або культурних об'єктів, особливого географічного положення тощо. Спираючись на подібного роду переваги створюється унікальний образ, регіон набуває популярності, привабливості для припливу туристів, капіталу, робочої сили, вдосконалення інфраструктури. У більшості ж українських регіонів таких переваг, на перший погляд, не помітно. Щоб успішно розвиватися, місцева влада повинна бути зацікавлена у створенні конкурентоспроможних іміджів своїх областей. Завдання формування державного іміджу України найчастіше розглядається переважно із зовнішньополітичної точки зору, тобто в першу чергу, про особливості сприйняття країни за кордоном. Це цілком зрозуміло, адже зовнішній імідж безпосередньо впливає на величину іноземних кредитних, товарних, туристичних та інвестиційних потоків. Але не менш важливим є формування сприятливого образу регіонів у свідомості людей, що її населяють.

Сприятливий внутрішній імідж необхідний, наприклад, для стримування еміграції, зміцнення патріотизму, підвищення уваги до туристичних об'єктів та вирішення будь-яких інших завдань, де йдеться про вибір, який повинен бути зроблений людьми на користь власної країни. Такі ж завдання необхідно розглядати не тільки для всієї країни, але й більш локально – на рівні районів або окремих міст.

Очевидно, існує різниця в підході до формування іміджу країни в цілому та її регіонів. Так, для держави, в першу чергу, необхідна сприятлива політична, економічна і соціокультурна репутація на макрорівні, тому її конкурентами виступають, насамперед, інші держави. У той же час, для регіону в складі держави ключову роль відіграє створення і донесення до аудиторії образу, що виділяє даний регіон від усіх інших, з урахуванням його особливостей і привабливості та конкурентоздатності.

На регіональному рівні образ України надзвичайно багатогранний. Суб'єкти регіонів, у всьому їх різноманітті, відрізняються один від одного географічними, природними, етнічними та культурними особливостями, рівнем промислового розвитку, екологічним станом, інтелектуальним потенціалом тощо. Кожен з них має свою історію, свої ландшафтні особливості, пам'ятки і предмети гордості, проблеми та перспективи. Найчастіше іміджеву візитівку регіону можна описати всього декількома словами: "Волинь – країна озер", "Донбас – вугільний регіон" "Карпати – зона відпочинку", житомирський льон, херсонські кавуни, полтавські галушки тощо. Для кращого сприйняття словесного уявлення іміджу його доцільно підкріплювати візуальним символом. Так, наприклад, кожен штат США має свою рослину і тварину-символ.

У будь-якому випадку, створення іміджів регіонів вимагає глибокої цілеспрямованої і системної роботи, зокрема засобами масової інформації. Адже, вони можуть здійснювати як позитивний, так і негативний вплив на образи територій. У першому випадку ЗМІ можна розглядати як один з найбільш ефективних інструментів інформаційного маркетингу території, що передбачає регулярні публікації про міста, підготовку спеціальних інформаційних та презентаційних документів; поширення інформації про регіон з офіційних каналів; проведення семінарів, місій, презентацій, участь у ярмарках і виставках тощо. Найбільший ефект дають публікації в ЗМІ, що мають "цільову" аудиторію, розробка та розсилка професійно підготовлених презентаційних матеріалів, що розповідають про можливості та ризики окремих міст чи регіонів в цілому. З іншого боку, при виникненні будь-яких кризових ситуацій найчастіше неминуче поширення інформації, негативно відбивається на іміджі регіону. Таким чином, ЗМІ можуть виявитися одним з факторів, що закріплює в масовій свідомості несприятливий образ території, що не тільки не сприяє залученню туристів, мігрантів та інвестицій, а й перешкоджає цьому. Причому негативний образ може виявитися навіть більш стійким у масовій свідомості, ніж позитивний. Найбільш гостро дана проблема стоїть перед регіонами, про які сюжети потрапляють у загальноукраїнські новини найчастіше тільки в разі будь-яких катастроф або інших подій, широке висвітлення яких несприятливо відбивається на регіональному іміджі.

Таким чином, завжди існує суперечність між цілеспрямованим формуванням іміджу регіону, при наявності продуманої стратегії, що зазвичай призводить до позитивного результату, і процесом стихійного формування образу, яке, як правило, носить негативний характер. Це означає, що в дослідженнях географічних образів, а

також при розробці стратегії формування регіональних іміджів, який би підхід для цього не був би обраний, обов'язково повинні враховуватися існуючі особливості образу регіону в засобах масової інформації.

Загальнодержавне телебачення, як джерело щоденної інформації, сформувалося в 70-х роках ХХ ст. Таким чином, вплив на уявлення про Україну та її регіони, телебачення почало надавати всього кілька десятиліть тому. Географічні аспекти цього впливу досі залишаються практично не дослідженими на науковому рівні. У даний час, телебачення є важливою складовою повсякденності для значної частини громадян. Комусь воно служить джерелом інформації і розваг, для інших створює необхідний "фон" життя, супроводжуючи в щоденних справах. Дуже мало залишилося тих, хто не має телевізора або, з тих чи інших причин, не дивиться його. Майже 40 % людей дивляться телевізор щодня протягом 1-2 годин на день, 32,4 % – 3-5 години на день [4].

Роль телебачення в житті сучасної людини визначається, насамперед, як інформаційно-новинна. Формування образу України в інформаційних програмах телебачення, можна представити у вигляді серії картографічних геозображень, що різняться за територіальним охопленням, тематичними складовими. Найбільш значущою з них є регіональна складова, тобто ті новинні програми, мовлення яких відбувається на всю країну і відображає події, значимі в загальнонаціональному масштабі. Цей перелік очолюють, насамперед, державний телеканал "Перший національний", а також приватні телеканали: 1+1, Інтер, ТРК Україна ін.

Загальнодержавне мовлення зазвичай доповнюється регіональним, що висвітлює події більш локального, місцевого масштабу. Однак, якщо розглядати узагальнену картину формування через ЗМІ уявлень про країну

та регіони, вплив місцевих новинних програм практично не грає ролі, у той час коли загальноукраїнські новини стають не тільки найвпливовішим, але й єдиним джерелом інформації про країну для жителів різних регіонів.

Інформаційна карта країни в телевізійних новинах формується шляхом залучення уваги глядацької аудиторії до одних подій, і, відповідно, територій, та відволіканням її від інших. При цьому серед безлічі подій, що відбуваються в українських регіонах, лише деякі стають відомі масовому глядачеві. Перш ніж стати загальнодоступною, інформація проходить через безліч "фільтрів", частково гублячись і видозмінюючись, і тільки після цього потрапляє в телевізійний ефір у вигляді короткого новинного сюжету.

З-поміж різних типів медіа українці найбільше довіряють телебаченню, на другому місці – газети, на третьому – радіо, найменше українці довіряють інтернет-сайтам. Про це свідчать результати опитування, проведеного центром "Соціальний моніторинг" і Українським інститутом соціальних досліджень імені О.Яременка з 12 по 19 грудня 2014 р. (рис. 1). Це пов'язано з тим, що телебачення має властивість, що забезпечує створення ілюзії "присутності" при дії, яка показується на телеекрані. Відповідно до цього у свідомості глядача формується стійка ілюзія "об'єктивності" та достовірності побаченого. Підсвідомо накладаючи свої відчуття на відчуття того, що відбувається на екрані, глядач часто сприймає видиму інформацію як абсолютно достовірну.

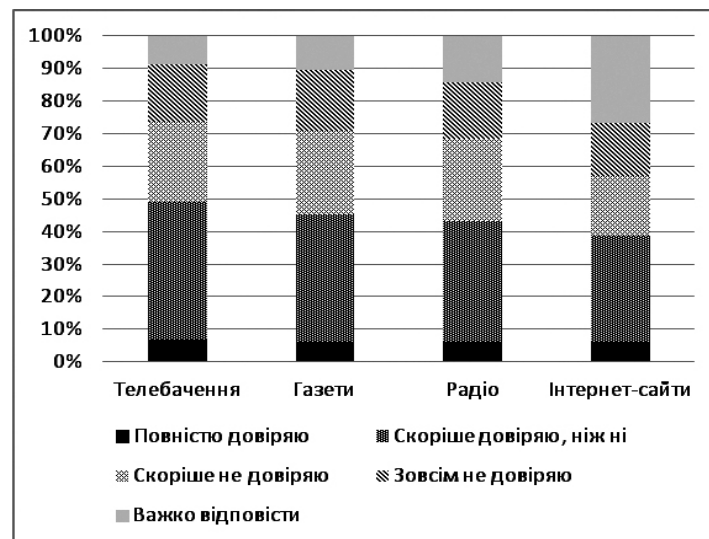


Рис. 1. Довіра до ЗМІ в Україні (Київський міжнародний інститут соціології, 2014 р.)

Такий характер впливу телебачення на психіку людини нерідко використовується при навмисному маніпулюванні громадською думкою. В останні роки для цієї мети стали залучатися новітні досягнення психолінгвістики та нейролінгвістичного програмування, що істотно підвищили ефективність інформаційного впливу на підсвідомість людини. Серед прийомів маніпулювання можна відзначити наступні: відбір слів, що викликають позитивні або негативні асоціації, фрагментація інформаційного потоку, "сенсаційна" подача матеріалу, використання міфів і стереотипів тощо.

Сьогодні однією із найбільш гострих проблем в українському інформаційному просторі, яка в першу чергу впливає на об'єктивність і достовірність висвітлення як загальнодержавних так і регіональних подій, є інформаційна війна з Росією. За даними соціальних опитувань, велика частка українців довіряють російським телевізійним ЗМІ (рис. 2), особливо це спостерігається на Сході країни. Відповідно, російська пропаганда і дезінформація щодо достовірності фактів суттєво впливає на суспільно-політичні настрої населення в даних регіонах.

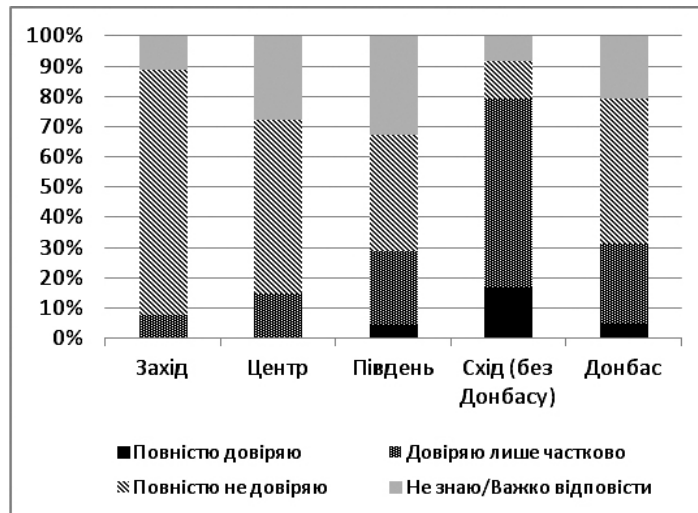


Рис. 2. Рівень довіри до медіа (дані опитування центру "Соціальний моніторинг" та Українського інституту соціальних досліджень ім. О. Яременко, 2014 р.)

Зазвичай, образ країни (як і будь-якої іншої територіальної одиниці) в ЗМІ складається з двох складових – кількісної та якісної. Перша пов'язана з частотою згадування країни, її місцем у потоці повідомлень. Друга характеризується насиченістю інформаційного потоку, тематикою повідомлень, їх тональністю, черговістю подачі інформації. З урахуванням специфіки телебачення, як виду ЗМІ, можна доповнити і конкретизувати ці складові, виділивши наступні характеристики образів суб'єктів, що формуються в загальнодержавних теленовинах:

1. Кількість згадок назви регіону за певний період. Щоб відсіяти "інформаційний шум" і виділити більш-менш стійкий образ суб'єкта, потрібно враховувати його згадування у ЗМІ за досить тривалий відрізок часу – від року до декількох років залежно від завдань дослідження.

2. Тематичні особливості згадок. Нерідко в інформаційних сюжетах спостерігається переважання одного й того ж стійкого набору тематик, у зв'язку з якими згадується той чи інший регіон. Наприклад, Карпатський регіон найчастіше згадується у зв'язку з несприятливими природними явищами; Дніпропетровська, Донецька та Луганська області – у зв'язку з кримінальними подіями і конфліктами та регулярними аваріями на вугільних шахтах тощо.

3. Регулярність згадок. Про одні регіони в інформаційних програмах згадують відносно постійно, про інші – час від часу, тільки коли там відбуваються які-небудь важливі події. Іноді можуть спостерігатися навіть сезонні закономірності.

4. Контекст (позитивний або негативний). У цілому, поганих новин з регіонів надходить набагато більше, ніж хороших, але й тут спостерігаються певні відмінності між різними суб'єктами. Однією з причин їх виникнення може бути навмисне проведення певної інформаційної політики, покликаної звернути увагу глядача на певні досягнення або проблеми регіонів. Так, наприклад, в державних ЗМІ ведеться активне впровадження нового позитивного образу Донецької та Луганської областей, що підконтрольні українській владі. Багато сюжетів спеціально знімають, щоб розповісти про те, що життя в регіоні поступово налагоджується. І навпаки, з негативним відтінком висвітлюються події на територіях так званих ДНР, ЛНР та в анексованому Криму.

5. Мінливість. Образ кожного регіону, що формується в телевізійних новинах, постійно змінюється у зв'язку

з щоденним надходженням в ефір нової інформації. Старі події відходять на другий план, замінюючись більш свіжими, що мають істотно більшу "вагу" у формуванні громадської думки.

6. Наявність взаємозв'язків з образами інших територій. У телевізійних сюжетах, що мають відношення до регіональних подій, зазвичай згадується не одна географічна назва, а декілька. Найчастіше назва регіону, де сталася подія, доповнюють назвою міста або іншого об'єкта, розташованого в даному регіоні (або, рідше, – річки, озера, гірської вершини). Таким чином, у сприйнятті глядачів формуються вертикальні смислові зв'язки, відбувається запам'ятовування приналежності різних територіальних утворень певних регіонів. Інша ситуація – виникнення горизонтальних зв'язків, що формуються в разі висвітлення подій, що мають відношення до кількох суб'єктів.

В ідеалі, для того, щоб врахувати всі особливості образів регіонів України, джерелами даних для геоінформаційного проекту, призначеного для їх дослідження, повинні служити відеоархіви випусків новин провідних українських телекомпаній. Однак, щоб полегшити трудомісткий процес, що вимагає істотних часових витрат, необхідних на перегляд відеоматеріалів, можна скористатися архівами інформаційних випусків у текстовому форматі. Текстові архіви програм "ТСН", обрані для даного дослідження, представлені на офіційному інтернет-сайті телекомпанії "1+1", а також доступні через різні пошукові системи, що спеціалізуються на інформаційних ресурсах.

Суттєва особливість текстових матеріалів, як джерел даних для ГІС, в тому, що вони не представлені в спеціально класифікованому вигляді й не забезпечують точну просторову локалізацію даних. Тобто, очевидно, що для внесення інформації в базу даних потрібна додаткова обробка існуючих текстових архівів, яка полягає у приведенні їх у більш формалізований вигляд.

Найбільш зручною в даному випадку нам представляється реляційна модель бази даних, яка має табличну структуру: рядки таблиці відповідають одному запису відомостей про об'єкт, а стовпці містять однотипні характеристики всіх об'єктів. Об'єктом або "інформаційною одиницею" БД в даному випадку виступає новинний сюжет, який можна охарактеризувати такими параметрами як просторова локалізація, дата події і тематика сюжету. Також можливі й інші параметри, такі як, наприклад, порядковий номер серед сюжетів випуску



або протяжність сюжету у часі, але вони в даному випадку недоступні, оскільки ця інформація не зазначена безпосередньо в текстовому архіві інформаційних програм. А такий параметр як ступінь негативного або позитивного наповнення інформаційного сюжету представляється для даного дослідження занадто суб'єктивним і теж не задіяний при проектуванні бази даних.

Просторова локалізація сюжетів повинна бути визначена за єдиним принципом, тобто мати один і той же адміністративно-територіальний рівень. Події, висвітлювані в ЗМІ, можуть бути прив'язані до міст, областей або їх груп, будь-яким фізико-географічним об'єктам або ж мати відношення до всієї країни в цілому. Але при складанні бази даних доведеться обрати єдиний принцип локалізації інформаційних сюжетів. Для України найдоцільніше проводити дослідження на рівні областей, оскільки саме на цьому рівні найчастіше організовані знання населення про територіальну диференціацію країни. Крім того, слід враховувати, чи акцентується в інформаційному сюжеті увага на те, де саме відбулася висвітлювана подія. Очевидно, що в першу чергу, на формування образу регіону в масовій свідомості впливають ті сюжети, де глядачеві відразу повідомляється назва відповідної області чи міста, про які йде мова. У зв'язку з цим фактором в базу даних внесено лише ті сюжети, де назва регіону (або слово, яке його замінює, наприклад, "Буковина", "Донеччина", "Волинь" тощо) згадується в представлений в архіві анотації до новини, тобто увага відразу акцентується на регіональній приналежності освітлюваної події.

Дата сюжету безпосередньо вписана з архіву новин. Необхідно було тільки обмежити часовий період, за який будуть розглядатися і вноситися в базу даних сюжети ЗМІ. Щоб відсіяти "інформаційний шум" і виділити більш-менш стійкі образи регіонів, необхідно зібрати дані принаймні за відносно тривалий проміжок часу. У середньому, має бути достатньо двох-трьох років для того, щоб зрозуміти, наскільки регулярно, і в зв'язку з чим, зазвичай згадується той чи інший регіон. Для даного дослідження було взято новинні архіви, які розміщено на офіційному сайті каналу, за період з квітня 2012 р. по грудень 2014 р. включно. Для аналізу нами було обрано програму ТСН каналу "1+1" через декілька важливих причин:

- наявність у вільному доступі в мережі новинних відеоархівів;
- текстовий формат сюжетів;
- зона мовлення каналу – 95% території України;
- друге місце у рейтингу каналів країни.

Тематика сюжету для внесення в базу даних передбачає деяку суб'єктивність, оскільки не завжди можна однозначно визначити тематичну приналежність кожного інформаційного сюжету зважаючи на їх різноманітність.

При візуалізації інформаційних образів регіонів виділено ряд тематичних категорій під наступними умовними назвами:

1. Політика – сюжети про діяльність регіональної або державної влади (наприклад, візит глави держави в той чи інший регіон); мітинги, демонстрації, що

відбувались через політичні події чи пов'язані з політичними особами.

2. Культура і наука – сюжети, пов'язані з будь-якими сферами культурного життя регіонів (концерти, виставки, народні гуляння тощо), а також новини науки і освіти.

3. Кримінал – сюжети про злочини, будь-які порушення закону, тероризм, ДТП, що були спричинені через порушення правил дорожнього руху, пожежі, аварії літаків тощо.

4. Сепаратизм – сюжети, пов'язані з будь-яким проявом сепаратизму та бойові протистояння, в яких вказувалась пряма дія терористичних угруповань.

5. АТО – сюжети про діяльність української армії в зонах проведення антитерористичної операції.

Для кожної тематичної категорії в базі даних виділено окремий стовпчик. У рядок таблиці, що відповідає певному інформаційному сюжету, вносились інформація з коротким змістом та датою. Структурована таким чином статистична інформація дає багато можливостей для дослідження просторових, кількісних і тематичних особливостей новинного потоку і може служити джерелом для проектування ГІС, що забезпечує можливості оперативної обробки даних та побудова аналітичних і синтетичних карт на тему висвітлення подій з регіонів у загальнодержавних новинах.

Відзначимо також, що новини про Київ у даному дослідженні виносились як окремий регіон. Причин цьому декілька, насамперед, очевидно, що образ містостоліці занадто складний і його дослідженням доцільніше займатися окремо; більшість загальнополітичних новин автоматично опиняються "прив'язаними" до століці, що сильно спотворює картину розподілу сюжетів по території країни.

Крім традиційних картографічних зображень для наочної візуалізації образного простору України в інформаційних програмах телебачення доцільно застосування анаморфоз. У даному випадку, площі зображуваних територіальних одиниць на анаморфозі можна зобразити пропорційними за розміром величинами, що їм відповідають і показником, який закладається в основу анаморфози – кількості згадувань кожного регіону в новинному потоці (рис. 3, 4).

Картограми використовуються для показу відносних статистичних показників за одиницями адміністративно-територіального поділу. У даному дослідженні цей спосіб застосований, наприклад, для представлення таких показників як частка сюжетів про область серед всієї складової новинного потоку досліджуваних тематик (відношення кількості сюжетів про даний регіон до загальної кількості сюжетів), коефіцієнт локалізації (відношення частки регіону в новинному потоці до частки населення країни) або будь-яких інших відносних показників.

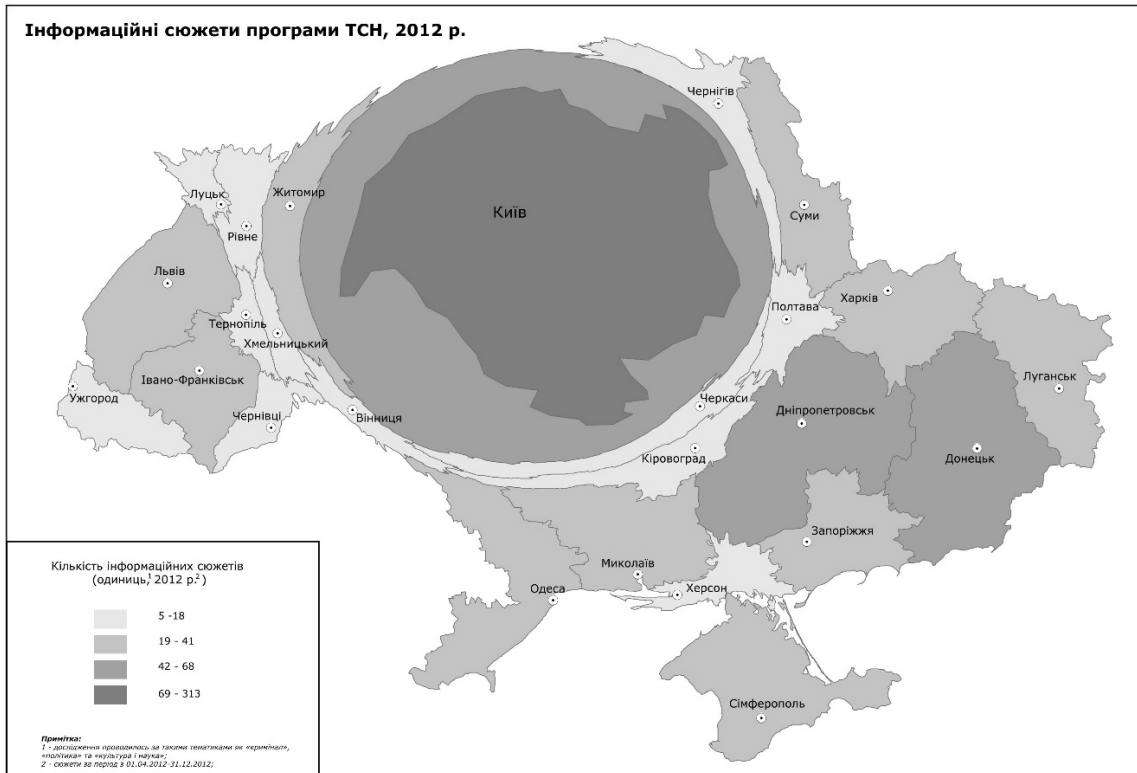


Рис. 3. Анаморфоза інформаційного образу за сюжетами програми ТSN у 2012 р.

Перевагою анаморфоз, крім наочності показу спотворень образного простору України в телевізійних ЗМІ, є те, що з їх допомогою можна зіставляти різницю в кількості новинних сюжетів між будь-якими регіонами, тоді так за звичайною картою це можливо тільки в межах кількості градацій в легенді. Однак, необхідно враховувати і основний недолік такого роду геообразень

– сильні спотворення меж контурів, аж до того, що багато областей можуть виявитися практично невпізнаними. Щоб вирішити проблему розпізнавання контурів, в поєднанні з анаморфозою потрібно використовувати і традиційні карти. Поєднання різних способів візуалізації може істотно підвищити інформативність кожного з них.

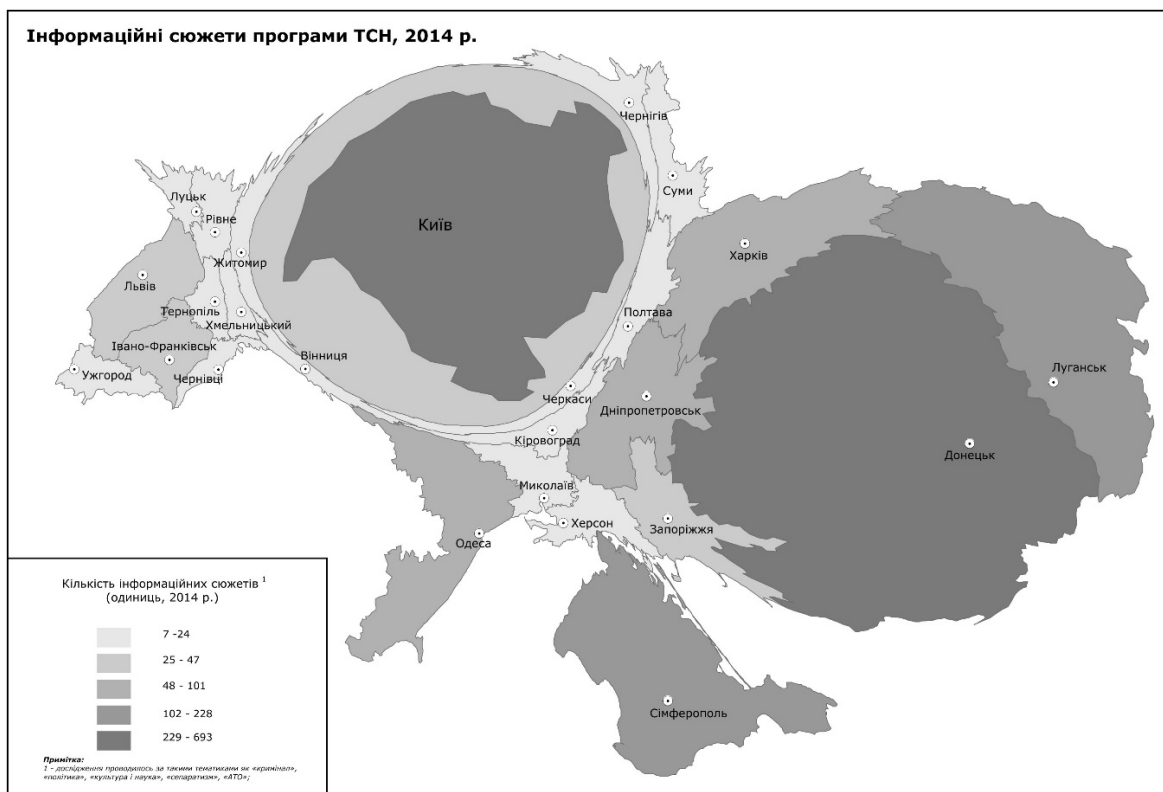


Рис. 4. Анаморфоза інформаційного образу за сюжетами програми ТSN у 2014 р.

Дослідження образів регіонів проводилось за найбільш важливими і часто вживаними темами: "кримінал", "політика", "культура та наука". Проте в зв'язку з останніми подіями (політичною кризою, сплеском сепаратизму та військовим конфліктом на Сході країни) акценти в інформаційних програмах були зміщені на більш гострі проблеми, тому до бази даних за 2014 р. було додано ще дві тематичні колонки: "сепаратизм" та "АТО". Отже, можемо зробити висновки, що інформаційна освітленість регіонів України в 2012-2013 рр. була більш-менш рівномірною. Підвищена увага до Києва спричинена фактором "столиці". Дефіцит уваги до регіонів може бути пов'язаний з відсутністю значних подій. У 2014 р. акценти інформаційної освітленості змістились у південно-східні регіони в зв'язку з політичними подіями в країні, а зменшення кількості сюжетів з решти регіонів можна трактувати не як відсутність там важливих подій, а як брак ефірного часу та переоцінення пріоритетів інформаційних повідомлень.

Другою важливою характеристикою образів регіонів України в інформаційних програмах телебачення – є тематична складова. Різні регіони пов'язані зі стійкими асоціаціями і стереотипами сприйняття. Для наочного відображення тематичних відмінностей у висвітленні регіональних подій загальнодержавною інформаційною службою, складено карти (рис. 5, 6), де способом картодіаграм показано тематичні категорії новинних сюжетів. Як ми бачимо у всіх регіонах переважають повідомлення тематики "кримінал", тому тут важливу роль відіграє їх кількісна характеристика. Тільки в 2014 р. в Донецькій, Луганській областях, АР Крим переважає тематика "сепаратизм" та "АТО". В Києві, Вінницькій та Херсонській областях акцент змістився на політику, а в Івано-Франківській – на перше місце вийшла "наука та культура". Варто відмітити, що культурна тематика взагалі дуже мало висвітлюється програмою ТСН.

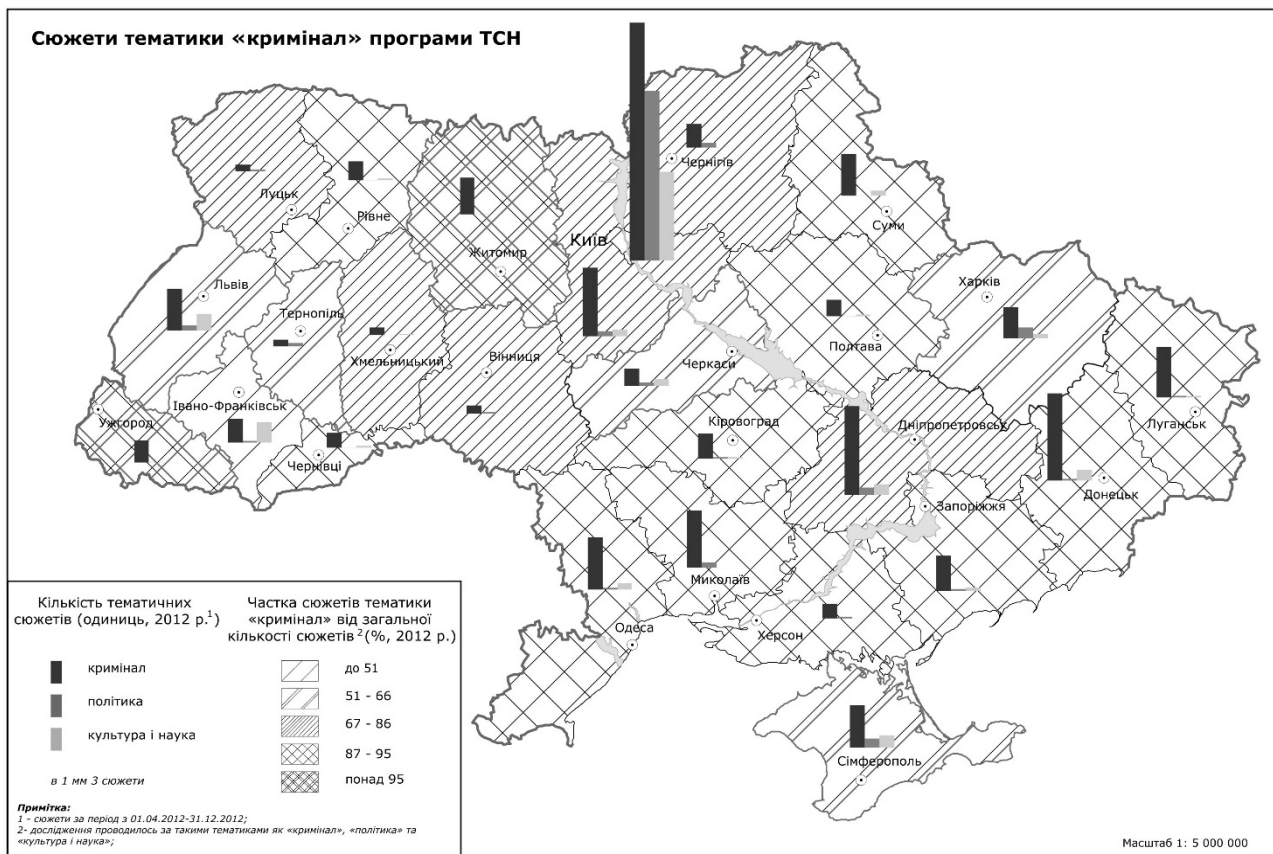


Рис. 5. Карта інформаційного образу за сюжетами програми ТСН у 2012 р.

**Висновки.** У сучасному інформаційному просторі телебачення відіграє важливу роль у формуванні масових уявлень про світ, Україну та її регіони. Перевагою володіють загальнодержавні канали, мовлення яких ведеться по всій території держави. ЗМІ можуть виявитися одним з факторів, що закріплює в масовій свідомості несприятливий або сприятливий образ території. Причому негативний образ може виявитися навіть більш стійким у масовій свідомості, ніж позитивний. Образи регіонів, що формуються в новинному потоці, характеризуються сукупністю параметрів, пов'язаних з частотою згадувань назв регіонів, а також тематичними особливостями повідомлень. На основі проведеного моніторингу архівів інформаційних програм, сформовано спеціалізовані бази даних інформаційних сюжетів,

що містять як просторову, так і атрибутивну (кількісну й якісну) складові. Для візуалізації образного простору створено серію картографічних геообразень із актуальними тематичними сюжетами, що отримали найбільше висвітлювання у програмі ТСН впродовж 2012, 2013 і 2014 років. За створеними творами можна зробити висновок, що новинні випуски переважані негативними подіями, яким надається значний ефірний час, що в кінцевому підсумку створює негативний імідж регіонів, сприяючи утворенню стійких асоціацій і стереотипів сприйняття у глядачів. Дефіцит уваги до позитивних, пізнавальних подій наукового чи культурного життя регіонів загалом призводить до непривабливого іміджу країни, що не тільки не сприяє залученню туристів, мігрантів та інвестицій, а й перешкоджає цьому.

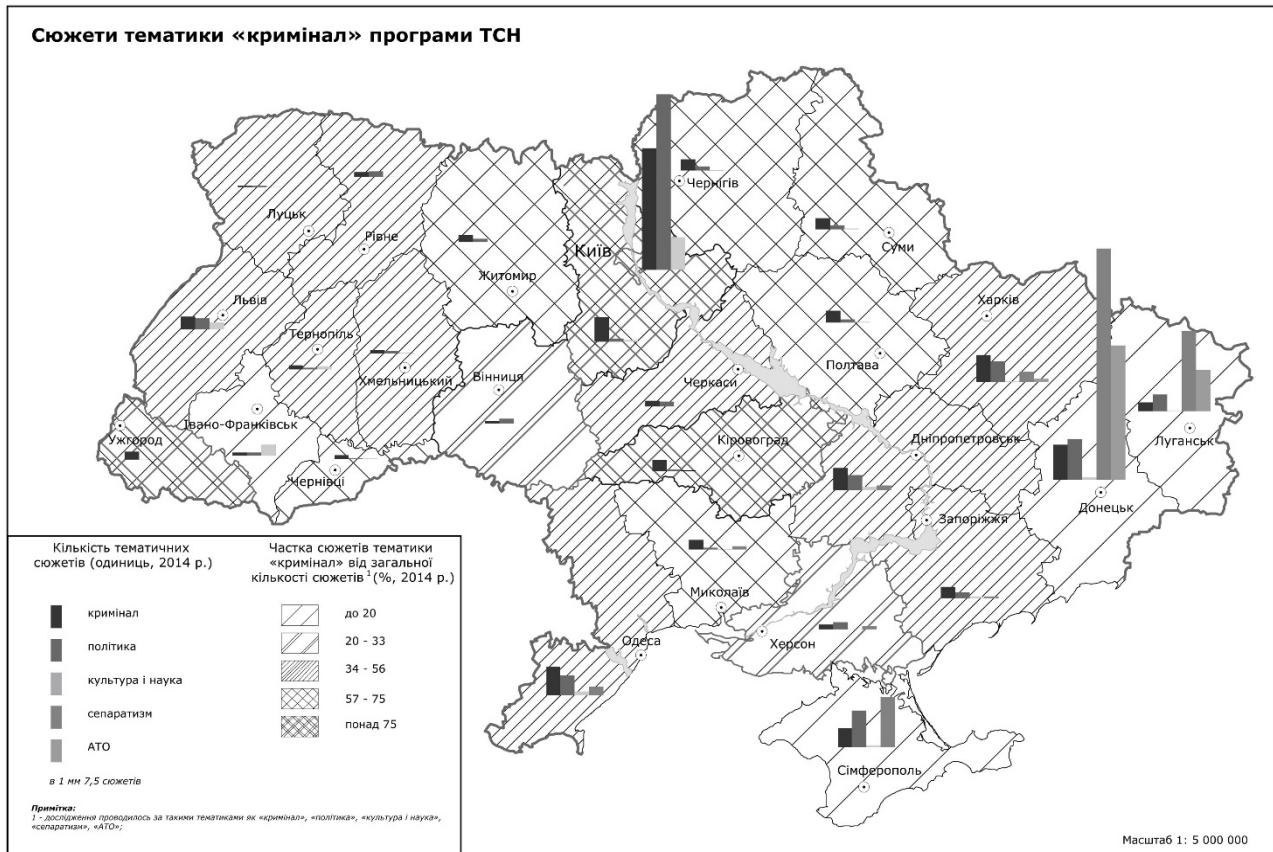


Рис. 6. Карта інформаційного образу за сюжетами програми ТСН у 2014 р.

**Список використаних джерел**

1. Витвер І.А. Французська школа географії. – М., 1998.
2. Голд Д. Основи поведенческой географії. – М., 1990.
3. Замятин Д.Н. Гуманитарная география: Пространство и язык географических образов – М., 2003.
4. Красовська О. Країна, що не читає загрозлива для себе і для світу [Електронний ресурс]: <http://www.viche.info/journal/3731/>.
5. Линч К. Образ города. – М., 1982.
6. Михайлов Н.Н. Образ места // Вопросы географии. – М., 1948.
7. Райт Дж. Географические представления в эпоху крестовых походов: исследование средневековой науки и традиции в Западной Европе. – М., 1988.
8. Семенов-Тянь-Шанский В.П. Район и страна. – М.-Л., 1928.
9. Серапинас Б.Б. Мысленные геообразы и ментальные геоизображения. – М., 2007.
10. Gould P., White H. Mental Maps. Baltimore, Md., 1974.
11. Downs R.M., Stea D. Maps in Minds. Reflections on Cognitive Mapping N.Y., 1977.
12. Kosslin S.M., Pick H.L., Fariello G.R. Cognitive maps in children and men // Child development, vol. 45. 1971.
13. Moore G.T. Knowing about environmental knowing: the current state of theory and research of environmental cognition // Environment and Behaviour, 1979, vol. 11, №1.
14. Tolman E.C. Cognitive Maps in Rats and Men // Psychological Rev. 1948.
15. Trowbridge G. On fundamental methods of orientation and "Imaginary maps" // Science, vol. 88, 1913.

Надійшла до редколегії 17.06.15

Т. Курач, канд., геогр., наук, Н. Левак, магістр  
Київський національний університет імені Тараса Шевченка, Київ, Україна

**КАРТОГРАФИРОВАНИЯ ИНФОРМАЦИОННЫХ ОБРАЗОВ РЕГИОНОВ УКРАИНЫ  
ПО МАТЕРИАЛАМ СМИ**

*Рассмотрено формирование образного познания географического пространства в работах зарубежных и советских географов. Раскрыто понятие географического образа, географического имиджа территорий, а также факторы и подходы к формированию образа территорий в сознании человека. Информационно-имиджевая реальность лучшим образом формируется средствами массовой информации, нередко используется специальное манипулирование общественным мнением. С помощью картографического метода исследования создана серия картографических геоизображений информационных образов регионов Украины по материалам новостных сюжетов общегосударственного канала.*

*Ключевые слова: информационный образ, географический образ, географический имидж, новостные сюжеты, образы регионов.*

T. Kurach, PhD, Philosophy Doctor, N. Levak, master  
Taras Shevchenko National University of Kyiv, Kyiv, Ukraine

**MAPPING INFORMATION RECOGNITION OF REGIONS UKRAINE FOR MEDIA MATERIALS**

*Considered formation of imaginative cognition geographical space in the works of foreign and Soviet geographers. Defined the concept of geographical figure and image of territory and geographical factors and approaches to formation figures of territories in human mind. Informative and image reality is formed the best by media and special manipulation of public opinion is used often. The series of cartographic geomages informative figures of regions of Ukraine is established using cartographic method of research based on the materials of national news on state channels.*

*Keywords: information image, geographical figure, national news, figures of regions.*

## V. РЕГІОНАЛЬНІ ДОСЛІДЖЕННЯ

УДК 911.3

Я. Олійник, д-р екон. наук, проф., В. Ободовська, асп.  
Київський національний університет імені Тараса Шевченка, Київ

### РЕГІОНАЛЬНА ТУРИСТИЧНА ПОЛІТИКА РЕСПУБЛІКИ ПОЛЬЩА

*В роботі проаналізовані новітні аспекти проведення туристичної регіональної політики республіки Польща. Охарактеризовані основні нормативно-правові документи в галузі регіональної політики держави. Встановлені основні завдання та цілі "Програми розвитку туризму до 2020 року". Висвітлені регіональні відмінності за останні вісім років у розміщенні іноземних туристів Польщі.*

**Ключові слова:** регіональна політика; туристична політика; туризм; соціально-економічний розвиток; "Програма розвитку туризму до 2020 року"; Республіка Польща.

**Вступ. Постановка проблеми.** Регіональна політика – це організаційно-правова, економічна, соціальна, культурно-освітня, екологічна та управлінська діяльність держави, спрямована на забезпечення комплексно – пропорційного розвитку окремих територій країни на основі раціонального використання та забезпечення їх особливостей та інтегрального потенціалу [3].

Фундаментальними принципами здійснення регіональної політики є :

1. Раціональне поєднання централізму і децентралізму на основі узгодження регіональних і загальнодержавних інтересів.

2. Пріоритетність соціально – екологічної діяльності.

3. Комплексно – пропорційна спрямованість розвитку території.

4. Перспективність.

5. Взаємодоповнюваність діяльності суб'єктів, що представляють різні форми власності [2].

Важливе місце в регіональній політиці посідає туристична. Суть її полягає у діяльності держави щодо розвитку туристичної індустрії і суб'єктів туристичного ринку, вдосконалення форм туристичного обслуговування громадян і зміцнення на їх основі власного політичного, економічного й соціального потенціалу; вона є одним із видів соціально-економічної політики держави.

Туристичну політику держави слід розглядати як систему методів і заходів соціального, економічного, політичного, правового, екологічного та культурного характеру, що здійснюються державними органами влади у сфері туризму з метою його регулювання, координації та створення умов для розвитку.

**Аналіз останніх досліджень та публікацій.** В Україні в останні роки активно займаються питаннями та проблемами регіонального розвитку Польщі такі вчені як: С. Антонюк, В. Будкін, І. Винниченко, В. Гевко, В. Дем'янець, Е. Звонков, Г. Зеленко, О.Іванко, В. Карасьов, В.Колесник, О.Малиновська, О. Мрінська, С. Стоцький, В.Струтинський, Л. Чекаленко та ін. Вони піднімають актуальні питання стосовно проблем розвитку регіональної політики та стратегій розвитку. Т.Поканські, О. Станкевич, М. Янкін, В. Борщевський, J. Zaleski, A. Pyszkowski, W. Kamińska, K.Heffner, K. Malik, M.Wesołowska займаються питаннями регіонального розвитку та регіональної політики Польщі, в тому числі і питаннями регіональної туристичної політики.

**Мета статті** – дослідити новітні напрямки проведення туристичної регіональної політики в республіці Польща, як чинник державної регіональної політики та проаналізувати динаміку розвитку туристичної політики у відвідуванні іноземними туристами.

**Виклад основного матеріалу.** Регіональна політика в сфері туризму в Польщі є одним з нових та перспективних напрямків регіональної політики держави, тому є актуальним об'єктом досліджень. За останні роки ту-

ризм став досить розгалуженим та прибутковим, завдяки вигідному географічному положенню, наявності широкого спектру природних та історико-культурних ресурсів, позитивній динаміці зростання життєвого рівня населення, низькому, у порівнянні з розвиненими країнами, рівню цін, а також приналежності до європейської спільноти. Польща здійснює активну, а головне, ефективну політику у сфері туризму.

Туризм є одним з пріоритетів регіональної політики Польщі, яка включає, такі цілі: збереження і використання культурної і природної спадщини, розвиток туризму; підтримка розвитку культуротворчих і туристичних функцій об'єктів національного і загальносвітового значення; підтримка створення і розвитку над регіональними туристичних продуктів; посилення функції метрополій, з точки розвитку туризму та туристичної інфраструктури [5].

Зважаючи на те, що туризм є міжгалузевим диверсифікаційним комплексом, реалізація багатьох завдань, що впливають на розвиток туристичної індустрії Польщі, належить до компетенції ряду міністерств та відомств. Завдання міністерств, що стосуються туристичної індустрії детально наведені в "Стратегії розвитку туризму на 2007 – 2013 рр." Міністерства економіки Польщі, до компетенції якого раніше входило управління галуззю. Окрім того, варто відзначити, що багато завдань, вирішення яких має безпосередній вплив на стан туріндустрії, належить до компетенції органів місцевого самоврядування різних рівнів: воєводств, повітів та гмін [8].

На сьогоднішній день програмами розвитку туристичної політики займається Міністерство спорту і туризму республіки Польща.

"Програма розвитку туризму до 2020 року"(ПРТ – 2020) розроблена в рамках другого етапу будівництва нової системи стратегічних документів в Польщі, в тому числі перетворення вибраних документів з попередньої системи стратегічних програм розвитку [11].

ПРТ – 2020 була підготовлена відповідно до польського законодавства, у тому числі, зокрема, закону від 6 грудня 2006 року про принципи політики розвитку і беручи до уваги існуючі стратегічні документи на національному рівні відповідно до розвитку нової системи управління в країні. Програма буде виконавчим документом до " Стратегії інноваційності і ефективності економіки " Динамічна Польща 2020". Вона включає такі основні чотири цілі:

- Адаптація нормативно-правової бази та фінансових потреб інноваційної та ефективної економіки;
- Стимулювання інноваційної діяльності шляхом підвищення ефективності знань і роботи;
- Підвищення ефективності використання природних ресурсів і сировини;
- Зростання інтернаціоналізації польської економіки [10].



Всі заходи, реалізовані в рамках Програми спрямовані на висвітлення туризму як:

- сучасної і відкритої туристичної економіки, ґрунтованої на інтелектуальних туристичних спеціалізаціях в польських регіонах;

- одного з ключових секторів розвитку польських регіонів країни;

- зміцнення конкурентоспроможності країни в Європейському Союзі.

Комплексні заходи зосереджені на таких пріоритетних напрямках:

- конкурентоспроможний і інноваційний туризм;
- сучасна система управління туризму;
- компетентні кадри для туризму;
- туризм як чинник регіонального і місцевого розвитку, який збільшує соціально-економічний потенціал регіонів.

Головна мета Програми : посилення розвитку конкурентоспроможного та інноваційного туризму через підтримку підприємств, організацій та установ, а також ініціатив сектора туризму.

До реалізації ПРТ-2020 входять такі основні чотири операційні цілі:

- 1) Розвиток інноваційності, привабливості, якості послуг і туристичних продуктів, як чинник конкурентоспроможної туристичної політики.

- 2) Зміцнення суспільної активності та підприємництва в секторі туристичної економіки, збільшення компетенції кадрів в управлінні туристичним підприємництвом.

- 3) Реклама фірмових туристичних продуктів країни та регіонів, економічної спеціалізації, заснованої на туризмі.

- 4) Розвиток і модернізація простору для розвитку туризму та туристичної інфраструктури при збереженні охорони навколишнього середовища та використання екологічно інноваційних технологій.

Система управління Програмою заснована на координації дій державних, регіональних і місцевих установ. Ключовим чинником є партнерство і налагодження зв'язків між установами та господарюючими суб'єктами на національному та регіональному рівні. Це дозволить використовувати в процесі впровадження ПРТ – 2020 участі багатьох державних установ центрального і регіонального рівня, підприємств у сфері туризму та туристичних організацій.

Особливу роль у реалізації Програми зіграє розвиток кластерного сектора туризму, який сприятиме зміцненню конкурентних переваг туризму та підтримки туристичних проектів в формулі "ДПП" (державно-приватного партнерства).

Ключове значення приписується координації системи сертифікації туристичних послуг, що сприятиме зростанню їх якості.

У зв'язку з тим, що туризм не був включений до 11 тематичних цілей, встановлених Європейською Комісією, бенефіціари з сектора туризму зможуть клопотати про ресурси за рахунок коштів програми ЄС, що стосуються: нових технологій, культурної спадщини, навколишнього середовища, транспорту, ресурсів людини, тощо [7].

На основі рекомендацій дослідження "Аналіз конкурентоспроможних переваг на регіональних туристичних ринках Польщі" повинно бути побудоване чітке зображення польських туристичних регіонів, посилаючись на

комбінацію високого стандарту туристичних послуг з особливостями кожного регіону, у тому числі багатомірним культурно-історичним спадком, який є привабливими для міжнародного туризму у більшості польських регіонів [6].

Польща входить до десятки найбільш відвідуваних країн іноземними туристами. На польських курортах створені неповторні умови для лікування і відпочинку. Окрім унікальних мінеральних джерел тут пропонується спеціалізоване медичне обслуговування. Курортні місцевості, що володіють природними лікувальними засобами і необхідними умовами для їх застосування з лікувально-профілактичними цілями, розташовані в мальовничих районах країни, часто поблизу національних парків або заповідників.

Польща проводить ефективну політику у сфері туризму, має дієві механізми її реалізації, в основі яких лежить належне нормативно-правове та інституційне забезпечення. Така активна політика Польщі є цілком виправданою і згідно з даними Всесвітньої туристичної організації [1] сприяє позитивній динаміці туристичних прибутків і надходжень.

Завдяки такій ефективній туристичній політиці за останні роки Республіку Польща відвідують все більше і більше іноземних туристів [рис 1.].

З інфо-графіку чітко видно, що за останні вісім років по всіх польських воєводствах спостерігається позитивна динаміка [9]. До найбільш відвідуваних воєводств відносяться: Мазовецьке, Малопольське, Нижньосілезьке та Західнопоморське. В цих воєводствах зосереджено найбільша кількість туристичних об'єктів. У Мазовецькому воєводстві розташована столиця країни – Варшава. Вона є мегаполісом та величезним туристичним об'єктом. За останні вісім років число іноземних туристів зросло від 798636 до 1164775 чоловік у цьому воєводстві. Але найбільшою культурною столицею вважається Краків – це і історична столиця Польщі (Малопольське воєводство). Також, в цьому воєводстві зосереджена зимова перлина відпочинку – Закопане. У Малопольщі чудові курорти з мінеральними водами, в тому числі – дитячий курорт Рабка-Здруй. Люди приїжджають і в Соляні копальні Велички та Бохні. Стародавні копальні Велички занесені до Списку Світової Спадщини ЮНЕСКО. У тому ж Списку і Музей в Освенцімі – нацистський концтабір, де загинуло понад мільйон людей, в більшості євреїв [4]. Малопольське воєводство – це найбільший туристичний центр Польщі за розміщенням іноземних туристів 2007-2014 рр., 979429 – 1191163 осіб відповідно. У Нижньосілезькому воєводстві найбільшим культурним центром є місто Вроцлав з неймовірно архітектурою. Динаміка розміщення іноземних туристів у ньому показана на рисунку 1 [рис 1]. Західнопоморське воєводство – історико-культурна столиця місто Щецін. Територія воєводства природним чином ділиться на дві частини – балтійське побережжя та Західно – Поморське поозер'я. Пояс піщаного побережжя освоєний різними курортами – тут і камерний Гонський, і сімейний Поберово, і модний Мендзиздрое, а також популярне місто-здравниця Колобжег [4]. Максимальна кількість іноземних туристів була у 2014 році і склала 543009 осіб.

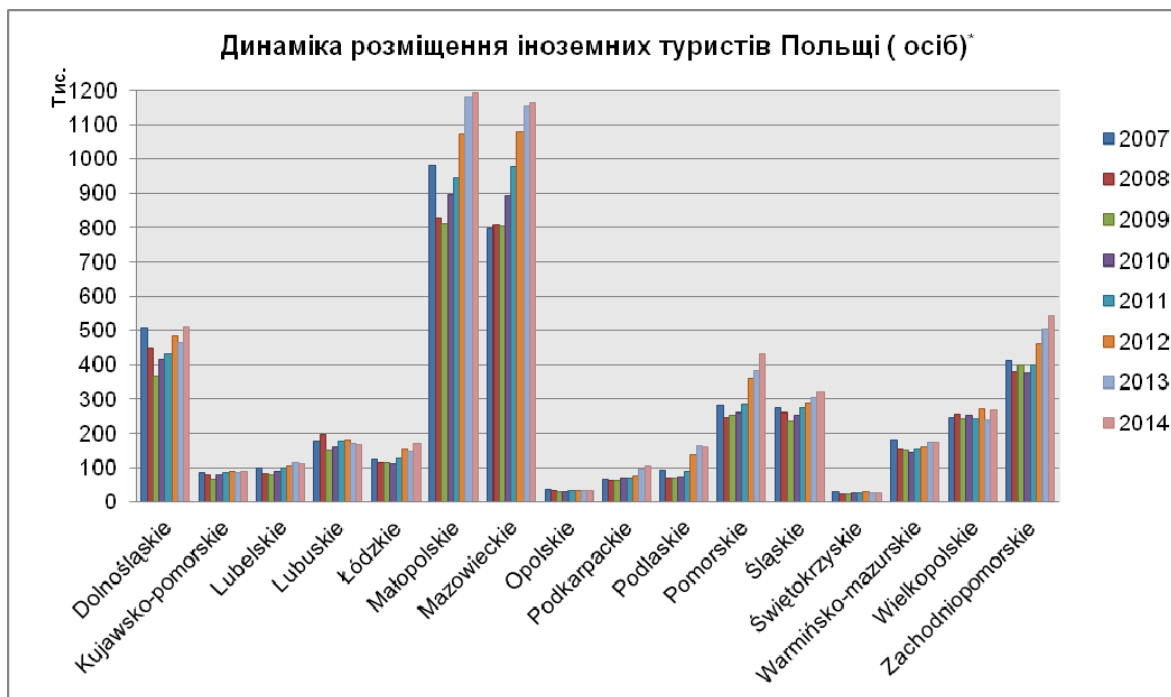


Рис 1. Динаміка розміщення іноземних туристів Польщі

\* Джерело: Власне опрацювання на основі статистичних даних ГУС (Główny Urząd Statystyczny) Rocznik Statystyczny Wojew?dztw (2006-2014)

Далі можна виділи воеводства із середнім потоком іноземних туристів: Поморське, Сілезьке, Вармінсько-Мазурське та Великопольське. Тут знаходяться багато туристично-культурних, історичних об'єктів. Наприклад, у Поморському, як його ще називають Кашубською Швейцарією, розташований Триміст, надзвичайне утворення, що складається з трьох міст – Гданська, Сопота і Гдині, за вісім років іноземних туристичних потік зріс з 281967 до 430308 туристів. Сілезьке воеводство зі своєю столицею – Катовіце розміщує від 272672 до 321719 осіб відповідно. Великопольське воеводство разом із культурною столицею – Познань приймає 247572 – 267002 іноземних туристів з 2007 по 2014 роки відповідно. У Вармінсько-Мазурському воеводстві така динаміка розміщення іноземних туристів – з 180856 до 173891 чоловік відповідно.

До нижче середнього відносяться Люблінське, Любузьке, Лодзьке та Підляське воеводства. Тут середній показник у розміщенні іноземних туристів склав від 10 до 18 тис осіб. Основними історико-культурними центрами є: Люблін; Гожув-Великопольський, Зелена Гура; Лодзь та Білосток відповідно.

До групи з найменшим розміщенням іноземних туристів за останні вісім років можна віднести: Куяво-Поморське (83828 – 89856 осіб), Подкарпатське (66232 – 105311 осіб), Опольське (36601 – 33043 осіб) та Свентокшиське (30311 – 26608 осіб) воеводства [рис 1.].

Можна зробити висновок, що за такого ефективного проведення туристичної політики за останні роки в Республіці Польща спостерігається позитивна динаміка у розміщенні іноземних туристів, яка присутня і на сьогоднішній день.

**Висновки.** Одним з перспективних напрямків державної регіональної політики є розвиток туризму. Польща входить до десятки найбільш відвідуваних країн іноземними туристами. На польських курортах створені умови для лікування і відпочинку. Окрім унікальних мінеральних джерел тут пропонується спеціалізоване медичне обслуговування. Курортні місцевості, що володіють природними лікувальними засобами і необхідними умовами для їх

застосування з лікувально-профілактичними цілями, розташовані в мальовничих районах країни, часто поблизу національних парків або заповідників.

Польща проводить ефективну політику у сфері туризму, має дієві механізми її реалізації, в основі яких лежить належне нормативно-правове та інституційне забезпечення.

Програма розвитку туризму до 2020 року є одним з найефективнішим механізмом проведення регіональної туристичної політики. Завдяки цьому за останні вісім років в Республіці Польща спостерігається позитивна динаміка розміщення іноземних туристів.

#### Список використаних джерел

1. Всесвітня туристична організація "World Tourism Organization". – режим доступу: <http://www2.unwto.org/>
2. Бусигіна І. Нова роль регіонів в Євросоюзі // Світова економіка і міжнародні відносини. – №12. – М., 1994. – С.94-102.
3. Пістун М.Д., Мезенцев К.В., Тьорло В.О. Регіональна політика України: суспільно-географічний аспект: Монографія. – К.: ВПЦ "Київський ун-тет", 2004. – 130 с.
4. Польща. Туристичний портал – режим доступу: <http://www.polscha.travel/uk>
5. Туризм на порозі III тисячелеття : матеріали междунар. науч.-практ. конф. - Ялта : Ялтин. ин-т менеджмента, 2000. – 136 с.
6. Barteczko K., Grabowski J., Wrzosek A., 2003, Analiza przewag konkurencyjnych na regionalnych rynkach turystycznych Polski, Instytut Koniunktur i Cen Handlu Zagranicznego, Warszawa.
7. Program Rozwoju Turystyki do 2020 roku". Ministerstwo Sportu i Turystyki – Re?im dostęp : <http://www.msport.gov.pl/>
8. Pyszowski A. Comparative analysis of the draft National development Poland 2007–2013 and Initial draft of the National Strategy for Regional Development for 2007–2013 // Expertise commissioned by the Department of Coordination of Structural Policy, of the Ministry of Economy. – Warszawa, 2005.
9. Rocznik Statystyczny Wojew?dztw(2006-2014) Główny Urząd Statystyczny. – Re?im dostęp : <http://stat.gov.pl/obszary-tematyczne/roczniki-statystyczne/>
10. Strategia Innowacyjności i Efektywności Gospodarki "Dynamiczna Polska 2020". Ministerstwo Gospodarki – Re?im dostęp : <http://www.mg.gov.pl/Wsparcie+przedsiębiorczosci/Polityki+przedsiębiorczosci+innowacyjności/Polityka+przedsiębiorczosci/Strategia+Innowacyjności+Efektywności+Gospodarki>
11. Uchwała nr 143/2015 Rady Ministrów z dnia 18 sierpnia 2015 r. w sprawie przyjęcia "Programu Rozwoju Turystyki do 2020 roku". Ministerstwo Sportu i Turystyki – Re?im dostęp : <http://www.msport.gov.pl/>



Я. Олійник, д-р экон. наук, проф., В. Ободовская, асп.  
Київський національний університет імені Тараса Шевченка, Київ, Україна

#### **РЕГИОНАЛЬНАЯ ТУРИСТИЧЕСКАЯ ПОЛИТИКА РЕСПУБЛИКИ ПОЛЬША**

*В работе проанализированы новейшие аспекты проведения туристической региональной политики республики Польша. Охарактеризованы основные нормативно-правовые документы в области региональной политики государства. Определены основные задачи и цели "Программы развития туризма до 2020 года". Освещены региональные различия за последние восемь лет в размещении иностранных туристов Польши.*

*Ключевые слова: региональная политика; туристическая политика; туризм социально-экономическое развитие; "Программа развития туризма до 2020 года"; Республика Польша.*

Ya. Oliynyk, Dr.Sc. in economic, Professor, V. Obodovska, Postgraduate  
Taras Shevchenko National University of Kyiv, Kyiv, Ukraine

#### **REGIONAL TOURISM POLICY REPUBLIC OF POLAND**

*The paper analyzed the newest tourist aspects of regional policy of the Republic of Poland. Investigated the basic normatively legal documents in the field of regional policy. Determined the main goals and objectives "Tourism Development Program until 2020". Highlights the regional differences for the last eight years in the accommodation of foreign tourists in Poland.*

*Keywords: regional Policy; tourism policy; tourism; socio-economic development; "Tourism Development Program until 2020"; Poland.*

## VI. МОЛОДІ НАУКОВЦІ

УДК 911.3

М. Кулініч, асп.  
Київський національний університет імені Тараса Шевченка, Київ

### ІСТОРІЯ ГОСПОДАРСЬКОГО ОСВОЄННЯ ДОЛИНИ ДНІПРА В ЙОГО СЕРЕДНІЙ ТЕЧІЇ

*Досліджено процес господарського освоєння людиною долини річки Дніпро в її середній течії та здійснено ретроспективний аналіз антропогенного впливу на тамтешні природні ландшафти. Історію господарського освоєння досліджуваної території розділено на чотири основні періоди відповідно до зростання інтенсивності та урізноманітнення видів антропогенного навантаження на природне середовище. Представлено основні об'єкти природно-заповідного фонду, які цілеспрямовано створювались людиною в ХХ столітті, з метою збереження природних ландшафтів в регіоні Середнього Подніпров'я.*

*Ключові слова: Дніпро, природний ландшафт, історичні етапи, господарське освоєння, антропогенне навантаження.*

**Постановка проблеми.** Дніпро – найбільша річка України і водночас одна з найбільших річок в Європі. Долина Дніпра є унікальною територією, яка зазнає впливу людської діяльності уже більше 10 тис. років. З давніх-давен на берегах Дніпра селилися люди і він відіграв велику роль у господарській сфері. З часом долина самої ріки і територія її водозбору в цілому під впливом антропогенної діяльності змінилась докорінним чином. Тому знання наслідків цієї діяльності дозволить сформулювати програму найбільш оптимального природокористування і мінімального негативного впливу на ландшафтні осередки регіону України в середній течії р. Дніпро в майбутньому.

**Аналіз попередніх досліджень та публікацій.** Дослідження річки Дніпро загалом проводив В.І. Вишневецький [2]. Вивченням водогосподарського комплексу у басейні Дніпра займались В.А. Сташук та А.М. Сакевич [1]. Дослідженням історичних змін природи та господарства різних історичних відрізків часу в регіоні Середнього Подніпров'я займався досить велике коло вчених, серед яких О.Ф. Нікілев, А.Ю. Чабан, Р.Г. Шишкін. Разом з тим ніхто не запропонував ще загального ретроспективного аналізу господарського освоєння долини Дніпра та його значення у зміні природних ландшафтів та розвитку антропогенних ландшафтних комплексів.

**Мета роботи** – проаналізувати процес господарського освоєння людиною природних ландшафтів басейну річки Дніпро в її середній течії.

**Виклад основного матеріалу.** В залежності від особливостей господарської діяльності людини, рівня її розвитку можна виокремити чотири основні етапи освоєння та перетворення нею відповідно до власних потреб і бажань природних ландшафтів долини Дніпра в його середній течії.

**Перший етап** (40 тис. р. до н.е. – 3 тис. р. до н.е.). Освоєння людиною долини Дніпра в його середній течії, або ще регіону Середнього Подніпров'я, на думку істориків, почалося в добу пізнього палеоліту. Саме до цього часу відносяться стоянки давньої людини в селищах Межиріччя та Доброничівка. Основним, так би мовити, "господарським" видом діяльності людини на той час було полювання на диких коней, північних оленів, мамонтів. Удосконалення знарядь праці в пізньому палеоліті зумовило підвищення продуктивності мисливства. Це дало змогу полювати на менших звірів ніж мамонт і, таким чином, зумовило розвиток в мезоліті суспільства лісових мисливців. Відтворювальне ж господарство (землеробство, скотарство) в регіоні дослідження зародилось в добу неоліту внаслідок міграції культур Нижнього Дунаю на територію сучасної України. Мігранти з Подунав'я принесли з собою навички відтворювального господарства та виробництва кераміки і передали їх місцевому мисливсько-рибальському населенню. В регіоні власне Середнього Подніпров'я переселенці

асимілювались із місцевими племенами, зародивши Дніпро-Донецьку культуру. Людність Дніпро-Донецької культури полювала на лісових копитних (тур, благородний олень, косуля, кабан), ловила рибу, поступово засвоюючи елементи землеробства та скотарства.

Тобто, на першому етапі господарського освоєння долини Дніпра в його середній течії людина була невід'ємною частинкою природи, жила з нею в гармонії і брала лише мізерну кількість природних ресурсів аби задовольнити свої всього лише фізіологічні потреби. Слабкі антропогенні впливи не могли викликати помітних змін у навколишньому середовищі [4].

**Другий етап** (3 тис. р. до н.е. – XVI ст. н.е.). Перші видимі зміни природного середовища в басейні середньої течії Дніпра пов'язані з появою землеробства, яке тут починає домінувати над збиральництвом і полюванням в період зародження і розквіту Трипільської культури. Трипільці – це населення із розвиненим орним польовим землеробством та тваринництвом. Хоча на перших етапах розвитку землеробства орні землі займали незначні площі і були приурочені до вирубаних широколистяних лісів, розташованих поблизу річкових долин. Тобто початковою була північно-вогняна модель обробітку землі, що полягала у вирубуванні та випалюванні прилеглої до поселень ділянки лісу. А з часом на цих територіях уже існувало орне землеробство в класичному його розумінні.

Поряд із цими основними галузями господарства в трипільців існувало полювання на м'ясних і хутряних звірів та птахів, рибальство. В лісах збирали плоди диких рослин, а також було поширеним збирання меду диких бджіл. Серед домашніх промислів основними були обробка шкір і вичинка хутра, прядіння, ткацтво тощо. Високого рівня досягло гончарство. Мешкали трипільці у великих і малих поселеннях по берегах річок на ділянках, добре захищених природними перепонами.

В часи Київської Русі сільське господарство теж було провідною галуззю економіки. За рахунок використання різноманітних вдосконалених знарядь праці високого розвитку досягло землеробство. Скотарство ж розвивалось завдяки значним площам пасовищ і сінокосів. Допоміжними галузями господарства були бджільництво, мисливство, рибальство.

Саме в період енеоліту зародилася так би мовити "землеробська цивілізація", яка з часом стала панівною в Європі аж до часів виникнення і розбудови міст. Її характерними рисами є наступні: ручна праця; мінімальне споживання природних ресурсів; уповільнений темп життя; гармонічне поєднання з природою і залежність суспільного розвитку від природно-кліматичних ритмів; природно-демографічна саморегуляція (збільшення кількості харчових продуктів зумовлює посилення розмноження, а зменшення – вимирання).

*Третій етап* (XVI – XX століття). Перехід на новий етап обумовлений початком активного будівництва примітивних ландшафтно-інженерних систем. Особливу роль відіграли водяні млини. Хоча перша документальна згадка про водяні млини на території України була у 1266 р. і стосувалась західноукраїнських земель, проте широкого розповсюдження ці механізми зазнали саме в XVI столітті. Тобто розпочався активний антропогенно-техногенний вплив безпосередньо на поверхневі води. В 1622 р. у Канівському старостві існувало 13 водяних млинів, стільки ж – в Білоцерківському, в Переяславському – 6, у Богуславі – 4. В маєтках князя І.Вишневецького (середина XVII ст.) на Переяславщині було взято на облік 341 млинове колесо. А взагалі в 17 старостах Правобережної України у 1649 р. налічувалося до 2 тис. водяних борошномельних млинів, різних за своєю конструкцією [5].

Також змінювало структуру русел річок будівництво мостів. Мости були дерев'яні, а ставили їх таким способом, щоб під час війни легко було їх розкинути. На початку господарського освоєння річок басейну Дніпра мости мали примітивну конструкцію, у подальшому їх будова ускладнювалася: змінювали матеріал, розмір, конструкцію тощо.

Починаючи з XVI ст. в регіоні Середнього Подніпров'я дуже швидкими темпами відбувалося зменшення лісистості, що пов'язано з розвитком уже на той час промислів та експорту деревини.

До XVI-XVII ст. лучно-степові ландшафти Лісостепу на вододілах з чорноземними ґрунтами залишались майже не освоєними через недосконалість знарядь обробітку ґрунту, які були неспроможними зруйнувати потужну степову дернину. Проте у подальшому швидке зростання кількості населення і необхідність забезпечення його продуктами харчування (продуктами сільського господарства) стали поштовхом до максимального розорювання не лише лучних степів (які, в більшості випадків, до кінця XVIII ст. були уже розорані), а й тих земель, які раніше вважались непридатними, наприклад, круті схили, піщані тераси тощо.

З середини XIX століття активізувався видобуток корисних копалин. Створення кар'єрів призвело до формування сучасних гірничопромислових ландшафтів.

Наприкінці XIX ст. в результаті екологічно-необґрунтованої сільськогосподарської діяльності відбувся потужний виток водної ерозії (змивання ґрунту зі схилів та розростання яружно-балкової мережі), окрім того знизилась родючість ґрунтів, відбувалося замулення і пересихання малих річок та заплавлених озер.

Тобто, на цій стадії людина вже відчутно впливала на навколишнє природне середовище. При цьому антропогенний тиск на природу неухильно зростає разом із розвитком суспільства, удосконаленням його виробничих відносин.

*Четвертий етап* (початок XX століття – наш час). XX століття ознаменувалось активним втручання людини в навколишнє природне середовище та докорінний його перетворенням. З'явилися нові чинники антропогенних змін ландшафтів: урбанізація, розвиток промисловості, осушення заболочених земель, будівництво водосховищ тощо.

Після Другої світової війни довелося відбудувувати господарство на всій території країни. Створювалися нові залізобетонні мости, вилучалися значні території під будівництво нових заводів і фабрик, відбудовувалися міста.

В регіоні дослідження на Дніпрі було створено два водосховища: Канівське – в 1972 році та Кременчуцьке – в 1952 році. Як наслідок цього ми отримали збільшення площі акваторій, затоплення заплави, підтоп-

лення земель. При заповненні Канівського водосховища були затоплені близько 20 населених пунктів, а при заповненні Кременчуцького водосховища – 212.

Проте створення Кременчуцького водосховища покращило умови судноплавства. Нині це водосховище використовується для зрошення, водозабезпечення, рекреації.

У 60-80-х роках XX століття в Середньому Подніпров'ї проводились активні гідромеліоративні роботи: осушувались болота і перезволожені землі.

В результаті інтенсивного господарського освоєння ландшафти в регіоні Середнього Подніпров'я були кардинально змінені. Первинні ліси та лучний степ, які панували тут раніше, збереглися мало, лісистість регіону станом на 2012 рік знаходиться на рівні всього лише 9%, а орні землі займають до 80% загальної території.

Що стосується явища урбанізації, то тяжко навіть всього лише перелічити кількість його негативних наслідків для навколишнього природного середовища людини. Це і порушення оптимального і перевищення допустимого рівня навантаження на територію внаслідок неправильного перерозподілу населення по цій території; екологічні проблеми, проблеми нездорового середовища проживання населення – шуму, забруднення повітря, інфекційної небезпеки, ультразвукових випромінювань, проблеми транспорту, ущільнення забудови; негативні соціальні наслідки як результат надмірної щільності заселення території і її нездатність забезпечити всі життєві потреби, в розумінні потреб сучасного світу, всіх без виключення жителів конкретної території тощо.

З метою збереження натуральних ландшафтів в регіоні Середнього Подніпров'я були створені об'єкти природно-заповідного фонду. Так тут знаходяться два природних заповідники: Дніпровсько-Орільський та Канівський. Окрім того неподалеку від Дніпровсько-Орільського заповідника розмістилися водно-болотні угіддя, які є заповідною територією міжнародного значення. Варто згадати також про тутешні регіональні ландшафтні парки, серед яких Нижньоворсклянський, Кременчуцькі плавні, Трахтемирів, Лиса Гора, парк Партизанської Слави та Дніпровські острови, а також національні природні парки, серед яких Білоозерський, Голосіївський, Залісся, Нижньосульський та Пирятинський. В переліку інших об'єктів та територій природно заповідного фонду Середнього Подніпров'я розмістились 18 ландшафтних, 12 гідрологічних, 6 ботанічних, 9 лісових та 6 орнітологічних заказників, 7 комплексних, 1 геологічна, 6 ботанічних та 1 загальнозоологічна пам'ятки природи, 3 ботанічні сади, 4 дендропарки, 2 зоопарки та 16 парків пам'яток садово-паркового мистецтва [8].

**Висновки.** Таким чином, ще якихось 200 років тому у Середньому Подніпров'ї переважну частину території вкривали широколистяні ліси, переліски та лучні степи, але активна господарська діяльність людини знищила все це. Людина своєю діяльністю змінила не лише зональну лісову і лісостепову рослинність Середнього Подніпров'я, а й змінила структуру заплавлених і болотних ландшафтів регіону. З одного боку, це дало позитивні результати у господарстві, а з іншого, це призвело до втрати частини природних водно-болотних угідь, нерестовищ, зменшення чисельності та видового різноманіття водної та біляводної флори і фауни.

Докорінні перетворення природних ландшафтів в регіоні дослідження тривають і сьогодні в межах суцільної житлової та промислової забудови.

Тобто, нині незмінених господарською діяльністю людини ландшафтів в регіоні Середнього Подніпров'я практично немає. Є лише ті, що можна віднести до категорії "антропогенних" – це вторинні лісові насажден-

ня, заболочені ділянки, об'єкти ПЗФ, що становлять лише мізерну частку від площі всього регіону.

#### Список використаних джерел

1. Вишневецький В.І. Водогосподарський комплекс у басейні Дніпра / В.І. Вишневецький, В.А. Сташук, А.М. Сакевич. – К.: Інтерпрес ЛТД., 2011. – 186с.
2. Вишневецький В.І. Ріка Дніпро. – К.: Інтерпрес ЛТД, 2011. – 384 с.
3. Карпова Г.О. Природа Середнього Подніпров'я / Г.О. Карпова, В.І. Мальцев, О.М. Цвєлих. – К.: Інститут зоології ім. Шмальгаузена НАН України, Інститут екології Національного екологічного центру України, 2009. – 192с.

4. Історичний атлас України. Найдавніше минуле. Русь (Київська держава, Галицько-Волинська держава) / За ред. Ю. Лози. – К.: Мапа, 2010. – 300 с.
5. Стрішенець М. Технічне обладнання водяних борошномельних млинів України XVI-XVII ст. // Вісник ТДТУ. – 1996. – №1. – С. 25-29.
6. Крип'якевич І.П. Історія української культури. – К.: Либідь, 2002. – 656 с.
7. Бойко О.Д. Історія України. – К.: Академія, 2002. – 656 с.
8. Природно-заповідні території. Карта. Масштаб 1:4 000 000 // Національний атлас України. – К.: ДНВП "Картографія", 2007. – с. 432

Надійшла до редколегії 08.04.15

М. Кулинич, асп.

Київський національний університет імені Тараса Шевченка, Київ, Україна

### ИСТОРИЯ ХОЗЯЙСТВЕННОГО ОСВОЕНИЯ ДОЛИНЫ ДНЕПРА В ЕГО СРЕДНЕМ ТЕЧЕНИИ

*Исследован процесс хозяйственного освоения человеком долины реки Днепр в его среднем течении и осуществлен ретроспективный анализ антропогенного воздействия на местные природные ландшафты. Историю хозяйственного освоения исследуемой территории разделено на четыре основных периода в соответствии с ростом интенсивности и разнообразия видов антропогенной нагрузки на природную среду. Представлены основные объекты природно-заповедного фонда, которые целенаправленно создавались человеком в XX веке, с целью сохранения природных ландшафтов в регионе Среднего Поднепровья.*

*Ключевые слова: Днепр, природный ландшафт, исторические этапы, хозяйственное освоение, антропогенная нагрузка.*

М. Kulnich, postgraduate student

Taras Shevchenko National University of Kyiv, Kyiv, Ukraine

### HISTORY OF ECONOMIC USING THE VALLEY OF THE DNIEPER RIVER IN ITS MIDDLE FLOW

*In the article is researched the process economic using of the valley of the Dnieper River in its middle flow. There was performed a retrospective analysis of human impacts on local nature landscapes. The history of economic using of the researched area is divided into four main periods according to the intensity and diversity of types of anthropogenic impact on the environment. There are presented the basic objects of nature reserve fund, which purposefully was created by man in the twentieth century, in order to preserve natural landscapes in the region of the Middle Dnieper.*

*Keywords: Dnipro, natural landscape, historical periods, economic using, antropogenic pressure.*

УДК 911.3

К. Дмитрієва, асп.

Київський національний університет імені Тараса Шевченка, Київ

### ТЕРИТОРІАЛЬНА ОРГАНІЗАЦІЯ РЕСТОРАННОГО ГОСПОДАРСТВА КИЇВСЬКОЇ АГЛОМЕРАЦІЇ

*У статті визначено фактори розвитку ресторанного господарства міста Києва та прилеглих територій, проаналізовано стан територіальної організації ресторанного господарства Києва та Київської області через аналіз основних показників роботи галузі станом на 2013 р. в розрізі районів міста та області, співставлено показники роботи галузі з нормативами забезпеченості населення даними послугами, отримано результати відмінностей ефективності функціонування ресторанного господарства через розрахунок показника коефіцієнту концентрації товарообороту, виділено території, що можна розглядати як ядро розвитку ресторанного господарства Київської агломерації та території, що мають потенціал зростання. Стаття унаочнена картографічним матеріалом.*

*Ключові слова: територіальна організація, соціальна сфера, підприємництво, ресторанне господарство, Київська агломерація.*

**Постановка проблеми.** Регіоном, що характеризується найвищим рівнем розвитку ресторанного господарства в Україні, є м. Київ. На нашу думку, при характеристиці даної галузі некоректно розглядати лише столицю, без прилеглих територій та міст, що формують Київську агломерацію, оскільки значна кількість закладів знаходиться у замській зоні у складі готельно-ресторанних комплексів. Ця стаття окреслює проблематику дослідження територіальної організації ресторанного господарства Київської агломерації, а також визначає стан та основні трансформаційні процеси ресторанного господарства в умовах ринкового середовища.

**Завдання.** Вважаємо доцільним поставити у статті наступні завдання:

- комплексно проаналізувати фактори розвитку ресторанного господарства м. Київ та Київської області;
- виділити особливості територіальної організації ресторанного господарства Київської агломерації;
- проаналізувати потреби населення та перспективи розвитку галузі.

**Аналіз досліджень і публікацій.** Найбільш ґрунтовним дослідженням агломерацій займалися такі вчені як М. Агафонов, Б. Данилишин, С. Іщук, М. Паламарчук,

Ю. Пітюренко, Р. Підгрушний, А. Степаненко. Питання ресторанного господарства в межах великих за розміром міст (в межах України – Київ, Севастополь) розглядали В. Архипов, В.Карсекін, М. Оносов, Г. П'ятницька та інші.

**Виклад основного матеріалу.** Варто відзначити, що ресторанне господарство є частиною соціальної інфраструктури міста, яка забезпечує задоволення фізичних потреб населення. Це означає, що попит на дані послуги існує постійно, в той же час масштаби споживання визначаються рядом причин, серед яких зазвичай на перший план виносять показники економічного стану населення.

*Товари-комплементи* для галузі ресторанного господарства переважно представлені різними типами додаткових розважальних послуг – івент-послуги, соціальні заходи, а також фінансові послуги. *Товари-субститути* – це харчові продукти різної ступені готовності, які можна вживати безпосередньо після придбання (йогурти, фрукти) або ж додатково обробляти. У такому випадку конкурентами закладів ресторанного господарства виступають торговельні точки різного масштабу (від стихійних ринків до величезних гіпермаркетів).

Стан трансформації ресторанного господарства Київської агломерації зумовлений рядом **факторів та причин**. Спробуємо коротко охарактеризувати їх.

**Населення.** Кількість населення м. Києва станом на 2013 р. становить – 2868,7 тис осіб, Київської області – 1722,0 тис осіб. Рівень економічної активності становить 75,7 % від працездатного населення у Києві, у Київській області (у віці 16–59 р) – 63%. Рівень середньодушових загальних доходів у м. Києві понад 3720,0 грн (найвищий у градації доходів) зафіксований у більше, ніж 20 % населення (найбільша частка). Міграційний потік – число прибулих у місто Київ оцінюють у 56,6 тис осіб за рік, приріст населення становив у Києві – 18,3 тис осіб, у області – 10,1 тис осіб [3,5]. Ці дані свідчать про наявність значної кількості споживачів послуг, оскільки працездатне та платоспроможне населення є основним споживачем послуг ресторанного господарства.

**Економічні фактори.** Стратегія розвитку Києва до 2025 року передбачає створення у Києві ділового центру міста на Лівому березі, розвиток кластерів місцевого виробництва [6]. Ці ініціативи можуть визначити нові зони відкриття закладів ресторанного господарства для забезпечення новоявленого попиту.

Середня заробітна плата киянина становить 5007 грн., при цьому Державною службою статистики України визначається, що на послуги готельного та ресторанного господарства в середньому українець витрачає 2,5 % доходів [2,3].

Зрозуміло, що цей показник для Києва є набагато вищим, оскільки, навіть беручи до уваги те, що частина киян не відвідує заклади ресторанного господарства взагалі, у грошовому еквіваленті це – відвідування 1 раз на місяць (за умов кризи у 2014 середній чек у кафе середнього цінового сегменту зменшується приблизно на третину і становить близько 150 грн [4].

**Ресторанне господарство** міста Києва станом на 2013 р. представлено 1692 юридичними особами (фізичних, за різними оцінками, нараховують приблизно вдвічі більше). У Київській області нараховується 808 юр. осіб. При цьому за роки незалежності кількість закладів, хоч і зменшилась, але порівняно з країною в цілому не в 3, а менше, ніж в 2 рази. Можна також відмітити якісну трансформацію мережі закладів столиці, особливо за останні 5-7 років.

Динаміка кількості закладів з приблизно річним лагом відбиває економічний стан країни в цілому. Так само чітко корелюються з економічним фоном розвитку країни товарооборот галузі, зокрема, прогалінами стали 2009 р., 2013 р. тощо.

Кількість посадкових місць становить 173,5 тис місць для Києва, майже 74 тис місць – у області. Цей показник у розрахунку на наявне населення відповідає мінімальним нормативам для міста-мільонера, проте експерти в докризовий період експерти оцінювали можливість збільшення надання послуг (зростання кількості закладів) у 2-3 рази.

Товарооборот галузі у м. Києві становить у 2013 р. 4011,3 млн грн (без урахування обороту фізичних осіб-підприємців), 724,6 млн грн – у Київській області [1,2].

**Інфраструктура.** Історично Київ був перетином транспортних коридорів Схід-Захід, через нього проходять № 3, №5, №9 європейські транспортні коридори. Це обумовлює сталий транзитний потік крізь місто, який знову-ж таки веде до збільшення потенційних споживачів.

У місті Києві нараховується 505 загальноосвітніх начальних закладів, 113 ВНЗ. У Київській області – 753 та 23 відповідно. У Києві та області разом є близько 120 санаторно-курортних закладів та оздоровчих закладів та 200 лікарняних закладів [1,2].

Ці заклади, що зазвичай виконують соціальне навантаження, у своєму складі потребують мати заклади ресторанного господарства.

Готельний бізнес представлений 145 закладами у Києві та 93 у області [1,2]. Окремо варто згадати про неосяжний культурно-туристичний потенціал столиці.

**Психологічні фактори** – важливий аспект у традиції споживання їжі поза домом. Розвиток галузі, на жаль, базується на певних стереотипах радянської епохи. Цей психологічний фактор, на нашу думку, є рівноцінним порівняно з доходами населення у причинах пояснення незаповненості ринку. Відвідування ресторану зазвичай було спричинене певним приводом, святом, вважалось, що хороша господиня повинна годувати родину власноруч приготованими стравами.

Через це досі ресторани іноді сприймаються як місця безцільного проведення часу. Натомість, у більшості європейських країн споживання їжі поза домом не вважається чимось особливим, аж до першої ранкової чашки кави у сусідньому кафе.

Окрім того, незаповненість ніші закладів середнього цінового сегмента робить можливість відвідування закладу дуже обмеженою – українці часто мають обирати між недешевою їжею, схожою на домашню, та закладами з ексклюзивними, але дуже дорогими стравами. Різноманіття концепцій і можливість персоналізованого вибору робить споживання набагато привабливішим. Тому розвиток різнотипних закладів буде стимулювати розвиток галузі в цілому.

При проведенні аналізу **територіальних відмінностей ресторанного господарства (дані станом на кінець 2013 р.)** опрацьовувалися дані Київської області та м. Києва у розрізі районів (для наочності міста обласного підпорядкування, наприклад, м. Бориспіль, були поєднані з відповідним районом).

Отже, лідерами з **кількості закладів (юр.осіб)** є Шевченківський (321), Печерський (247), Солом'янський (191), Дніпровський (176), Голосіївський (150) райони м. Києва.

**За кількістю посадкових місць** – Шевченківський (27600), Печерський (22600), Дарницький (18900), Дніпровський (17600), Оболонський (17400).

**За товарооборотом** (тис грн) – Шевченківський (901317,3), Печерський (815904,5), Дніпровський (390212,5), Голосіївський (387880,6), Оболонський (321403,3).

Отже, можна констатувати, що безумовним ядром Київської агломерації є Шевченківський та Печерський район м. Києва.

Цікаво, що за **товарооборотом в розрахунку на один об'єкт** лідером став Бориспільський район з урахуванням м. Бориспіль. Це, очевидно, пояснюється великою кількістю замських закладів, які споживачі обирають для проведення заходів з великим середнім чеком – весіль, корпоративних святкувань тощо.

**За забезпеченістю населення закладами** можна спостерігати суперечливу картину – лідерами є Печерський, Шевченківський, Ставищенський, Іванківський, Макарівський, за **забезпеченістю населення місцями у закладах** – Печерський, Ставищенський, Шевченківський, Іванківський, Миронівський райони.

На нашу думку, розглядати сільські райони, в яких невелика кількість населення співставляється з невеликою кількістю закладів, як складову Київської агломерації – не варто.

При цьому, відповідно до нормативів забезпеченості населення показниками ресторанного господарства за П'ятницькою [5], переважна більшість сільських територій районів має завищені показники щодо рекомендованих, ядро міста Київ – Шевченківський, Подільський

та Печерський район мають достатні показники, нато- мість для прилеглої до ядра міської зони (решта райо-

нів міста Києва) значення є недостатніми для мінімаль- них нормативних для міста-мільйонера.

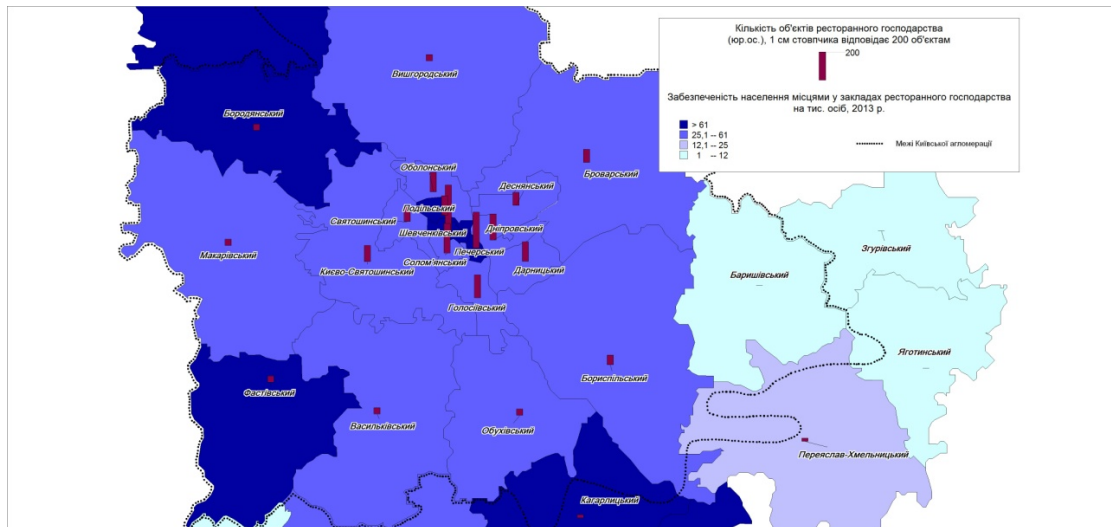


Рис. 1. Територіальні відмінності ресторанного господарства Київської агломерації, 2013 р.

Розрахунок коефіцієнту концентрації товарообороту ресторанного господарства дозволив виділити 5 груп районів.

- 3 дуже високим рівнем ккт ( $> 1,75$ ) – Печерський, Шевченківський, Голосівський, Подільський;
- 3 високим рівнем ккт ( $1,26 - 1,75$ ) – Дніпровський, Оболонський;
- 3 середнім рівнем ккт ( $0,75 - 1,25$ ) – Дарницький, Солом'янський, Вишгородський;
- 3 низьким рівнем ккт ( $0,25 - 0,74$ ) – Святошинський, Обухівський з м. Обухів, Бородянський, Деснянський, Макарівський, Богуславський, Миронівський, Іванківський;
- 3 дуже низьким рівнем ккт ( $< 0,25$ ) – решта районів області.

**Висновки.** Отже, розвиток Київської агломерації зумовлений сукупною дією історично сформованих умов та факторів. Серед них можна виділити транспортне положення м. Києва, розгалужений господарський комплекс. Київ як освітній, культурний, туристичний центр постійно притягує нові людські ресурси. Наявність робочих місць з точки зору розвитку ресторанного господарства забезпечує стабільний платоспроможний попит.

У Київській агломерації в результаті аналізу показників діяльності галузі можна виділити ядро – Печерський та Шевченківський район. Решта районів міста Києва мають високі показники, що дозволяють розглядати їх як

основу ресторанного господарства, але вони мають потенціал для розвитку відповідно до потреб населення.

До зони впливу ресторанного господарства м. Києва згідно розрахунку ефективності роботи закладів можна включити Бориспільський район з м. Бориспіль, за показником Ккт – Вишгородський, Обухівський з м. Обухів, Бородянський, Макарівський райони.

Розвиток ресторанного господарства столиці швидко реагує на економічний стан країни в цілому, запорукою його розвитку має бути різноманіття вибору концепцій для споживача.

#### Список використаних джерел

1. Головне управління Державної служби статистики України у Київській області – Режим доступу: <http://oblstat.kiev.ukrstat.gov.ua/>
2. Головне управління Державної служби статистики України у м. Києві – Режим доступу: <http://www.kiev.ukrstat.gov.ua/>
3. Державна служба статистики України – Режим доступу: <http://www.ukrstat.gov.ua/>
4. Інтернет портал "Стройобзор". В Києве закриваються ресторани. – Режим доступу: <http://stroyobzor.ua/news/87364>
5. П'ятницька Г.Т. Формування стратегії розвитку підприємств ресторанного господарства: автореф. дис. на здобуття наук. ступеня докт. екон. наук: спец. 08.00.04 "економіка та управління підприємствами" [Електронний ресурс] / Г. Т. П'ятницька. – Київ, 2008. – Режим доступу: [http://tourlib.net/aref\\_tourism/pjatnytska.htm](http://tourlib.net/aref_tourism/pjatnytska.htm)
6. Стратегія розвитку м. Києва до 2025 р – Режим доступу: <http://dp.kga.gov.ua/uk/strategichna-initsiativa-dniprovska-perlina/strategiya-rozvitku-m-kieva-do-2025-r>

Надійшла до редколегії 03.03.15

Е. Дмитриева, асп.

Київський національний університет імені Тараса Шевченка, Київ, Україна

#### ТЕРРИТОРИАЛЬНАЯ ОРГАНИЗАЦИЯ РЕСТОРАННОГО БИЗНЕСА КИЕВСКОЙ АГЛОМЕРАЦИИ

*В статье определены факторы развития ресторанного бизнеса г. Киева и смежных территорий, проанализировано состояние территориальной организации ресторанного бизнеса Киева и Киевской области через анализ основных показателей работы отрасли на 2013 г. в разрезе районов города и области, сопоставлены показатели работы отрасли с нормативами обеспеченности населения данными услугами, получены результаты различий эффективности функционирования ресторанного хозяйства через расчет показателя коэффициента концентрации товарооборота. Выделены территории, которые можно рассматривать как ядро развития ресторанного бизнеса Киевской агломерации, а также территории, у которых есть потенциал роста. В статье представлены картографические материалы.*

*Ключевые слова: территориальная организация, социальная сфера, предпринимательство, ресторанный бизнес, Киевская агломерация.*

K. Dmytriieva, postgraduate

Taras Shevchenko National University of Kyiv, Kyiv, Ukraine

#### TERRITORIAL ORGANIZATION OF THE RESTAURANT FACILITIES OF KYIV AGGLOMERATION

*The article outlines the factors of development of the restaurant facilities in Kyiv and surrounding areas. The status of the territorial organization of the restaurant facilities of Kyiv and Kyiv region through the review of the main indicators of the industry by districts in 2013*

has been analyzed. Comparison of the industry standards due to availability of these services to population needs has been performed. The result of the difference of efficiency of the restaurant industry through calculation of concentration ratios turnover has been received. Area that can be considered as the core of the restaurant industry of Kyiv agglomeration and area with the potential of growth has been identified. The article visualized by maps.

*Key words: territorial organization, social sphere, business, restaurant facilities, Kyiv agglomeration.*

УДК 911.3

О. Левицька, асп.

Київський національний університет імені Тараса Шевченка, Київ

### **ПЕРСПЕКТИВИ РОЗВИТКУ ВЕЛОСИПЕДНОГО ТРАНСПОРТУ МІСТА ІВАНО-ФРАНКІВСЬК**

*Розглянуто стан та перспективи розвитку велосипедного транспорту на прикладі міста Івано-Франківська. Визначено місце велосипедного транспорту у транспортних концепціях міста та його роль у міському плануванні в цілому. Здійснено SWOT-аналіз мобільної ситуації в Івано-Франківську. Представлена та проаналізована планова схема велосипедних шляхів в місті Івано-Франківську в результаті реалізації програми Розкриті заходи на довготривалу перспективу з розвитку велосипедного руху, та формування на їх основі Генерального плану велосипедного руху.*

*Ключові слова: велосипедний транспорт, транспортні комунікації, міське планування.*

Сьогодні по всьому світу дуже значну популяризацію здобув велосипедний транспорт. На сучасному етапі розвитку світової економіки використання велосипедного транспорту для більшості розвинених країн є важливим видом внутрішнього транспорту, який грає головну роль у забезпеченні соціального розвитку та заміщення автомобільного транспорту в процесі переміщення населення як всередині міських утворень, так і в приміських поїздах. У більшості розвинених країн такий вид транспорту розвивається великими темпами, тим самим випереджаючи темпи розвитку автомобільного транспорту, і кількість велосипедних поїздок безперервно зростає. Такий вид транспорту став популярним завдяки низькій вартості (включно з вартістю використання), малій вазі і малим розмірам, відсутності потреби в пальному та безпеці. Зважаючи на це, велосипед слід розглядати як повноцінний транспортний засіб з точки зору транспортної політики. Популяризація даного виду громадського транспорту може здійснити значний вплив на розвиток соціальної сфери, а також на ситуацію на ринку праці, у містобудівній політиці, в організації роздрібною торгівлі, відпочинку, в інших аспектах життя суспільства, що і являє актуальність даної теми дослідження.

*Мета дослідження:* визначення місця велосипедного транспорту у транспортних концепціях міста та його роль у міському плануванні міста Івано-Франківська в цілому.

Сьогодні місто Івано-Франківськ сміливо можна називати містом велосипедистів, незважаючи на те, що велосипедний рух займає тільки 1 % серед інших видів пересування і відіграє порівняно незначну роль. Тому розвиток велосипедного руху має ще значний потенціал.

Відстані довжиною 3-5 км особливо добре підходять для велосипедистів. Розміри Івано-Франківська та відстані між місцями проживання і місцями роботи добре підходять для розвитку велосипедного транспорту. Використання велосипеда для проведення дозвілля все

більше стає засобом щоденної мобільності в Івано-Франківську.

Дорожньо-транспортна система міста характеризується радіально-кільцевою структурою з історичним центром, промисловими та спальними районами. У центрі міста переважають вузькі вулиці. Крім цього центр міста пересікають 2 кільця та 5 головних вулиць.

Внутрішнє (мале) кільце (вул. Січових Стрільців) та середнє кільце (вул. Лепкого, Привокзальна, Василіянок) проходять через центр міста. Поруч з центральною частиною міста знаходяться 3 ринки, з яких один є продовольчим. Зовнішнє кільце охоплює власне саме місто, однак воно не повністю закрито.

Найважливіші радіальні вулиці – це вул. Незалежності/ вул. Тисменицька (східний напрямок), вул. Галицька/ вул. Калуське шосе (північно-західний напрямок), вул. Євгена Коновальця (південний напрямок) та вул. Гетьмана Мазепи (південно-західний напрямок).

Місто умовно поділене на 10 мікрорайонів: Каскад, Княгинин, Бам, Коновальця, Пасічна, Майзлі, Бельведер, Молодіжна, Центр та Гірка.

Окрім цього, є периферійні райони міста: Пасічна, Каскад, трикотажна фабрика, аеропорт, завод Пресмаш, вул. Хмельницького та Хриплинський промвузол. Також, до міста належать 5 прилеглих сіл.

Є мало можливостей перетнути обидві річки, тому рух в напрямках "джерело-ціль" і транзитний рух в період із значним об'ємом транспортного руху досить обмежений через існуючу пропускну здатність.

В даний час близько 30 % дорослого населення Івано-Франківська пересувається містом власними автомобілями, у зв'язку з чим міська транспортна мережа є перенасичена. Майже увесь простір на вулицях міста зайнятий автомобілями. При цьому спостерігається тенденція до зростання їх кількості. Політика сприяння розвитку винятково автомобільної інфраструктури не вирішує загалом питання мобільності більшості населення.

**Таблиця 1. SWOT-аналіз мобільної ситуації в Івано-Франківську**

<b>Сильні сторони</b>	<b>Слабкі сторони</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Компактна структура міста уможлиблює відносно короткі шляхи</li> <li>- Відносно низький рівень моторизації поки що обмежує навантаження транспортного руху МІТ</li> <li>- Пішохідні зони в історичній центральній частині міста</li> <li>- Зменшення інтенсивності руху транспорту в історичній центральній частині міста</li> <li>- Існують ініціативи, спрямовані на сприяння велосипедному руху</li> <li>- Висока частка учнів і студентів у місті / зацікавленість альтернативними концепціями мобільності</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Відсутність велосипедної інфраструктури</li> <li>- Низькі витрати на ремонті вулично-дорожньої мережі</li> <li>- Придатна до розвитку організація транспортного руху (світлофорні об'єкти, пішохідні переходи, маркування тощо)</li> <li>- Високий рівень забруднення повітря і шумового навантаження внаслідок транспортного руху, обмежений моніторинг</li> <li>- Незначна / відсутня можливість безбар'єрного руху</li> <li>- Відсутність інформації про мобільні пропозиції для мешканців і туристів</li> <li>- Недостатнє просування політично-правових вимог (порядок паркування, будівельні норми тощо)</li> </ul>



Можливості	Загрози
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Приваблива, стала пропозиція транспортного руху для людей міста</li> <li>- Реалізація потреб у мобільності з огляду на захист довкілля і збереження ресурсів</li> <li>- Зменшення навантаження транспортної мережі шляхом сприяння розвитку нешкідливих для довкілля способів пересування (громадським транспортом, пішки, велосипедом)</li> <li>- Зменшення проведення часу у транспорті шляхом усунення проблемних місць і оптимізації організації транспортного руху</li> <li>- Зменшення кількості жертв ДТП і зменшення збитків, спричинених ДТП</li> <li>- Зменшення забруднення повітря і зменшення шуму, спричинених рухом транспорту</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Зростання транспортного перевантаження через зростання рівня моторизації (перешкоджає громадському транспорту і велоруку, забруднення повітря, шум, ДТП)</li> <li>- Розширення міста на околиці і розпорощення території (довші шляхи)</li> <li>- Погіршення можливості досягти центру міста для мешканців і відвідувачів</li> <li>- Зниження якості перебування у місті для мешканців і відвідувачів</li> </ul>

Наявна система гарантує добре сполучення з центром міста та хорошу орієнтацію. Однак, наявна транспортна мережа лише умовно відповідає транспортному попиту. Тому розвиток велосипедного транспорту може стати одним з варіантів вирішення даної проблеми. У міста для цього є цілий ряд переваг, зокрема:

- місто є дуже компактним, лише 5 км в діаметрі;
- рельєф міста порівняно рівнинний, немає підйомів, що дуже зручно, особливо, для поїздок на велосипедах;
- вулична мережа Івано-Франківська досить безпечна – в місті майже немає великих проспектів, мостів, тунелів та інших ділянок, які є складними і небезпечними для велосипедистів.

Використання цього потенціалу важливо і необхідно, оскільки сприяння розвитку велоруку у багатьох аспектах може допомогти досягти вище названі цілі, пов'язані із плануванням транспортного руху. Велосипедний рух може зробити значний внесок для реалізації цілей, які стосуються зменшення викидів і шумових навантажень. Висока частка велосипедного руху необхідна також для підвищення якості перебування у місті і для покращення загальної картини міста.

Для пересування велосипедом особливо пасують відстані в місті, довжиною до п'яти кілометрів, оскільки

велосипед часто є найшвидшим транспортним засобом. Однак передумовою для цього виступає:

- 1) Інтеграція транспортного і міського планування, яке розглядає велосипедний рух рівноправним разом з іншими видами транспорту;
- 2) Розвиток велосипедної інфраструктури, для можливості безпечно і швидко використовувати велосипед;
- 3) Зростання поваги до велосипедистів і усвідомлення велосипедного руху іншими учасниками дорожнього руху.

Досягти привабливості велосипедного руху і підвищення його частки в загальному русі можна лише за допомогою комплексу заходів. На даний час практично немає жодних окремих інфраструктурних рішень для велосипедного руху у місті Івано-Франківську. Запропоновані заходи можна розділити на короткотермінові заходи, які можна втілити відносно швидко і з незначними часовими та фінансовими затратами, та середньо – і довгострокові заходи, реалізація яких потребує більших організаційних, часових і фінансових витрат.

Вирішальну роль у цьому питанні відіграє постійна робота над велосипедним рухом. У європейських містах зростання частки велосипедного руху відбувалось протягом мінімум 10-15 років. При цьому діє принцип: кожен додатковий велосипедист є безкоштовним носієм реклами велосипедного руху.

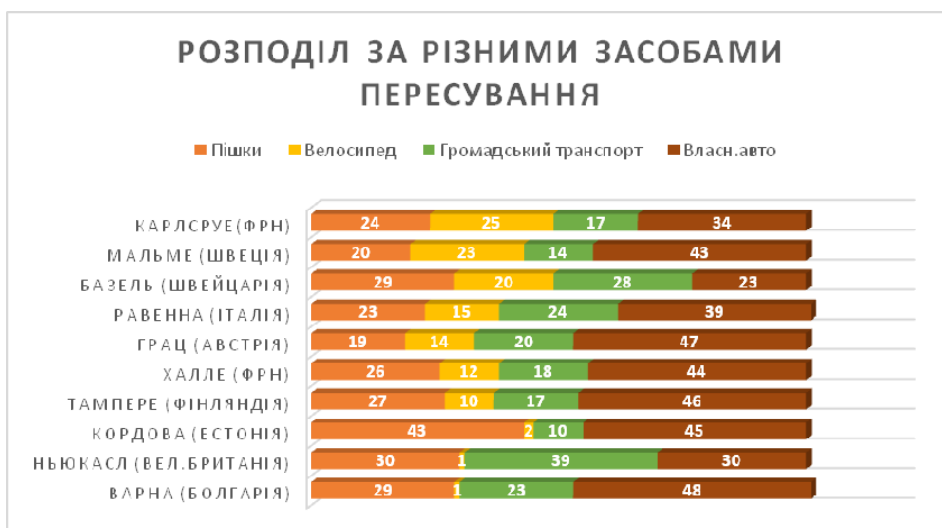


Рис.1. Порівняння розподілу населення за різними засобами пересування в деяких європейських містах [2]

На рисунку 1 ми можемо бачити, порівняльну структуру різних засобів пересування у ряді європейських міст, при виборі яких враховувалось те, щоб вони були приблизно такого розміру як Івано-Франківськ (150 000 до 300 000 жителів) і відображали поперечний профіль

різних європейських країн і регіонів. Якщо порівняти ряд європейських міст на діаграмі, то можна побачити, що досить значна частка припадає на велосипедний рух. Починаючи від міст, які з часткою велоруку в 1%, мають схожі показники, як в Івано-Франківську, до міст,



як Мальме чи Карлсруе з часткою велосипедного транспорту більше 20%. Порівняння різних європейських міст показує, що за умови сприятливих умов для розвитку велосипедного транспорту у місті Івано-Франківську цілком реалістично досягнути такої значної частки велосипедного руху.

Перешкоди для розвитку велосипедного транспорту наразі наявні через мало придатну для велосипедного руху організацію транспорту і майже не розвинену велосипедну інфраструктуру. Слід також зазначити, що разом із зростанням кількості велосипедистів на вулицях міста, також зростає і кількість аварій за їх участю, при чому більша частина аварій відбувається на магістральних вулицях міста поблизу житлових зон, а учасниками ДТП здебільшого стають люди передпенсійного та пенсійного віку. Таким чином, з ростом популярності велосипедного руху назріла необхідність щодо створення умов для безпечного перебування велосипедистів на вулицях міста та забезпечення збереження велосипедів при використанні їх у повсякденному житті.

Щоб якимось чином сприяти розвитку велосипедного транспорту була прийнята "Програма розвитку велосипедної інфраструктури та популяризації велосипедного руху в місті Івано-Франківську на 2015-2020 роки", яка направлена на виконання Концепції розвитку велосипедного руху в місті Івано-Франківську, затвердженої рішенням міської ради від 12.06.2014 року № 1428 щодо створення належних умов для велосипедистів, облаштування велосипедної інфраструктури, яка дасть можливість зробити транспортну систему міста Івано-Франківська

сталого, а громадський простір міста – доступним для всіх його користувачів.

Основними цілями даної програми є:

- створення ефективної, комфортної та безпечної велосипедної інфраструктури та велосипедної мережі м. Івано-Франківська, яка б з'єднувала усі райони міста з його центральною частиною та рекреаційними зонами;
- розвиток та популяризація велосипедного руху в м. Івано-Франківську;
- забезпечення умов безпеки руху велосипедистів у місті;
- популяризація та заохочення громадян міста до активного і здорового способу життя.

Реалізація Програми повинна сприяти популяризації велосипеда та використання його, як повсякденного виду транспорту, зменшенню інтенсивності руху автомобілів на міських дорогах, скороченню нелегітимного паркування автомобілів на тротуарах, у зелених зонах; зростанню туристичної привабливості міста, зниженню загазованості повітря, а також зменшенню шумового рівня у місті, покращенню здоров'я мешканців завдяки активному способу пересування. [1]

Реалізація Програми є одним із заходів, направлених на створення нової транспортної моделі міста Івано-Франківська, яка має на меті розвантажити центр міста від великої кількості автомобілів, сприяти поліпшенню екологічного стану та зробити Івано-Франківськ більш комфортним для мешканців та гостей міста.



Рис.2. Планова схема велосипедних шляхів в місті Івано-Франківську в результаті реалізації програми [1]

Планування та безпосередньо прокладання велодоріжок і велосмуг має велике значення для безпеки і розвитку велосипедного руху. Важливо, щоб велосмуги знаходились там, де є значний попит і де у зв'язку з великим об'ємом транспортного руху з моторизованим індивідуальним транспортом необхідне трасування велосипедного руху, аби забезпечити безпечний і швидкий рух. Тому основою для вдосконалення пропозиції має бути в будь-якому випадку визначення або оцінка потенційного об'єму велосипедного транспорту. Крім того, при виборі пілотного відрізка необхідно врахувати, щоби він органічно вписався майбутню мережу велосипедного руху Івано-Франківська.

Основними результатами розбудови веломережі в місті повинні стати:

1) Створення ефективної, комфортної та безпечної велосипедної інфраструктури та велосипедної мережі м. Івано-Франківська, яка буде з'єднувати усі райони міста з його центральною частиною та рекреаційними зонами загальною протяжністю 101,53 км;

- 2) Покращення екологічної ситуації у місті;
- 3) Покращення якості життя мешканців;
- 4) Збільшення інвестицій у місто;
- 5) Залучення значної частини населення, зокрема молоді, до ведення здорового способу життя;
- 6) Створення додаткових занять для дітей та молоді, змістовне дозвілля;
- 7) Запровадження традиційного сімейного активного відпочинку;
- 8) Підвищення туристичної привабливості міста.

**Висновки:** Збільшення частки велосипедного спорту може бути успішним тільки тоді, якщо велосипедний транспорт в інтегрованому плануванні міста та транспорту буде взятий до уваги як рівноправний вид транспорту. Особливо в рамках реалізації заходів будівництва нових доріг та реконструкції існуючих важливо врахувати потреби велосипедистів.

Необхідно створити основи для створення адміністративних структур, які підтримують потреби велосипедного руху і координують різні заходи для велосипедистів.

тів. Розробка програми розвитку велосипедного руху слугуватиме для цього основою. Івано-Франківська міська рада вже прийняла відповідну "Програму розвитку велосипедної інфраструктури у місті Івано-Франківську на 2015-2020 роки". Її потрібно поетапно втілювати і далі розвивати.

У середньо- і довгостроковій перспективі необхідно розбудовувати адміністративні структури для розвитку та урахування велосипедного руху. На основі регулярного контролю реалізованих заходів потрібно досліджувати їх

дієвість і визнання і з цього виводити необхідні розширення даних заходів. У довготривалій перспективі заходи, спрямовані на розвиток велосипедного руху, повинні перейти в Генеральний план велосипедного руху.

#### Список використаних джерел

1. Програма розвитку велосипедної інфраструктури та популяризації велосипедного руху в м. Івано-Франківську на 2015-2020 роки.
2. Транспортна концепція міста Івано-Франківська, Дрезден, Івано-Франківськ, 2015.

Надійшла до редколегії 04.11.15

О. Левицкая, асп.

Киевский национальный университет имени Тараса Шевченко, Киев, Украина

### ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ ВЕЛОСИПЕДНОГО ТРАНСПОРТА ГОРОДА ИВАНО-ФРАНКОВСК

*Рассмотрено состояние и перспективы развития велосипедного транспорта на примере города Ивано-Франковск. Определено место велосипедного транспорта в транспортных концепциях города и его роль в городском планировании в целом. Осуществлен SWOT-анализ мобильной ситуации в Киеве. Представлена и проанализирована техническая схема велосипедных путей в городе Ивано-Франковске в результате реализации программы. Раскрыты меры на длительную перспективу по развитию велосипедного движения и формирования на их основе Генерального плана велосипедного движения.*

*Ключевые слова:* велосипедный транспорт, транспортные коммуникации, городское планирование.

O. Levytska, Postgraduate

Taras Shevchenko National University of Kyiv, Kyiv, Ukraine

### PROSPECTS FOR THE DEVELOPMENT OF CYCLING CITY IVANO-FRANKOVSK

*Analysis of the status and prospects of development of cycling on an example of Ivano-Frankivsk, determining the place of cycling in the city transport concept and its role in urban planning as a whole. Done mobile SWOT-analysis of the situation in Ivano-Frankivsk. Presented and analyzed the planned location of bicycle paths in Ivano-Frankivsk to the implementation of program activities Disclosed long term development of cycling, and form the basis for the Master Plan Cycling.*

*Keywords:* cycling, transport communications, urban planning.

УДК 911 (911.3)

А. Марченко, асп.

Київський національний університет імені Тараса Шевченка, Київ

### САКРАЛЬНІСТЬ ПОХОВАНЬ МІСТА КИЄВА

*Анотація:* В роботі розглядаються поховання міста Києва та їх сакральне значення. Поховання як одні з найбільших та найдавніших сакральних об'єктів є не лише місцями спочинку померлих, а й об'єктами, що можуть відображати культурні особливості різних часів за які вони існують. Увага надається розгляду цвинтарів зі сторони їх сакральної стійкості, сучасного стану та культурного значення. У статті розглянуто поняття сакральної стійкості на прикладі поховань міста Києва, їх сучасний стан та можливості його покращення або збереження.

*Ключові слова:* сакральність, цвинтар, некрополь, кладовище, сакральний географічний об'єкт, сакральна географія.

**Актуальність.** Збільшення території міста та кількості населення неминуче призводить до зростання показника смертності. У той же час старі кладовища через своє місцезнаходження залишаються незмінними. Деякі цвинтарі через тривале використання занепадають та, в окремих випадках, з часом переносяться на інше місце. В такому випадку потрібно повністю розуміти яке сучасне сакральне значення має об'єкт що змінюється або переноситься.

**Проблема.** Київ – одне з найдавніших міст України, на території якого, ще до часу отримання сучасної назви, існували давні людські поселення, де люди проживали й помирали. В результаті сформувалися чисельні місця поховань – як поодинокі (персональні, сімейні), так й загальні (кладовища, загальні могили). В наш час найбільш поширеною формою поховання є кладовища. Окремо та в склепах найчастіше ховають лише видатних людей.

**Цілі.** Визначити місце кладовищ та поховань поміж інших сакральних об'єктів міста Києва. Зокрема:

- на прикладах розглянути некрополі Києва, та їх сучасний стан;
- розглянути некрополі як складові міського ландшафту та сакральні пам'ятки;
- визначити доцільність їх подальшого використання та можливість зміни його способу.

**Стан вивчення.** Людські поховання вивчаються рядом наук. В них входять археологія, яка вивчає давні

захоронення; релігієзнавство – релігійний аспект поховальних традицій; некрополезнавство – історія сучасних некрополів їх розвиток. В працях Л.Проценко (Історія Київського некрополя) [6], В.Жадько (Байковий некрополь, Енциклопедія Некрополезнавства) [1, 2], путівник "Лук'янівське цивільне кладовище" то) розглядають некрополі як Києва так й України. Захоронення також описуються в працях присвячених розгляду храмових комплексів та церков (особливо старих) [1].

#### Виклад основного матеріалу.

Захоронення решток померлих є однією з перших традицій в людському суспільстві. У різні часи поховання здійснювалися різними методами. У доісторичну епоху поширеним був обряд кремації. Знать часто ховали в курганах. З небіжчиком, залежно від його статусу, ховали також тварин, предмети домашнього вжитку, прикраси тощо. У Київській Русі князів та багатьох видатних людей клали у човен, поруч із ним складали все, що необхідне у потойбіччі – зброю, одяг, знаряддя праці, речі побуту, коштовні речі, тощо. Човен відпускали у річку (море) та підпалювали.

При наземних похованнях з померлим іноді ховали також деяку кількість його худоби. Кострище викладалося зі священних дерев (дуба, липи або берези). По закінченні обряду над багаттям створювали високий курган-могилу. Значна їх кількість збереглася до наших днів.

У той же час сьогоденний похоронний обряд, незважаючи на свою переважно християнську спрямованість, запозичив велику кількість елементів язичницьких вірувань. Зокрема поховання в дерев'яних трунах, обряд поминання померлих тощо.

Із часом, при накопичення великої кількості захоронень на обмеженій ділянці виникли такі поняття як цвинтар, кладовище та некрополь. Вони ввійшли у вжиток у різний час, й на територіях різних держав та культур по своїй суті вони значать одне й те ж – "місце поховання померлих". Саме тому у статті дані терміни будуть використовуватись як синоніми.

Сьогодні більшість некрополів Києва відносяться до діючих релігійних сакральних об'єктів або мають статус охоронних територій. Існує більш ніж 20 об'єктів захоронень, в тому числі великі цвинтарі, захоронення при релігійних об'єктах (церквах, монастирях тощо) та окремі захоронення.

Цвинтарі є одними з сакральних об'єктів міста Києва, що мають високу сакральну стійкість. Під сакральною стійкістю розуміється можливість супротиву об'єкту несприятливим руйнівним факторам як природного, так й соціального характеру. Їхня стійкість визначається такими факторами як: походження об'єкту, просторове розташування та конфігурація, значення об'єкту в межах певної класифікації, культурне значення та цінність об'єкту, композиція будівель. Зважаючи саме на ці фактори їх повне зникнення можливе лише в трьох випадках: через багаторічний нагляд (іноді більше тисяч років), велику природну катастрофу (виверження вулкану, різка зміна русла річки) або навмисне знищення людиною (перенесення, забудова тощо).

Цвинтарі перед усім є досить великими площинними об'єктами, тобто руйнівний фактор повинен впливати на всю площу об'єкту. Незважаючи на різноманітні форми, монументи переважно створюються із монолітного каменю або звареного заліза. Кам'яні надгробки, монументи, статуї мають найбільшу стійкість до несприятливих явищ та можуть зберігатися довгий час (тисячі років). Металеві хрести та скульптури мають меншу стійкість через високу чутливість до ерозійних процесів, що призводить до швидкого руйнування. Розглядати ж стійкість споруд на територіях цвинтарів досить важко. Вона може сильно коливатися залежно від типу, методу створення та багатьох інших факторів.

Із найдавніших цвинтарів Києва на сьогодні можна назвати Аскольдову могилу. Хоча перші та найбільш давні захоронення було знищено досить давно але місцевість на якій вони знаходилися досі вважається сакральною. Незважаючи на зникнення самого захоронення його постійні перебудови та спроби знищення (за часів СРСР) у наш час вона являється сакральним об'єктом, охороняється законодавством, має статус пам'ятки історії національного значення, пам'ятки природи місцевого значення, пам'ятка археології національного значення [4].

Великі сучасні **цвинтарі** також є не тільки місцями поховань, а й значними об'єктами історико-культурної спадщини. До них можна віднести Байкове кладовище, Лук'янівський цвинтар. У наш час вони закриті для нових поховань. Ховати дозволено лише на вже існуючих ділянках та є можливість підзахоронення біля старих могил. Через те, що на їхній території розташовані поховання видатних людей такі цвинтарі у певні дні (дні народження, смерті, певні свята) приймають велику кількість людей як з прилеглих територій, так з інших районів, країн. Також є велика кількість цвинтарів, що використовуються переважно лише за своїм прямим призначенням і є відкритими для нових поховань. Вони

відвідуються для поминання померлих родичів та у деякі свята. Але порівняно з іншими великими сакральними об'єктами, регулярність відносно невисока, а за кількістю людей невелика. Але при цьому вони відвідуються протягом багатьох років незважаючи на зовнішні фактори (окрім таких глобальних явищ як цунамі, урагани, землетруси, падіння небесних тіл).

Цвинтарі перш за все утворюються на околицях міст, на територіях які неможливо використовувати у сільському господарстві, будівництві тощо. Це можуть бути схили, горбиста місцевість, місця з неродючими ґрунтами тощо [11]. Таке розташування робить можливим їх розширення залишаючи доступними для містян. Такий метод створення нових цвинтарів почав діяти ще з давніх часів. Київ не є виключенням. Але через розширення міста велика кількість кладовищ опинилася у межах його території.

Одним з таких є **Дарницьке кладовище**. У наш час воно є загальнодоступним для поховань. На цьому цвинтарі можна відстежити загальну тенденцію, при якій обмежена територія стала причиною великої щільності захоронень. Цвинтар має декілька основних доріг для проїзду та невелику площу біля церкви. Через це найдоступнішими є саме поховання біля цих доріг. При цьому третя, четверта та більш дальні лінії поховань мають дуже обмежений доступ. Відстань між сусідніми похованнями іноді звужується до менш ніж півметра. Якщо також брати до уваги те, що велика кількість могил обнесено парканом, а через різні розміри самих поховань проходи між ними досить звисні, відвідування та догляд за дальніми рядами ускладнюється, особливо для літніх людей. Хоча така щільність загалом є негативним фактором, саме через неї залишаються вільні території, що дають можливості для подальшого розвитку цвинтаря. Більшість надгробків являють собою кам'яні плити різних форм на яких міститься інформація про померлих. Рідше зустрічаються барельєфи, статуї тощо. Склепи відсутні.

**Байкове кладовище**, незважаючи на статус одного з найвідоміших цвинтарів України, має схожі проблеми. Незважаючи на досить високу доступність та добрий стан поховань відомих людей, звичайні та давні захоронення знаходяться у менш доглянутому стані. у результаті частих підзахоронень та перепоховань дальні ряди поховань є важкодоступними або ж зовсім недоступними. При цьому головною причиною недоступності є не самі поховання, а паркани які досить часто закривають не лише територію поховання, а й прилеглі стежки та проходи. Також на території Байкового цвинтаря присутні склепи. Вони мають досить різноманітні архітектурні форми та розташовані по території нерівномірно. Так само як могили, багато з них є занедбаними та перебувають у напівзруйнованому стані.

Іншою великою проблемою серед кладовищ Києва є висока засміченість території. Цю проблему намагаються подолати різними методами: від штрафів до розміщення смітників безпосередньо на території цвинтаря біля поховань. При цьому якщо розміщення смітників й задовольняє потреби утилізації сміття безпосередньо з ділянок, воно значною мірою погіршує естетичний стан території, а влітку ще й створює неприємний запах. З іншого боку, заборона та штрафи за викидання сміття, дають здебільшого лише документальний захист. Практично ж сміття збирається у купи уздовж доріг та на місцях поховань які давно не доглядаються.

Досить часто при церквах та монастирях створюються території для захоронення священнослужителів, меценатів, видатних людей. Такі місця мають відносно невелику площу та знаходяться безпосередньо у самій

церкві або на прилеглий до неї території. Такі захоронення є в усіх старих та великих храмових комплексах та більшості церков.

Не беручи до уваги археологічні знахідки часів Київської Русі та доісторичні поховання, одним з найдавніших поховань можна визнати **Аскольдову могилу**. Приблизним часом заснування є 882 рік. Назва в честь захоронення князя Аскольда. З часом на прилеглий території було збудовано Миколаївську церкву (були періоди знищення та відновлення). Історія самого цвинтаря розпочалася з невеликої кількості поховань при церкві святого Миколи, а потім при Микільсько-Пустинському монастирі. З часом кількість поховань збільшилася та було створено цвинтар "Аскольдова могила" [8]. У 30-х роках ХХ століття цвинтар було ліквідовано та створено паркову зону. Лише після розпаду СРСР монастир з прилеглими територіями було передано УГКЦ.

Одне з найвідоміших в Україні – **Байкове кладовище**. Утворене 1833 року на хуторі Сергія Байкова [1]. На території поховано багато видатних постатей, серед них: Леся Українка, Максим Рильський, Михайло Грушевський, Павло Тичина. Нажаль у період ... рр. ХХ ст., значна кількість більш давніх поховань була знищена. Сьогодні цвинтар є пам'яткою історії та культури, на ньому ховають видатних особистостей або підзахоронюють родичів до сімейних ділянок [2].

**Ліквідовані цвинтарі.** Із часом, через ряд різних причин багато кладовищ закриваються для поховань, а потім ліквіднуються. Зазвичай більша частина їхніх поховань вже довгий час не доглядається, а інші відвідуються з надто малою періодичністю. Окрім цього немаловажним фактором є розташування кладовища та перспективи забудови його території.

Після прийняття рішення про ліквідацію існуючого цвинтаря, якщо є можливість, поховання переносяться на нову територію. Перезахоронення проходить після згоди родичів або відповідного указу, якщо у покійного нема рідних. Нажаль у деяких випадках, коли могли сильно зруйновані та старі відновлення часто неможливе. У такому випадку вони знищуються.

До ліквідованих цвинтарів можна віднести такі: Микільсько-Слобідський, Дехтярівський, Вигурівський, Щекавицький, Мостицький, Йордано-Богословський, малі окремі захоронення.

**Місця захоронень померлих від репресій під час II СВ.** У Києві також представлені повоєнні захоронення. Переважно це місця масових захоронень жертв німецького нацизму. По-перше, до них належать місця масових розстрілів – такі як Бабин Яр. По-друге, місця захоронень померлих у київських концтаборах – Сирецькому та Дарницькому.

Сьогодні, зі зменшенням кількості людей які мають до них безпосереднє відношення, вони все більше вшановуються лише як культурно-історичні об'єкти. На території Києва знаходилися два концтабори Дарницький та Сирецький, в яких померло близько 68 до 71 тисячі осіб (Дарницький) та приблизно 30 тис (Сирецький). У даний час, на території Києва встановлено значну кількість пам'ятних знаків: табличок, каменів різних форм. Самі ж концтабори було знищено, а на їх територіях встановлено пам'ятники жертвам та розміщено інформацію про кількість загиблих. На великі свята пам'ятні місця прибираються та до них відносяться квіти. Але впродовж всього року вони мало відвідуються, про що свідчать зав'ялі та засохлі квіти.

**Одиночні поховання та захоронення при монастирях.** Як було сказано, при великих храмових комплексах, монастирях та церквах зазвичай присутні свої поховання (невеликі цвинтарі). Київські храми не є винятком.

На сучасній території ботанічного саду ім. Гришка раніше існував цвинтар, що належав до **Видубицького монастиря** (заснованого князем Всеволодом у 1070 р.) [10]. Нажаль впродовж 30-60 років ХХ ст. основна частина поховань була знищена (територія була передана під ботанічний сад). Сьогодні залишилась лише невелика частина поховань, розташованих безпосередньо на монастирській території.

Комплекс **Кисво-Печерської Лаври** має на своїй території цвинтарі в районі ближніх та дальніх печер. Кладовище на ближніх печерах за СРСР було розчищене, залишилося лише 20 надгробків, на даний час ведуться роботи з відновлення [1].

Багато інших монастирів та церков мають свої окремі місця де зберігаються як рештки місцевих священнослужителів. Вони можуть мати різні форми: невеликі наземні кладовища, склепи як під самою будівлею монастиря так і окремо.

Особливою категорією можна назвати **цвинтарі домашніх тварин**. Вони з'являються стихійно. Однією з причин є те, що не існує законів які б контролювали їх утворення та використання. Це не дає можливості для легального виділення території під захороння, проведення ритуальних послуг (офіційними організаціями) тощо. У багатьох країнах світу існує позитивна практика створення цвинтарів для домашніх тварин, що має значний вплив на сакральний стан міста оскільки відкриває принципово новий об'єкт для відвідування та вшанування.

Також до поховань відноситься велика кількість об'єктів **археологічних розкопок**. Як зазначено у праці Івакіна В. Г. на території сучасного Києва було знайдено значну кількість давніх захоронень. Так у 1919 та 1930 рр було знайдено ряд поховань на горі Дитинці [3]. Відкрито два великі некрополі, які скоріше всього належали до різних київських городищ та були розташовані вздовж сучасної вулиці Фрунзе [5]. На території міста також було обстежено братські могили, що залишилися після захоплення міста ханом Батием. Більшість із них зазвичай розпочинаються як екзаменування ділянки під забудову.

Отже, було розглянуто поховання міста Києва та визначено їхню високу сакральну цінність та сакральний потенціал. Дослідження виявило, що кладовища, одиночні та масові захоронення є значними історико-культурними пам'ятками, які істотно впливають на сакральний стан міста. Їхня стійкість у свою чергу збільшує загальну сакральну стійкість міста через можливість збереження багатьох сакральних та культурних цінностей протягом довгого часу. Також при вивченні сучасного стану кладовищ Києва було виявлено, що незважаючи на свою високу стійкість багато з них поступово зникають та мають досить занедбаний стан. Знищення кладовищ зазвичай спричинене прямим втручанням людини яке має на меті саме знищення захоронення або перенесення. За часів СРСР деякі захоронення знищувалися за політичними мотивами у основному це були поховання видатних людей, особистостей пов'язаних з рухами за незалежність та деяких священнослужителів. Основною причиною зникнення цвинтарів у наш час є постійне збільшення темпів зростання міста та через забудову старих кладовищ територія яких прилягає до територій нової забудови. Ті ж Київські цвинтарі, що досі існують можна поділити на діючі у повній мірі (відкриті для нових захоронень), частково діючі (можливе лише підзахоронення до родинних ділянок) та закриті – використовуються переважно як історико-культурні релігійні пам'ятки або підлягають забудові.

Усі вищеописані об'єкти є досить важливі але лише однією з багатьох часток усіх сакральних об'єктів Києва. У подальшому стає необхідне виділення нових

територій для поховань або значна оптимізація та покращення вже існуючих. При цьому вже існуючим кладовищам за можливості необхідно надати статус охоронних об'єктів. Також бажано заборонити нові поховання на території вже існуючих давніх але не доглянутих. Це допоможе зберегти як сакральні, історико-культурну значимість так й естетичну привабливість багатьох некрополів.

#### Список використаних джерел

1. Енциклопедія некрополезнавства / Автор-упорядник Жадько В.О. – К., 2013. – 706 с.
2. Жадько В. Байковий Некрополь: Історичний фотоілюстрований довідник. – К.: СПД Жадько В.О., 2004. – 240 с.
3. Івакін В. Г. Історія археологічних досліджень давньоруських поховальних пам'яток Києва / В. Г. Івакін// Харьковский историко-археологический ежегодник. Древности. – Харьков 2011. – Вып 10 – с. 302-313.

А. Марченко, асп.

Київський національний університет імені Тараса Шевченка, Київ, Україна

### САКРАЛЬНОСТЬ ЗАХОРОНЕНИЙ ГОРОДА КИЕВА

*В работе рассматриваются захоронения города Киева и их сакральное значение. Захоронение как одни из крупнейших и древнейших сакральных объектов является не только местами отдыха умерших, но и объектами, которые могут отражать культурные особенности разных времен за которые они существуют. Внимание уделяется рассмотрению кладбищ со стороны их сакральной устойчивости, современного состояния и культурного значения. В статье рассмотрено понятие сакральной устойчивости на примере захоронений города Киева, их современное состояние и возможности его улучшения или сохранения.*

*Ключевые слова:* сакральность, некрополь, кладбище, сакральный географический объект, сакральная география.

A. Marchenko, Postgraduate

Taras Shevchenko National University of Kyiv, Kyiv, Ukraine

### KYIV'S BURIAL PLACES SACREDNESS

*This paper considers the burial places of Kyiv and their sacred values. Burial as one of the most ancient and sacred objects is not only the resting place of the dead, but also objects that may reflect cultural characteristics of different times for which they exist. Attention given to consideration cemeteries on the part of the sacred resistance, current state and cultural significance. The article considers the concept of sacred sustainability on example of cemeteries of Kyiv, their present state and its possible improvement or preservation.*

*Keywords:* sacredness, cemetery, necropolis, sacred geographical objects, sacred geography.

УДК 911.3

А. Кича, асп., К. Кича, асп.

Київський національний університет імені Тараса Шевченка, Київ

### СУСПІЛЬНО-ГЕОГРАФІЧНІ ТРАНСФОРМАЦІЇ ПРОМИСЛОВОГО КОМПЛЕКСУ РІВНЕНСЬКОЇ ОБЛАСТІ ЗА СУЧАСНИХ УМОВ

*Розглядаються теоретико-методичні та прикладні засади розвитку промисловості Рівненської області. Динаміка показників розвитку промисловості продемонстрована на прикладі індексів промислової продукції, розрахунок яких здійснено за допомогою ланцюгового методу та індексу Ласпейреса. Головну увагу приділено дослідженню тенденцій галузевої структури промисловості, аналізу ходу змін у структурі промисловості за роки проведення ринкових перетворень. Проведено групування видів економічної діяльності відповідно до стійкості темпів їх розвитку. Визначено основні характеристики динамізму галузей промисловості та напрями їх вдосконалення, що базуються на проведенні докорінної реструктуризації на засадах технологічної модернізації.*

*Ключові слова:* промисловість, динаміка, тенденції, економіка, види економічної діяльності, індекс промислової продукції.

**Вступ.** Промисловість відіграє ключову роль в економіці країни, а показники її діяльності є визначальними факторами соціально-економічного розвитку. Глибоке розуміння структури і тенденцій в промисловому секторі має важливе значення для прогнозування в даній галузі, формування ефективної політики регіонального розвитку. Незважаючи на високу залежність від зміни фаз в економіці, промисловість є інвестиційно привабливою галуззю господарства й може стати драйвером, що здатний подолати кризовий стан і забезпечити сталий розвиток.

**Аналіз останніх досліджень і публікацій.** Дослідженням динаміки розвитку промисловості займалися Р. Алямкін, В. Дубницький, В. Захарченко, М. Солод, В. Прушківський. Значний внесок у вивчення динаміки розвитку промисловості Рівненської області зробили К. Геренчук, І. Коротун, Л. Коротун, Г. Купалова.

**Постановка завдання.** Проте питання розвитку промисловості Рівненської області в сучасний період не

4. Кабінет міністрів України постановою від 27 грудня 2001 р. N 1761 Київ "Про занесення пам'яток історії, монументального мистецтва та археології національного значення до Державного реєстру нерухомих пам'яток України".

5. Каргер М. К. Древний Киев: В 2т. – М.; Л., 1958.

6. Проценко Л. А., Костенко Ю. Лук'янівське цивільне кладовище, путівник. – "Інтерграфік". – С. 192.

7. Масляк П. О. Рекреаційна географія: навч. посіб. – Київ: Знання, 2008. – 343 с.

8. Парафія УГКЦ св. Миколая Чудотворця на Аскольдовій могилі [Електронний ресурс]. – Режим доступу : URL : <http://askoldovamohyla.org/uk/node/12>.

9. Проценко Л.А. Київський некрополь: Путівник-довідник. – К.:Укр.письменник, 1994. – 334 с. ISBN 5-333-00673-3.

10. Центральний державний історичний архів України "ЦДАК". – Ф.130. – Оп. 2. – Од. зб. 9. – С. 4.

11. Chris C. Park. Sacred Worlds: an Introduction to Geography and Religion. London: Routledge, 1994. – 332 p.

Надійшла до редколегії 06.10.15

було висвітлено в жодній з наукових праць. Саме тому, метою написання даної роботи є дослідження динаміки розвитку промисловості Рівненської області в сучасних умовах господарювання. Для досягнення поставленої мети необхідно вирішити наступні завдання: визначити відлік сучасного періоду розвитку господарства, показати місце Рівненської області серед інших областей за динамікою розвитку промисловості, виокремити періоди у розвитку промисловості Рівненської області, проаналізувати тенденції, характерні розвитку промисловості Рівненської області упродовж 2005-2013 років.

**Виклад основного матеріалу.** Як показав час, формований перехід промислових потужностей у приватний сектор не вирішив завдання підвищення ефективності окремих промислових підприємств. А радикальна зміна відносин власності змінила економічний базис суспільства не в кращому напрямку. Причиною невдач стало важливе упущення: масовій приватизації повинна була пе-

редувати реструктуризації підприємств та галузей, підвищення прозорості їх фінансово-економічної діяльності. Саме це мало би сприяти формуванню ефективних власників та притоку інвестицій у промисловість.

Ознаками сучасного періоду стала деіндустріалізація регіону і відповідне зростання за рахунок цього питомої ваги сфери послуг, відбулося скорочення суспільної продуктивності праці в легальному секторі економіки, спостерігався відтік капіталу в "тіньовий" сектор економіки.

Відлік сучасного, ринкового періоду розвитку господарства, на нашу думку варто вести від 2005 року, оскільки саме тоді офіційно визнали Україну країною з ринковою економікою на міжнародному рівні на саміті "ЄС-Україна".

Фактично тривалий період часу промисловість регіону розвивалася без єдиної послідовної системи регіональної політики та чітких уявлень про її зміст та механізми, спроби формувати її концептуальні основи в умовах наростаючої системної кризи.

Сучасний період розвитку економіки Рівненської області можна охарактеризувати як етап диверсифікації структури господарства та переорієнтації на нові ринки.

Все це відбувається на тлі уже другої з початку 1990-х років хвилі деіндустріалізації.

Визначимо місце промислового комплексу Рівненської області у промисловості України в цілому.

За обсягами реалізованої промислової продукції Рівненська область обіймає доволі скромні позиції в Україні, які залишаються практично незмінними упродовж останніх 10 років. Питома вага Рівненської області за обсягом реалізованої продукції коливається у межах 0,9-1,2% впродовж 2005-2013 років. Лише у 2014 році на фоні зниження виробничого потенціалу у зв'язку із складними геополітичними подіями сходу України вагомість промисловості Рівненської області зросла до 1,4%.

Обсяг реалізованої промислової продукції у розрахунку на одну особу у грошовому виразі у фактичних цінах зростав упродовж 2005-2014 року за винятком зниження у 2009 та 2012 роках. Даний показник по області більш як удвічі нижчий, ніж середнє його значення по Україні.

Динаміку показників розвитку промисловості продемонструємо на прикладі індексів промислової продукції (табл. 1).

**Т а б л и ц я 1.** Індеси промислової продукції (% до попереднього року)

	2000	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Україна	113,2	103,1	106,2	107,6	94,8	78,1	111,2	107,6	99,5	95,7	89,9
області											
Рівненська	103,9	113,2	108,9	112,2	98,8	69,2	129,6	107,6	96,7	91,4	103,7
Волинська	143,7	121,9	119,2	143,7	89,7	51,7	126,7	112,6	94,5	102,9	103,0
Житомирська	113,5	113,1	105,1	109,1	106,3	79,3	108,2	125,3	116,6	113,4	107,1
Львівська	112,4	93,2	108,5	112,9	100,8	80,1	100,9	112,8	101,6	101,2	97,2
Тернопільська	116,1	109,0	118,3	108,7	110,4	84,8	102,5	112,4	102,1	99,5	116,5
Хмельницька	110,0	118,6	113,0	114,5	99,4	76,4	104,9	109,2	101,2	97,6	97,3

Складено за даними [www.ukr-stat.gov.ua](http://www.ukr-stat.gov.ua)

Аналізуючи індеси промислової продукції зробимо зауваження, що індеси промислової продукції не можуть бути цілком співставними між собою, оскільки впродовж аналізованого періоду змінювалася методика їх обчислення. Також дещо різниться методика обчислення індексу промислової продукції для України в цілому та для регіонів.

Розрахунок індексу по Україні до 2007 року (за регіонами до 2009 року) здійснювалася ланцюговим методом на підставі помісячних індексів, обчислених за даними підприємств про вартість виробленої продукції за місяць у порівнянних цінах.

Індекс промислової продукції по Україні з 2011 року розраховували відповідно до міжнародних стандартів. Базовою формулою для розрахунку є індекс фізичного обсягу Ласпейреса. Розрахунок базується на даних про динаміку виробництва за постійним набором товарів-представників та на структурі валової доданої вартості за базисний рік. Індекс розраховано за видами діяльності в секціях "В", "С", "D" (крім групи 35.3) відповідно до Класифікації видів економічної діяльності (ДК 009:2010).

По регіонах методика розрахунку показників дещо інакша. До 2013 року за регіонами індекс розраховано відповідно до Класифікації видів економічної діяльності (ДК 009:2005), яка гармонізована з Класифікацією видів економічної діяльності Європейського Союзу (NACE Rev.1.1).

З табл. 1 та рис. 1 видно, що в цілому динаміка розвитку промисловості Рівненщини узгоджувалася із загальноукраїнськими тенденціями. Проте амплітуда коливань показників індексу промислової продукції Рівненської області більша, ніж в країні в цілому: підйоми та спади у промисловості області проявляються більш виражено. Отже, промисловість області характеризується нестійкістю, є більш чутливою до впливу несприятливих зовнішніх факторів, має незначний запас міцності, що найяскравіше проявилось на зламі 2008-2009 рр., коли більшість підприємств області знизили ділову активність у результаті глобальної фінансово-економічної кризи.

За останнє десятиріччя можна виокремити такі періоди у розвитку промисловості Рівненської області:

- 2005-2007 роки – період стабільного зростання (але позитивна динаміка не була пов'язана з технологічною модернізацією підприємств, а стала результатом сприятливої ринкової кон'юнктури);
- 2008-2009 роки – період стрімкого спаду ділової активності суб'єктів господарювання під впливом глобальної фінансово-економічної кризи;
- 2010-2011 роки – короткотривале відновлення позитивної динаміки у посткризовому періоді;
- 2012-2014 роки – стагнація, що як правило є традиційною фазою, яка настає за економічною кризою.



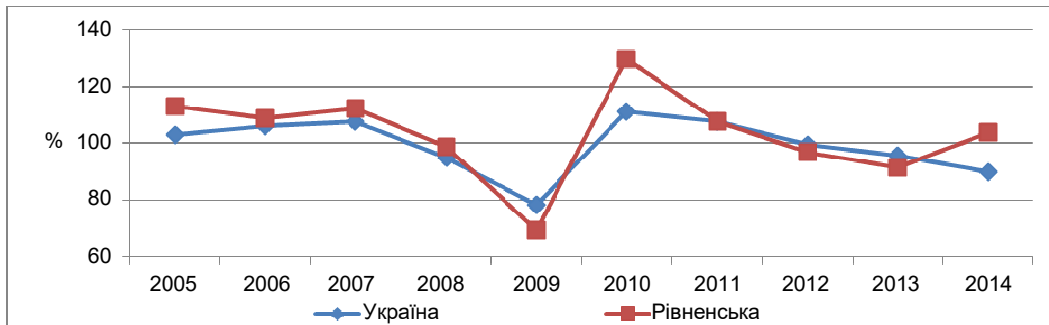


Рис. 1. Індекси промислової продукції, % до попереднього року (побудовано за даними [1])

3-поміж сусідніх областей за динамікою розвитку промисловості Рівненська область найбільш подібна до Волинської та Хмельницької областей, а найменше має спільних рис за індексами промислової продукції із Львівською та Тернопільською областями, які відрізняються суттєво і за величиною промислово-виробничого потенціалу та характером промислової спеціалізації (табл. 1).

Проаналізуємо тенденції, які були характерні розвитку промисловості Рівненської області за основними видами економічної діяльності упродовж 2005-2013 років.

За динамізмом значень індексів обсягів промислової продукції у 2005-2012 роках види діяльності у промисловості можна згрупувати таким чином:

1) види економічної діяльності з найбільш сталими темпами розвитку (коефіцієнт варіації індексів промислової продукції менше 10%): виробництво харчових продуктів, напоїв та тютюнових виробів;

2) види економічної діяльності із середнім ступенем мінливості темпів розвитку (коефіцієнт варіації індексу промислової продукції менше 11-25%): добувна промисловість, виробництво та розподілення електроенергії, газу та води, легка промисловість, оброблення деревини та виробництво виробів з деревини, крім меблів, целюлозно-паперове виробництво, видавнича діяльність, виробництво іншої неметалевої мінеральної продукції;

3) види економічної діяльності із дуже нестійкими темпами розвитку і найвищим ступенем мінливості темпів приросту (коефіцієнт варіації індексу промислової продукції понад 25 %): хімічна та нафтохімічна промисловість, металургійне виробництво та виробництво готових металевих виробів, машинобудування.

Галузі промисловості, що віднесені нами до першої та другої груп, зазнали найменшого спаду у період потрясінь 2008-2009 років. Однією із причин є те, що, як правило, у регіоні вони представлені підприємствами, які працюють на місцевій сировинній базі. На відміну від них, підприємства третьої групи у кризових фінансово-економічних умовах стикнулися із проблемами забезпечення сировиною з-за меж регіону (наприклад, ТзОВ "Ливарно-механічний завод Ісполін" м. Дубно) та паливно-енергетичними ресурсами (наприклад, ПАТ "Рівнеазот"), або ж із складними взаємовідносинами у структурі міжнародних холдингів (наприклад, українсько-російський холдинг ТОВ "Високовольтний союз – Рівненський завод високовольтної апаратури"). Саме у галузях третьої групи глибина економічного спаду у 2009 році була найбільшою, зокрема для хімічної та нафтохімічної промисловості індекс промислової продукції становив 49,8% у порівнянні із 2008 роком.

На зламі 2013-2014 років у промисловості Рівненської області триває стагнація, що відзначається повільним спадом у більшості галузях або їх незначним зрос-

танням. Найбільший приріст промислової продукції у 2014 році спостерігається у сфері постачання електроенергії, газу, пари та кондиційованого повітря (+10,7 %), що головним чином відбувається за рахунок найбільшого у області державного підприємства і на даний час одного із найбільшого бюджетоутворюючого суб'єкта господарювання – Рівненської АЕС. Позитивну динаміку демонструє текстильне виробництво, виробництво одягу, шкіри, виробів зі шкіри та інших матеріалів (+6 %). Незначні прирости промислової продукції отримало виробництво хімічних речовин і хімічної продукції (+0,4 %), виробництво гумових і пластмасових виробів, іншої неметалевої мінеральної продукції (+1,0 %). Найбільший спад промислової продукції у 2014 році – у галузі машинобудування (-32,1 %).

**Висновки.** Виявлені тенденції й закономірності динамізму галузей промисловості, на нашу думку, зберігатимуться, або й навіть поглиблюватимуться надалі, якщо у області не буде проведена докорінна реструктуризація промисловості на засадах технологічної модернізації.

Отже, позитивна динаміка промислового виробництва, яка спостерігалася в окремі роки на Рівненщині, не наблизилась до обсягів виробництва, які були до 1990 року. Як правило сплески позитивного росту промисловості були пов'язані не з технологічною модернізацією підприємств регіону, а ставали результатом сприятливої кон'юнктури на ринку певних товарів, часто сировинних. Місцеві підприємства поки що мало скористалися економічними можливостями вільного ринку для поновлення власного виробництва та розширення асортименту своєї продукції і виходу на нові ринки.

Структурно сьогодні більшість промислової продукції припадає на галузі, що виробляють сировину, матеріали, тобто продукцію низького ступеню переробки, переважно проміжного споживання та високої енергоємності. Це значно обмежує можливості промисловості до економічного зростання через низьку ефективність сировинних виробництв у принципі. В цілому галузева структура промисловості області незадовільна і продовжує погіршуватися.

Рівненська область потребує реіндустріалізації. Проте не повернення до стану, який був до 1991 року, адже відтворювати радянську структуру економіки сенсу нема. Нова модель промисловості має бути менш енергомісткою, орієнтованою на сучасний платоспроможний внутрішній попит, як з боку населення, так і з боку підприємств-споживачів.

**Список використаних джерел**

1. Головне управління статистики України., [Електронний ресурс]. – Режим доступу: [www.ukr-stat.gov.ua](http://www.ukr-stat.gov.ua)

Надійшла до редколегії 18.11.15

А. Кыча, асп., К. Кыча, асп.  
Киевский национальный университет имени Тараса Шевченко, Киев, Украина

## ОБЩЕСТВЕННО-ГЕОГРАФИЧЕСКИЕ ТРАНСФОРМАЦИИ ПРОМЫШЛЕННОГО КОМПЛЕКСА РОВЕНСКОЙ ОБЛАСТИ В СОВРЕМЕННЫХ УСЛОВИЯХ

*Рассматриваются теоретико-методические и прикладные основы развития промышленности Ровенской области. Динамика показателей развития промышленности продемонстрирована на примере индексов промышленной продукции, расчет которых осуществлено с помощью цепного метода и индекса Ласпейреса. Главное внимание уделено исследованию тенденций отраслевой структуры промышленности, анализа хода изменений в структуре промышленности за годы проведения рыночных преобразований. Проведена группировка видов экономической деятельности в соответствии с устойчивостью темпов их развития. Определены основные характеристики динамизма отраслей промышленности и направления их совершенствования, основаны на проведении коренной реструктуризации на основе технологической модернизации.*

*Ключевые слова:* промышленность, динамика, тенденции, экономика, виды экономической деятельности, индекс промышленной продукции.

A. Kycha, Postgraduate, K. Kycha, Postgraduate  
Taras Shevchenko National University of Kyiv, Kyiv, Ukraine

## SOCIO-GEOGRAPHIC TRANSFORMATION INDUSTRIAL COMPLEX OF RIVNE REGION IN MODERN CONDITIONS

*This paper considers the theoretical, methodological and applied principles of industrial development of Rivne region. Dynamics of indicators of industrial development demonstrated by indices of industrial products, which calculated using the chain method and Laspeyres index. Major attention was focused on the trends of the branch structure of industry, analysis of the changes in the structure of industry in years of market reforms. Grouping of economic activities was carried out according to their rate of sustainable development. The main characteristics of the dynamism of industries and areas of improvement, based on radical restructuring on the basis of technological modernization.*

*Keywords:* industry, dynamics, trends, economics, economic activities, index of industrial production.

УДК 910.3:379.837

С. Анісімов, асп.  
НДУ "Український науково-дослідний інститут екологічних проблем", Харків

## АНАЛІЗ СПОЖИВЧИХ ПЕРЕВАГ РЕКРЕАНТІВ ЩОДО КОРОТКОЧАСНОГО ЛІТНЬОГО ВІДПОЧИНКУ

*Проаналізовано структуру попиту на рекреаційні послуги за літературними матеріалами. Досліджено мотивації, очікування і інтереси неорганізованих відпочиваючих на підставі проведеного очного анкетного опитування рекреантів на узбережжі р. С. Донець в літній період 2013-2014 рр. Визначені територіальні переваги, структура та тривалість рекреаційних занять, отримана характеристика бажаних показників природно-ресурсного потенціалу території і господарської інфраструктури.*

*Ключові слова:* рекреаційні послуги, анкетне опитування, територіальні переваги рекреантів, структура і тривалість рекреаційних занять

**Постановка проблеми.** Попит на рекреаційні послуги є одним з рушіїв економічного розвитку території, особливо це актуально для сільських територій, де розвиток малого рекреаційного бізнесу дозволяє підвищити зайнятість населення і його добробут. Для вибору територій, потенційно придатних для розвитку малих рекреаційних об'єктів літнього короткочасного відпочинку необхідна розробка критеріальної основи оцінювання цих територій.

Критерії оцінки потенційних рекреаційних територій є похідними від структури попиту на рекреаційні послуги, переваг рекреантів і просторового поширення відповідних компонентів, які можуть бути використані для відпочинку. Попит на рекреаційні послуги формується, виходячи з усвідомлення потреби людини у відновленні життєвих сил організму, розвитку фізичного потенціалу людини, профілактики захворювань, зняття виробничого і побутового нервового і фізичного стомлення. Оздоровчий цикл занять включає купання, сонячні та повітряні ванни, прогулянки, спортивні ігри, збір грибів та ягід, пізнавальні екскурсії тощо.

Будь-яка галузь економіки, орієнтована на кінцевого споживача, і особливо сектор послуг, до якого відноситься індустрія відпочинку, зазвичай планує свій розвиток відповідно до актуальних запитів цільової споживчої аудиторії.

Дослідження споживчих переваг рекреантів дозволяють обґрунтувати показники оцінки локальних територій для подальшого розвитку на найбільш придатних територіях рекреаційної діяльності.

**Аналіз останніх досліджень і публікацій.** Суспільно-географічним дослідженням переваг рекреантів, що обрали короткочасний літній відпочинок, присвячено небагато публікацій. В основному, вивченню підлягали туристично-рекреаційні потоки та ступінь задоволення рекреаційними послугами різних категорій туристів, що відображено в роботах К. Кілінської, О. Бейдика, С. Дутчак, О. Любіцевої, В. Кіфяк, А. Рогаченко, Ю. Кузьменко, Т. Тавкешеві, Н. Щитові, Т. Шеховцові та ін.

**Мета роботи** – провести аналіз літературних даних і результатів очного анкетного опитування щодо мотивацій, очікувань і інтересів неорганізованих відпочиваючих на берегах водного об'єкту для подальшої розробки набору показників, за допомогою яких можна провести оцінювання локальних рекреаційних територій для розвитку на них малих рекреаційних об'єктів.

**Виклад основного матеріалу.** Споживчі переваги рекреантів, що планують і здійснюють оздоровчий короткочасний відпочинок на березі водного об'єкта досліджувалися на підставі літературних даних і опитувальними методами.

На підставі досліджень [1-8] були зроблені наступні висновки:

- більшість відпочиваючих вважають обов'язковим наявність водного об'єкта поблизу місця відпочинку – 87 %. Респонденти зазначають: "Без води немає відпочинку", "Вода заспокоює, розслаблює", "Люблю купатися", "Люблю насолоджуватися тишею, самотою, красивими пейзажами, дикою природою";



• сезоном року, якому найбільш віддається перевага, є літо – для 87,2 % рекреантів воно є улюбленим часом відпочинку;

• піки бажаної тривалості поїздки припадають: на 3 дні (12,1 %); на 5 днів (12,7 %), 7 днів (17,9 %), 10 днів (12,5 %) і 14 днів (19,6 %);

• території викликають найбільший інтерес в тому випадку, коли ландшафт поєднує такі елементи як гори, пагорби, ліс, водні простори. При відсутності на території такого елементу ландшафту як ліс, зацікавлення відпочивальників до цього місця знижується.

У рамках даної роботи також досліджувалися мотивація, очікування і інтереси неорганізованих відпочиваючих на узбережжі р. С. Донець в літній період 2013-2014 рр. Основою ресурсного потенціалу досліджуваних рекреаційних систем є водний об'єкт і прилеглі до аквальної комплексу території, що формують морфологічну структуру систем і визначають структуру рекреаційних занять. Методом очного анкетного опитування проведено дослідження особливостей використання природно-ресурсного потенціалу, структури рекреаційних занять, часових переваг і очікувань в області перспектив розвитку стаціонарних організованих рекреаційних об'єктів. Дослідження проведене із застосуванням процедури простої випадкової вибірки. Загальна кількість опитаних склала 117 чоловік: 52 чол. в 2013 р. і 65 чол. в 2014 р. Відмінності в обсязі вибірки обумовлені диференціацією рекреаційної ємності і масштабами потоків рекреантів досліджуваних територій.

Анкетний опитувальний лист включав кілька груп питань. У першу групу входили питання про територіальні переваги, структуру та тривалість рекреаційних занять самодіяльних відпочиваючих. У другій групі питань пропонувалося дати оцінку бажаних характеристик природно-ресурсного потенціалу території. До них належали такі критерії, як переваги в якісних характеристиках пляжної території, зон мілководдя і прилеглих до пляжу рослинних угруповань, глибинних і швидкісних характеристиках водного об'єкта; екологічний стан території, пейзажна привабливість та ін. Третя група питань була присвячена оцінці впливу таких критеріїв, як віддаленість рекреаційної території від місця постійного проживання респондента і населених пунктів, розташованих в безпосередній близькості, транспортна доступність, забезпеченість питною водою та базовими потребами людини (душ, туалет).

При обробці результатів анкетування було виявлено, що 50,3 % відпочиваючих виїжджають на відпочинок на 3 дні (з двома ночівлями), переважно у вихідні та

святкові дні, 20,1 % рекреантів залишаються на відпочинку 5-7 днів, 11 % – на одноденний відпочинок, інші – на 7 і більше днів. При цьому 61,4 % відпочиваючих воліли б відпочинок більшої тривалості в стаціонарних організованих кемпінгах або туристичних базах, що свідчить про недостатній розвиток таких об'єктів на прибережних територіях р. С. Донець.

Розбіжності в результатах дослідження літературних даних і анкетування можна пояснити тим, що при обробці літературних даних використовувалися відомості, надані відпочиваючими не тільки річкових узбереж, але і морських, куди зазвичай виїжджають на більш тривалий період.

Для вивчення рекреаційного попиту, у відпочиваючих, які виїжджають на 1-3 дні, тобто у 61,3 % опитаних респондентів, виявлялася частота виїздів неорганізованим чином на відпочинок. Результати анкетування показали, що з опитаних респондентів у літній період виїжджають: 1 раз – 37,8 %; до 5 разів – 31,7 %; 5-7 разів – 23,2 %; практично кожні вихідні дні та свята – 7,3 %.

Таким чином, існує достатній рекреаційний попит для розвитку організованих стаціонарних малих рекреаційних об'єктів.

Аналіз результатів анкетування виявив кілька основних факторів при виборі місць відпочинку неорганізованими рекреантами:

- можливість відпочинку безпосередньо в прибережній зоні і на акваторії – 91,3 %;
- наявність вільної території для облаштування табору під пологом рослинності – 84,6 %;
- високі естетичні властивості ландшафту – 75,7 %;
- ступінь збереження природних ландшафтів – 54,6 %;
- висока якість пляжної зони (піщаний пляж, дно на мілководді, незамуленого) – 73,9 %;
- наявність лісових масивів для здійснення прогулянок, збору ягід та грибів – 17,7 %;
- можливість риболовлі – 12,4 %;
- гарний екологічний стан – 68,3 %;
- комфортність погодних умов – 67,8 %;
- віддаленість від місця постійного проживання в межах 1-1,5 годин доступності на легковому транспорті – 62,7 %;
- віддаленість від місця постійного проживання в межах 1,5-2,5 годин доступності на громадському транспорті – 20,3 %.

Основні критерії, за якими рекреанти вибирають місце відпочинку, представлені на рис. 1.



Рис. 1. Характеристика основних переваг рекреантів при виборі території для відпочинку

На підставі аналізу літературних джерел і результатів проведеного очного анкетного опитування визначені особливості використання природно-ресурсного потенціалу, структури рекреаційних занять, тимчасових переваг і очікувань в області перспектив розвитку стаціонарних організованих рекреаційних об'єктів для короткочасного літнього відпочинку. В результаті дослідження сформовано 3 групи якісних критеріїв оцінки локальних ПРТ: природно-ресурсні критерії, екологічні критерії та соціально-господарські критерії. Перші дві групи – це блага, які надають нам екосистеми в процесі їх функціонування, група соціально-господарських критеріїв хоча і не є безпосередньо пов'язаною з природними системами, але вибір для відпочинку тих чи інших територій здійснюється також з урахуванням і цих критеріїв. Групи критеріїв оцінки трансформовані у властивості природного і техногенного комплексу і визначена їх приналежність до типу послуг, надаваних рекреаційною територією.

**Висновки та перспективи подальших досліджень.** 1. На даний час існує рекреаційний попит на літній короткочасний відпочинок на базі стаціонарних малих об'єктів, на берегах р. С. Донець

2. Визначення переваг рекреантів щодо природних та господарських умов проведення відпочинку доцільно проводити на підставі прямого опитування відпочиваючих.

3. Розроблені оціночні критеріїв служать основою для подальшого визначення наборів кількісних показників

природно-ресурсних і соціально – господарських властивостей локальних рекреаційних територій і обчислення оціночного рангу обраних територій.

#### Список використаних джерел

1. Биркович В. І. Сіпський зелений туризм – пріоритет розвитку туристичної галузі України / В. І. Биркович // Стратегічні пріоритети : наук.-аналіт. щокварт. зб. – № 1 (6), 2008. – С. 138–143.

2. Кифяк В.Ф. Організація туристичної діяльності в Україні [Електронний ресурс] / В. Кифяк. – Режим доступу: [http://tourlib.net/books\\_ukr/kyfjak\\_10.htm](http://tourlib.net/books_ukr/kyfjak_10.htm)

3. Кузьменко Ю. Туризм: екологічний, зелений или сільський? [Електронний ресурс] / Ю. Кузьменко. – Режим доступу: <http://www.ruraltourism.com.ua>.

4. Перспективи розвитку туризму в Автономній Республіці Крим. Часть 1. Исследование туристов Украины. /Отчет "Research and Branding Group Co" // ПРООН, Совет по человеческой безопасности при Председателе Верховного Совета АРК, 2013 г. – 57 с.

5. Рогаченко А.С. Анализ деятельности санаторно-курортного комплекса АР Крым и перспективы его развития/ А.С. Рогаченко, А.И. Карлова // Культура народов Причерноморья. – №220, 2012. – С.90-93.

6. Тавкешева Т. Х. Маркетинговое исследование потребительских предпочтений на региональном рынке туристско-рекреационных услуг (на примере Кабардино-Балкарской республики) [Електронний ресурс] / Т.Х. Тавкешева, А.Х. Каранашев // ФЭН-Наука – № 7, 2012. – Режим доступу: <http://cyberleninka.ru/article/n>

7. Щитова Н. А. География образа жизни: теория и практика регионального исследования: Дис.... д-ра геогр. наук: 25.00.24 / Щитова Наталья Александровна. – Москва, 2005. – 334 с.

8. Krippendorf, J. Die Landschaftsfresser – Tourismus und Erholungslandschaft: Verderben oder Segen. Bern, 1975.

Надійшла до редколегії 21.10.14

С. Анисимов, асп.

НИУ "Украинский научно-исследовательский институт экологических проблем", Харьков, Украина

### АНАЛИЗ ПОТРЕБИТЕЛЬСКИХ ПРЕДПОЧТЕНИЙ РЕКРЕАНТОВ ОТНОСИТЕЛЬНО ИХ КРАТКОВРЕМЕННОГО ЛЕТНЕГО ОТДЫХА

*Проведен анализ структуры спроса на рекреационные услуги по литературным материалам. Исследованы мотивации, ожидания и интересы неорганизованных отдыхающих на основании проведенного очного анкетного опроса рекреантов на побережье р. С. Донец в летний период 2013-2014 гг. Определены территориальные предпочтения, структура и продолжительность рекреационных занятий, получена характеристика желаемых показателей природно-ресурсного потенциала территории и хозяйственной инфраструктуры.*

*Ключевые слова: рекреационные услуги, анкетный опрос, территориальные предпочтения рекреантов, структура и продолжительность рекреационных занятий*

S. Anisimov, postgraduate

Research establishment "Ukrainian Scientific Research Institute of Ecological Problems", Kharkiv, Ukraine

### ANALYSIS OF CONSUMER PREFERENCES OF HOLIDAYMAKERS ON THEIR SHORT SUMMER HOLIDAYS

*Analysis of demand for recreational services carried out on the basis of the literature data and the results of a questionnaire survey. Motivations, expectations and interests of unorganized tourists on the coast of the S. Donets River in the summer of 2013-2014 was studied. Territorial preferences, the structure and the length of recreational activities have been identified. The characteristics of desirable indicators of natural-resource potential of the territory and economic infrastructure has been received.*

*Keywords: recreational services, questionnaire survey, territorial preferences of holidaymakers, structure and duration of the recreational activities.*

## VII. РЕЦЕНЗІЇ

К. Мезенцев, д-р геогр. наук, проф.  
Київський національний університет імені Тараса Шевченка, Київ

### ЛЬВІВ ЯК СОЦІАЛЬНИЙ ФЕНОМЕН. МІСТО НОВОГО СТОЛІТТЯ

Назарук М. Львів на початку XXI століття : Науково-популярне видання / Микола Назарук. – Львів: Видавництво Старого Лева, 2015. – 240 с.

У Видавництві Старого Лева у 2015 році опубліковано науково-популярне видання "Львів на початку XXI століття" професора географічного факультету Львівського національного університету імені Івана Франка Миколи Назарука, яке стало логічним продовженням його монографії "Львів у XX столітті: соціально-екологічний аналіз" (Українська академія друкарства, Видавничий центр Львівського національного університету імені Івана Франка, 2008).

Актуальність такого дослідження чітко і емко визначено автором у вступі: "Про Львів написано багато... Більшість авторів так чи інакше пише про історію міста, про його архітектуру, про зелені зони, про туристичні принади тощо. Однак надзвичайно мало праць присвячено дослідженню міста як соціальному феномену, що розвивається в історичному часі..." (с. 8). Саме таке завдання поставив перед собою автор – дослідження Львова як соціального феномену початку XXI століття. Львів розглядається як місто, яке частину своїх рис зберегло крізь роки, коли в різних його частинах порізно відчувається подих епох – часів заснування українського міста Лева, домінування австрійської та польської культури, індустріального розвитку радянської доби. У першому розділі "Геочасовий чинник у функціонуванні та розвитку урбосистеми м. Львова" Микола Назарук вміло показав, як місто пройшло шлях столиці Королівства Галичини і Людомерії та Західноукраїнської Народної Республіки, центру провінційного воеводства Польщі, обласного центру СРСР і стало духовною столицею незалежної України. При цьому місто не зупинилося в розвитку, набуваючи нових рис. Надбаня пост-радянських часів не зруйнували, а швидше доповнили, розвинули попередній образ Львова, дали можливість розкритися місту по-новому, відповідно до нових вимог часу – як культурна, музейна, книжкова, фестивальна, кавова столиця України, набувши ознак креативного постіндустріального міста.

Разом з містом змінювалися люди. Чисельність населення міста зростала і скорочувалася, місто долато демографічні кризи, змінювалися демографічна поведінка та структура населення. Ці питання висвітлені автором у розділі "Демогеографічні процеси у Львові на зламі XX та XXI століть та їх вплив на функціонування урбосистеми" і супроводжуються численними графічними та табличними унаочненнями.

В економічному відношенні сучасний Львів зреагував на вимоги часу: відбувається деіндустріалізація, зростає роль сфери послуг, змінюється господарська спеціалізація, але водночас в ринкових умовах місто дещо відстає щодо модернізації розвитку громадського транспорту, житлово-комунального господарства. Ці питання висвітлені автором у розділі "Структурні зміни

в економіці міста Львова на зламі XX-XXI століть та їх вплив на функціонування урбосистеми". Слід відмітити характеристику промислового потенціалу Львова, що представлена в наступному розділі за адміністративними районами міста. В розрізі окремих промислових підприємств показано результати їх адаптації до нових умов господарювання початку XXI століття.

Сфера послуг суттєвою мірою визначає нове обличчя Львова, але й створює нові виклики: як привабити туристів до міста та забезпечити їх належною туристичною інфраструктурою (яка б відповідала вимогам різних груп населення – за віком, доходами, етнічним походженням тощо); як створити образ креативного міста та відповідати його вимогам (розвивати не тільки мистецьку складову, але й продукувати високі технології); як забезпечити європейські стандарти вищої освіти та "не забути" при цьому про дитячі садки та школи. Розділи "Сфера послуг та її вплив на розвиток урбосистеми міста" та "Освіта та її роль у реалізації стратегії розвитку Львова" присвячені цим питанням.

Наступні розділи книги Миколи Назарука – "Сакральні об'єкти в геопросторі Львова" та "Монуменальна скульптура як один із чинників зміни простору міста". Львів завжди був важливим духовним осередком, зберігаючи свою власну і неповторну ауру, яка відчувається через численні сакральні простори та об'єкти міста. Величкі собори та маленькі каплиці, прадавні храми та витвори мистецтва нової епохи, містичні площі, вулиці, фасади будинків та загадкові внутрішні дворики створюють унікальний колорит міста. Цей образ доповнюється монументальними символами різних часів – пам'ятники Адаму Міцкевичу та Тарасу Шевченку, Данилу Галицькому та Степану Бандері, Леопольду фон Захеру-Мазоху та винахідникам газової лампи Ігнатію Лукасевичу і Яну Зегу, львівським сажотрусу та батярам формують своєрідне поєднання духовних символів різних епох. Серед них з'явився і географічний пам'ятник наплічнику.

Місто має рухатися далі, долати нові виклики та ставити нові завдання. Тому логічно книга завершується розділом, присвяченим проблемним питанням Генерального плану розвитку міста. Яким буде Львів у XXI столітті, що візьме місто з собою далі, а що виступає перешкодою у подальшому поступі Львова?

Люди, економіка, туризм, сакральні об'єкти – все це елементи міста як соціального феномену, розкриті у роботі Миколи Назарука "Львів на початку XXI століття". Кожен автор по-своєму бачить зміст та структуру такої роботи. З чимось можна беззаперечно погоджуватися, а щось викликає дискусію. Проте чим більше в українській географії буде оригінальних праць з власним обличчям, тим краще для нашої науки, для популяризації географічних знань. І дуже добре, що це видання відбулося і його можна зустріти у Львові не лише на полицях у книгарнях, але й у численних кав'ярнях міста.

Надійшла до редколегії 27.11.15

К. Мезенцев, д-р геогр. наук, проф.  
Киевский национальный университет имени Тараса Шевченко, Киев, Украина

### ЛЬВОВ КАК СОЦИАЛЬНЫЙ ФЕНОМЕН. ГОРОД НОВОГО ВЕКА

K. Mezentsev, Dr.Sc. in Geography, Professor  
Taras Shevchenko National University of Kyiv, Kyiv, Ukraine

### LVIV AS A SOCIAL PHENOMENON. CITY OF THE NEW CENTURY

## VIII. ЮБІЛЕЇ

### ЕДУАРДУ ТИМОФІЙОВИЧУ ПАЛІЄНКУ – 80 !

20 вересня 2015 р. виповнюється 80 років від дня народження доцента кафедри землезнавства та геоморфології географічного факультету, кандидата географічних наук Едуарда Тимофійовича Палієнка

Народився Е.Т. Палієнко 20 вересня 1935 року в м. Севастополі. У 1958 році закінчив географічний факультет Київського державного університету ім. Т.Г. Шевченка. Довгий час працював геоморфологом, старшим геологом Туркменської комплексної тематичної експедиції Управління геології та охорони надр Туркменської РСР.

У 1964 році за матеріалами власних польових досліджень у складних умовах пустелі захистив кандидатську дисертацію "Рельєф Західного Колетдагу та історія його розвитку". З тієї пори і до сьогодні Е.Т. Палієнко – провідний доцент кафедри землезнавства та геоморфології географічного факультету.

Едуарду Тимофійовичу належить розробка основ інженерної геоморфології як науки. Він дав теоретичні обґрунтування та вперше в Україні провів застосування інженерно-геоморфологічного аналізу при проектуванні та будівництві Північно-Кримського каналу, каналу Дунай–Дністер, Стрийського протисельового водосховища. Багато років був незмінним керівником експедицій по проектуванню каналів Дунай–Дніпро, Каракумського і Північно-Кримського.

Е.Т. Палієнко першим у Радянському Союзі видав підручник з інженерної та пошукової геоморфології, за який отримав Бронзову медаль Виставки досягнень у народному господарстві СРСР у Москві.

Едуард Тимофійович є одним з найплідніших науковців факультету. Його перу належить понад 300 наукових праць, у тому числі 4 одноосібні монографії, співавторство 24 монографій. Режисери близько 20 науково-популярних фільмів та одного художнього серіалу мали за честь працювати з Е.Т. Палієнком як сценаристом і консультантом.

Талант непересічного викладача-методиста яскраво засяяв на посаді Голови науково-методичної комісії Вченої ради географічного факультету. Свій багатий викладацький досвід він охоче і з натхненням передавав молодим викладачам, вчителям, аспірантам і магістрам.

Заслуги Е.Т. Палієнка відзначені численними почесними нагородами: "Відмінник освіти України" (2009), медалей "Ветеран праці" та "До 1500-річчя Києва".



### ВІТАЛІЮ АРСЕНІЙОВИЧУ ПРУСОВУ – 75 !

16 лютого 2015 року минає 75 день народження знаного теплофізика, гідромеханіка, метеоролога, професора кафедри метеорології та кліматології, доктора фізико-математичних наук Віталія Арсенійовича Прусова.

Віталій Арсенійович Прусов народився 16 лютого 1940 р. у м. Севастополь. У 1964 р. закінчив теплотехнічний факультет Київського політехнічного інституту (зараз НТУУ "КПІ") за спеціальністю теплоенергетичне устаткування електростанцій.

Трудову діяльність розпочав в 1957 р., працюючи слюсарем на заводі.

У 1964 р. закінчив теплотехнічний факультет Київського політехнічного інституту за спеціальністю "теплоенергетичне устаткування електростанцій".

1964–1967 рр. – інженер відділу термодинаміки газових потоків Інституту технічної теплофізики АН УРСР.

1967–1983 рр. – інженер, старший інженер, аспірант, старший викладач та доцент кафедри обчислювальної математики та програмування Київського інституту інженерів цивільної авіації (КІЦА).

У 1974 р. в Інституті гідромеханіки АН УРСР захистив дисертацію на здобуття кандидата технічних наук "Дослідження характеристик течії поблизу соплових апаратів, що реалізують пристінні струмені" за спеціальністю 01.02.05 – механіка рідини, газу та плазми (науковий керівник – д.т.н., проф. В. С. Максимов).

У 1983–1985 рр. – завідувач лабораторії авіаційної метеорології, у 1985–1997 рр. – завідувач відділу чисельних та синоптичних досліджень, а в 1997–2007 рр. – завідувач відділу фізики атмосфери Українського науково-дослідного гідрометеорологічного інституту.

У 1992 р. в Інституті прикладної механіки АН СРСР (м. Москва) захистив дисертацію на здобуття наукового ступеня доктора фізико-математичних наук на тему "Чисельні дослідження мезомасштабних процесів у задачах динаміки нижнього шару атмосфери" за спеціальністю 01.02.05 – механіка рідини, газу та плазми

З 2007 р. – професор кафедри метеорології та кліматології Київського національного університету імені Тараса Шевченка.

Читає спецкурси: "Геофізична гідромеханіка", "Динамічна метеорологія" та "Чисельні методи прогнозу погоди".

Наукові інтереси: експериментальна та теоретична гідромеханіка; чисельні методи в рівняннях математичної фізики; дослідження, присвячені математичному моделюванню циркуляції атмосфери та антропогенного впливу на неї; чисельні методи прогнозу погоди.

Автор понад 70 наукових праць, серед яких 9 книг, в т.ч. 5 монографій, зокрема у співавторстві: "Гидродинамические модели в геофизических средах" (1996 р.), "Математическое моделирование техногенных загрязнений окружающей среды" (2000 р.), "Информатизация аэрокосмического землезнавства" (2001 р.), "Стихийні метеорологічні явища на території України за останнє двадцятиріччя (1986–2005 рр.)" (2006 р.), "Моделювання природних та техногенних



процесів в атмосфері" (2006 р.) і підручників "Математичне моделювання атмосферних процесів" (2005 р.) та "Динамічна метеорологія" (2009 р.).

Член спеціалізованої вченої ради Київського національного університету імені Тараса Шевченка по захисту докторських і кандидатських дисертацій за спеціальностями 11.00.07 і 11.00.09, член науково-технічної ради Державної гідрометслужби України, член вченої ради Українського науково-дослідного гідрометеорологічного інституту, член Президії наукового товариства аналізу ризиків Міністерства України з питань надзвичайних ситуацій та у справах захисту населення від наслідків Чорнобильської катастрофи.

Нагороджений знаком "Почесний працівник гідрометслужби України" (2004 р.). Лауреат премії імені Тараса Шевченка Київського національного університету імені Тараса Шевченка (2009 р.).

### МИХАЙЛЕНКО НАТАЛІЇ МИКОЛАЇВНИ – 60 !



У лютому 2015 році виповнилось 60 років з дня народження Наталії Миколаївни Михайленко – українського фізико-географа, доцента кафедри фізичної географії та геоecології, кандидата географічних наук.

Народилася Наталія Миколаївна 27 лютого 1955 р. в Києві.

У 1977 р. закінчила географічний факультет Київського державного університету ім. Т.Г. Шевченка.

1977–1987 рр. – інженер та молодший науковий співробітник Українського науково-дослідного гідрометеорологічного інституту, у 1981–1983 рр. навчалася в аспірантурі.

З 1987 р. працює в Київському університеті викладачем кафедри гуманітарних дисциплін підготовчого факультету для іноземних громадян (1987–1991 рр.), у 1991–1993 рр. – викладачем кафедри гуманітарних дисциплін Інституту міжнародних відносин при Київському університеті.

У 1994 р. захистила кандидатську дисертацію "Біокліматична характеристика фізико-географічних областей Українських Карпат" (науковий керівник – д.геогр.н., проф. П. Г. Шищенко).

З 1995 р. – доцент кафедри фізичної географії та геоecології географічного факультету.

Читає курси: "Медична географія", "Медична географія з основами курортології", "Медична географія з основами рекреації". "Безпека життєдіяльності".

Наукові інтереси: медична географія, екологія людини, вплив забруднень навколишнього середовища на здоров'я та самопочуття людини, людина в екстремальних умовах ландшафту.

Автор понад 60 наукових праць.

### ВИКТОРУ МИКОЛАЙОВИЧУ САМОЙЛЕНКУ – 60 !



У вересні 2015 р. виповнилось 60 років від дня народження відомого гідролога, гідроеколог, геоecолога, професора кафедри фізичної географії та геоecології, доктора географічних наук Віктора Миколайовича Самойленка

Народився Віктор Миколайович 25 вересня 1955 р. в м. Києві.

У 1977 р. закінчив кафедру гідрології і гідрохімії географічного факультету Київського державного університету ім. Т.Г. Шевченка спеціальність "гідрологія", кваліфікація "географ-гідролог", у 1982 р. – аспірантуру Центрального науково-дослідного інституту комплексного використання водних ресурсів (м. Мінськ, Білорусь).

1977–1992 рр. – інженер, науковий співробітник, вчений секретар, завідувач відділу, заступник директора Української філії Центрального НДІ комплексного використання водних ресурсів (УФ ЦНДІКВВР), перетвореного у 1991 р. в Український науково-дослідний інститут водогосподарсько-екологічних проблем (УНДІВЕП).

У 1988 р. захистив кандидатську дисертацію "Методи гідравлічного моделювання статистичних деформацій піщаних укосів у зоні руйнування хвиль" за спеціальністю 05.14.09 – гідравліка та інженерна гідрологія, кандидат технічних наук.

1992–2001 рр. – генеральний директор, завідувач науково-дослідним відділенням екологічного центра "НІЦ ВЕМОВ" Української екологічної асоціації "Зелений світ".

У 2000 р. захистив докторську дисертацію "Методологія і застосування стохастичної екогідрології у постчорнобильський період" за спеціальністю 11.00.07 – гідрологія суші, водні ресурси, гідрохімія.

З 2001 р. – професор кафедри фізичної географії та геоecології

Викладає дисципліни: "Імовірнісні математичні методи в географії", "Географічне моделювання", "Географічні інформаційні системи та технології", "Менеджмент міжнародних екологічних проектів", "Управління проектами й програмами в сфері природничої географії", "Основи організації наукових досліджень".

Наукові інтереси: теорія та прикладні дослідження в географії, геоecології й дидактиці географії, зокрема геоінформаційне моделювання динаміки та стійкості геосистем різного типу для їхньої геоecологічно-економічно збалансованої реабілітації, створення екомереж і оптимізації геоecологічного моніторингу; підготовка монографій та навчальної літератури геоecологічного спрямування, в т.ч. для міжнародного екологічного співробітництва.



Науковий керівник понад 35 науково-дослідницьких проектів. Розробник нового наукового напрямку в геоекології гідроінвайронментології.

Експедиційні дослідження: річки Іртиш, Тиса, Кама, Березіна, Сів. Донець, Дністер; берегова зона Азово-Чорноморського басейну; дніпровські й волзькі водосховища та водосховища Грузії; система радіогідроекологічного моніторингу геосистем півночі України. Рекогносцирувальні обстеження геосистем річок: Дунай, Сена й Луара (Франція), Муррей (Австралія), Тонгаріро (Нова Зеландія), Ніл і Замбезі (Африка), Махавел і Бентота (Шрі-Ланка), а також річок Шотландії, Англії й Італії, північно-західного Середземномор'я, Південної Африки, Кіпру, Мальти, Туреччини, Сінгапура й Мексики.

Автор понад 200 опублікованих, у т.ч. в іноземних фахових виданнях Великої Британії, Австрії, Німеччини, Швеції, наукових і навчально-методичних праць, зокрема 11 монографій, 6 підручників і 12 посібників, 10 навчальних програм і 5 методичних рекомендацій. Найбільш вагомими: "Кадастр радіоактивного забруднення водних об'єктів України місцевого водокористування" (у 2-х т., 1998 р.); "Комплексне районування радіоактивно забруднених територій Полісся і півночі Лісостепу за гідрологічно-ландшафтними умовами та можливими радіоекологічними наслідками місцевого водо- і ресурсокористування" (1999 р.); "Комплексний радіоекологічний моніторинг водойм місцевого водокористування і методологічно-оптимізувальні рішення стохастичної екологічної гідрології" (2000 р.); "Статистичні та стохастичні математичні методи в географії" (2002, 2011 рр.); "Географічні інформаційні системи та технології" (2003, 2010, 2012 рр.); "Математичне моделювання в геоекології" (2003 р.); "Інформаційний менеджмент екологічного оздоровлення міжнародного басейну Дніпра" (2004 р.); "Геоінформаційне моделювання екомережі" (2006 р.); "Моделювання урболандшафтних басейнових геосистем" (2007 р.), "Модельна ідентифікація берегових геосистем" (2012 р.), "Загальна методика навчання географії" (2012 р.), "Дидактика географії" (2013 р.).

Член-кореспондент Української академії наук національного прогресу (УАННП).

Член Національного Комітету України з Міжнародної Гідрологічної Програми ЮНЕСКО/Оперативної Гідрологічної Програми ВМО, Міжнародної асоціації гідрологічних наук (IAHS), Українського національного комітету управління міжнародними проектами Програми розвитку ООН/Глобального екологічного фонду з екологічного оздоровлення транскордонного басейну Дніпра, представник України в групі з ГІС Міжнародної комісії з охорони річки Дунай (ICPDR). Співавтор Міжнародної електронної бази даних (веб-сайту) "Екологічний стан басейну Дніпра".

### ТЕТЯНИ ІЛІОДОРІВНИ ШПАРАЗИ – 55 !

У квітні 2015 р. виповнилося 55 років від дня народження відомого соціо-економіко-географа, доцента кафедри країнознавства та туризму, кандидата географічних наук Тетяни Іліодорівни Шпараги.

Народилася Тетяна Іліодорівна 20 жовтня 1960 р. у м. Луцьку.

У 1982 році закінчила Луцький державний педагогічний інститут імені Лесі Українки за спеціальністю "географія і біологія", кваліфікація "вчитель географії і біології".

1982–1995 рр. – лаборант, асистент, старший викладач кафедри економічної і соціальної географії Волинського національного університету імені Лесі Українки (нині – Східноєвропейський національний університет імені Лесі Українки).

1984–1987 рр. – аспірантур Київського інституту народного господарства.

У 1994 р. у Київському національному університеті імені Тараса Шевченка захистила кандидатську дисертацію "Територіальна організація сфери обслуговування Волинського обласного суспільно-географічного комплексу" за спеціальністю 11.00.02 – економічна та соціальна географія (науковий керівник – д.геогр.н., проф. О. О. Любіцева).

З 1995 р. – докторант, згодом старший науковий співробітник відділу проблем розвитку соціальної сфери Ради по вивченню продуктивних сил України НАН України.



2000–2006 рр. – старший викладач, доцент кафедри менеджменту зовнішньоекономічної діяльності Київського національного торговельно-економічного університету.

У Київському національному університеті імені Тараса Шевченка працює з 2006 року. З 2008 р. – доцент кафедри країнознавства та туризму

Викладає курси: "Міжнародний туризм", "Міжнародні організації в туризмі", "Методи досліджень міжнародного туризму", "Технології обслуговування в туризмі", "Географія послуг", "Організація екскурсійних послуг та музеєзнавство".

Наукові інтереси: економіка соціальної сфери, географія послуг, економіка та організація ресторанної справи, економіка та організація музейної справи, міжнародний туризм.

Автор та співавтор понад 70 наукових і навчально-методичних праць. "Єврорегіон Буг: Волинська область" (1997 р.), "Продуктивні сили України: прогноз розвитку і розміщення на період до 2010 р." (2000 р.), "Соціальна сфера в умовах трансформації економіки": монографія (2000 р.), "Економіка соціально-культурної сфери": економічна енциклопедія у 3-х т (2000 р.), "Світовий ринок товарів та послуг": підручник у 2-х ч. (2006 р.), "Географія світового господарства": підручник (2011 р.).

**ЛЮДМИЛА МИКОЛАЇВНИ ДАЦЕНКО – 50!**

У серпні 2015 року виповнилось 50 років з дня народження Людмили Миколаївни Даценко, відомого фахівця в галузі картографії, завідувача кафедри геодезії та картографії, доктора географічних наук, професора.

Народилася Людмила Миколаївна 10 серпня 1965 р. у Києві.

У 1987 р. закінчила Київський національний університет імені Тараса Шевченка за спеціальністю "картографія".

Працює у Київському національному університеті імені Тараса Шевченка з 1987 р., на посадах: інженер, зав. навчальною лабораторією, інженер II категорії НДЧ.

1994–1998 рр. навчалася в аспірантурі університету.

1997–2006 рр. – картограф, керівник групи, заступник директора та науковий консультант Інституту передових технологій. Очолювала проекти по розробці електронних атласів для школи на CD.

У 2000 р. захистила кандидатську дисертацію "Картографічне моделювання на базі ГІС-технологій в екологічних дослідженнях ґрунтів" за спеціальністю 11.00.12 – географічна картографія (науковий керівник – д.геогр.н. Г. О. Пархоменко).

З 2000 року – доцент кафедри геодезії та картографії географічного факультету Київського національного університету імені Тараса Шевченка.

У 2011 р. захистила докторську дисертацію "Навчальна картографія в умовах інформатизації суспільства: теоретико-методологічні засади та практична реалізація".

З 2012 р. – завідувач кафедри геодезії та картографії.

Читає курси: "Технологія видання карт", "Проектування карт спеціального змісту", "Картографічні методи в туризмі" та "Геоінформаційні системи в туризмі".

Автор 90 наукових праць та 17 картографічних творів, зокрема: монографія "Навчальна картографія в умовах інформатизації суспільства: теорія і практика" (2011 р.), навчальний посібник "Навчальні карти для школи" (2008 р.), "Atlas. Autonomous Republic of Crimea" (2004 р.), "Основи геоінформаційних систем і технологій" (2013 р., співавтор).

Нагороджена Почесною грамотою Міністерства освіти та науки України та відзнакою "За заслуги в геодезії і картографії" II ступеня.

**ОЛЕКСАНДРУ ЮРІЙОВИЧУ ДМИТРУКУ – 50!**

У квітні 2015 року виповнилось 50 років з дня народження Олександра Юрійовича Дмитрука, відомого фізико-географа, завідувача кафедри географії України, професора, доктора географічних наук.

Народився Олександр Юрійович 25 квітня 1965 р. в Києві.

У 1989 р. закінчив Київський національний університет імені Тараса Шевченка за спеціальністю географія.

1989–1990 рр. – інженер НДЧ географічного факультету. В 1990–1993 рр. – аспірант, асистент (1993 р.), заступник декана географічного факультету з навчальної роботи (1993–1998 рр.), доцент (1998 р.), докторант (1998–2000 рр.).

З 2000 р. – завідувач кафедри географії України.

У 1993 р. захистив кандидатську дисертацію "Методика ландшафтного аналізу урбанізованих територій (на прикладі міста Києва)" за спеціальністю 11.00.11 – конструктивна географія і раціональне використання природних ресурсів (науковий керівник – д.геогр.н., проф. П. Г. Шищенко).

У 2005 р. захистив докторську дисертацію "Ландшафтно-урбанізаційні системи України".

З 2006 р. – професор кафедри географії України.

Читає курси: "Екологічний туризм", "Вступ до фаху: основи туризму", "Урбаністична географія України", "Інформаційні системи та технології в туризмі", "Основи інформаційного менеджменту", "Геоікологічний менеджмент".

Наукові інтереси: конструктивно-географічні аспекти урбанізаційного природокористування; дослідження міських ландшафтів та регіональних урболандшафтних структур України, застосування сучасних геоінформаційних методів у географічних дослідженнях. Прихильник та популяризатор географічного, інформаційного та освітнього менеджменту.

Автор понад 130 наукових праць, зокрема монографій "Урбаністична географія. Ландшафтний підхід" (1998 р.), "Ландшафтно-урбанізаційні системи: конструктивно-географічні основи оптимізації та управління" (2004 р.), "Урбанізовані ландшафти: теоретичні та методичні основи конструктивно-географічного дослідження" (2004 р.), співавтор монографій "Концепція стандарту вищої базової географічної освіти" (2000 р.), "Географічні основи охорони навколишнього середовища" (2006 р.), автор навчальних посібників: "Екологічний туризм" (2004 р.), "Урбанізація та екотуризм" (2002 р.), "Урбаністична географія з основами урбогеоекології" (2000 р.), "Основи навчальних геоінформаційних систем" (1997 р.), "Сучасні концепції менеджменту в геоікології" (1997 р.), "Комп'ютерні методи в географії. Об'ємне комп'ютерне моделювання" (1998 р.); співавтор навчальних посібників "Словник-довідник з ґрунтознавства та географії ґрунтів" (1997 р.), "Безпека життєдіяльності" (1999 р.). Має 2 авторських свідоцтва за розробки з радіоекології (1987 р.) та пластичних творів в географії (об'ємна модель "Канівський природний заповідник", 2001 р.).

Лауреат премії молодих вчених НАН України (1993 р.). Учасник ліквідації наслідків аварії на ЧАЕС.

**ТЕТЯНІ МИКОЛАЇВНІ ЛАВРУК – 50!**

28 лютого 2015 р. виповнюється 50 років від дня народження знаного геоморфолога, доцента кафедри землезнавства та геоморфології, кандидата географічних наук Тетяни Миколаївни Лаврук

Народилася Тетяна Миколаївна 28 лютого 1965 р. в с. Раківчик Коломийського району Івано-Франківської області.

У 1985 р. закінчила Київський технікум готельного господарства за спеціальністю "товарознавство книги".

У 1990 р. закінчила географічний факультет Київського університету імені Тараса Шевченка за спеціальністю "географ-геоморфолог".

Працювала інженером кафедри теоретичних основ геології Івано-Франківського національного технічного університету нафти і газу, де у 2000 р. закінчила аспірантуру.

2005–2008 рр. – інженер НДЛ ландшафтної екології та аерокосмічного моніторингу навколишнього середовища" географічного факультету Київського національного університету імені Тараса Шевченка.

З 2008 р. – асистент, з 2012 р. – доцент кафедри землезнавства та геоморфології Київського національного університету імені Тараса Шевченка.

У 2010 р. в Київському національному університеті імені Тараса Шевченка захистила кандидатську дисертацію "Морфологічна організація земної поверхні Українських Карпат" по спеціальності 11.00.04 – геоморфологія і палеогеографія (науковий керівник – д.г.-м.н., проф. О. М. Адаменко).

Читає курси: "Екологія", "Безпека життєдіяльності з основами екології".

Наукові інтереси: морфоструктурний аналіз гірських територій, екологічні проблеми і екологічна освіта в Україні.

Автор понад 20 наукових праць, зокрема співавтор монографій "Природні основи екологічного моніторингу Карпатського регіону" (1997 р.) та "Морфоструктури центрального типу Українських Карпат" (2012 р.).

**СВІТЛАНІ ВІКТОРІВНІ ТІТОВІЙ – 50!**

У вересні 2015 року виповнилось 50 років з дня народження Тітової Світлани Вікторівни – українського фахівця-картографа, доцента кафедри геодезії та картографії, кандидата географічних наук.

Народилася Світлана Вікторівна 8 вересня 1965 р. у смт Десна Козелецького району Чернігівської області.

У 1983–1988 рр. – студентка кафедри геодезії та картографії географічного факультету Київського державного університету імені Тараса Шевченка.

З 1989 р. працювала інженером, потім науковим співробітником Відділення географії Інституту геофізики ім. С.І. Субботіна (нині – Інститут географії НАН України). У 1992–1995 рр. – аспірант.

З 1999 р. – асистент, з 2005 р. – доцент кафедри геодезії та картографії Київського національного університету імені Тараса Шевченка.

У 2003 р. захистила кандидатську дисертацію "Картографічне забезпечення радіоекологічного моніторингу (на прикладі зони аварії на ЧАЕС)" із спеціальності 11.00.12 – географічна картографія (науковий керівник – д.геогр.н. Г. О. Пархоменко).

Читає курси: "Тематичні карти та картографічний метод дослідження", "Геоіконіка", "Землевпорядкування та кадастр", "Кадастр", "Управління земельними ресурсами", "Оцінка нерухомості", "Законодавче забезпечення кадастру нерухомості".

Наукові інтереси: тематичне та атласне картографування, зокрема у напрямі картографічного забезпечення радіоекологічного моніторингу, а також сучасні формування та перетворення кадастрової справи та проведення земельної реформи в Україні.

Автор понад 40 наукових праць, зокрема "Картографічні дослідження радіоекологічної ситуації – Атлас Поліського району" (2001 р.), "Радіоекологічний атлас Поліського району на замовлення МНС України" (1997 р.), "Системний підхід у картографічних дослідженнях екологічного стану компонентів природи та радіоекологічної ситуації в Україні" (2001), "Картографічне креслення та комп'ютерний дизайн" (2012 р.).



**Щиро вітаємо наших ювілярів зі святом! Зичимо їм міцного здоров'я, щастя, життєвих гараздів, творчого натхнення та нових наукових звершень.**

**Колектив географічного факультету.**



## ІХ. ПАМ'ЯТАЄМО

### ДО 100 – РІЧЧЯ З ДНЯ НАРОДЖЕННЯ ЗОЛОВСЬКОГО АНДРІЯ ПЕТРОВИЧА



Влітку 2015 року виповнюється 100 років від дня народження доктора географічних наук, професора Андрія Петровича Золовського. Народився Андрій Петрович 22 серпня 1915 року в селі Гвоздавка Друга, тепер Любашівського р-ну Одеської області. 1941 року закінчив географічний факультет Одеського університету. Пройшов фронтовими шляхами України, Кавказу, Польщі, Німеччини під час Другої світової війни.

З 1946 працював у Київському університеті науковим співробітником НДІ географії. За період викладацької роботи на кафедрі геодезії та картографії Київського університету в період з 1952 по 1976рр. обіймав посади: старшого викладача, з 1955 доцента, з 1970 професора. Захистив першу в Україні докторську дисертацію зі спеціальності "картографія" на тему: "Проблеми комплексного картографування економіки колгоспів і радгоспів адміністративних районів і областей УРСР" (1969). 1970-1977рр. керівник Сектора географії (Інститут геофізики ім. С.І. Субботіна НАН України), завідувач відділом картографії, з 1986 провід. науковий співроб.-консультант. Виконав наукове обґрунтування сільськогосподарського картографування, основні положення і практичні шляхи генералізації на комплексних економічних картах; розробив нові типи карт сільського господарства та охорони природи. Розробив наукові програми кількох комплексних атласів України. Склав та здійснив наукове редагування близько 200 оригінальних карт. Був відповідальним секретарем збірників наукових праць з комплексного тематичного картографування України, член редколегій журналів: "Вісник Київського університету. Серія Географія", "Вісник геодезії та картографії". Віце-президент УГТ. В.о. члена Відділення наук про Землю Президії АН УРСР та член секції геології, географії і геофізики Комітету по Державних преміях УРСР. Почесний член Географічного товариства СРСР (1980). Обраний членом Міжнародної картографічної асоціації (ICA), Національного комітету картографів СРСР, член-кориспондент комісії національних атласів Міжнародного Географічного Союзу США. Заслужений діяч науки та техніки України (1985). Нагороджений 2 бойовими орденами, 3 медалями. Удостоєний диплому Географічного товариства СРСР "За выдающиеся научные труды в области географических наук" (1982).

Помер Андрій Петрович 20 травня 2000 року в м Києві.

Автор понад 200 наук. праць. Автор і наук. консультант "Географічної енциклопедії України": У 3 т. Підготував 15 кандидатів та 4 докторів наук.

Осн. праці: Атлас сільського господарства Української РСР. К., 1958 (у співавт.); Атлас природних умовий і естетичних ресурсів Української ССР. 1978; Комплексне картографування економіки сільського господарства. К., 1974; Картографічні проблеми охорони природи. К., 1978 (у співавт.); Стан і перспективи розвитку географічних досліджень в Українській РСР. К., 1980 (у співавт.).

### ДО 95 – РІЧЧЯ З ДНЯ НАРОДЖЕННЯ МАРИНИЧА ОЛЕКСАНДРА МЕФОДИЙОВИЧА



У вересні 2015 року виповнюється 95 років від дня народження відомого геоморфолога, фізико-географа і дослідника природи України, члена-кориспондента НАН України, доктора географічних наук, професора Олександра Мефодійовича Маринича. Народився Олександр Мефодійович 04 вересня 1920 на Кіровоградщині в с. Суботці Знам'янського району. Після закінчення середньої школи в 1937 році вступив до Київського університету. На початку Великої вітчизняної війни Олександр Маринич – студент геолого-географічного факультету Київського університету – брав участь у обороні Києва, був поранений. У 1942 році закінчив Казанський університет. З 1943 до 1945 рр. – командир танкового батальйону. Після війни Маринич О.М. повернувся до Київського університету, де під керівництвом В.Г. Бондарчука розпочав наукову і педагогічну роботу. За чверть століття він пройшов шлях від асистента до доктора географічних наук, професора. В 1948 р. захистив кандидатську дисертацію з геоморфології Подільського Придністров'я. Разом з проф. П.К. Заморієм у 1949 р. створив кафедру геоморфології в Київському університеті. У 1956-1971 рр. Олександр Мефодійович був завідувачем кафедрою фізичної географії, декан географічного факультету, проректор з навчальної роботи Київського університету. В 1961 р. захистив у Московському університеті докторську дисертацію "Геоморфологія південного Полісся".

В 1969 р. його було обрано членом-кориспондентом АН України. Академіком Олександр Мефодійович не зміг стати через посаду міністра освіти УРСР, оскільки дійсні члени АН не могли займати посади в міністерстві, а в ті часи відмовитися від подібної пропозиції було неможливо. Та ставши міністром, Олександр Маринич віднісся до цієї справи з тією самою відповідальністю, як і до всього іншого. За часів його керівництва (1971-1979 рр.) Міністерство багато уваги приділяло практичному одержанню загальної освіти всією молоддю, підвищенню кваліфікації вчителів і керівних педагогічних кадрів, підготовці нових шкільних підручників і навчальних посібників, методиці викладання шкільних дисциплін, трудовому вихованню учнів.

Олександр Мефодієвич Маринич очолював делегації України і виступав на сесіях ЮНЕСКО в Парижі і Тбілісі, а також на міжнародних конференціях з освіти в США та Японії. Вивчав досвід освітянської справи в зарубіжних країнах (Франції, США, Японії, Індії, Кубі та ін..). Опублікував ряд праць в педагогічних виданнях про стан освіти в Україні. З 1979 по 1989 рр. – керівник відділення географії Інституту геофізики ім. С.І. Субботіна АН УРСР, з 1989 – радник дирекції Інституту географії НАН України і професор кафедри фізичної географії і охорони природи Київського

університету імені Тараса Шевченка. Є одним із засновників Інституту географії НАН України, який було створено в 1991 р. О.М.Маринич – відомий в Україні та за рубежом багатограними науковими інтересами і своїми дослідницько-географічними здобутками: він автор і співавтор більш 300 наукових праць, 20 з яких є монографіями, багатьох підручників та навчальних посібників. Йому належить провідна ініціатива і роль у створенні унікального видання – тритомної Географічної енциклопедії України.

Найбільше відомі наукові праці О.М. Маринича з геоморфології і фізичної географії Полісся, ландшафтознавства, фізико-географічного районування України, історії географічної науки. Так ще в 50-х роках Олександр Мефодійович організував Поліську комплексну географічну експедицію Київського університету і керував нею. На основі матеріалів даної експедиції він по-новому обґрунтував походження Полісся і формування його рельєфу. Результати досліджень були опубліковані у монографіях (1,2).

Під науковим керівництвом вченого складені перші карти ландшафту ряду областей і всієї України. В Інституті географії він очолює дослідження, спрямовані на опрацювання конструктивно-географічних основ раціонального природокористування, розв'язання регіональних еколого-ландшафтознавчих проблем. Багато часу О.М. Маринич приділяє редагуванню наукових збірників, монографій. Його статті вміщені в багатьох українських та зарубіжних енциклопедичних виданнях.

Під його науковим керівництвом захищено 5 докторських та 24 кандидатські дисертації. Серед учнів Олександра Маринича – доктори географічних наук М.С. Бевз, П.Г. Шищенко (чл.-кор. АПН України), В.М. Пашенко, М.Д. Гродзинський, Фам Хоанг Хай. Заслуги Олександра Мефодійовича Маринича відзначені державними нагородами – орденом Вітчизняної війни II ступеня, двома орденами Трудового Червоного Прапора, багатьма медалями. В 1991 р. йому присвоєно почесне звання Заслуженого діяча науки і техніки України, у 1993 році він став лауреатом державної премії України у галузі науки і техніки, у 1994 р. його обрано почесним професором Сімферопольського державного (тепер Таврійського національного) університету.

Помер Олександр Мефодійович 23 серпня 2008 року в м. Києві.

Осн. праці: 1. Українське Полісся: Фізико-геогр. Нарис. – К.: рад. Шк., 1962. – 163 с. іл. – Бібліогр.: с.158-162 (133 назв.). 2. Геоморфология южного Полесья. – Киев: Изд-во Киев. Ун-та, 1963. – 252 с. Ил.+табл. – Библиогр.: с. 234-251. 3. Физико-географическое районирование Украинской ССР / В.П. Попов, А.М. Маринич, А.И. Ланько. – Киев: Изд-во Киев. Ун-та, 1968. – 683 с.:ил. – Библиогр.: с.670-680. 4. Географія // Українська Радянська енциклопедія. – 2-е вид. – К., 1978. – с. 525-527. 5. Маринич О. М. "Основні напрями, результати і перспективи ландшафтознавчих досліджень" // Український географічний журнал. – 2001. – № 3. – С. 28–38. 6. Маринич Олександр Мефодійович, Шищенко Петро Григорович Фізична географія України. – К.: Знання, 2003. – 480.

**З повагою: Колектив географічного факультету**

Наукове видання



**ВІСНИК**  
**КИЇВСЬКОГО НАЦІОНАЛЬНОГО УНІВЕРСИТЕТУ ІМЕНІ ТАРАСА ШЕВЧЕНКА**

**ГЕОГРАФІЯ**

**Випуск 1(63)**

**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.



Формат 60x84<sup>1/8</sup>. Ум. друк. арк. 11,9. Наклад 300. Зам. № 215-7553.  
Гарнітура Arial. Папір офсетний. Друк офсетний. Вид. № Гр2.  
Підписано до друку 23.12.15

Видавець і виготовлювач  
Видавничо-поліграфічний центр "Київський університет"  
01601, Київ, б-р Т. Шевченка, 14, кімн. 43  
☎ (38044) 239 3222; (38044) 239 3172; тел./факс (38044) 239 3128  
e-mail: vpc@univ.kiev.ua  
http: vpc.univ.kiev.ua

Свідоцтво суб'єкта видавничої справи ДК № 1103 від 31.10.02