

ОСОБЛИВОСТІ ГЕОГРАФІЧНОГО І ГЕОПОЛІТИЧНОГО ПОЛОЖЕННЯ ЯК ЧИННИК ЕКОНОМІЧНОГО РОЗВИТКУ УКРАЇНИ

Постановка проблеми й аналіз попередніх наукових досліджень і публікацій. Глобалізація світового господарства та інтеграція економічних систем різних країн є причиною зростання товарообміну між ними. Україна не лишається осторонь цих процесів і намагається інтегруватися до європейського економічного простору. Географічне і геополітичне положення, особливо транзитність і транскордонність, – змушують нашу країну бути – регулювальником і транспортувальником товарів та людей між державами Європи, Азії, Близького та Середнього Сходу. Але без ефективної транспортної системи, яка відповідатиме вимогам сьогодення за швидкістю і обсягами транспортування, за якістю обслуговування й іншими параметрами, Україна може лишитися осторонь головних транспортних потоків. Тому вивчення можливостей реалізації транзитного і транскордонного потенціалів сприятиме не лише розвитку господарства України та його окремих галузей, а й формуватиме імідж привабливості для зарубіжних інвесторів.

Знайомство з будь-яким географічним об'єктом (держава, фізико-географічна країна, місто, гірська система тощо), розпочинається з характеристики його географічного положення, яке є однією з найбільш широко вживаних і глибоко розроблених категорій сучасної географії.

Головна ідея географічного положення як науково-практичної категорії полягає у розкритті територіальних або просторових відношень, які можна об'єднати у кілька груп:

1) фізико-географічне положення – розташування географічного об'єкту у природному оточенні з його природними зонами, областями, орографією і окремими фізико-географічними об'єктами – морями, горами, річками;

2) економіко-географічне положення – розташування географічного об'єкту в реальному економічному просторі з населенням і господарством, інтеграційними масивами, економічними зонами, опорним економічним каркасом і окремими економіко-географічними об'єктами; економіко-географічне положення має кілька видів: промислово-географічне, аграрно-географічне, транспортно-географічне, демогеографічне, ринково-географічне, які розкривають відношення до економічно значимих об'єктів і категорій (промислові центри, економічні райони та зони, технопарки, сільськогосподарські зони, шляхи сполучення, трудові ресурси, ринки збуту чи ринки отримання сировини, палива і т. п.);

3) соціально-географічне положення – розташування об'єкта в соціумі і його відношення до соціально значимих об'єктів (столичних і обласних центрів, агломерацій, історико-географічних областей, історико-культурних центрів тощо);

4) політико-географічне або ж геополітичне положення – відношення до політичних та адміністративних реалій (розташування

стосовно цивілізаційних масивів, державних і етнокультурних кордонів, територіальний розріз розстановки політичних сил); його аналіз передбачає оцінку положення території країни в географічному просторі з точки зору інтересів держави, оцінку і прогнозування дій суб'єктів міжнародних відносин;

5) еколого-географічне положення – відношення до екологічно значимих об'єктів, які визначають екологічну ситуацію або до тих, на екологію яких впливає даний об'єкт;

б) геотуристичне положення – розташування географічного об'єкта (окрема культурно-історична пам'ятка, курорт, поселення, регіон, країна тощо) відносно інших об'єктів, рекреаційно-туристичних ресурсів, туристичних потоків, ринків збуту/отримання туристичних послуг тощо [6].

Незважаючи на всебічний аналіз категорії «географічне положення», лишаються нез'ясованими окремі його сторони: транскордонність, центральність, периферійність, транзитність, буферність. Особливо це стосується використання у навчальній і науковій літературі лише якісних характеристик положення, особливо економіко-географічного, коли відбувається проста констатація особливостей розміщення, тоді як кількісні лишаються поза увагою. Йдеться про топологічні параметри географічного положення

точкових економіко-географічних об'єктів: індекси зв'язності (I_{con}) та центральності (I_c), які розраховуються за формулами:

$$I_{con} = \sum_1^n M_{ij}; \quad (1)$$

$$I_c = \frac{I_{con}}{I_{con}^{min}} \quad (2),$$

де: M_{ij} – топологічна віддаль від i -го до j -го точкового об'єкту; n – кількість точкових об'єктів; I_{con}^{min} – мінімальний індекс зв'язності [7].

Положення точкового економіко-географічного об'єкту можна характеризувати через потенціал економіко-географічного положення (P_{eg}) згідно формули:

$$P_{eg} (\exists) \sum_1^n \frac{H_i}{R_{ij}}$$

де: n – кількість об'єктів; H_i – найбільш значимий кількісний параметр i -го об'єкту (наприклад, населення міста); R_{ij} – віддаль від i -го до j -го точкового об'єкту [7].

Кількісні параметри економіко-географічного положення геопросторових об'єктів, таких як держави, можна визначати, виходячи із інтегральної оцінки розмірів території (I_e), яка визначається за формулою Вітхауера:

$$I_e = \frac{SP}{10^9} \quad (4),$$

де: S – площа країни; P – загальна кількість населення країни [1].

Пропонуємо визначати потенціал економіко-географічного положення країни, видозмінивши формулу (4) і ввівши значення R_{ij} – топологічна віддаль між географічними центрами i -ї та j -ї країни. Формула матиме вигляд:

$$P_c = \frac{SP}{\sum_{ij} R_{ij} 10^9} \quad (5),$$

де: P_c – потенціал економіко-географічного положення країни; S

– площа країни; P – загальна кількість населення країни; R_{ij} – топологічна віддаль між географічними центрами i -ї та j -ї країни. З точки зору соціально-економічних реалій логічніше оперувати віддальми між столицями, які, за невеликими винятками, уособлюють економічні і політичні центри держав. Тоді:

$$P_c = \sum_1^n \frac{SP}{R_{ij} 10^9} \quad (6),$$

де: R_{ij} – топологічна віддаль між столицями i -ї та j -ї країни; n – кількість країн.

У контексті проблеми, винесеної до заголовку, особливу зацікавленість викликає транзитність географічного положення.

Формалізований підхід дозволяє виділяти кілька головних характеристик: індекс транзитності транспортної системи або окремої транспортної

$$\underline{V}_{tr} V_t$$

магістралі (I_{tr}) та індекс транзитності території країни (T_{tr}), які можна вирахувати за формулами:

$$I_{tr} 100\% \quad (7),$$

де: V_{tr} – обсяг транзитних перевезень транспортною системою або магістраллю за одиницю часу; V_t – загальний обсяг перевезень за одиницю часу;

(8),

$$T_{tr} = P_c I_{tr}$$

де: P_c – потенціал економіко-географічного положення країни; I_{tr} – індекс транзитності.

Виклад основного матеріалу дослідження. Україна розташована в південно-східній частині Європи. Її територія із заходу на схід має протяжність 1316 км, із півночі на південь – 893 км. Площа країни – 603,7 тис. км², населення – 47,7 млн. осіб. За цими параметрами Україна посідає провідні позиції в Європі. Загальна протяжність сухопутних кордонів складає 6,5 тис. км, морських – близько 1 тис. км., довжина берегової лінії перевищує 2,7 тис. км.

Однією з нагальних геостратегічних і політико-економічних проблем України є демаркація, делімітація і відповідне облаштування державних кордонів, особливо з Російською Федерацією (довжина кордону з Росією становить 1,6 тис. км).

Україна – морська держава. У світовому господарстві вихід до моря розцінюється як важливий позитивний чинник інтенсифікації зовнішніх економічних зв'язків, зокрема, міжнародної торгівлі. Але наша країна має ускладнений вихід до Світового океану, який пролягає через Чорне море – протоку Босфор – Мармурове море – протоку Дарданелли – Егейське море – Середземне море – Гібралтарську протоку – Атлантичний океан. Така ускладненість вимагає додаткових зусиль, спрямованих на координацію морських міжнародних перевезень із залученням українських портів.

Безпосередніми сухопутними сусідами України на заході є Польща, Словаччина й Угорщина – країни – члени Європейського Союзу; на південному заході – Румунія (країна з ринковою економікою) й Молдова (країна з перехідною економікою від командно-адміністративної системи до ринкової); на півночі – Білорусь – країна, в якій на даний час, фактично, збережена командно- адміністративна система управління економікою; на північному сході та сході – Росія, яка входить до держав – світових лідерів. Морськими сусідами України є Туреччина, Болгарія та Грузія. Таке різноманітне сусідство забезпечує багатогранність зовнішніх зв'язків і доступ до ринків різних типів держав.

За кількістю країн-сусідів першого порядку Україна займає вигідне положення в Європі. Із довільно взятого переліку європейських країн лише Німеччина та Російська Федерація мають більшу кількість сусідів (табл. 1).

У сучасних умовах велика кількість країн-сусідів або транскордонність – позитивний чинник економічного розвитку. Це – додатковий геополітичний привілей для ефективного входження України до європейського економічного простору. Перевага зросте ще більше, якщо Україна матиме добре розвинену транспортну систему, яка дозволить реалізувати вигоди географічного положення.

Таблиця 1. Транскордонність окремих європейських країн

Країна	Країни-сусіди першого порядку	Морські країни-сусіди	Кількість країн-сусідів
Україна	Польща, Білорусь, Росія, Молдова, Румунія, Словаччина, Угорщина	Туреччина, Болгарія, Грузія	7/3/10
Білорусь	Росія, Україна, Польща, Литва, Латвія	-	5/-/5
Польща	Німеччина, Чехія, Словаччина, Україна, Білорусь, Росія, Литва	Данія, Швеція, Литва	7/3/10
Чехія	Польща, Словаччина, Австрія, Німеччина	-	4/-/4
Німеччина	Данія, Польща, Чехія, Австрія, Швейцарія, Франція, Люксембург, Бельгія, Нідерланди	Швеція, Норвегія, Росія	9/3/12
Франція	Іспанія, Андорра, Італія, Швейцарія, Німеччина, Люксембург, Бельгія	Алжир, Туніс, Велика Британія	7/3/10
Бельгія	Німеччина, Нідерланди, Франція, Люксембург	Велика Британія	4/1/5
Румунія	Молдова, Україна, Угорщина, Сербія, Болгарія	Туреччина	5/1/6
Угорщина	Словаччина, Україна, Румунія, Сербія і Чорногорія, Хорватія, Словенія, Австрія	-	7/-/7
Австрія	Чехія, Словаччина, Угорщина, Словенія, Італія, Швейцарія, Ліхтенштейн, Німеччина	-	8/-/8
Словаччина	Польща, Україна, Угорщина, Австрія, Чехія	-	5/-/5
Російська Федерація	Норвегія, Фінляндія, Естонія, Латвія, Білорусь, Польща, Україна, Казахстан, Китай, Монголія, Корея Північна, Грузія, Азербайджан	США, Японія, Іран, Туркменістан, Туреччина	13/5/18

Топологічні параметри географічного положення столиці України, отримані за формулами (1) і (2), вказують на вигідність розташування. Сумарний потенціал економіко-географічного

положення Києва, розрахований за формулою (3), є досить високим. Серед європейських столиць, що розташовані на головній економічній осі Захід – Росія, Київ, за величиною потенціалу, займає 4 місце, поступившись Парижу, Москві та Берліну (табл. 2).

Таблиця 2. Сумарний потенціал економіко-географічного положення окремих європейських столиць

Столиця	Москва	Мінськ	Київ	Варшава	Берлін	Прага	Брюссель	Париж	∑ потенціалів економіко-географічного положення
Москва	-	0,012	0,01	0,007	0,005	0,0049	0,0036	0,0036	0,0458
Мінськ	0,0025	-	0,004	0,0034	0,0017	0,0017	0,001	0,0009	0,0152
Київ	0,0038	0,0069	-	0,0041	0,0024	0,0025	0,0016	0,0014	0,0227
Варшава	0,0014	0,0032	0,0023	-	0,0031	0,0031	0,0014	0,0011	0,0156
Берлін	0,0021	0,0036	0,0029	0,0069	-	0,0117	0,0052	0,0039	0,0363
Прага	0,0008	0,0013	0,0011	0,0025	0,0043	-	0,0018	0,0015	0,0133
Брюссель	0,0004	0,0006	0,0005	0,0009	0,0015	0,0014	-	0,0035	0,0088
Париж	0,0036	0,0049	0,0045	0,0066	0,01	0,01	0,0319	-	0,0715

Серед країн-сусідів Україна за величиною сумарного потенціалу географічного положення, розрахованого за формулою (6), займає провідні позиції (рис. 1).

Отже, наша країна і її столиця займають вигідне географічне положення за багатьма якісними і кількісними параметрами. Це – одна з геополітичних передумов, які дозволяють Україні посісти гідне місце серед європейської спільноти. Справа за малим – навчитися використовувати переваги, надані країні історією та природою.

Дати однозначну оцінку геополітичного положення України досить складно. Наша держава розташована у північній глобальній широтній смузі, яка охоплює всі ядра світової сили (Американський, Західноєвропейський і Азійський), головні інтеграційні масиви світу (НАФТА, АСЕАН, Європейський Союз) та переважну більшість розвинених держав світу. Це створює сприятливі геополітичні передумови для інтеграції української економіки у світове господарство. Проте периферійність положення України стосовно економічного ядра Європейського Союзу, не говорячи про США, Канаду та Японію й Китай, дещо ускладнює налагодження повномасштабної співпраці. Зауважимо, що у сучасному глобалізованому світі така периферійність розташування не повинна розглядатися як недолік.

Просторове розміщення на перетині важливих економічних і культурних світових осей розвитку і протистояння (Європа – Азія, Чорне море – Балтійське море, іслам – християнство, православ'я – католицизм) повинна спонукати українську політичну та наукову еліту до розробки активної геополітичної доктрини, яка підпорядкована інтересам держави та нації і не залежить від –кольору|| владної команди.

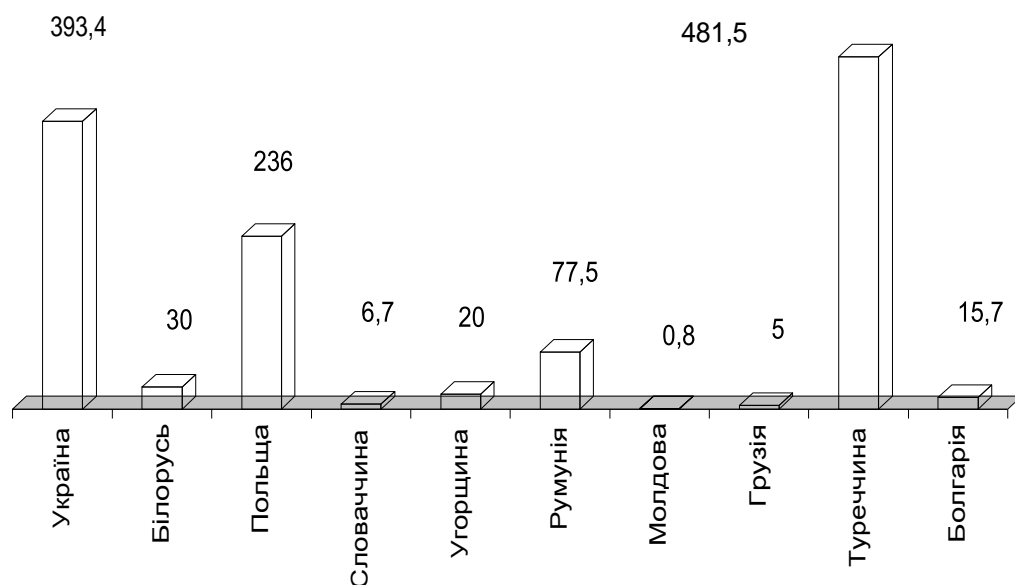


Рисунок 1. Сумарний потенціал географічного положення України та країн-сусідів

Наша країна протягом тривалого періоду свого розвитку перебувала в зоні впливу сильніших держав-імперій. Вона виконувала і виконує роль військової, економічної і культурної буферної зони: від епохи Київської Русі і Галицько-Волинського князівства, коли захищала Західну Європу від монголо-татарських кочівників, до часів Запорозької Січі і нинішнього періоду, коли перетворилася на

–фільтраційний тамбур між мусульманським, православним і католицьким світами, НАТО, Заходом і Росією.

Визначальним чинником геополітичного положення України є межування з Росією. Сусідство з країною, яка має безмежний споживчий ринок і потужну мінерально-сировинну базу, слід би розцінювати як позитивний момент. Але імперські традиції російської державності, напівофіційні територіальні претензії щодо Севастополя і Криму, військова присутність, втручання у внутрішні справи, політико-економічний тиск, який часто переходить у відвертий шантаж та економічні –війни стоять на заваді налагодженню цивілізованих політичних, економічних і культурних відносин між двома державами, які мають спільне минуле та майбутнє.

Важливою особливістю геополітичного положення є сусідство з Польщею, яка перетворилася на одного з головних провідників європейських інтеграційних прагнень України. Стосунки двох держав в історичній ретроспективі не були беззмарними, але нинішній період розвитку двосторонніх відносин дозволяє з оптимізмом дивитися на використання переваг сусідського положення.

Специфічна риса геополітичного положення України – сусідство через Чорне море з Туреччиною, повз береги якої пролягає єдиний

вихід у Середземне море. Тому –турецький чинник⁶ для нашої держави є напрочуд суттєвим. Специфіка ж полягає в тому, що Україна знаходиться між Росією та Туреччиною, які ведуть геополітичну боротьбу за вплив у басейні Чорного моря. Це вимагає від України зваженої політики, спрямованої на зміцнення позиції повноправного учасника міжнародних відносин на чорноморській геополітичній арені.

Негативною рисою сучасного геополітичного положення України слід вважати безпосереднє межування з осередком політичної напруги

– молдовським Придністров'ям, яке претендує на державну незалежність. У розв'язанні даного конфлікту Україна приймає активну участь. За умови оптимального задоволення інтересів конфліктуючих сторін Придністров'я, щільно заселене етнічними українцями, може стати чинником злагоди і взаємного порозуміння між Молдовою, Україною та Румунією.

Утворення у 1999 році Союзу Росії та Білорусі, який передбачає особливі стосунки: узгодження зовнішньої політики, формування єдиного економічного простору, податкові пільги тощо, певною мірою, погіршило геополітичне положення України. Росія отримала бажаний для неї безпосередній доступ до ринків європейських країн. Це спростило її експортно-імпорتنі операції, особливо постачання вуглеводнів.

Україна втратила певні преференції від такого об'єднання. Білорусь, яка зорієнтована на економічні зв'язки з Росією, не зацікавлена в повноцінному функціонуванні торговельного шляху –із варягів у греки⁶ у його сучасному вигляді.

Важлива риса географічного положення України – транзитність її території. Через територію України до Європи постачаються нафта і природний газ, мігрує населення із Азії в Європу і навіть нелегально транспортуються наркотики і зброя. Наша країна – суцільний

–транспортний коридор⁶, через який здійснюється транзит вантажів із Європи в Азію, із чорноморського басейну в балтійський і в зворотних напрямках. Ця особливість географічного положення обумовила проходження територією країни міжнародних або "критських" транспортних коридорів⁶, а також міжнародних транспортних магістралей Європа – Кавказ – Азія (TRASECA), Балтійське море – Чорне море (Гдиня/Гданськ – Одеса/Іллічівськ).

Міжнародний транспортний коридор (МТК) – комплекс наземних та водних транспортних магістралей з відповідною інфраструктурою, – допоміжними спорудами, під'їздними шляхами, прикордонними переходами, сервісними пунктами, вантажними та пасажирськими терміналами, устаткуванням для управління рухом. Для його успішного функціонування необхідне впровадження

⁶ На другій європейській конференції з питань транспорту, яка відбулася 14 – 16 березня 1994 р. на о. Крит (Греція), було прийнято рішення про виділення і відповідне облаштування транс'європейських транспортних магістралей. Вони отримали назву –критські" або міжнародні транспортні коридори.

організаційно-технічних заходів, законодавчих та нормативних актів, які забезпечують перевезення вантажів та пасажирів на рівні, що відповідає вимогам Європейського Союзу. Створення транспортних коридорів передбачає забезпечення погодженого розвитку інфраструктури транспортних мереж країн, через які вони проходять, а також країн, суміжних з ними.

Територією України проходить кілька «критських транспортних коридорів»: №3 – Берлін – Вроцлав – Львів – Київ; №5 – Трієст – Будапешт – Братислава – Ужгород – Львів; №7 – Дунайський водний шлях; №9 – Гельсінкі – Київ – Одеса – Димитровград [3].

Кожен із названих вище напрямків по-різному задіяний у транзитному перевезенні вантажів. Найбільш напруженим МТК є напрямок «Європа – Кавказ – Азія», яким нині користуються майже 50 країн [4]. Значні обсяги вантажів перевозяться лінією Гельсінкі – Одеса – Димитровград та Гданськ – Одеса (рис. 2). Сумарна частка цих трьох напрямків у структурі перевезень у 2005 році перевищила 70% (рис. 3) [9, 10].

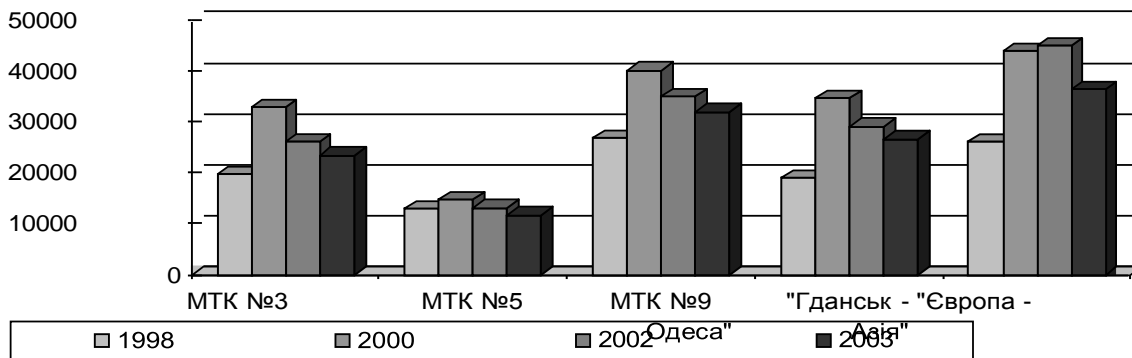


Рисунок 2. Динаміка обсягу транзитних перевезень за напрямками міжнародних транспортних коридорів (1998-2005 роки, тис. т)

З огляду на євроінтеграційні прагнення України, перспективними є МТК №3 і №5, які зв'язують нашу країну з Євросоюзом. Особливі надії пов'язуються з розбудовою напрямку Трієст – Львів, який може стати основою формування Південного транспортного коридору «Захід – Схід» від Лісабону до Києва. Для нашої держави було-б вигідним об'єднання «критських коридорів» №№ 3, 5, 9 з міжнародними транспортними магістралями TRASECA та Гдиня/Гданськ – Одеса/Іллічівськ. Це привело б до створення єдиної транспортної системи між країнами Європи, Кавказу та Середньої Азії.

Транзитні можливості України визначаються, перш за все, як певна частка загальних пропускних спроможностей транспортної мережі. Технологічні потужності національної транспортної системи здатні щороку перевозити залізницями більше 1 млрд. т вантажів,

переробляти в портах понад 160 млн. т вантажів та доставляти трубопровідним транспортом близько 200 млн. т вуглеводнів [4].

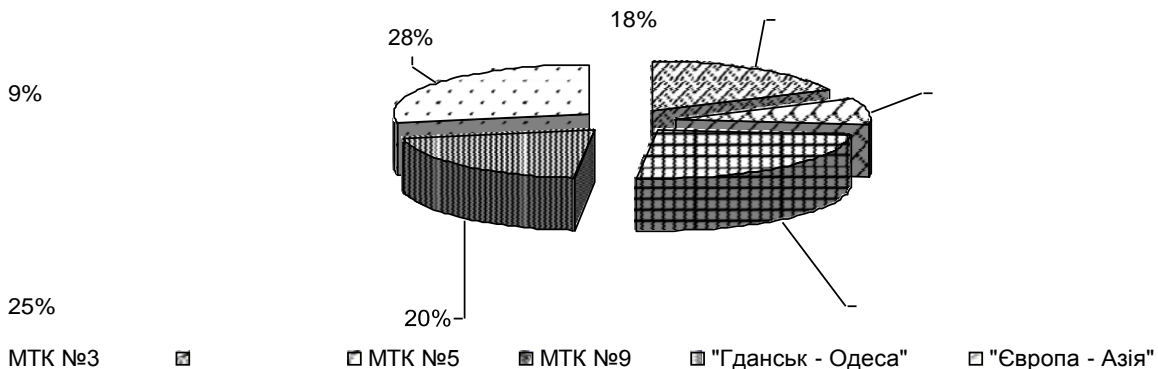


Рисунок 3. Питома вага МТК у структурі транзитних перевезень за напрямками (2005 р.).

Із загальних транспортних потужностей значна частка орієнтована на виконання транзитних функцій. Згідно проведених розрахунків, індекс транзитності транспортної системи України на початку 2000-х років коливається в межах 60-70%. Загальний обсяг транзитних перевезень наземним транспортом у 2002 році склав близько 176 млн. т (рис. 4). Це в 1,2 рази менше, ніж у 1996 році. Спад у обсягах перевезень характерний для більшості видів транспорту: на автомобільному – в 1,6 рази, на трубопровідному – в 1,3 рази. Зросли лише транзитні перевезення залізницями.

Причини, що зменшують або погіршують використання транзитного потенціалу України, можна умовно об'єднати у дві групи:

- 1) техніко-економічні; 2) політико-правові.

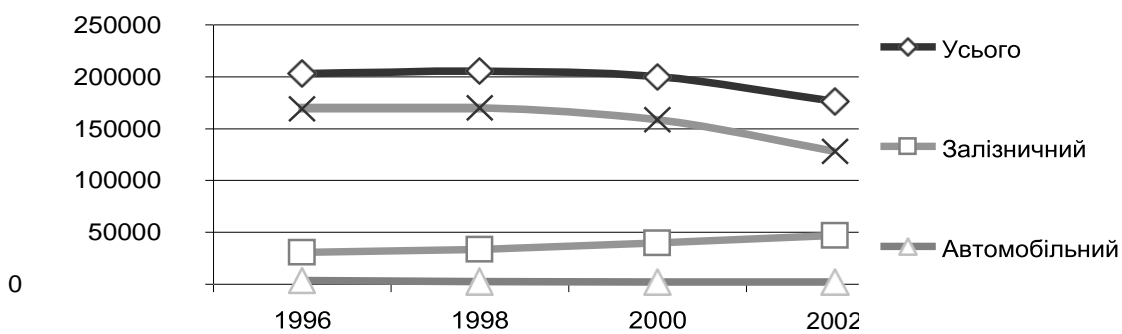


Рисунок 4. Динаміка обсягу транзитних перевезень територією України (1996-2002 роки, тис. т) [8, 9, 10]

Серед техніко-економічних причин головними є такі:

□ відставання у темпах розбудови української частини системи міжнародних транспортних коридорів;

зволікання з відродженням шляхів судноплавства Дунай – Чорне море; низька якість транспортної мережі, перш за все автомобільних доріг та обмежена швидкість транзитних перевезень;

□ нерозвиненість інфраструктури державного кордону та висока вартість послуг, що надаються контрольними службами при його перетинанні;

відсутність комплексного, зокрема інформаційного, обслуговування перевізників та електронного документообігу;

□ недостатня ефективність заходів щодо збереження вантажів, криміногенна обстановка на дорогах;

□ недосконала тарифна політика щодо транспортування територією України російських експортних енергоносіїв.

До другої категорії причин належать:

певна невизначеність і недостатня послідовність політики України щодо участі в міжнародних та регіональних економічних формуваннях та інтеграційних утвореннях;

недостатня активність у приєднанні до міжнародних конвенцій та інших нормативно-правових актів щодо транзитних перевезень;

ігнорування світового досвіду щодо формування міжнародних консорціумів зі спорудження, експлуатації та розвитку транспортної системи країни;

□ недостатня наполегливість у відстоюванні інтересів України в питаннях відновлення судноплавства на Дунаї та відродження позицій держави як провідної транзитної країни в цьому регіоні;

недосконалість і низька ефективність існуючих заходів з державної підтримки вітчизняних перевізників.

Висновки. Україна має вигідне унікальне географічне і геополітичне положення. У сучасних умовах транзитність набуває геополітичного і глобального економічного забарвлення. Україна здатна на якісно вищому рівні регулювати потоки товарів, трудових ресурсів та енергії між Європою й Азією і виступати гарантом економічної, енергетичної, соціальної та політичної стабільності в усій Європі.

Список літератури:

1. Барановський М. О. Практикум з економічної та соціальної географії України. – Ніжин: В-во Ніжинського державного педагогічного університету ім. М. Гоголя, 2005.
2. Блій Г. де, Муллер Пітер. Географія: світи, регіони, концепти. – К.: Либідь, 2004.
3. Закон України про Комплексну програму утворення України як транзитної держави у 2002-2010 роках // Відомості Верховної Ради України. – 2002. – № 24.
4. Кутах Ю. Транзитні зв'язки України і міжнародні транспортні коридори // Економіст. 2002. – № 1. – С. 50-57.

5. Паламарчук М. М., Паламарчук О. М. Геополітичне положення України (сутність і основні риси) // Український географічний журнал. – 1994. – № 1- 2. – С. 3-9.
6. Смаль І. В. Рекреація і туризм: короткий тлумачний словник термінів і понять. – Ніжин: Вид-во Ніжинського державного університету імені Миколи Гоголя, 2006.
7. Экономико-географический комплекс крупного города (на примере г. Киева) / Н. Д. Пистун, В. Н. Пересекин, Н. Я. Мижега и др. – К.: Вища шк. Изд-во при Киев. ун-те, 1989.
8. www.economy.com.ua
9. www.soskin.info
10. www.ukrstat.gov.ua