

КРАЇНОЗНАВСТВО ЯК МІЖДИСЦИПЛІНАРНИЙ НАПРЯМ НАУКОВИХ  
ДОСЛІДЖЕНЬ: АКТУАЛЬНІ ПРОБЛЕМИ

УДК 911

Савчук І.Г.

ТЕОРЕТИЧНІ АСПЕКТИ ГЕОГРАФІЧНОГО ВИВЧЕННЯ  
МІЖНАРОДНОГО ПАСАЖИРСЬКОГО ЗАЛІЗНИЧНОГО СПОЛУЧЕННЯ

*Раскрыты основные положения современных теоретических подходов к изучению международного пассажирского железнодорожного сообщения. Поданы концепты геоэкономических эффектов, вызванных его существованием. Раскрыто суть теоретической модели «звезда Леграна».*

*Present the principal positions of the theoretical approach's for research the international passenger ferry road communication. Demonstrated the concep's of geoeconomical effects creacting by the it. Present the essence of theoretical model of "star of Legran".*

*Постановка проблеми.* Вивчення міжнародного пасажирського залізничного сполучення є важливим питанням географії людини і зокрема, такої її частини як географія туризму. Більшість людей користуються різними видами транспорту, особливо при переміщенні на великі відстані. Зростання обсягів міжнародного туризму зумовлює зацікавленість науковців питаннями саме міжнародного пасажирського сполучення. В його складі важливе місце займає залізничний транспорт, на який припадає значна кількість міжнародних переміщень людей.

*Актуальність.* Пасажирське сполучення відіграє важливу роль у налагоджуванні і підтримці зв'язків між різними країнами та у всьому комплексі міждержавних відносин. Фактично воно є основою міжнародного туризму. За виключенням трубопровідного транспорту решта його видів використовуються туристами для переїзду до місця відпочинку.

Серед усіх видів пасажирського транспорту найстійкішим у часі й просторі є залізничний, так як для його функціонування необхідна відповідна дорога транспортна інфраструктура – шляхове і станційне господарство та рухомий склад. Це найінерційніший вид міжнародних пасажирських сполучень, адже, слід не лише узгоджувати між двома державами маршрути слідування поїздів, але й підтримувати у належному стані всю необхідну транспортну інфраструктуру. Напроти, для авіаційного й автобусного сполучення не потрібно значних капіталовкладень в їх підтримку, вони більш маневрені у питанні обрання маршруту на відміну від чітко детермінованого шляху слідування залізничних поїздів. Саме тому багато сучасних їх маршрутів є «реліктами» зв'язків, сформованих у попередні періоди розвитку залізничної мережі.

*Аналіз останніх досліджень і публікацій.* В Україні цими питаннями займаються при вивченні економіки залізничного транспорту у РВПС України НАН України та в Академії залізничного транспорту, Національному транспортному університеті. Географічні аспекти розвитку транзитного міжнародного пасажирського залізничного сполучення України не достатньо вивчені. Тому розроблення теоретичних основ такого дослідження є важливим питанням всієї географії людини, у т.ч. й економічної та соціальної географії.

*Ціллю* дослідження є формулювання теоретичних засад міжнародного пасажирського залізничного сполучення країни. *Завдання:* розробка загальних питань теорії міжнародного пасажирського залізничного сполучення; обґрунтування його впливу на розвиток країни; виявлення гео економічних ефектів, пов'язаних з реалізацією такого сполучення.

*Виклад основного матеріалу дослідження.* Міжнародне пасажирське залізничне сполучення виконує наступні функції: символічну (зовнішньополітична доцільність розвитку міжнародних зв'язків), економічну (участь у зовнішній торгівлі країн і міжнародному туризмі переміщенні населення, зокрема між їх регіонами, де знаходяться кінцеві станції слідування поїздів і безпересадочних вагонів) і соціально-комунікативну (наявність такого виду пасажирського сполучення дозволяє підтримувати стійкі особисті зв'язки і міжнародну міграцію, а також забезпечувати перевезення у рамках міжнародного туризму).

Альтернативні види пасажирського міжнародного сполучення – автомобільний та авіаційний володіють як певними перевагами (більш швидке переміщення у просторі й в часі), так і суттєвими недоліками (велика вартість проїзду; менш комфортні умови поїздки; великі обмеження у параметрах і вазі багажу пасажирів тощо). При цьому істотну роль має швидкість руху поїздів, на яку впливає не лише технічний стан рухомого складу та станційно-колійного господарства, а й час проходження паспортного і митного контролю у пунктах пропуску через державний кордон.

Міжнародне пасажирське залізничне сполучення регулюють у рамках зовнішньої політики держави. Також на нього мають суттєвий вплив міжнародні політичні, економічні й соціальні процеси. Чим більш інтенсивним і різноспрямованим є такі зв'язки, тим значніше обсяги зовнішньої торгівлі та міжнародний пасажиропотік, у т.ч. міжнародний туризм.

Важливим чинником, що стримує міжнародне залізничне сполучення є *геоекономічний ефект кордону*. Наявність суттєвих відмін у митній та технічній документації країн призводить до різкого зменшення поставок між ними [6, р. 23]. Чим більш напруженими є політичні й економічні відносини між сусідніми державами, тим сильніше буде прояв ефекту кордону. Він є наслідком ефекту сусідства – «зі збільшенням відстані між певними точками зменшується взаємодія між ними» [1, с. 228]. Багато в

чому на його прояв у соціально-економічних зв'язках впливає *ефект історичної інерції* – тривале односпрямоване використання інфраструктурних та промислових об'єктів, зумовлене необхідністю повернення вкладених у них коштів [1, с. 272]. Капіталомістке залізничне будівництво є одним з яскравих прикладів прояву такого ефекту. Тому, не дивлячись на формування нових держав і появу та/або зміну лінії державного кордону, зберігаються багато маршрутів руху залізничних поїздів, що існували раніше.

Найчастіше, існування залізничної станції, де зупиняються поїзди міжнародного сполучення, є істотним чинником для створення в ній стаціонарних структурних підрозділів державної митної, санітарної, прикордонної та інших служб, а також різного роду установ залізниці (тип залізничної станції визначає різну комплектацію штатів кадрами) та підприємств сфери обслуговування (підприємства автотранспортні, складські, громадського харчування, медичні установи тощо). Розвиток цих підприємств сфери послуг значною мірою залежить від інтенсивності міжнародного залізничного сполучення через державний кордон та від розміщення у прикордонні вказаних вище державних органів, що перевіряють вантажі й пасажирів, які прямують в сусідню державу. Таким чином, міжнародне залізничне сполучення виступає «каталізатором» розвитку господарства у прикордонні.

Облаштування й підтримання у належному стані транспортної інфраструктури є істотним місцем прикладання праці мешканців прикордонних районів (обслуговування проїзду залізничного транспорту та підтримання у належному стані станційне-колійного господарства). Так само частина місцевого населення працює у різних державних організаціях, які займаються контролем законності перетину державного кордону фізичними особами і перевіряють оформлення документації, необхідної для здійснення зовнішньоторговельних операцій.

Чим далі від державного кордону кінцевий пункт слідування міжнародного пасажирського залізничного поїзду, тим тісніше відносини між населенням та господарствами різних країн. Перетин міжнародними залізничними пасажирськими поїздами кількох державних кордонів, на нашу думку, свідчить про наявність дуже тісних зв'язків між кінцевими станціями у містах та їх зонами впливу в різних країнах. Значною мірою це пов'язано з концентрацією людського та економічного потенціалу в головних містах країни (*ефект метрополії*) [2, р. 128], що переважно є кінцевими станціями слідування міжнародних пасажирських поїздів.

Схожим є механізм просторового прояву *ефекту столичності* – превалювання доцентрових зв'язків до столиці, яка формує економічний і політичний простір на підпорядкованій їй території. Його основою є централізація в управлінні державою. Саме тому цей гео економічний ефект має особливо яскравий прояв у централізованих державах (таким були Російська імперія та СРСР), де найважливіші питання вирішують у столиці. Остання мала виразну прерогативу на здійснення міжнародних

зв'язків, крім цього вона санкціонувала, у разі неможливості здійснення таких зв'язків безпосередньо, функціонування окремих привілейованих центрів на периферії держави щодо їх здійснення. Це призводить до створення радіальної мережі залізниць від столиці великої держави до її околиць (*теоретична модель «зірка Лєграна»*) [5, р. 16-20].

Серед периферійних районів такої держави особливе місце, у наслідок впливу *геоекономічного ефекту трьох «С»* (з англійської: *Sea* – море, *Sand* – пісок, *Sun* – Сонце), займають приморські південні окраїни (зосередження населення і господарства у районах з кліматично комфортними умовами проживання) [4, р. 19], до яких прокладаються прямі залізничні шляхи з метою задоволення потреб жителів центру країни (переважно столиці) у відпочинку на березі теплого моря у літній сезон та здійснення морської зовнішньої торгівлі.

Позитивний вплив на розвиток економіки певної території від переміщення іноземних пасажирів і вантажів у рамках міжнародного співробітництва проявляється тоді, коли є взаємодія між господарськими одиницями країн, по території яких проходять пасажиро- і вантажопотоки, а не здійснюється просте їх переміщення через цю територію (*геоекономічний ефект тунелю*). В останньому випадку можна вести мову про виконання такими поїздами транзитної функції. Тут залізничні лінії не мають істотного економічного впливу на територію, по якій вони проходять, через те, що вони слугують для з'єднання між собою метрополій. Поєднання ефекту тунелю з ефектом метрополії призводить до *ефекту Морвана* – виникненню освоєної незначною мірою у господарському плані території, що знаходиться між периферійними районами сусідніх економічних центрів [3, р. 121-122].

*Висновки.* Міжнародне пасажирське залізничне сполучення виконує символічну, економічну й соціально-комунікативну функції. Для вірного розуміння його впливу на розвиток країни доцільно використовувати теоретичну модель «зірка Лєграна» та основні поняття геоекономіки – ефекти кордону, історичної інерції, метрополії, Морвана, сусідства, столичності, тунелю, трьох «С».

*Перспективи подальших досліджень.* Для перевірки викладених вище теоретичних основ географічного вивчення міжнародного пасажирського залізничного сполучення необхідно використовувати крім традиційного комплексного опису та тематичного картографування також методологію взаємопов'язаних між собою нових напрямків у соціально-економічній географії – геоекономіки, геополітики та геоісторії.

1. *Блїй Г. де, Муллер П.* Географія: світи, регіони, концепти / Пер. з англ.; Передмова та розділ “Україна” О. Шабля. – К.: Либідь, 2004. – 740 с.
2. *Benko G.* La mondialisation de l'économie n'est pas synonyme d'abolition des territoires / *G. Benko* / Les 80 idées-forces pour entrer dans le 21<sup>e</sup> siècle / Sous la dir. de S. Cordellier. – Paris: La Découverte, 1999. – P. 128-130.
3. *Brunet R.* Building models for spatial analysis / *R. Brunet* / Two decades of *l'Espace géographique*. – Montpellier: GIP RECLUS, 1993. – P. 109-123.

4. *Brunet R.* Le Déchiffrement du Monde / Géographie universelle / [sous la dir. de R. Brunet]: en 10 vol. – Vol. 1. Mondes nouveaux / R. Brunet, O. Dollfus. – Paris: Hachette/RECLUS, 1990. – 552 p.
5. *Guigou J.-L.* France 2015. Recomposition du territoire national. Contribution au débat national / *J.-L. Guigou.* – Paris: DATAR, Édition de l'Aube, 1993. – 80 p.
6. *Kunth A.* Chemins de fer en mutation dans l'Europe médiane / *A. Kunth* // Le courrier des pays de l'Est. – 2002. – № 1029. – P. 15-27.