



ПИТАННЯ КАРТОГРАФУВАННЯ ЕКОНОМІЧНОГО ПОТЕНЦІАЛУ ТА ЙОГО РЕАЛІЗАЦІЇ У ЗОВНІШНЬОЕКОНОМІЧНИХ ЗВ'ЯЗКАХ ПРИКОРДОННИХ З РОСІЄЮ РЕГІОНІВ УКРАЇНИ¹

Рассматриваются важнейшие составляющие экономического потенциала приграничных с Россией регионов Украины с позиций их реализации во внешнеэкономических связях. Дан анализ территориальных особенностей их проявления по главным показателям развития. Представлено структуру серии карт, позволяющих отобразить пространственное проявление данных экономических показателей. Сформулированы концептуальные подходы к их созданию и принципы отбора показателей тематической нагрузки аналитических и комплексных карт.

The most important components of the economic potential of Ukraine region bordered with Russia are considered from a perspective of their implementation in external economic links. Territorial peculiarities of their manifestation based on main development indicators have been analyzed. Structure of series of maps which allow to show spatial manifestation of these economic indicators is presented. Conceptual approaches to creation of maps and principles of choice of indices for thematic load of complex and analytic maps have been defined.

Актуальність дослідження. З Росією межують вісім регіонів України. Для них статус прикордоння є новим, адже, за винятком нетривалого періоду під час Громадянської війни, між ними і сусідніми регіонами Росії не було державного кордону, а існувала лише адміністративна межа.

Аналіз економічного потенціалу як основи співпраці між прикордонними регіонами обох держав доцільно зосередити на тих секторах економіки, де він малорозвинений. Тому недоцільно досліджувати відносини у сфері промислового виробництва, де діють відповідні угоди про міждержавну виробничу кооперацію, створені виробничі й логістичні підрозділи провідних національних компаній обох країн. Усі вони перероблюють/переміщують вже готові промислові вироби, що домінують у структурі зовнішньої торгівлі між Росією та Україною. Водночас зовсім мало уваги звернуто на співпрацю у сфері АПК з налагодження виробничих зв'язків із перероблення у суміжних прикордонних регіонах на існуючих вільних виробничих потужностях наявної сільськогосподарської сировини. Для цього слід не лише вивчити існуючий потенціал аграрного виробництва, а й дослідити стан транспортного комплексу та рівень розвитку інфраструктури, що їх використовують для реалізації зовнішньоторговельних відносин. Не менше значення має також вивчення комплексу зовнішньоекономічних відносин регіонів. Це дозволить оцінити наявні можливості й тенденції у використанні економічного потенціалу прикордонних регіонів.

Аналіз праць попередників. За часів існування СРСР було підготовлено і видано серію регіональних атласів, в яких почасти розглядалось питання використання економічного потенціалу відповідної адміністративно-територіальної одиниці. Проте питання зовнішньоекономічної співпраці у них не розкривалось, а лише на оглядовій картосхемі

показували напрями чи обсяги обміну товарною продукцією між економічними районами.

За роки незалежності України, за винятком Національного атласу України, питання участі регіонів у зовнішньоекономічних зв'язках держави на обласному рівні майже не розглядалось. Картографічне відображення економічного потенціалу регіонів, використання його у розбудові господарських відносин із сусідніми прилеглими регіонами іноземних держав не було пріоритетним напрямом вітчизняної географічної картографії. Суспільно-географічні підходи до розуміння економічного потенціалу розглянуто нами у статті [2].

У російській картографічній науці подібна ситуація. За винятком окремих карт у Національному атласі Росії та у кількох нечисленних комплексних атласах суб'єктів федерації питання зовнішньоекономічних зв'язків як самостійний об'єкт тематичного географічного картографування не розглядалось.

Публікацій з питань тематичного картографування господарської взаємодії між прикордонними регіонами Росії та України обмаль [1; 3-5]. Ці дослідження були спрямовані на виявлення головних напрямів картографічного відображення сутності економічної взаємодії між прикордонними регіонами обох держав.

Виклад основного матеріалу. Після розпаду СРСР економічні зв'язки, що існували між сусідніми регіонами двох союзних республік, зазнали суттєвих змін. Напрями та успішність ринкових перетворень, самі тренди розвитку обох держав почали суттєво розходитись. Зміни у суспільстві спричинили зміни в економічних процесах. Розрив старих союзних господарських зв'язків при переорієнтації на нові ринки збуту викликав суттєву трансформацію економіки у країнах СНД. Економічне зростання в Росії та Україні статистично

¹ Роботу виконано у рамках спільного проекту "Атласна інформаційна система російсько-українського прикордоння: потенціал розвитку та співробітництва" (проект Ф53.6/018 Державного фонду фундаментальних досліджень України і проект 13.05.904.25 Укр. ф-а Російського фонду фундаментальних досліджень).



зафіксовано з початку 2000-х років. Тому доцільно розглядати економічний потенціал та його реалізацію у зовнішньоекономічних зв'язках прикордонних з Росією регіонів України саме від початку XXI ст. На основі офіційних статистичних даних автор сформував базу даних за період з 2000 по 2012 рр. у розрізі всієї України та окремо за кожним прикордонним з Росією регіоном. Вона складається з таких блоків:

- 1) макроекономічні показники;
- 2) показники розвитку сільського господарства;
- 3) показники розвитку транспорту;
- 4) зовнішньоекономічні показники.

Стисло проаналізуємо зміни відповідних показників за блоками, а також запропонуємо шляхи їх картографування. Зазначимо, що для окремих показників відсутні за деякі роки офіційні дані, що не дозволяє прослідкувати розвиток регіонів за останні дванадцять років. Це пов'язано з реформою статистичної служби і запровадженням у різний час нових показників, а також зі змінами методології їх збирання та агрегування.

Для картографування економічного потенціалу прикордонних з Росією регіонів України та виявлення міри їх участі у зовнішньоекономічних зв'язках до більшості показників доцільно застосовувати безперервну шкалу з "кроком" у 15 % від варіації відповідних показників. За базовий показник варто обрати середнє значення статистичного показника для всіх прикордонних регіонів (див. таблицю).

Макроекономічні показники регіонів представлені вартістю валового регіонального продукту¹ (ВРП) у фактичних цінах за 2004-2011 рр. (млн грн) і на одну особу за ті самі роки (грн/людину) та за 2000-2011 рр. валову додану вартість у фактичних цінах (млн грн) і на одну особу (грн). Це найзагальніші показники розвитку господарства того чи іншого регіону, що дозволяють зрозуміти особливості його економічного потенціалу (мал. 1).

У цілому в Україні *валовий регіональний продукт* зріс за період з 2004 по 2011 рр. у 3,8 раза, а у прикордонних з Росією регіонах – у 3,6 раза. Сукупна їх частка за цим показником коливалась між 33,8 і 35,8 %. Це свідчить про те, що їх ВРП зростає приблизно у тій самій пропорції, що і відповідний загальнодержавний показник. Подібна ситуація і з показником частки у ВРП держави окремих регіонів. Лідером залишається Донецька область (її частка у ВРП України коливалась від 11,4 до 13,3 %), аутсайдером – Херсонська область (відповідно – 1,3 та 1,5 %).

Важливим індикатором економічного стану регіону є обсяг ВРП на одну особу, яка мешкає у регіоні. У цілому по Україні цей показник з 2004 по 2011 рр. зріс у 3,9 раза, а у прикордонних з Росією регіонах – у 3,8 раза (див. мал. 1). Найвищі темпи приросту припали на ті самі роки, що й темпи зростання ВРП в абсолютному вимірі. Переви-

щення душевого показника над абсолютним значенням зумовлено, на нашу думку, депопуляційними процесами². Лише у Донецькій та Луганській областях темпи його зростання були дещо вищими за середні у державі. При цьому міжрегіональні відмінності лише наростали. Так, якщо у 2003 р. вище за загальноукраїнське значення цього показника мали два прикордонні з Росією регіони держави, то у 2011 р. – лише одна Донецька область. Найгіршою ситуація була весь період у Херсонській області. Динаміка душевого показника ВРП (див. мал. 1) свідчить про суттєві макроекономічні проблеми у розвитку окремих регіонів України.

Показник *валової доданої вартості* вказує на обсяг новостворених благ. У країні за 2000-2011 рр. вона зросла у 8,4 раза, що нижче за темпи зростання абсолютного значення ВРП. Отже, реальне виробництво товарів (надання послуг) зростає повільніше, ніж обсяги нематеріальних активів і темпи інфляції. При цьому сукупна частка прикордонних з Росією регіонів у цьому показнику зменшилася з 38,1 до 33,5 %. Це викликано, на нашу думку, зростанням рівня зношеності основних фондів та скороченням обсягу насамперед промислового виробництва. Тому частка найбільш індустріалізованих областей у валовій доданій вартості держави протягом усього періоду була майже незмінною (Донецької – 11,0-13,0 %; Запорізької – 3,6-5,5 %; Луганської – 3,9-4,6 %; Харківської – 5,9-6,0 %).

Показник *валової доданої вартості на одну особу* повторював у загальних рисах зміни показника душевого ВРП, що зумовлено їх однаковою економічною природою. У 2000-ні роки лише у Донецькій і Запорізькій областях обсяг валової доданої вартості на одну особу був вищим за середньоукраїнський показник (див. мал. 1). У період з 2007 по 2010 рр. до них приєдналась Харківська область, де цей показник коливався у діапазоні 100,9-107,9 %. Аутсайдером залишалась Херсонська область, де цей показник коливався від 53,6 до 67,4 % від середнього значення по країні.

Зміни макроекономічних показників відповідних прикордонних регіонів відображені на мал. 1. Окремі з них мають виразну *аграрну спеціалізацію* економіки. На них припадає в середньому третина *валової продукції сільського господарства* держави, у них вищими темпами зростає обсяг виробництва продукції рослинництва, ніж тваринництва. Наприклад, за 2000-2012 рр. у Чернігівській області обсяг виробництва першого сектору (у фіксованих цінах 2010 р.) склав 90 %, тоді як другого – навпаки, скоротився на 10 %. Такі негативні тенденції спостерігаються особливо в останні роки, коли сільське господарство фактично цілих регіонів України розвивалось у рамках експорторієнтованої політики великих агрохолдингів.

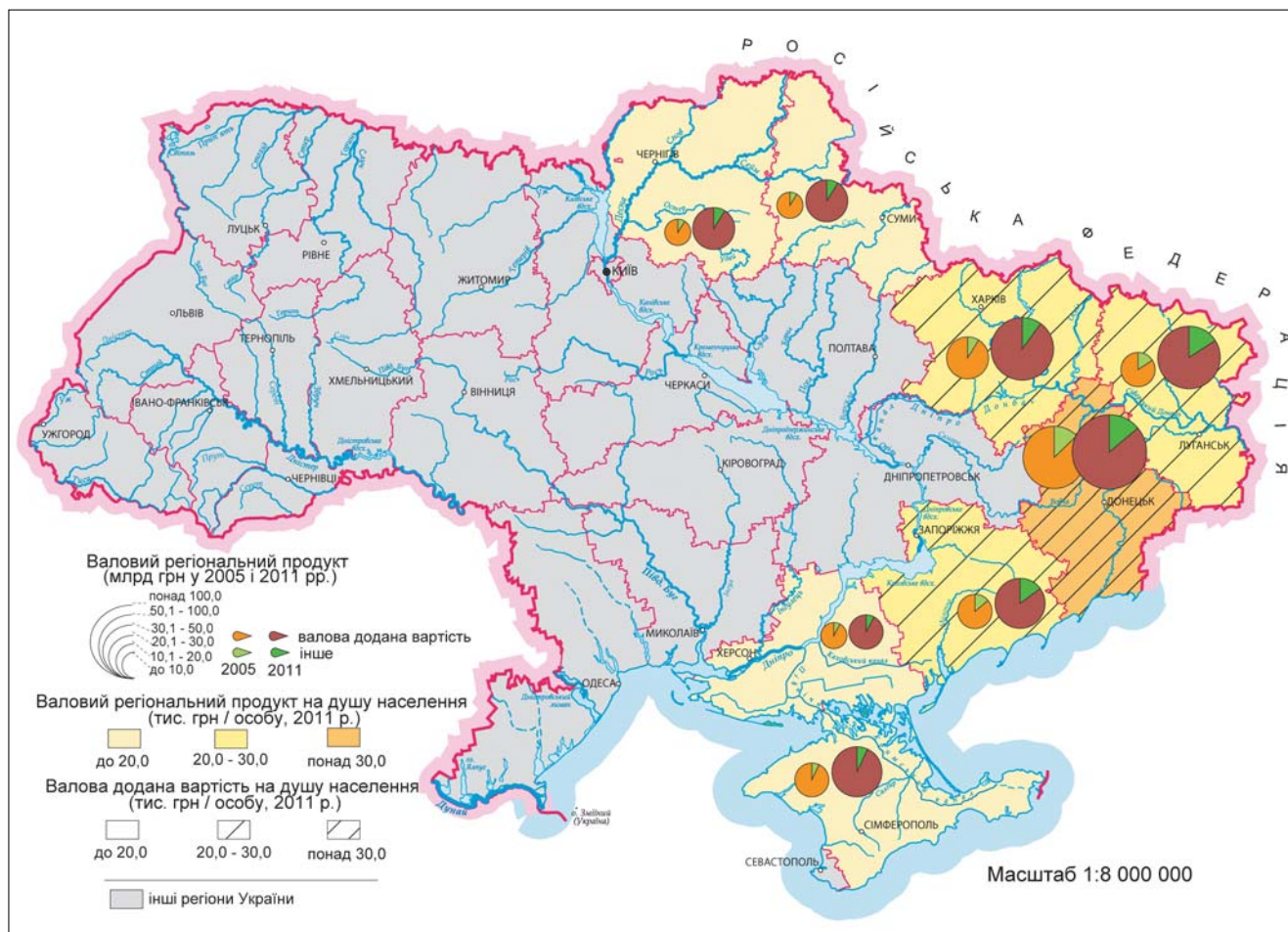
² За умов депопуляції в Україні, яка має доволі сильний прояв в окремих східних периферійних областях держави, збільшення цього показника може мати винятково статистичний характер. Скорочення населення при незмінному чи малозмінному обсязі ВРП спричинює позитивну динаміку відповідного душевого показника.

¹ Органи державної статистики України цей показник розраховують від 2004 р.



Картографічні методи відображення економічного потенціалу російсько-українського прикордоння

Назва карти	Статистичний показник	Позначення одиниці	Спосіб картографування
Макроекономічні показники розвитку регіонів	Валовий регіональний продукт на одного мешканця регіону	грн/особу	Кольорова картограма (відображено насиченістю кольорового тону відповідно до шкали картограми)
	Валова додана вартість на душу населення	грн/особу	Чорно-біла картограма (метод інтенсивності штрихування)
	Валовий регіональний продукт регіону	млн грн	Структурна картодіаграма з виділенням частки валової доданої вартості окремим сектором за 2005 і 2011 рр.
Напрями розвитку сільського господарства регіонів	Валова продукція сільського господарства на гектар сільськогосподарських угідь	тис. грн/га	Кольорова картограма (відображено насиченістю кольорового тону відповідно до шкали картограми)
	Валова продукція секторів сільського господарства у 2000, 2005, 2012 рр.	млн грн	Стовпчасті картодіаграми з виділенням окремими секторами часток рослинництва (зеленим) і тваринництва (жовтим кольором) у шерг
Рослинництво регіонів	Валова продукція рослинництва на гектар сільськогосподарських угідь	тис. грн/га	Кольорова картограма (відображено насиченістю кольорового тону відповідно до шкали картограми)
	Виробництво зернових культур, соняшнику, цукрових буряків (фабричних), картоплі, овочів	тис. т	Структурні картодіаграми з виділенням різним кольором частки окремо кожної галузі рослинництва з даними за 2000, 2005, 2012 роки у шерг
Тваринництво регіонів	Валова продукція тваринництва на гектар сільськогосподарських угідь	тис. грн/га	Кольорова картограма (відображено насиченістю кольорового тону відповідно до шкали картограми)
	Виробництво найважливіших видів товарної продукції (молока, м'яса, яєць)	тис. т	Стовпчасті картодіаграми різного кольору (окремо для кожної галузі тваринництва) з даними за 2000, 2005, 2012 рр. у шерг
	Поголів'я великої рогатої худоби, свиней, птиці	тис. голів	Картодіаграми – фігури відповідних тварин (окремо для кожної галузі тваринництва) з даними за 2000, 2005, 2012 рр. у шерг
Інфраструктура залізничного транспорту регіонів	Щільність залізничних шляхів загального користування	км/тис. км ²	Кольорова картограма (відображено насиченістю кольорового тону відповідно до шкали картограми)
	Експлуатаційна довжина залізничних шляхів загального користування	км	Стовпчасті картодіаграми чорного кольору з даними за 2000, 2005, 2012 рр. у шерг
	Зони відповідальності регіональних залізниць	–	Біла лінія меж зон відповідальності регіональних залізниць з підписами їх назв
Інфраструктура автомобільного транспорту регіонів	Щільність автомобільних доріг загального користування з твердим покриттям	км/тис. км ²	Кольорова картограма (відображено насиченістю кольорового тону відповідно до шкали картограми)
	Експлуатаційна довжина автомобільних доріг загального користування	км	Стовпчасті картодіаграми червоного кольору з даними за 2000, 2005, 2012 роки у шерг
Міжнародні перевезення вантажів портами/пристанями регіонів	Обсяг переробки вантажів морськими портами/пристанями	тис. т	Структурна картодіаграма з виділенням різним кольором частки окремо експорту, імпорту, транзиту
	Обсяг переробки вантажів річковими портами/пристанями	тис. т	Структурна картодіаграма з виділенням різним кольором частки окремо експорту, імпорту, транзиту
	Значення регіону в переробці вантажів портами/пристанями в Україні за період з 2006 по 2012 рр.	відсоток	Кольорова картограма (відображено насиченістю кольорового тону відповідно до шкали картограми)
Міжнародні пасажирські перевезення вантажів	Обсяг перевезень пасажирів різними видами транспорту	тис. осіб	Структурна картодіаграма з виділенням різним кольором частки окремо автомобільного, авіаційного і морського транспорту
	Пункти пропуску через державний кордон	–	Локалізація на карті пунктів пропуску через державний кордон України з Росією за їх типами: місцевий, міждержавний, міжнародний
Експортна орієнтація господарства регіонів	Частка експорту товарів і послуг регіону в експорті України	відсоток	Кольорова картограма (відображено насиченістю кольорового тону відповідно до шкали картограми)
	Частка експорту товарів і послуг регіону в загальному експорті до Росії	відсоток	Чорно-біла картограма (метод інтенсивності штрихування)
	Обсяг експорту товарів і послуг	млн дол. США	Стовпчасті картодіаграми з виділенням окремо частки Росії за 2000, 2005, 2012 рр. у шерг
Прямі іноземні інвестиції у регіон	Частка прямих іноземних інвестицій в регіон у загальноукраїнському показнику	відсоток	Кольорова картограма (відображено насиченістю кольорового тону відповідно до шкали картограми)
	Частка прямих іноземних інвестицій у регіон з Росії до загального їх обсягу в регіоні	відсоток	Чорно-біла картограма (метод інтенсивності штрихування)
	Обсяг прямих іноземних інвестицій	млн дол. США	Стовпчасті картодіаграми з виділенням окремо частки Росії за 2000, 2005, 2012 рр. у шерг



Мал. 1. Макроекономічні показники розвитку прикордонних з Росією регіонів України

Загальні тенденції розвитку аграрного виробництва цих регіонів доцільно показати на окремій карті, відобразивши методом стовпчастої картограми зміну пропорцій між рослинництвом і тваринництвом у 2000-х роках та їх співвідношення у загальному обсязі виробленої продукції сільського господарства у постійних цінах 2010 р. за 2000, 2005 і 2012-й роки (див. таблицю).

Сукупна частка прикордонних з Росією регіонів у загальній площі сільськогосподарських угідь держави у 2000-ні роки була такою ж, як і частка у валовій продукції сільського господарства. Це говорить про посередній рівень ведення у них аграрного виробництва. Депопуляція зумовила скорочення площі сільськогосподарських угідь у всіх цих регіонах на 10-20 %. Збільшення попиту на вітчизняну сільськогосподарську (переважно рослинницьку) продукцію на закордонних ринках спричинило зростання у порівнянні з показником 2005 р. площі сільськогосподарських угідь у всіх цих регіонах, за винятком Чернігівської області, де має місце значна депопуляція сільського населення. Рослинництво, особливо вирощування малотрудозатратних культур, таких як пшениця, соняшник, кукурудза, на які є значний іноземний попит, займають нині більшу частину посівних площ у державі. Це зумовлено тим, що вітчизняний

внутрішній ринок є доволі обмежений через занепад тваринництва та й через те, що більшість національних агрохолдингів мають виразну експортну орієнтацію.

За валовим виробництвом зернових прикордонні з Росією регіони є одними з провідних в Україні. У 2000-х роках їх частка у валовому виробництві зернових держави становила лише 19,6 %, тоді як у 2012 р. вже 39,5 % при пересічному показникові у 34,5 %. У 2008 і 2011 рр. (це роки максимальних обсягів валового збору зернових у державі) вона становила більше половини всього виробленого зерна. Це говорить про те, що зернове господарство степових регіонів, що давали найбільші обсяги врожаїв у ці роки, має великий потенціал. Запровадження сучасних технологій вирощення зернових культур на основі зрошення гарантуватиме вищі за пересічні врожаї не лише за сприятливих агрокліматичних умов, а й у посушливі та маловодні/малосніжні зими. Виробництво зернових концентрується у найбільш сприятливих за агрокліматичними умовами для вирощування пшениці степових регіонах. Водночас серед них найшвидше в ці роки зростає обсяг валового збору зернових у Чернігівській області (у 3,5 раза), де за природними умовами доцільно вирощувати зернові культури лише у південних лісостепових районах.



За валовим виробництвом соняшнику прикордонні з Росією регіони мають значно менше значення, ніж за збором зернових. Разом з тим їх сукупна частка у загальнодержавних зборах соняшнику за 2000-ні роки зростає з 3,0 до 10,4 %. Це свідчить про зміну у виробничій спеціалізації окремих із них. Лідером за збільшенням збору соняшнику серед цих регіонів є Чернігівська область, де цей показник зріс у 2000-2012 рр. у 28,3 раза! Це говорить про великий вплив кон'юнктури товарних ринків сільськогосподарської продукції на розвиток аграрної сфери у державі, адже соняшник неможливо вирощувати у поліській частині Чернігівської області без погіршення родючості ґрунту.

Валовий збір цукрових буряків (фабричних), навпаки, має у прикордонних регіонах чітку тенденцію до скорочення. У найбільш посухостійких регіонах – Автономній Республіці Крим та у Запорізькій і Херсонській областях взагалі не культивують цю культуру. Дуже незначні обсяги її зборів у степових Донецькій та Луганській областях. Ця трудомістка просапна культура в умовах депопуляції та низьких цін на кінцеву продукцію (цукор), не може конкурувати з менш трудозатратними пшеницею і соняшником. Збільшення її виробництва можливе лише у традиційних ареалах її вирощування (центральної частині Сумської і південній Чернігівської областей) зі сприятливими агрокліматичними умовами та з достатньою кількістю сільського населення за умови розширення ринків збуту вітчизняного цукру і кондитерських виробів.

У виробництві картоплі теж спостерігається скорочення сукупної частки прикордонних з Росією регіонів у національному валовому зборі у 2000-2012 рр. (-4,9 %). Найвищі темпи зростання її зборів зафіксовано в Автономній Республіці Крим (в 1,4 раза), що дозволило їй вийти на шосте місце за обсягом виробництва серед усіх цих регіонів. Це зумовлено вирощуванням у Криму переважно ранніх сортів картоплі, на які є підвищений попит у мешканців великих міст. Херсонська область, яка теж має сприятливі умови для вирощування цієї продукції, навпаки, скоротила протягом 2000-х років обсяги валового збору картоплі, переорієнтувавши своє сільське господарство на більш рентабельні в умовах зрошувального землеробства у посушливому степу сільськогосподарські культури (рис, овочі, кукурудза).

Виробництво овочів за цей самий період розвивалось нерівномірно. Їх сукупна частка у валовому зборі держави мала тенденцію до незначного зростання (з 36,2 до 39,6 %). Найбільший приріст був у степовій Херсонській області (у 3,1 раза), де у дельті Дніпра та у зоні зрошувального землеробства одні з найкращих у державі агрокліматичні умови для вирощування овочів. Їх збір у регіоні суттєво зріс в останні роки, коли великі агрохолдинги відновили місцевий спеціалізований АПК з їх вирощування і перероблення. Значна частина цієї продукції постачається до Росії.

Спираючись на досвід картографічного зобра-

ження аграрного виробництва у Національному атласі України, розроблено тематику аналітичних карт, на яких буде показано наявний економічний потенціал сільського господарства прикордонних регіонів держави (див. таблицю).

На виробництво сільськогосподарських культур великий вплив мають агрокліматичні умови. Вони зумовлюють суттєві коливання обсягів валового збору продукції. Тому на карті "Розвиток рослинництва регіонів" доцільно методом структурної картодіаграми відобразити динаміку валового збору головних культур станом на 2000, 2005 і 2012 рр.

У розвитку тваринництва прикордонних з Росією регіонів у 2000-х роках спостерігаються доволі відмінні тенденції у різних галузях. Темпи зростання обсягів його виробництва (у постійних цінах 2010 р.) нижчі, ніж у рослинництві (відповідно 1,3 та 1,6 раза), що свідчить про менший попит на таку продукцію на зовнішніх ринках. Значну роль тут відіграють відмінні від українських стандарти на окремі види тваринницької продукції, а ще потреба у спеціальних умовах її зберігання і транспортування, обмеженість у термінах зберігання (на відміну від продукції рослинництва). Наявність численних обмежень і заборон на ввезення окремих видів готової тваринницької продукції до Росії істотно впливає на розвиток цієї галузі насамперед у прикордонних з цією державою регіонах України. Саме тому швидшими темпами розвиваються ті галузі тваринництва, що орієнтовані на вітчизняного споживача, пересічна купівельна спроможність якого є нижчою за відповідні можливості у країнах-імпортерах.

Поголів'я великої рогатої худоби у 2000-ні роки у прикордонних з Росією регіонах мало стабільну тенденцію до скорочення. За цей період і так невелике, порівняно з показниками радянського періоду, стадо худоби скоротилось більше ніж наполовину. Низькі заготівельні ціни на молоко, м'ясо і шкіру не забезпечують відшкодування витрат на вирощення худоби. Більшість поголів'я великої рогатої худоби утримує населення. Суттєвою проблемою галузі залишається відсутність достатніх за площею природних чи культурних пасовищ і луків. Крім того, на розвиток тваринництва у цих регіонах негативно впливає скорочення посівів цукрових буряків (фабричних) і кукурудзи на силос. Це значно звужує можливості відновлення поголів'я великої рогатої худоби.

Зосередження більшості стада великої рогатої худоби у приватних господарствах населення зумовлює переважання в його структурі корів. Більшість худоби випасають на прилеглих до сільських населених пунктів луках у невеликих гуртах. Можливість регулярної, хоча і невеликої, оплати за здане молоко дозволяє більшості селян (особливо у периферійних районах) вести господарство та купувати необхідні для себе товари на місцевих ринках. Тому існує чітка залежність для прикордонних з Росією регіонів між поголів'ям великої рогатої худоби і виробництвом молока. Лідером за цими



показниками розвитку тваринництва є Чернігівська область. За обома показниками область у 2012 р. виробляла майже однакову частку продукції (відповідно 5,3 і 5,1 %). Найменше великої рогатої худоби утримують у степових регіонах держави, де немає значних природних масивів лук і пасовищ.

Навпаки, *поголів'я свиней і птиці* зростає як в Україні в цілому, так і в усіх прикордонних з Росією регіонах держави. Головним чином зростає поголів'я птиці у вітчизняних сільськогосподарських підприємствах, розташованих у районах, прилеглих до великих міст, та у зоні товарного вирощування зернових культур. Свиней переважно відгодовують у приватних підсобних господарствах. Тому частка прикордонних регіонів за їх поголів'ям є стабільною та значною мірою співмірною з часткою сільського населення держави, тоді як за поголів'ям птиці вона стабільно зменшується. Це викликано введенням в експлуатацію великих птахофабрик в інших регіонах країни. Серед прикордонних з Росією регіонів за обсягом зростання поголів'я птиці у 2000-ні роки передує Херсонська, а за поголів'ям свиней – Донецька області. Це пояснюється введенням у дію в останні роки у першій з цих областей великих птахофабрик, а у другій – найбільших у країні відгодівельних свинокомплексів. У Донецькій області збережено більшість птахофабрик радянських часів і нарощено обсяги виробництва завдяки наявності стабільно високого попиту на найдешевше м'ясо місцевого міського населення.

Різне спрямування розвитку тваринництва у прикордонних з Росією регіонах позначилось на обсягах *виробництва м'яса* (у сирій вазі) та *яєць*. Лідером за першим з цих показників є Автономна Республіка Крим, де розвиваються різні види тваринництва під впливом великого сезонного попиту на цю продукцію. За обсягами виробництва яєць передує Донецька область (11,6 % їх загальнодержавного виробництва у 2012 р.).

Для картографічного відображення особливостей сучасного розвитку тваринництва пропонується створити відповідну аналітичну карту. Набір показників для неї представлено у таблиці. Необхідно показати як структуру поголів'я стада, так і вихід відповідної тваринницької продукції. Оскільки вони мають різні одиниці статистичного обліку, то потребують використання різних картографічних способів відображення.

Велике значення для повнішої реалізації наявного економічного потенціалу прикордонних регіонів має **розвиток транспорту**. Для підготовки карти використано низку показників, що дають уявлення про стан транспортної інфраструктури і обсяг виконаних робіт (див. таблицю).

Загальне уявлення про рівень розвитку транспортної інфраструктури дають показники *загальної експлуатаційної довжини залізничних шляхів і автомобільних доріг загального користування, їх щільності* у прикордонних з Росією регіонах України. У 2000-ні роки сукупна частка цих регіонів за ек-

сплуатаційною довжиною залізниць та автомобільних доріг у державі близька до їх частки у ВРП. До місця буде сказати, що довжина перших скорочується, а других повільно зростає як у цілому в державі, так і в її прикордонних з Росією регіонах. Це свідчить про зменшення ролі залізниць у комерційних перевезеннях, що вимагає оптимізації структури зайнятих на залізничному транспорті.

Найбільше залізничних ліній загального користування у Донецькій (7,3 %) і Харківській (7,0 %) областях, а найменше – у Херсонській (2,0 % від загальнодержавного показника у 2012 р.). Ці регіони є лідерами й аутсайдерами за щільністю залізничних шляхів. Це зумовлено історією формування залізничної мережі, а також політикою щодо її скорочення у державі. За період з 2000 по 2012 рр. у прикордонних з Росією регіонах України її довжина скоротилась на 227 км (33,3 % від загальної довжини ліквідованих залізниць у державі). Найбільш значне їх скорочення спостерігалось у зазначений період у Сумській (66 км) і Чернігівській (57 км) областях у результаті розбирання ліній, які не використовують у залізничному сполученні. Докладно це питання розглядається у праці [4]. Лише в одній Харківській області було введено два кілометри нових шляхів (2009 р.).

Дуже повільний розвиток мережі автомобільних доріг загального користування мав місце у 2000-ні роки у більшості прикордонних з Росією регіонах України. Винятком були Донецька область (-1,1), Автономна Республіка Крим (-0,3) і Сумська область (-0,1 тис. км). Лише у Донецькій (304 км/тис. км²), Харківській (299), Сумській (282 км/тис. км²) щільність автомобільних доріг загального користування з твердим покриттям перевищувала відповідний середній показник по Україні (275 км/тис. км²). Це говорить про недостатній розвиток мережі автомобільних доріг загального користування, особливо у районах, прилеглих до державного кордону між Росією та Україною, які до розпаду СРСР були глибокою його периферією.

Виявлені тенденції у розвитку транспорту прикордонних з Росією регіонів України теж доцільно розкрити у серії тематичних аналітичних карт (див. табл. 1). Акцент на сучасному стані транспортної інфраструктури передбачає виявлення регіональних відмін у щільності залізниць та автомобільних доріг, їх довжині та у виділенні зон відповідальності регіональних структурних підрозділів Укрзалізниці.

Доцільно розглянути докладніше **роботу окремих видів транспорту у виконанні зовнішньоторговельних операцій**. На основі наявної статистичної інформації проаналізуємо у регіональному розрізі показники перевезень вантажів і пасажирів у міжнародному сполученні автомобільним й авіаційним транспортом за 2000-ні роки.

Робота *морських/річкових торговельних/рибних портів/причалів* статистично реєструється з 2006 р. У загальному обсязі перевезених вантажів морським



транспортом лідером серед прикордонних з Росією регіонів України є Автономна Республіка Крим (її частка у цьому показнику коливалась у період з 2006 по 2012 рр. від 10,3 до 14,5 %). Це можна пояснити наявністю значних обсягів каботажних перевезень у регіоні та великим потоком транзитних вантажів, за обсягом яких Автономна Республіка Крим є лідером серед прикордонних регіонів (22,6 % від відповідного загальнодержавного показника у 2012 р.). Обсяги перевезень в інших приморських регіонах несуттєві. Фактично весь потік експортних вантажів припадає на Донецьку область (її частка щодо цього показника коливалась від 13,2 до 22,1 %). Операції з імпорними вантажами у портах прикордонних з Росією регіонів незначні на фоні обсягів цих робіт у державі.

У роботі вітчизняних *річкових портів/причалів* роль цих регіонів доволі помітна. На них припадає 30,4 % експортних, 60,7 % імпортих і 90,2 % транзитних вантажів, перероблених цим типом портів (дані за 2012 р.). Між ними існує своєрідний поділ праці. Фактично весь обсяг експортних та імпортих вантажів обробляють порти Херсонської області (відповідно 22,8 і 53,1 % від загальнодержавного показника). Транзитні вантажі до 2011 р. переробляли виключно порти Чернігівської області, які у 2012 р. припинили цим займатись.

Велике значення у транскордонній взаємодії мають *міжнародні пасажирські перевезення*. Найбільші їх обсяги виконує автомобільний і залізничний транспорт. На жаль, вітчизняна статистика не фіксує відповідні регіональні показники. Це змушує до аналізу відповідних пасажиропотоків за маршрутами, обсягами кореспонденції та кількістю рейсів у міжнародному сполученні. Докладніше питання участі прикордонних з Росією регіонів України у міжнародних перевезеннях висвітлено у публікаціях [4-6]. Там подано і реалізовані традиційними та нетрадиційними методами картографічні твори з цього питання. Їх оновлення на основі актуального розкладу руху поїздів дозволить визначити роль окремих населених пунктів у прикордонні в міжнародних пасажиропотоках.

Морські міжнародні пасажирські перевезення в Україні у 2000-ні роки виконували фактично лише порти Автономної Республіки Крим. Переважно це робота поромної переправи Керч – Кавказ. Наявність потенційного попиту на ринку туристичних послуг у літній період та досвід інтенсивної роботи морських ліній на Азовському і Чорному морях за часів СРСР дозволяє сподіватись на їх відновлення.

Перевезення пасажирів *авіаційним транспортом* на міжнародних лініях у прикордонних регіонах невелике. У Сумській, Херсонській і Чернігівській областях відповідна діяльність у 2000-х роках взагалі не проводилась, хоча у цих регіонах є аеропорти, які за радянських часів забезпечували рейси до Росії. У решті регіонів пасажиропотоки на міжнародних авіарейсах мають тенденцію до скорочення і зосередження в обласних центрах. При цьому сукупна їх частка у загальній кількості

перевезених у країні міжнародним авіатранспортом пасажирів упала з 14,8 (2000 р.) до 5,4 % (2012 р.). Лише в останні два роки спостерігається тенденція до зростання обсягів перевезення пасажирів цим видом транспорту в міжнародному сполученні прикордонних з Росією регіонах України.

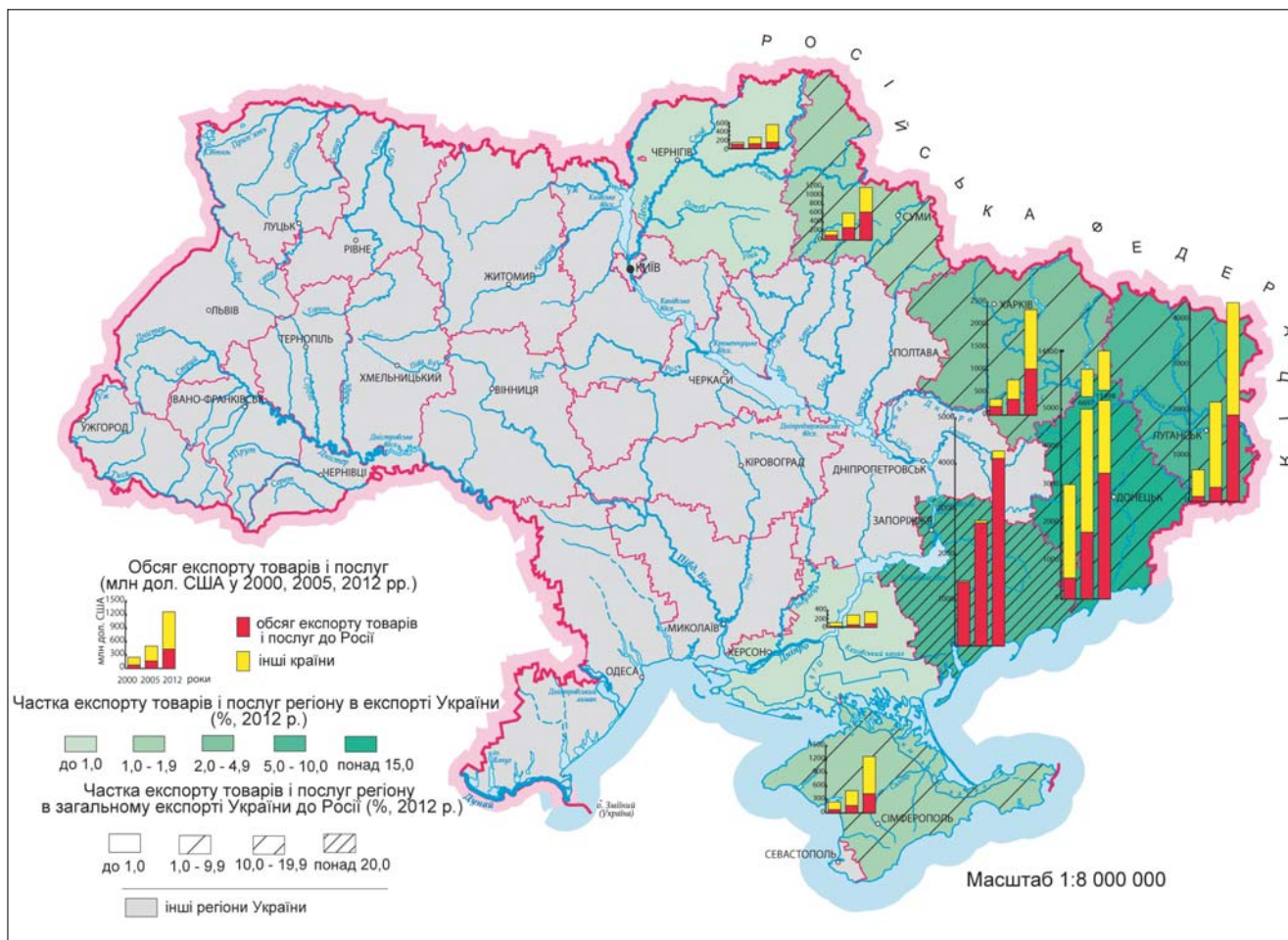
Найбільші обсяги міжнародних пасажирських перевезень у цих регіонах здійснює *автомобільний транспорт*. Водночас в окремих із них він поступається авіаційному транспорту. Лідером за обсягом міжнародних пасажирських перевезень автомобільним транспортом серед регіонів є Харківська область (22,0 % од відповідного загальноукраїнського показника у 2012 р.). Тут сумарно зареєстровано таких перевезень більше, ніж у решті прикордонних з Росією регіонів. Це говорить про надзвичайно інтенсивний рух автошляхами Харківської області у прикордонні з Белгородською областю Росії.

Наявність таких суттєвих відмін у здійсненні міжнародних перевезень товарів і пасажирів у прикордонних з Росією регіонах зумовлено насамперед особливостями їх економіко-географічного положення, існуючими господарськими і приватними зв'язками населення по обидва боки державного кордону. Тому варто створити серію карт, на яких слід показати саме специфіку участі цих регіонів у міжнародних зв'язках держави (див. таблицю).

Значною мірою аналіз значення прикордонних з Росією регіонів у *зовнішньоекономічних зв'язках* дозволяє виявити та відобразити картографічно існуючий рівень реалізації економічного потенціалу в рамках міждержавної і трансрегіональної співпраці. Вирішальне значення при цьому має зовнішня торгівля товарами і послугами.

Обсяги *зовнішньої торгівлі товарами* в Україні в цілому та її прикордонних з Росією регіонах протягом 2000-х років невинно зростали. В останні роки швидше зростали обсяги імпорту товарів, що зумовило від'ємне сальдо зовнішньої торгівлі. Частка прикордонних з Росією регіонів у ці роки в експорті (від 39,6 до 45,0 %) значно перевищувала частку в імпорті (від 13,9 до 20,7 % від загального обсягу по Україні). Це говорить про експортну орієнтацію їх господарств. За обсягом експорту лідером є Донбас (мал. 2), тоді як в експорті України до Росії серед цих регіонів попереду всіх Запорізька область (21,0 % у 2011 р.). В імпорті з сусідньої держави від 2005 р. лідером є Луганська область (15,9 % у 2011 р.). Це свідчить про велике значення у зовнішній торгівлі між обома державами промислової продукції та недостатній розвиток виробничих і зовнішньоторговельних зв'язків у сфері АПК, де лідерами є саме регіони-аутсайтери за обсягом зовнішньої торгівлі України з Росією (мал. 2).

Обсяг *зовнішньої торгівлі послугами* значно поступається зовнішньому товарообороту. Існування великих інфраструктурних об'єктів, таких як порти та нафто- і газопроводи, збудованих за радянських часів з метою забезпечення потреб всього колишнього СРСР, дозволяє говорити про значний нереалізований потенціал. Лідером за обсягами зовнішньої



Мал. 2. Експортна орієнтація господарства прикордонних з Росією регіонів України

торгівлі послугами є Донецька область, комерційні установи якої отримали половину послуг, наданих російськими компаніями (2011 р.). Це пояснюється гіпертрофованою роллю окремих міст України, де знаходяться штаб-квартири компаній, які здійснюють зовнішню торгівлю послугами у загальнонаціональних масштабах.

Значною мірою специфікою розміщення штаб-квартир провідних вітчизняних компаній та їх інвестиційною стратегією визначається і географія прямих іноземних інвестицій з Росії. Якщо у загальному обсязі залучених в економіку регіонів України серед усіх її прикордонних з Росією регіонів виділяються Харківська (6,1 %) і Донецька (4,6 %) області, то в загальному обсязі російських інвестицій перше місце за Автономною Республікою Крим (8,8 % у 2011 р.). У цей регіон вкладено 9/10 усіх прямих іноземних інвестицій Росії у прикордонні з нею регіони України. Це говорить про виразну гео економічну стратегію сусідньої держави. При цьому за обсягом усіх прямих іноземних інвестицій на одного жителя жоден з прикордонних з Росією регіонів України у 2012 р. не перевищував середній по державі показник. Найкращою була ситуація у Харківській області (93,1 % від середнього значення цього показ-

ника по країні), яка займає друге місце за темпами його зростання серед цих регіонів держави.

Сучасний стан зовнішньоекономічних зв'язків прикордонних регіонів України та ролі Росії у них відображено на мал. 2. Ця карта дає цілісне бачення особливостей участі даних регіонів у відповідних національних показниках.

Висновки. Аналіз економічного потенціалу прикордонних з Росією регіонів України дозволив виявити регіони-лідери за певними показниками господарського розвитку та їхню участь у міжнародних економічних процесах, розкрити значення сусідньої держави в їх економіці. Географічний характер такого аналізу відображено у запропонованій автором серії відповідних тематичних аналітичних карт. Їхній комплексний аналіз дозволить виявити основні міжрегіональні відмінності та встановити шляхи їх корегування з метою активізації транскордонних зв'язків. Використання традиційних і новітніх картографічних методів дасть можливість провести економіко-географічний аналіз використання економічного потенціалу прикордонних з Росією регіонів України в їх зовнішньоекономічних зв'язках та показати значення сусідньої держави у функціонуванні їх господарств.



Література

1. Бочковская, А.И. Атласная система украинско-российского пограничья – информационный ресурс трансграничного сотрудничества / А.И. Бочковская, В.А. Колосов, Г.П. Подгрушный [и др.] // Укр. геогр. журн. – 2013. – № 4. – С. 66-71.

2. Савчук, І.Г. Методичні підходи та принципи дослідження виробничого, інформаційного і фінансового потенціалів регіону України / І.Г. Савчук // Укр. геогр. журн. – 2011. – № 2. – С. 33-40.

3. Савчук, І.Г. Шляхи вдосконалення інфраструктури геопросторових даних при вивченні міжнародного залізничного пасажирського сполучення України / І.Г. Савчук // Розвиток тематичної складової інфраструктури геопросторових даних в Україні: зб. наук. пр. – К.: Ін-т геогр. НАН України, 2011. – С. 142-145.

4. Савчук, І.Г. Использование ГИС-технологий в ис-

следованиях международного пассажирского железнодорожного сообщения в российско-украинском пограничье / И.Г. Савчук, О.Ю. Чуклова, В.С. Тикунов // Матер. Междунар. конф. "ИнтерКарто/ИнтерГИС 17" "Устойчивое развитие территорий: теория ГИС и практический опыт" (Барнаул – Денпасар, 14-19 декабря 2011 г.). – Барнаул – Денпасар: ИнтерКарто/ИнтерГИС, 2011. – С. 202-211.

5. Савчук, І.Г. Транспортно-инфраструктурные проблемы в пограничной зоне / И.Г. Савчук, В.А. Колосов, М.В. Зотова / Российско-Украинское пограничье: двадцать лет разделенного единства: монография; отв. ред. В.А. Колосов, О.И. Вендина. – М.: Новый хронограф, 2011. – С. 141-161.

6. Тикунов, В.С. Применение картографических моделей – картоидов и анаморфоз для изучения международного пассажирского железнодорожного сообщения / В.С. Тикунов, О.Ю. Чуклова, И.Г. Савчук // Укр. геогр. журн. – 2012. – № 1. – С. 63-68.

Надійшла 10.02.14

* * *

КАЛЕНДАР ПОДІЙ

Назва заходу	Дата і місце проведення	Веб-сайт (контактна адреса)
Світовий геопросторовий форум	Женева (Швейцарія) 5-9 травня 2014 р.	http://www.geospatialworldforum.org/
Конференція і торгова виставка з геоматики та геопросторових рішень	Сан-Пауло (Бразилія) 7-9 травня 2014 р.	http://mundogeoconnect.com/2014/en/
Міжнародна науково-технічна конференція "Геодезія, картографія і кадастр – сучасність та перспективи"	Москва (Російська Федерація) 27-28 травня 2014 р.	nauka@miigaik.ru
Виставка-конференція "GEO Business 2014"	Лондон (Велика Британія) 28-29 травня 2014 р.	http://geobusinessshow.com/
5-та Міжнародна конференція з картографії та ГІС	Рів'єра (Болгарія) 15-21 червня 2014 р.	http://iccgis2014.cartographygis.com/Home.html
XXV Міжнародний конгрес FIG 2014	Куала-Лумпур (Малайзія) 16-21 червня 2014 р.	http://www.fig.net/fig2014/
Конференція і торгова виставка Міжнародної асоціації картографічної індустрії (IMIA)	Вінчестер (Велика Британія) 24-26 червня 2014 р.	http://www.imiamaps.org/
VI Всеукраїнська науково-практична конференція "Національне картографування"	Київ (Україна) 2-3 жовтня 2014 р.	odegtyar@ukrmap.com.ua
Географічний конгрес	Квебек-Сіті (Канада) 7-11 жовтня 2014 р.	http://www.geocongres2014.ca/
Конференція і торгова виставка "INTERGEO2014"	Берлін (Німеччина) 7-9 жовтня 2014 р.	http://www.intergeo.de/en/index.html
Франкфуртська книжкова виставка-ярмарок	Франкфурт (Німеччина) 8-12 жовтня 2014 р.	http://www.buchmesse.de/en/
11-та Міжнародна виставка геодезії, картографії та геоінформатики GeoForm+	Москва (Російська Федерація) 10 жовтня 2014 р.	http://www.geoexpo.ru/ru-RU
11-й Міжнародний симпозіум з LBS (сервісів, що орієнтовані на місцеположення)	Відень (Австрія) 26-28 листопада 2014 р.	http://www.lbs2014.org/