

ВИЗНАЧЕННЯ ТРАНСПОРТНО-ГЕОГРАФІЧНОГО ПОТЕНЦІАЛУ РЕГІОНІВ УКРАЇНИ

У статті проведено обґрунтування впливу суспільно-географічного фактору на соціально-економічний розвиток регіонів, рівень їх депресивності. Введено поняття транспортно-географічного потенціалу регіону, визначено його складові, їх кількісну оцінку, групування та аналіз регіонів за транспортно-географічним потенціалом.

In the article the ground of influence of publicly geographical factor is conducted on socio-economic development of regions, level of their depressed. The concept of transport-geographical potential of region is entered, certainly him constituents, their quantitative estimation, grouping and analysis of regions after transport-geographical potential.

Постановка проблеми у загальному вигляді Важливим напрямом у вивченні соціально-економічного розвитку регіонів, визначення рівня їх депресивності є дослідження суспільно-географічного фактору, який, як зазначає більшість науковців, має досить вагоме значення. Існуюча диференціація соціально-економічного розвитку регіонів України багато в чому залежить від географічного положення, мережі транспортних шляхів, міжнародних транспортних коридорів (МТК), наявності природно-ресурсного потенціалу. Однією з найважливіших категорій суспільно-географічної науки є географічне положення, яке має різні характеристики оцінювання. Головною рисою географічного положення є його позиціонування тобто відношення певного об'єкта до інших [1, с.340-456]. Географічне положення багатоаспектне поняття, існує низка дефініцій, які характеризують його стан. У даному дослідженні розглядається транспортно-географічне положення регіонів. Дане поняття відоме, зустрічається в науковій літературі, але в основному має описовий характер. Для дослідження автор вводить поняття «транспортно-географічний потенціал регіону» (ТГПР).

Аналіз досліджень і публікацій останніх років. Проблеми впливу географічного фактора на соціально-економічний розвиток регіонів присвячені наукові праці як вітчизняних так і зарубіжних учених М. Барановського, В. Коломийчука, А. Новикової, В. Селіверстова, С. Суспіцина, С. Казанцева, які мають в основному вербальну оцінку. Дослідження та аналіз суспільно-географічного положення регіонів розглядається в працях І. Гукалової, О. Савюк.

Виділення невирішених раніше частин загальної проблеми. Вплив географічного фактора на розвиток регіонів, адміністративних районів визнається багатьма ученими, але ґрунтовної методики аналізу не має. Стосовно регіонів термін «транспортно-географічний потенціал» майже ніхто не визначав.

Постановка завдання. Визначення основних складових ТГПР, їх кількісної оцінки, групування та аналіз регіонів за транспортно-географічним потенціалом (ТГП). Позиціонування ТГП регіонів із обсягом валового регіонального продукту (ВРП) на душу населення.

Виклад основного матеріалу дослідження. У дослідженні автор визначає такі складові транспортно-географічного потенціалу регіону: наявність кордонів з іншими державами; входження областей до Єврорегіонів; вихід до моря; положення відносно столичного регіону (центр – периферія); проходження ліній МТК; транспортно-географічне положення.

Складові ТГПР обрані таким чином, щоб якомога повніше розкрити переваги тієї чи іншої області в її транспортно-географічному положенні. Серед них є три незмінні (наявність кордонів з іншими державами, вихід до моря, положення відносно столиці) та три складові, які можуть мобільно змінюватись – до них належать входження областей до Єврорегіонів,

проходження ліній МТК та транспортно-географічне положення.

Розглянемо більш детально зазначені складові ТГП. Загальна протяжність сухопутних кордонів України становить понад 5,6 тис. км, в т. ч. з Росією – 1955 км, Білоруссю – 1084 км, Польщею – 542 км, Словаччиною – 98 км, Угорщиною – 135 км, Румунією – 608 км, Молдовою – 1202 км. З погляду суспільної географії державний кордон (ДК) – це гранична лінія суспільно-географічних систем державного рівня. Завдяки основним їх властивостям, бар'єрності та контактності, ДК відіграють певну роль в формуванні системи господарських структур (економіка, інфраструктура, експортно-імпорتنі зв'язки), соціально-економічного розвитку регіону. Через прикордонні регіони відбувається взаємодія національного господарства з господарствами інших країн, «входження економіки країни в систему міжнародного поділу праці, залучення її у світові інтеграційні процеси» [2, с.19]. Поглиблення економічного співробітництва можливо через створення Єврорегіонів, спеціальних (вільних) економічних зон, зон вільної торгівлі, митних союзів тощо.

З 1993 року в Україні створені Єврорегіони «Карпати» (1993 р.), «Буг» (1995 р.), «Нижній Дунай» (1998 р.), «Верхній Прут» (2000 р.), «Слобожанщина» (2003 р.), «Дніпро» (2003 р.) в роботу яких залучені Волинська, Чернівецька, Закарпатська, Одеська, Івано-Франківська, Львівська, Харківська, Чернігівська області, а також регіони Росії, Білорусі, Молдови, Польщі, Румунії, Словаччини, Угорщини, Австрії, Німеччини і Франції. На думку закордонних фахівців, українські регіони мають не лише значно більші території за розмірами, а й володіють значно більшим потенціалом, ніж Єврорегіони країн-сусідів. Що стосується економічного ефекту від дії Єврорегіонів в Україні, то особливого впливу на економіку держави вони на даний час не мають. Важливими чинниками, що стримують розвиток прикордонного співробітництва, є: надзвичайно високі ставки митного збору на окремі групи товарів; наявність режиму квотування і ліцензування; недостатньо розвинена прикордонна і транзитна інфраструктура; ускладнені паспортно-митні процедури на існуючих прикордонних переходах. Крім того, не останнє місце посідають ментальні відмінності, які склалися історично, і елементарний мовний бар'єр.

Отже, не дивлячись на певні недоліки в функціонуванні Єврорегіонів, в цілому прикордонне положення регіону є досить вигідним для його загального розвитку.

Третьою складовою ТГП є вихід до Чорного та Азовського морів, що відповідно дає можливість окремим регіонам значно покращити їх транспортний, економічний, рекреаційний розвиток.

Столиця кожної країни є провідним політичним, соціально-економічним та науковим центром. Близькість обласного центру регіону до столиці країни вважається певною перевагою у розвитку даного регіону. Тому дослідження даного аспекту ТГП є досить важливим.

Центральне розташування України в Європі на перехресті найкоротших шляхів зі Східної Європи й Азії в Центральну і Західну Європу, а також зі Скандинавії і Балтійського регіону у Східне Середземномор'я і Чорноморський регіон робить досить вигідним її ТГП. З давніх часів територію України перетинали міграційні і торгові шляхи з Півночі на Південь ("з варяг у греки") та зі Сходу на Захід (вітка великого шовкового шляху, степові шляхи переселення кочових народів). І сьогодні територію держави перетинають численні міжнародні комунікації – залізниці, автомагістралі, нафто- і газопроводи, повітряні шляхи і судноплавні ріки, лінії електропередач і зв'язку.

Нові можливості для використання зручного транспортно-географічного положення України з'являються у зв'язку з перспективою формування європейських і євразійських транспортних коридорів. Вони мають з'єднати країни Західної Європи з країнами Східної Європи, а також країни Закавказзя, Центральної Азії та Близького Сходу з Європою.

Міжнародні транспортні коридори (МТК), на думку В. Дергачева, є «індикаторами економічного росту» [3, с.265-324]. Міжнародні транспортні коридори – виключно складна технологічна система, що концентрує на генеральних напрямках транспорт загального користування (залізничний, автомобільний, морський, трубопровідний) і телекомунікації. Не дарма в США, для покращення положення в країні під час Великої депресії було

розроблено та виконано довгострокову програму будівництва доріг. Президент Ейзенхауер так прокоментував цю програму «Цей державний проект змінив обличчя Америки більше, ніж будь-який інший. Його вплив на американську економіку такий великий, що не піддається точному обчисленню» [4].

Розвиток МТК, дає можливість виходу вітчизняної продукції на світові альтернативні ринки, підвищення конкурентоспроможності вітчизняних виробів. Через Україну проходять 7 МТК [5]:

1. Транспортний коридор Гданьськ – Одеса (Балтійське море – Чорне море), Польща – Україна. Протяжність коридору складає 1816 км, зокрема по Україні: залізнична колія – 918 км, автодороги – 1208 км (зокрема відгалуження – 247,1 км);
2. Пан'європейський транспортний коридор № 9 (Хельсінкі – Санкт-Петербург – Вітебськ – Київ (Москва) – Одеса – Кишинів – Пловдив – Бухарест – Александрополіс), Фінляндія, Росія, Україна, Білорусь, Молдова, Румунія, Греція. Протяжність коридору – 3400 км, зокрема по Україні: залізнична колія – 1496 км, автодороги – 996 км (зокрема відгалуження – 152 км і 242 км відповідно);
3. Пан'європейський транспортний коридор № 5 (Трієст – Любляна – Будапешт – Братислава – Чіп – Ужгород – Львів). Італія, Словенія, Угорщина, Україна. Протяжність коридору – 1595 км, зокрема по Україні: залізнична колія – 266 км., автодороги – 338 км. (відгалуження – 47 км.);
4. Пан'європейський транспортний коридор №3 (Берлін (Дрезден) – Вроцлав – Львів – Київ), Німеччина, Польща, Україна. Протяжність коридору – 1640 км, зокрема по Україні: залізнична колія – 694 км, автодороги – 611 км.
5. Транспортний коридор Європа – Азія (Краковець – Львів – Рівно – Житомир – Київ – Полтава – Харків – Дебальцево – Ізваріно).
6. Євразійський транспортний коридор. По Україні: Одеса – Миколаїв – Херсон – Джанкой – Керч.
7. Транспортний коридор Чорноморського Економічного Співробітництва. По Україні: Рені – Ізмаїл – Одеса – Миколаїв – Херсон – Мелітополь – Бердянськ – Новоазовськ.

Крім вищезазначеного ТГПР можна оцінити відношенням обласних центрів один до одного в межах єдиної транспортної мережі. Змістовна інтерпретація оцінки транспортно-географічного положення визначає відносну міру зручності географічного положення об'єктів (регіонів) за певними видами транспортних відносин (залізничний, автомобільний, повітряний) або для всіх їх сукупностей. Для оцінки відносного значення обласних центрів в формуванні міжобласної транспортної мережі О.Г. Топчієвим була використана процедура ранжування вершин графа за їх формальною участю у зв'язках різного порядку [6, с.149-151].

Перелічені характеристики є досить важливими для соціально-економічного розвитку як країни так і її регіонів, але, на жаль, вони мають більш виражену якісну характеристику й іноді кількісно оцінити дані фактори досить важко. Тому для визначення ТГПР нами пропонується наступна методика. Кожна складова, є частковим показником, яку при потребі можна розглядати окремо, оцінена за бальною шкалою:

- наявність кордонів з іншими державами: 2 – наявність, 0 – відсутність;
- вихід до моря: 3 – наявність, 0 – відсутність;
- положення відносно столиці оцінювалось умовно за результатами прямих відстаней від м. Києва до обласних центрів. У результаті відстань до 140 км – 5 балів, 141-280 – 4 бали, 281-420 – 3 бали, 421-560 – 2 бали, більше 561 – 1 бал;
- транспортно-географічне положення: 1 – низька мережа транспортних шляхів, 2 – середня, 3 – вища середнього, 4 – висока;
- наявність МТК: 1-4 – число авто МТК, які проходять через регіон, 0 – відсутність;
- входження областей до Єврорегіонів – 1-4 – кількість Єврорегіонів до складу яких входять області, 0 – області не входять до Єврорегіонів (табл.1). В оцінку ТГПР було закладено, на думку автора, ключові, хоч і не всі можливі складові ТГПР, тому заключний результат не претендує на усталеність і може мати іншу варіативність.

Транспортно-географічний потенціал регіонів

Регіон (область)	Наявність кордонів з іншими державами (бали)	Входження до Євро регіонів (бали)	Вихід до моря (бали)	Положення відносно столиці (бали)	Пройдення ліній авто МТК (бали)	Транспортно-географічне положення	ТТ Потенціал регіону (сума балів)
АР Крим	0	0	3	1	2	1	7
Вінницька	2		0	4	2	2	10
Волинська	2	1	0	3	2	1	9
Дніпропетровська	0	0	0	3	2	3	8
Донецька	2	0	3	1	3	3	12
Житомирська	2	0	0	5	3	1	11
Закарпатська	2	1	0	1	1	1	6
Запорізька	0	0	3	1	2	1	7
Івано-Франківська	2	1	0	2	0	1	6
Київська	2	0	0	5	3	4	14
Кіровоградська	0	0	0	4	2	2	8
Луганська	2	0	0	1	2	2	7
Львівська	2	1	0	2	3	4	12
Миколаївська	0	0	3	3	2	2	10
Одеська	0	1	3	2	4	4	14
Полтавська	0	0	0	3	2	2	7
Рівненська	2	0	0	3	3	1	9
Сумська	2	0	0	3	1	1	7
Тернопільська	0	0	0	3	2	2	7
Харківська	2	1	0	3	2	4	12
Херсонська	0	0	3	2	3	2	10
Хмельницька	0	0	0	4	1	2	7
Черкаська	0	0	0	4	2	2	8
Чернівецька	2	2	0	3	1	1	9
Чернігівська	2	1	0	5	2	1	11

Таким чином, інтегральний показник транспортно-географічного потенціалу регіонів України коливається в межах від 6 до 14 балів. Найкращий результат мають 2 області: Київська та Одеська, що можна пояснити фактором столичності для Київської області та фактором транзитності (не лише сухопутної, а й морської) для Одеської області. Досить значний транспортно-географічний потенціал мають Донецька, Львівська, Харківська, Житомирська, Чернігівська області. Найнижчі результати в Закарпатській, Івано-Франківській а також Запорізькій, Луганській, Кіровоградській, Полтавській, Сумській, Тернопільській та Хмельницькій областях, АР Крим три з яких (Тернопільська, Полтавська, Кіровоградська) є внутрішніми областями, інші області, знаходяться на значній відстані від столиці країни, займають в основному периферійне положення, не дивлячись на кордони з іншими країнами, не в змозі на даний час якісно використати переваги свого транспортно-географічного положення.

Оцінити можливості та ефективність використання транспортно-географічного потенціалу регіону у даному дослідженні пропонується за допомогою порівняння результату дослідження транспортно-географічного потенціалу регіону із показником валового регіонального продукту на 1 особу, який є загально визнаним показником оцінки рівня розвитку регіону (рис.1). Аналіз рисунка свідчить, по-перше, що для більшості регіонів України спостерігається істотний кореляційний зв'язок транспортно-географічного потенціалу регіону з обсягом валового регіонального продукту на душу населення, по-друге, дозволяє виявити можливості окремих регіонів для більш якісного використання переваг

свого транспортно-географічного положення, по-третє, одночасно розглянути й проаналізувати складові транспортно-географічного потенціалу регіонів країни.

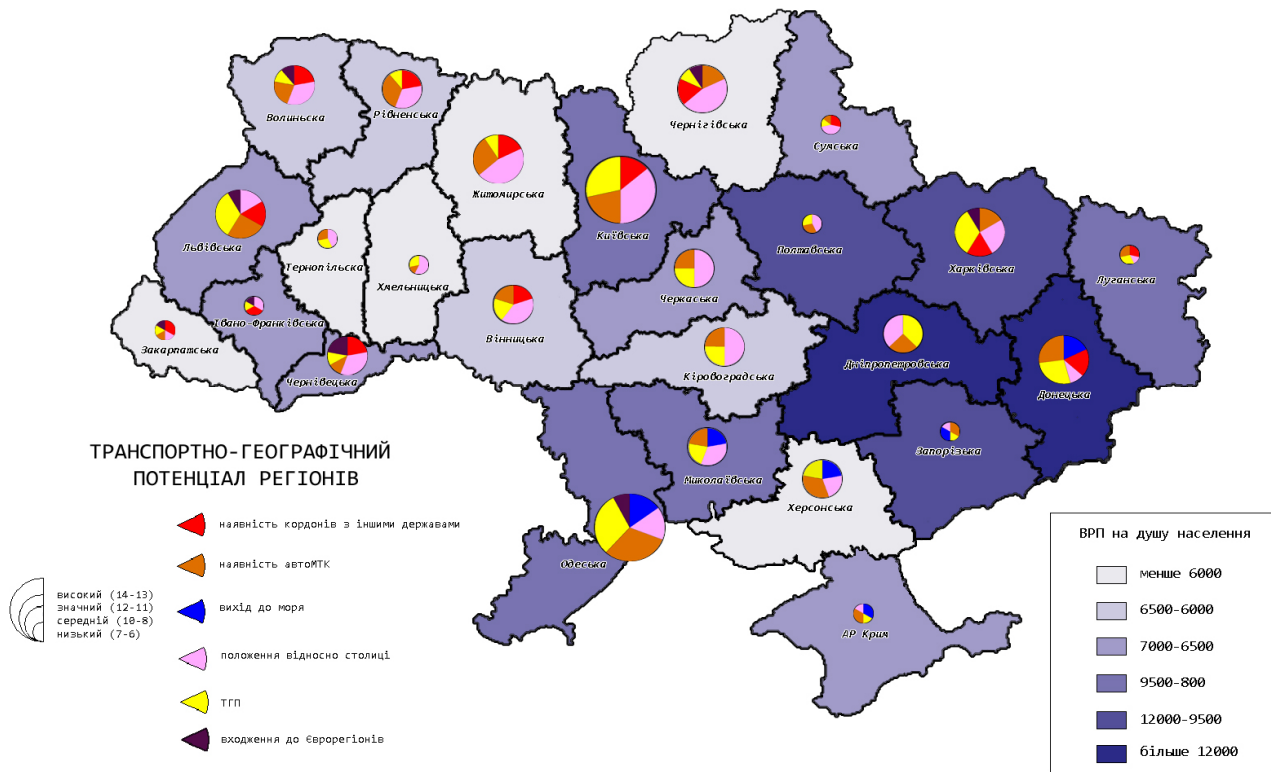


Рис. 1. Співставлення ТГПР з ВРП на душу населення

Висновки і перспективи подальших розробок. Проведене дослідження дає підстави стверджувати, що суспільно-географічний фактор, а саме транспортно-географічний потенціал регіону, є одним із значущих факторів, які безпосередньо впливають на соціально-економічний розвиток регіонів.

Аналіз рисунку свідчить, по-перше, що для більшості регіонів України, а саме Донецької, Дніпропетровської, Харківської, Київської, Запорізької спостерігається істотний кореляційний зв'язок транспортно-географічного потенціалу регіонів з обсягом валового регіонального продукту на душу населення. Невикористані значні можливості ТГПР в Чернігівській, Житомирській, Львівській областях. Перспективними для розвитку завдяки транспортно-географічному положенню є Рівненська, Волинська, Рівненська, Кіровоградська, Херсонська області. Окреслене питання потребує більш детального вивчення та є основою для подальшого наукового дослідження.

Література

1. Шаблій О. І. Суспільна географія: теорія, історія, країнознавчі студії / О. І. Шаблій. – Львів: Львівський університет імені Івана Франка, 2001. – 744 с.
2. Малиновська О. Ю. Політико-географічні аспекти формування та функціонування західного державного кордону України: автореф. дис. канд. геогр. наук: спец. 11.00.02 / О. Ю. Малиновська. – К.: Київ. нац. ун-т ім. Т. Шевченка, 2002. – 19 с.
3. Дергачев В. А. Геополитика: [учеб. для вузов] / В. А. Дергачев. – М.: ЮНИТИ-ДАНА, 2004. – 526 с.
4. Дергачев В. Геополитическая трансформация международных транспортных коридоров [Електронний ресурс] / В. Дергачев // Вестник аналитики. Москва. – 2006.– № 3. – Режим доступу: <http://dergachev.ru/analit/5.html>.
5. Міжнародні транспортні коридори [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://euro2012highway.blogspot.com/2009/04/transport-corridors-ukraine.html>.
6. Топчиев А. Г. Пространственная организация географических комплексов и систем / А.Г. Топчиев. – К.; Одесса: Высшая школа, 1988. – 187 с.