

О. І. Соскін,

к. е. н., доцент, професор кафедри міжнародної економіки та підприємництва, Національна академія управління, директор Інституту трансформації суспільства

ШЛЯХИ РЕАЛІЗАЦІЇ ГЕОЕКОНОМІЧНОЇ МОДЕЛІ УКРАЇНИ В ЄВРАЗІЙСЬКОМУ ПРОСТОРИ

У статті визначені сутність і шляхи реалізації гео економічної моделі України в євразійському просторі, що формуються під впливом ендогенних та екзогенних чинників.

In clause are determined essence and ways of realization of geoeconomic model of Ukraine in the Euroasian space under influence internal and external factors.

Ключові слова: гео економічна модель, гео економічний потенціал, євразійський простір, транскордонне співробітництво.

Key words: geoeconomic model, geoeconomic potential, Euroasian space, trans-border cooperation.

ВСТУП

Гео економічна модель України являє собою сукупність напрямів, принципів, механізмів та інструментів реалізації гео економічного потенціалу країни у світовому економічному просторі відповідно до стратегії її економічного розвитку, визначеної на базі національних інтересів держави та суспільства. Гео економічна модель — це зовнішній вимір загальної економічної моделі розвитку країни, яка в Україні дотепер ще остаточно не склалася, оскільки стратегія її економічного розвитку повсякчас змінюється (фактично — із приходом до влади кожного нового президента держави). До того ж наша країна належить до рецесійної групи транзитивних держав, а не до ключових гравців у системі міжнародних економічних відносин, а тому, гео економічно по-

зиціонуючи себе, змушена зважати не тільки на загальні глобально-регіональні тенденції світового економічного простору, а й на інтереси країн — міжнародних лідерів.

АНАЛІЗ ОСТАННІХ ДОСЛІДЖЕНЬ І ПУБЛІКАЦІЙ

Окремі складові та функціональні риси гео економічної моделі України, її зв'язок із геополітичною моделлю досліджували такі провідні українські вчені-економісти, як О. Білорус, В. Будкін, О. Власюк, А. Гальчинський, Ю. Макогон, В. Новицький, Ю. Пахомов, А. Філіпенко, В. Чужиков та ін. Водночас особливості посткризового етапу розвитку світогосподарських зв'язків і нові процеси, що нині розгортаються в євразійському просторі, потребують подальшого наукового аналізу можливостей та

шляхів реалізації гео економічної моделі України в сучасних умовах.

Мета статті — визначити сутність і шляхи реалізації гео економічної моделі України в євразійському просторі, що формуються під впливом ендогенних та екзогенних чинників.

ОСНОВНІ РЕЗУЛЬТАТИ ДОСЛІДЖЕННЯ

Геополітичне (географічне, культурне, конфесійне) положення України невідворотно робить її складовою європейського, а відтак, і євразійського* простору, а тому вона мусить зайняти в ньому належне гео економічне місце й відігравати відповідну гео економічну роль. Гео економічний статус України визначається ендогенними та екзогенними чинниками. До ендогенних факторів впливу слід віднести рівень економічного розвитку, масштаби, стан і якість ресурсного потенціалу, а також визначені державою гео економічні пріоритети та стратегія розвитку країни.

Серед екзогенних чинників впливу найбільш відчутними, на наш погляд, є такі процеси, що нині розгортаються в євразійському просторі:

— повсюдне поширення глобалізації як вищої форми інтернаціоналізації господарського життя;

— розвиток на теренах Євразії впливових міжнародних інтеграційних угруповань (Європейський Союз, ЄврАзЕс, АСЕАН, ЄАСТ, СААРК, Вишеградська група, Шанхайська організація співробітництва, Організація Чорноморського економічного співробітництва, ЄЕП, ГУАМ та ін.); зміцнення потуги об'єднаних гравців у гео економічному балансі сил; висловлення намірів, спрямованих на подальше інтегрування євразійського простору, створення спільних систем безпеки, вільних економічних зон тощо;

— наростання ознак регіоналізації в результаті впровадження низки регіонально-субрегіональних проектів та ініціатив (Центрально-європейська ініціатива, "Східне партнерство", "ОДЕР — ГУАМ", "БЛЕКСІФОР", "Чорноморська гармонія", Співдружність демократичного вибору та ін.);

— посилення гео економічної ролі ряду країн ЦСЄ, які обрали євроінтеграційний вектор розвитку й набули членства в ЄС протягом останніх трьох хвиль розширення;

— помітне відновлення в останнє десятиріччя гео економічної моці та претензій на домінування Росії як найбільшої держави в Євразії;

— посилення впливу великих держав Азії, зокрема Китаю та Індії, у системі сучасних світогосподарських зв'язків;

— потужний розвиток транснаціональних китайських і російських

* Євразія — це величезний континент, що об'єднує два з трьох найпереводніших та економічно продуктивних регіонів світу, де перетинаються геополітичні й гео економічні інтереси найпотужніших міжнародних гравців. Збігнев Бжезінський, який присвятив другий розділ своєї книги "Велика шахівниця" аналізу нової геостратегічної ролі Євразії, назвав її "геополітичною осявою" для світу, зауваживши, що "переважання на всьому Євразійському континенті слугує центральною підставою для світової першості" [1, с. 39].

компаній та їх експансія у євразійському просторі;

— боротьба між ЄС, Російською Федерацією і Китаєм за отримання статусу "центру сили" у геоекономічному просторі Євразійського континенту;

— поява в міжнародному економічному середовищі нового впливового гравця — Ірану, який швидко створює ракетно-ядерний потенціал і стає небезпечним та непередбачуваним геополітичним і геоекономічним суб'єктом у євразійському просторі;

— зміна співвідношення між економічними, політичними, військовими інтересами у міжнародних відносинах на користь економічних складників.

Водночас Україна як повноцінний і великий геоекономічний суб'єкт євразійського простору має необхідні й достатні підстави для здійснення зворотного впливу на процеси трансформації і формування нових векторів впливу та інтеграції у цьому мегареґіоні.

Ключове геоекономічне положення нашої країни на Євразійському континенті зумовлене рядом факторів [2].

По-перше, територія України є місцем перетину євразійської геоекономічної системи координат Північ — Південь (меридіан) і Захід — Схід (паралель). Як відомо, геоекономічний вектор Захід — Схід добре розбудований та інтенсивно функціонує останні дві тисячі років. Водночас геоекономічний вектор Північ — Південь, що традиційно мав назву торговельного шляху "із варяг у греки", практично припинив діяти 750 років тому, коли православна імперія Київська Русь була знищена татаро-монгольською ордою. Таким чином, Євразія сотні років не використовує як джерело свого процвітання такий наймогутніший геоекономічний ресурс, як Балто-Чорноморсько-Каспійська вісь. Нинішній етап розвитку євразійських країн є досить сприятливим для відновлення потенціалу зазначеної осі у формі балто-чорноморсько-каспійського партнерства. Цей геоекономічний проект може бути особливо вигідний для України і Польщі, які є двоосновними елементами Балто-Чорноморської геоекономічної системи.

Що ж стосується паралелі Захід — Схід, то її геоекономічний потенціал, по суті, повністю розкритий для України і не має нових перспектив. Єдине, що необхідно зробити в рамках цього вектора, — досягти збалансованих, взаємовигідних відносин із Російською Федерацією, позбавлених елементів будь-якого диктату чи тиску. У цьому зв'язку варто навести слова американського вченого Зб. Бжезінського про те, що

"Україна — новий і важливий простір на Євразійській шахівниці. Вона є геополітично опорною ("geopolitical pivot"), тому що саме її існування як незалежної країни допомагає трансформувати Росію. Без України Росія перестане бути євразійською імперією" [1, с. 46]. Тому українсько-російські стосунки слід вибудовувати на основі принципу мирного співіснування, не допускаючи втягнення України в євразійський простір за допомогою політики економічної експансії з боку Росії.

По-друге, Україна володіє одним із найпотужніших на євразійському просторі транзитних потенціалів. При транспортуванні товарів територію нашої держави практично не може оминати жодна країна — чи то на Півночі, Півдні, Заході або Сході. Геоекономічний простір України просякнутий різними транспортними системами, які мають транзитний характер і трансконтинентальні параметри. Транспортними комунікаціями, прокладеними по території нашої країни, товари та ресурси рухаються з Європи в Азію і у зворотному напрямі. Україна має унікальні нафто- та газосні транспортні артерії, газові сховища, значну кількість аеродромів, досить розвинуту систему залізничного транспорту, розгалужену мережу автомобільних шляхів, гарні морські й річкові порти, транспортно-пропускні пункти по всьому периметру державних кордонів. До того ж територією України пролягає важлива водна артерія — Дніпро. Якщо його з'єднати каналом із Даугавою (Литва), то можна створити унікальний водний шлях Балтійське море — Чорне море. Тоді буде утворений новий геоекономічний ресурс стратегічного рівня, де безпосередньо будуть задіяні Україна, Білорусь і Литва.

Водночас транзитний потенціал України сьогодні використовується не повною мірою, більше того — він скорочується. Про це, зокрема, свідчить той факт, що за 12 місяців 2009 р. територією України транспортовано (транзитом) 95,2 млрд куб. м природного газу, що на 24,4 млрд куб. м, або на 20,4% менше, ніж за 12 місяців 2008 р. [3].

По-третє, Україна є потужною транскордонною державою. Цей статус визначається двома основними характеристиками:

1) наша країна має спільні кордони з багатьма державами світу — Росією, Білоруссю, Грузією, Туреччиною, Болгарією, Румунією, Молдовою (разом із Наддністрянщиною), Угорщиною, Словаччиною, Польщею, з яких п'ять країн є членами Європейського Союзу;

2) в Україні на зовнішній кордон держави виходить більша частина (20 із 27) обласних адміністративно-територіальних суб'єктів, а саме: Чер-

нігівська, Сумська, Донецька, Луганська, Харківська, Херсонська, Запорізька, Миколаївська, Івано-Франківська, Одеська, Закарпатська, Чернівецька, Рівненська, Житомирська, Київська, Львівська, Вінницька, Волинська області, Автономна Республіка Крим і Севастополь.

По-четверте, важливими складовими української території є два морських ареали, а саме, Чорне та Азовське моря, завдяки яким геоекономічний потенціал України суттєво зростає. Чорне море є євразійською брамою до Середземномор'я, відповідно до країн Північної Африки і далі вглиб цього неймовірно багатого континенту. Окрім того, Чорне море через Грузію виводить нас до країн Південної Азії (Індія, Бангладеш, Пакистан та ін.), які володіють величезними природними ресурсами і місткими внутрішніми ринками з необмеженим потенційним попитом.

Для того щоб Україна змогла найповніше реалізувати свій геоекономічний потенціал у євразійському просторі й набути статус держави — субрегіонального лідера — необхідно підвищити ефективність усіх перелічених вище факторів, а також забезпечити їх комплексний розвиток, що дасть змогу досягти позитивного інтегрального результату та синергетичного ефекту.

Шляхи реалізації геоекономічної моделі України у Чорноморському регіоні.

До Чорноморського регіону відносять не тільки країни, які безпосередньо виходять до Чорного моря, а й ті, що розташовані неподалік й мають певні економічні інтереси в регіоні. Більшість держав належить до різних цивілізацій, має розбіжні моделі та стереотипи розвитку, складну історію відносин із сусідами, територіальні претензії. Зазначені фактори розхитують політичну та економічну стабільність у регіоні, ускладнюють інтеграційні процеси та розвиток міжнародної співпраці, заважають швидкому прийняттю економічних рішень та висуненню нових спільних ініціатив. Окрім того, співробітництво країн Чорномор'я гальмується через зміну ключових ознак і характеру безпекового середовища в регіоні, що, на думку О. Власюка, було зумовлено рядом подій, серед яких: російсько-грузинська війна (серпень 2008 р.), російсько-українська "газова війна" (січень 2009 р.), рішення Міжнародного суду щодо українсько-румунської межової суперечки (лютий 2009 р.) [4, с. 174].

Попри ускладнення геополітичної ситуації, Чорноморський регіон становить зону геоекономічних інтересів як України у цілому, так і її окремих регіональних складових.

Життєдіяльність семи адміністративно-територіальних одиниць України (п'яти областей — Одеської, Миколаївської, Херсонської, Запорізької та Донецької, а також Автономної Республіки Крим і Севастополя) тією чи іншою мірою безпосередньо пов'язана із Чорним морем. З огляду на це Україна повинна сформулювати та втілювати у життя активну регіональну політику в Чорноморському регіоні, основні напрями якої, зокрема, запропоновані в Експертній доповіді Національного інституту стратегічних досліджень [5].

Україна зможе максимально реалізувати гео економічну модель свого розвитку в ареалі Чорного моря, якщо останній стане місцем вигідної та активної інтеграційної взаємодії багатьох країн регіону, у тому числі нашої країни. Для того щоб перетворити Чорноморський регіон на гео економічну зону стабільності й процвітання, а не конфліктів, він, на нашу думку, повинен розвиватися за такими напрямами:

1) величезний економічний потенціал, зосереджений у регіоні, необхідно реалізовувати, насамперед, шляхом поглиблення співробітництва між державами, що розташовані у цій зоні, зокрема в рамках Організації Чорноморського Економічного Співробітництва (ОЧЕС), що не ставить за мету створення політичних чи військових структур, а розвиває взаємодію переважно в економічній та науковій сферах;

2) пріоритетним завданням країн регіону мусить бути найповніше використання можливостей, пов'язаних із екологічним ресурсом Чорного моря;

3) Чорноморський регіон має стати потужною рекреаційною зоною із розвинутою інфраструктурою, що здатна забезпечити успішну життєдіяльність усіх держав, розташованих на його берегах;

4) Чорноморський ареал варто розглядати як перспективний ринок нафти для країн, які безпосередньо входять у цей простір, а також для держав, що межують із ними;

5) регіон Чорного моря повинен формуватися як потужний транспортний ринок із розвинутою системою паромного сполучення, пасажирських і вантажних перевезень;

6) країни Чорномор'я зобов'язані усвідомити необхідність поглиблення й розширення горизонтальних зв'язків на рівні місцевого самоврядування.

Далі розглянемо більш докладно четвертий, п'ятий і шостий напрями та їх значення для України як гео економічного гравця в регіоні Чорного моря.

Як відомо, у рамках формування чорноморського ринку нафти вже впроваджено низку енерге-

тичних і транспортно-комунікаційних проектів. Наприклад, уведений у дію трубопровід Баку — Супса, що розрахований на прокачування до 7,5 млн т каспійської нафти на рік в ареал Чорного моря. Однак, на жаль, ще не здійснено будівництво транстурецького трубопроводу Джейхан — Самсун, що передбачає постачання каспійської нафти з країн Перської затоки, а також Лівії та Алжиру, із наступним транспортуванням у Самсун, а з нього танкерами на термінал у Південному й далі на Броди. У 1997 р. урядами України і Туреччини було підписано угоду про перекачування іракської нафти щорічно обсягом 25 млн т із Джейхана в Самсун. У тому ж році Туреччина ратифікувала цю угоду. Українська ж сторона у ході її ратифікації вилучила статтю, у якій йшлося про урядові гарантії України на прокачування цих обсягів нафти. Відсутність такої гарантії унеможливила реалізацію зазначеного проекту в той період. Відповіддю на його провал стала розробка, а потім і впровадження проекту Баку — Тбілісі — Джейхан, через який нині прокачується 1% нафти, що видобувається у світі. А Джейхан — Самсун тоді відійшов на другий план. Однак керівництво Туреччини, розуміючи важливість проекту, у 2007 р. почало його реалізовувати самостійно. Потужність нафтопроводу Джейхан — Самсун розрахована на перекачку 50—70 млн т сирої нафти. Закінчення будівництва заплановано на 2011 р. [6].

З огляду на це Україна має унікальну можливість долучитися до цього проекту вже на нинішньому етапі. Це питання, на наш погляд, повинно перебувати у центрі уваги української влади. Упровадження зазначеного проекту може кардинально змінити ситуацію для України з постачанням сирої нафти, диференціювати її джерела. Якщо по транстурецькому коридору нам вдасться одержувати 25 млн т нафти, то її, безумовно, вистачить не тільки для забезпечення внутрішніх потреб, а й для експорту.

У 1998 р. планувалося, що каспійська нафта піде на Одеський нафтопереробний завод, а звідти — у Європу. Однак унаслідок того, що Одеський НПЗ був проданий російській компанії "ЛУКОЙЛ", яка отримала контроль над Одеською нафтогаванню, було перекрито входження каспійської нафти на нашу територію, що суперечить інтересам України. Невдалими можна назвати і наступні дії. Після завершення української частини будівництва нафтопроводу Одеса — Броди у 2004 р. на державному рівні було прийнято рішення про його реверс-

ну роботу і заповнення російською технологічною нафтою. Для закупівлі необхідного обсягу нафти був узятий кредит в офшорній компанії Collide Ltd, де мали свій інтерес представники українського та російського бізнесу. Фактично нафтопровід Одеса — Броди виявився захопленим російськими транснаціональними групами, що й стало основною причиною прийняття рішення про реверс.

Сьогодні Росії належать не тільки Одеський, а й Лисичанський НПЗ, який придбала "Тюменська нафтова компанія" за \$10 млн, тоді як його ринкова ціна становить не менш як \$1 млрд. Дрогобицький, Наддніпрянський, Херсонський нафтопереробні заводи також контролюються російським капіталом.

Росія продовжує послідовно здійснювати стосовно України економічну політику неокolonіалізму. Для того щоб протистояти їй, українська влада повинна виробити новий механізм міжнародного співробітництва зі створення ринку нафти в регіоні Чорного моря, який відповідав би національним інтересам нашої держави. Якщо його вдасться втілити в життя, то Україна зможе подолати залежність від російської низькоякісної нафти. Про існування такої залежності, зокрема, свідчать такі дані. За 12 місяців 2009 р. на нафтопереробні заводи (НПЗ) надійшло 9 682,6 тис. т нафти, з яких 2 500,9 тис. т — власного видобутку (25,8% загального обсягу поставки), 7 181,7 тис. т імпортовано (відповідно — 74,2%), у тому числі: 6 397,8 тис. т — із Російської Федерації (відповідно — 66,1%). Проти показника 2008 р. обсяг поставки нафти збільшився на 266,6 тис. т (на 2,8%) [4].

Збільшенню можливостей реалізації гео економічної моделі України в рамках Чорноморського басейну значною мірою сприятиме створення і використання міжнародних транспортних артерій. У цьому зв'язку ключовою для нас країною є Туреччина, кооперуючись із якою, ми зможемо вирішити питання і вигідного енергетичного забезпечення і виходу на ринки Північної Африки та Азії. У ці регіони Україна спроможна постачати великі обсяги продовольства — і Чорне море тут є надзвичайно важливим транспортним ресурсом.

Велике значення для успішної діяльності України у Чорноморському регіоні має співробітництво з Грузією. Наші країни уклали Угоду про взаємне партнерство й взаємодопомогу, однак її потенціал сьогодні не використовується повною мірою. Україна стратегічно зацікавлена у цілісності й найшвидшому економічному розвитку Грузії, яка є транзитною державою. Взаємодіючи з Грузією, наша країна може досить

ефективно виходити на величезні ринки Ірану, Індії, Пакистану, Бангладеш. Значного ефекту можна досягти і створюючи з Грузією спільні господарські та фінансово-банківські структури.

Для України вкрай важливим є формування сприятливих умов для розвитку транскавказьких залізничних і автотранспортних коридорів, які дозволяли б перекидати через Грузію великі обсяги вантажів як у район Каспійського моря, так і в Азію — у напрямі Ірану й інших держав. Для цього, насамперед, необхідно, щоб у державах Кавказу встановилися стабільність і демократичне правління, відсутність яких, як показує практика, призводить до стагнації країни й унеможлиблює її прогресивний економічний розвиток. Ідеться не тільки про Грузію, а й про Азербайджан та Вірменію, співпраця з якими дасть змогу Україні повніше задіяти каспійський ресурс у наших транскордонних зв'язках.

Водночас, на думку Ю. Щербака, Україна не використала всіх можливостей для посилення у Чорноморському регіоні інтеграційних процесів, більше того, відносини з Туреччиною та Азербайджаном, які є нашими стратегічними партнерами, не відповідають належному рівню розвитку і потребують інтенсифікації [7, с. 174].

Для ефективною реалізації гео-економічної моделі України важливим є використання чорноморського потенціалу через розвиток транспортних артерій, пов'язаних із Дунаєм. Після закінчення війни в колишніх республіках Югославії Дунай практично відновлений як міжнародна водотранспортна артерія. Сьогодні перспективним видається реалізація проекту, мета якого полягала б у налагодженні функціонування каналу Дунай — Чорне море. У результаті Україна матиме можливість здійснювати транспортування вантажів по всьому руслу Дунаю й розвивати Південний регіон країни.

Активізація співпраці у Чорноморському регіоні важлива для нас ще й тому, що Україна повинна мати дублюючий шлях поставок енергетичних ресурсів, що оминає територію Росії, характер відносин із якою досить часто змінюється — від добросусідства до політичного та економічного тиску і навпаки. Таким чином, російський фактор стимулює Україну розвивати повноправне економічне транскордонне співробітництво в районі Чорного моря. А із розвитком економічних ресурсів і зв'язків з'являється кошти й на гуманітарне співробітництво, програми, пов'язані з реабілітацією Чорного моря.

Український досвід створення

механізмів транскордонного співробітництва й можливості його використання в Чорноморському ареалі.

Україна завжди була державою, потужно вбудованою в систему паралельних координат Захід — Схід. Однак сьогодні, як зазначалося вище, настає епоха меридіальних зв'язків, а саме — коопераційних відносин по осі Північ — Південь. Об'єктивно наближається час, коли на Євразійському континенті відбудеться відновлення зруйнованої майже вісім століть тому Балто-Чорноморської осі. Але, для того щоб відтворити меридіан Північ — Південь на сучасному етапі інтернаціоналізації господарського життя, що нині розвивається у формі глобалізації, необхідно системно використовувати досвід, накопичений в Україні зі створення транскордонного співробітництва за вектором Захід — Схід.

Україна має розвинені, історично сформовані відносини з низкою європейських країн-членів Європейського Союзу, насамперед Польщею, Угорщиною, Словаччиною, з якими нас пов'язує спільний кордон. Новий потужний імпульс стосунки між нашими країнами отримали після відновлення української державності в 1991 р. Тоді виникла й почала розвиватися складна комбінація різних форм транскордонного співробітництва. Особливо інтенсивними вони були з Польщею й Угорщиною. Україна стала активним учасником моделі євро регіонів.

Нині вже сформувалося кілька рівнів транскордонного співробітництва. Перший рівень — концептуальний, що включає теоретичні напрацювання, які успішно впроваджуються на практиці прикордонними державами Україна — Польща, Україна — Угорщина, Україна — Словаччина, меншою мірою Україна — Румунія, Україна — Болгарія. Доцільно розширити накопичений позитивний досвід транскордонного співробітництва із цими державами на відносини з такими країнами Чорного моря, таким як Грузія й Туреччина, а також з Азербайджаном і Молдовою. У цьому зв'язку в Україні важливо порушувати питання про розширення нинішньої транскордонної концепції (яка стосується переважно прикордонних центральноєвропейських країн та Росії) на всю територію країни, перетворення її в транскордонну систему, яка поєднувала б східні й західні, північні та південні ринки на євразійському гео-економічному просторі. Рівень концептуальної, методологічної роботи є головним для будь-якої країни. Без розробленої цілісної національної концепції транскордонного співробітництва дуже складно вирішувати практичні

питання взаємодії безпосередньо на рівні областей, районів, міст, окремих суб'єктів господарювання різних країн-сусідів.

Позитивно, що така концептуальна модель співпраці в рамках транс'європейських систем в Україні розроблена і діє. Вона передбачає формування у прикордонних зонах спільних модулів у економічній та фінансовій сферах, що є важливим інструментом, який дозволяє ефективно розвивати транскордонне співробітництво. Наприклад, у Луцьку Волинської області працює польський банк, що має свою філію в Києві. З'явилося й багато спільних підприємств, оптових складів у таких прикордонних областях України, як Закарпатська, Львівська, Волинська. Великим досягненням було створення наприкінці 1990-х років спеціальних економічних зон, територій пріоритетного розвитку з особливим інвестиційним режимом функціонують у районах: Шацьких озер, Ковеля на Волині, Рені в Одеській області, Жовкви на Львівщині. На жаль, Уряд України, очолюваний Ю. Тимошенко, перервав процес функціонування спеціальних економічних зон (СЕЗ), у тому числі інвестиційних. Це рішення, на наш погляд, завдало великої шкоди економіці України та загальмувало впровадження ринкових реформ.

Про те, наскільки корисним для економіки країни є розвиток СЕЗ, свідчить, зокрема, досвід Польщі, де сьогодні функціонують 14 спеціальних економічних зон, на території яких виробництво та збут товарів здійснюються на пільгових умовах. Їх створення розпочалося у 1994 р. із прийняттям Сенатом Польщі Закону про спеціальні економічні зони, який діє і дотепер. На думку польської влади, в СЕЗ створюються вигідні умови для інвесторів, що дозволяє розраховувати на їх тривалу співпрацю з регіоном, уможлиблює довгострокове планування інвестицій, розвиток підприємництва та отримання у зв'язку з цим нових переваг для певної території. Наприклад, Легницька СЕЗ була створена Урядом Польщі 15 квітня 1997 р. в розрахунок на 20-річний термін і повинна діяти до травня 2017 р. Легницька СЕЗ має вдале географічне положення — вона розташована у центрі Європи, біля кордону з Німеччиною і Чехією, а також зручне комунікаційне сполучення із Західною та Східною Європою. Легницька СЕЗ знаходиться поблизу автострад А4 і А18, що з'єднують Європейський Союз із країнами колишнього Радянського Союзу. Міжнародна дорога Е65 (загальнодержавна номер 3) підтримує зв'язок Польщі зі Скандинавією та Південною Європою [8].

Другий рівень транскордонно-

го співробітництва розвивається в рамках прикордонних регіонів, які формують зв'язки між двома й більше адміністративно-територіальними одиницями. У цьому випадку як приклад можна навести взаємодію між українськими областями й польськими воєводствами, які уклали угоди про партнерство. Це досить ефективна форма, що передбачає не тільки економічне й фінансове співробітництво, а й культурне і науково-технічне, реалізацію спільних проєктів, спрямованих на формування взаєморозуміння між різними сегментами населення, що проживають у прикордонних регіонах. У рамках партнерств, наприклад, плідно взаємодіють, з одного боку — Львівська й Волинська області України, з другого — відповідно польські території із центрами в Любліні, Краківі й Хелмі. Чернівецька область співпрацює з відповідними румунськими регіонами, а також має певні зв'язки з Молдовою (їхньому подальшому розвитку, на жаль, заважає невирішене питання, пов'язане з Наддністрянщиною). Деякою перешкодою у відносинах із болгарськими прикордонними регіонами є слабкий рівень функціонування комунікаційних каналів, відсутність розвинутого ринку транспорту в аералі Чорного моря.

Для плідного транскордонного співробітництва на рівні регіонів необхідно розробити концепцію відповідного співробітництва на рівні держави. У цьому зв'язку позитивним є приклад розвитку прикордонних зв'язків України з Росією, які на законодавчому рівні закріпили модель співробітництва між прикордонними областями та їх адміністраціями. У результаті сьогодні Сумська, Чернігівська, Луганська, Донецька, Харківська області України налагодили прямі партнерські відносини зі своїми російськими візаві — Ростовською, Білгородською, Курською, Брянською, Воронезькою областями, Кубанським краєм. У рамках україно-російського транскордонного співробітництва вдалося прийняти рішення, що дозволяють спростити перетин кордону і створити єдину систему контролю-пропускних пунктів. Це дуже важливий момент у наших відносинах.

Третій рівень — це біполярні транскордонні коридори в субрегіонах, які зв'язують різні групи адміністративних районів. Районні адміністрації підписують угоди про співробітництво й спільно працюють у фінансово-економічній, культурній, науково-технічній сферах.

Четвертий рівень — створення мережі партнерств між прикордонними містами, які встановлюють прямі двосторонні зв'язки. Наприклад, доволі активно формується си-

стема партнерств між українськими й польськими містами, що демонструє високу ефективність. В Інституті трансформації суспільства (ІТС, Київ) ще на початку 2001 р. була розроблена оригінальна Модель партнерства українських і польських міст, яка нині успішно втілюється у життя, наповнюючи реальним змістом стратегічне співробітництво між Україною та Польщею [9]. А віднедавна ІТС почав формувати партнерства українських міст і районів із містами та районами інших країн Вишеградської групи і країн Балтії. Сьогодні за розробленою Інститутом моделлю і за його організаційної, координаційної та методичної підтримки налагодили тісну співпрацю, закріплена відповідними Угодами чи Меморандумами про партнерство, 18 партнерських пар, а саме: Сарни — Длуголенка (Польща); Ніжин — Свідніца (Польща); Северодонецьк — Елень Гура (Польща); Нікополь — Легніца (Польща); Миргород — Згожець (Польща); Сміла — Кендзежин-Кожле (Польща); Феодосія — Колобжег (Польща); Тростянець — Кожухув (Польща); Конотоп — Нова Суль (Польща); Шостка — Слубіце (Польща); Ромни — Жари (Польща); Роменський район — Жарський повіт (Польща); Білопільський район — Жаганський повіт (Польща); Ворожба — Жагань (Польща); Гадяч — Кійов (Чехія); Золотоноша — Лученець (Словаччина); Пирятин і Пирятинський район — Комло (Угорщина); Васильків — Анікшай (Литва).

Новим кроком у формуванні системи партнерств стала розроблена Інститутом трансформації суспільства комплексна модель розбудови вертикально-горизонтальних зв'язків на рівні як регіонів, так і мережі міст, що до них належать. Практичною реалізацією цього проєкту стало укладання у 2008 р. довгострокової угоди про співпрацю між Сумською областю (Україна) та Любуським воєводством (Польща), що супроводжувалося укладанням відповідних угод між українськими і польськими містами цих регіонів (див. вище партнерські пари).

Цікавою також є практика співробітництва українських, болгарських і румунських міст. На жаль, не дістало різнобічного розвитку транскордонне партнерство з Білоруссю, центральна влада якої не сприяє активізації співробітництва між прикордонними містами, які дуже зацікавлені у співпраці. До того ж у Білорусі міські голови не обираються територіальними громадами (як в Україні), а призначаються із центру.

П'ятий рівень — це розвиток інфраструктурно-комунікаційних комплексів, що обслуговують прикордонні пункти пропуску й дозво-

ляють прискорити перетинання кордону людьми і вантажопотоками. Тут Україною також накопичений великий досвід. Приміром, підписана угода з Польщею про спільний огляд вантажів і пропуск людей (проте вона, на жаль, не діє).

Нині багато аспектів транскордонного співробітництва необхідно переглянути, тому що Польща, Угорщина, Словаччина, Болгарія та Румунія стали членами Європейського Союзу, а тому, природно, повинні керуватися тією законодавчою базою, що діє в ЄС. Цей факт деякою мірою ускладнює завдання розвитку прикордонного співробітництва. Ми мусимо розбудовувати свої кордони згідно з європейськими стандартами. При цьому державний кордон повинен бути цілісною системою, що передбачає застосування єдиного підходу до облаштування як західного, так і східного та північного кордонів України. Це, по-перше, усилить сприяє нашій співпраці із цивілізованою Європою й ефективній адаптації гео економічної моделі України до вимог світової економіки, по-друге, надійно захищатиме країну від небезпечних впливів ззовні; по-третє, сприяє динамічному розвитку всіх прикордонних областей нашої країни.

З огляду на це Україна, яка має намір рухатися в європейському напрямі й набути членства в ЄС, на чому наголошує Президент України В. Янукович, зобов'язана, на наш погляд, зміцнити свій східний кордон. Саме звідти на територію нашої країни потрапляють контрабандні товари, зброя, наркотики, нелегальні мігранти, що є зворотним боком медалі позитивного транскордонного співробітництва між Україною й Росією. Ці процеси, безсумнівно, становлять загрозу не тільки для України, а й для Євросоюзу. Вирішити цю проблему можна шляхом зміцнення україно-російського кордону, створення вздовж нього зони потужних фермерських господарств, де були б задіяні відставні офіцери Збройних сил та МВС України (із переданням землі у приватну власність, наданням субсидій, стимулюванням іншими вигідними умовами). Я думаю, що НАТО, Європейський Союз і США повинні розглянути питання щодо надання технічної та фінансової допомоги Україні для обладнання її східного і північного кордонів. Це, зрештою, забезпечить не тільки нашу країну, а й територію Європейського Союзу від нелегальної міграції, поширення терористичних елементів, кримінальних угруповань, зброї, наркотиків. До того ж не варто забувати, що за обсягом ринку Росія не може зрівнятися з Європейським Союзом, який наразі контролює понад 25% світової торгівлі.

Роль транскордонних транспортних коридорів для реалізації гео економічного потенціалу України.

В умовах глобалізації європейського простору з'являється якісно новий імпульс для активізації транскордонної системи взаємодії — міжнародні транспортні коридори — міжнародні транспортні коридори. Їх формування і розвиток може стати для України важливим каналом входження в гео економічний простір Європейського Союзу, особливо на рівні міст. Територією нашої країни проходять такі міжнародні транспортні коридори (МТК): три сухопутні пан'європейські МТК № 3, № 5, № 9 та один водний пан'європейський МТК № 7 Дунайський [10]. З метою розбудови національної мережі міжнародних транспортних коридорів, поліпшення її стану та збільшення пропускної спроможності, вдосконалення технології міжнародних перевезень за принципами логістичних товаропривідних систем Постановою Кабінету Міністрів України № 496 від 12 квітня 2006 р. було затверджено Програму розвитку національної мережі міжнародних транспортних коридорів в Україні на 2006—2010 р.

Сьогодні інтенсивно розбудовується західний пан'європейський транспортний коридор № 3 — дорoga А4 (Берлін — Дрезден — Вроцлав — Львів — Київ). Німецькі корпорації повністю модернізували транспортну інфраструктуру Східної Німеччини і вкладають інвестиції в польську систему комунікацій. Логічно можна припустити, що через 3—4 роки вони почнуть освоювати й український простір. Побудова великих 8-полосних автомагістралей дасть величезний поштовх розвитку економічного потенціалу територій у 50-кілометровій зоні по кожний бік дороги А4. Ми вважаємо, що міста та інші населені пункти різних країн, розташовані у цій зоні, доцільно зв'язати між собою партнерськими відносинами в єдину мережу.

Не можна недооцінювати й можливості південного пан'європейського транспортного коридору № 5: Триєст — Любляна — Будапешт (Братислава) — Львів. Передбачається, що українська частина цієї транспортної артерії повинна пройти через такі міста, як Чоп, Стрий, Тернопіль, Хмельницький, Вінниця, і вийти на швидкісну автомагістраль Київ — Одеса. До речі, остання доповнює систему дороги А4 й забезпечує вихід до Чорного моря. Пророзходження по українській території транспортного коридору № 5 сприятиме розвитку південних областей України, розширенню наших зв'язків із такими європейськими країнами, як Іспанія, Франція, Італія, Словенія, Угорщина.

Пан'європейський транспортний коридор № 9: Гельсінкі — Санкт-Петербург — Вітебськ — Київ (Москва) — Одеса (Кишинів) — Пловдив — Бухарест — Александрополіс (із 4-ма відгалуженнями), який проходить по осі Північ — Південь, фактично перетинає МТК № 3 та № 5 і з'єднує їх у єдину мережу.

Розвиток спільної інфраструктури, що утворюється навколо пан'європейських транспортних коридорів, дасть змогу посилити інтеграційні зв'язки й гео економічну потугу Європейського континенту, всередині якого переміщуватимуться величезні маси людей, ресурсів, капіталів, інформації. Активна участь України у формуванні та експлуатації транскордонних транспортних систем дозволить їй перетворитися в потужну, модерну, розвинену державу, максимально задіяти свій гео економічний і транзитний потенціал. У ХХІ ст. науково-інформаційна революція приведе до того, що місце випуску товарів втратить своє значення. Вирішальну роль матиме швидкість просування товарів до споживача, а також переливу капіталів, технологій та інформації в різні країни. З урахуванням цих моментів особливі можливості виникають у тих країн, які розташовані в ареалі транскордонних транспортних коридорів (у нашому випадку, таких як № 3, дорoga А4, № 5, № 9). Україна у цьому сенсі має величезний потенціал, від ефективного використання якого істотною мірою залежатиме її майбутнє. Водночас на подібні перспективи можна розраховувати тільки в тому разі, якщо в країні буде проведена кардинальна реформа економічної системи.

ВИСНОВКИ

Для того щоб стати конкурентною державою у центрі Європи, Україна повинна вибудувати таку гео економічну модель розвитку, яка відповідала б новітнім викликам, потребам, тенденціям і можливостям розвитку сучасної світогосподарської системи. Для ефективно реалізації гео економічної моделі України в євразійському просторі необхідно, насамперед, виробити сучасну гео економічну модель розвитку, найважливішими елементами якої будуть: Балто-Чорноморське економічне партнерство, багаторівнева система транскордонного співробітництва, транскордонна мережа транспортних коридорів, мегасистеми партнерств між регіонами, містами України та інших країн, розташованих як на осі Захід — Схід, так і на осі Південь — Північ (насамперед, тими, що мають спільний кордон із нашою державою). На сучасному етапі пріоритетним напрямом реалізації гео економічної

моделі України в євразійському просторі, на нашу думку, має стати європейський напрям, а саме: ухвалення оновленої Угоди з ЄС про партнерство і співробітництво у вигляді Угоди про асоціацію Україна — ЄС, взаємодія з Європейським Союзом у впровадженні ініціативи "Східне партнерство", створення зони вільної торгівлі між Україною та ЄС тощо.

Література:

1. Brzezinski Z. The Grand Chessboard. American Primacy and Its Geostrategic Imperatives. — N.Y.: Basic Books, 1997. — 223 p.
2. Соскін О. Возможности реализации геоэкономического потенциала Украины в евразийском пространстве // Экономичний часопис-XXI. — 2005. — № 1—2. — С. 26—30.
3. Інформаційна довідка про основні показники розвитку галузей паливно-енергетичного комплексу України за грудень та 12 місяців 2009 року // Офіційний сайт Міністерства палива та енергетики України Електронний ресурс. — Режим доступу: http://mpe.kmu.gov.ua/fuel/control/uk/publish/article?art_id=166989&cat_id=35081
4. Власюк О. Ризики та загрози безпеці у розширеному Чорноморському регіоні: Міжнародна конференція. Київ, НІПМБ, 25 вересня 2009 р. // Стратегічна панорама. — 2009. — № 4. — С. 173—176.
5. Україна в 2007 році: внутрішнє і зовнішнє становище та перспективи розвитку: Експертна доповідь. — К.: НІСД, 2007. — 264 с.
6. Енергетичні пріоритети України в Чорноморсько-Каспійському регіоні: Аналітична записка НІСД, жовтень 2009 року [Електронний ресурс]. — Режим доступу: <http://www.niss.gov.ua/Monitor/october09/08.htm>
7. Щербак Ю. Ризики та загрози безпеці у розширеному Чорноморському регіоні: Міжнародна конференція. Київ, НІПМБ, 25 вересня 2009 р. // Стратегічна панорама. — 2009. — № 4. — С. 173—176.
8. Суть та характеристика спеціальних економічних зон у Польщі (на прикладі Легницької СЕЗ): Аналітичний матеріал, підготовлений Інститутом трансформації суспільства. — К.: ІТС, 2008.
9. Соскін О. Партнерство українських та польських міст — реальний шлях євроінтеграції України // Економічний часопис-XXI. — 2008. — № 3—4. — С. 35—36.
10. Мережа міжнародних транспортних коридорів на території України // Офіційний сайт Міністерства транспорту та зв'язку України [Електронний ресурс]: <http://www.mintrans.gov.ua/uk/show/transport.html>

Стаття надійшла до редакції 04.06.2010 р.