

УДК 911.355

Савчук І.Г.

***ВИКОРИСТАННЯ ГЕОЕКОНОМІЧНИХ ЕФЕКТІВ ПРИ ДОСЛІДЖЕННІ
ЕКСПОРТООРІЄНТОВАНОГО ГОСПОДАРСТВА КРАЇНИ***

Дано авторські формулювання головних геоелекономічних ефектів і розглянуто питання їх відображення на карті у контексті економіко-географічного вивчення експортоорієнтованого господарства країни.

Ключові слова: економіка-світ; геоелекономічні ефекти; економічний каркас, експортоорієнтоване господарство країни.

Даны авторские формулировки основных геоэкономических эффектов и рассмотрен вопрос их отображения на карте в контексте экономико-географического изучения экспорториентированного хозяйства странф.

Ключевые слова: экономика-мир; геоэкономические эффекты; экономический каркас, экспорториентированное хозяйство страны.

It is present author's formulations of principal geo-economical effect's end is present the question of yours present of map in context by economical-geographical research the export orientated economy of country.

Key's words: world-economy; geo-economical effects; economical framework, export orientated economy of country.

Постановка проблеми. Сучасні економічні процеси в Україні, її інтеграція у світове господарство ставить перед вітчизняними географами нові завдання. Вивчення впливу зовнішніх чинників на розвиток національної економіки, ролі держави та провідних господарських структур у формуванні головних соціально-економічних процесів зумовлює використання в економіко-географічних дослідженнях сучасні закордонні теоретико-методологічні напрацювання. Зокрема, нові підходи у вивченні ролі інтеграції господарства країни у світову економіку пропонуються у геоekonomіці.

Мета статті – формулювання авторського визначення поняття «геоекономічний ефект» та завдання – визначення головних часткових геоекономічних ефектів.

Виклад основного матеріалу. Методологічною основою нашого дослідження виступає *системний підхід*, який спирається на **принципи**: глобальності, єдності та системності при аналізі розвитку історичних процесів у часі й у просторі, динамізму і повноти суспільних зв'язків у рамках взаємодії людини з природою.

Використання системного підходу у географії дозволяє розкрити взаємозв'язки, визначити загальні риси і властивості, що притаманні окремим підсистемам. Тоді як залучення порівняльно-географічного методу дозволяє проводити співставлення не лише просторових, а й часових характеристик об'єкту дослідження [16, с. 3].

Головними методологічними відмінностями геоекономіки є дослідження економічних зв'язків між різними об'єктами, що виникають як наслідок функціонування *економіки-світу*. Нею є господарство лише деякої частини планети, що утворює економічно єдине ціле [17, с. 84]. За Ф. Броделем вона має такі головні ознаки: займає певний географічний простір; завжди має центр (панівне місто/міста); складається з низки концентричних зон, розміщених відповідно з теорією центр-периферія [17, с. 86-87].

На думку А.В. Крамаренко, геоекономічний простір є сукупністю економічних і (частково) політичних відносин на певній території, до складу якого входять: національні держави, транснаціональні компанії, міжнародні організації, регіональні економічні й військові блоки, а також стратегічно важливі об'єкти господарства [18, с. 64]. Відповідно

найважливішою частиною геоекономічного аналізу є вивчення їх ролі у міжнародних транспортних комунікаціях, що виступають як суперструктура, що включає їх у міжнародний поділ праці. Слід пам'ятати, що кожному виду господарської діяльності властивий свій "масштаб" – територіальний рівень, на якому найбільше відчувається його вплив. Власне тому таке вивчення просторової організації і територіальної структури різних видів економічної діяльності на різних за площею територіях є важливим методологічним принципом саме геоекономіки.

За Ф. Моро-Дефаржем геоекономіка є «комбінацію географії, історії й економіки, геоекономіка підкреслює геополітичні масштаби, від мікро-просторів повсякденності до економіки-світів. До політичної логіки, що визначається логікою вкорінення, вона додає економічну логіку, що визначається логікою циркуляції» [20, р. 614].

При вивченні розміщення і просторової організації господарства важливо виявити вплив різних геоекономічних ефектів. Вони є елементами економічного каркасу, до складу якого так само входять економічні центри й осі (Вони є складовими опорного каркасу, який Г.М. Лаппо визначив як «поєднання головних фокусів економічного, політичного і культурного життя та магістралей, що їх поєднують» та «впливають на територію з величезною силою і кардинально її перетворюють» [1, с. 5]). Їх об'єднання створює єдину економічну систему певної території, що «виражає орієнтацію і масштаби просторового розвитку господарства» країни [1, с. 6].

Під *економічної віссю* ми розуміємо комунікаційні зв'язки між містами (економічні центри), що призводять до економічної інтеграції окремих територій. Залежно від охоплення території виділяють транснаціональну (що перетинає кілька держав) і національну (у межах однієї держави) осі. При цьому слід враховувати, що у глобалізованій економіці господарські зв'язки регіонального рівня мають тенденцію до зникнення, тоді як національні перетворюються на світові [19, с. 250].

Вважаємо за можливе дати наступне визначення поняття *«геоекономічний ефект»* – *просторове розміщення під впливом певної зовнішньоекономічної політики держави виробництва на території.*

Важливим чинником, що обмежує розвиток господарської діяльності на певній території є геоекономічний *ефект бар'єру* [2, р. 117-118]. Геоекономічний ефект кордону є одним з його окремих випадків. Наявність істотних відмінностей у митній і технічній документації країн призводить до різкого зменшення поставок між ними (докладніше див. [3, р. 23]). Чим напруженішими є політичні й економічні відносини між сусідніми країнами, тим сильніше буде проявлятися ефект кордону. Він є наслідком *ефекту сусідства* – «із збільшенням відстані між певними точками зменшується взаємодія між ними» [4, с. 228].

Водночас має місце *ефект історичної інерції* – тривалого моноспрямованого використання великих промислових потужностей, що зумовлене необхідністю повернення вкладених у них коштів [4, с. 272]. Він виникає як наслідок одночасної дії ефекту масштабу виробництва та

агломераційного ефекту [5, с. 101-102]. Під останнім розуміють зосередження або компактне розміщення об'єктів, економічно більш ефективне, ніж їх розсіяне або ж ізольоване розміщення.

Значною мірою це призводить до *макроцефалії* (гіперконцентрації населення й економічного потенціалу в одному місті на певній території). Як наслідок у великих містах зосереджується основна господарська діяльність країни (*ефект метрополії*) [6, р. 128]. На рівні міста виділяється, під впливом *геоекономічного ефекту центру*, окремий спеціалізований квартал – діловий і торговий центр. Багато в чому це призводить до прояву *ефекту стадності* (капіталовкладення у вільній економіці орієнтуються туди, де вже розміщені найбільші інвестиції), що зумовлює збільшення регіональних диспропорцій [7, р. 64].

Таким чином, з'являється контрастність у господарському освоєнні території і формуються полюси економічної активності у рамках процесу поляризації (Докладніше про існуючі теоретичні концепції економічної поляризації сказано в [5].) (*ефект поляризації*). Він призводить до концентрації галузей промисловості у певному населеному пункті під впливом певної інновації [8, р. 601]. Це сприяє змінам в економічному каркасі країни.

Не менш важливим геоекономічним ефектом, який пояснює розміщення економічного потенціалу у країні є *ефект Сонця* (розміщення підприємств новітніх галузей господарства у південних районах розвинених країн). Комбінація ефекту моря і ефекту Сонця призводить до появи ефекту *трьох «С»* (З англійської: *Sea* – море, *Sand* – пісок, *Sun* – Сонце.), і, як наслідок, до переміщення основної економічної активності у південні приморські райони [9, р. 19].

При вивченні міст-портів найяскравіше проявляється *ефект моря* (зосередження населення і господарства у приморських районах), що призводить до формування *приморського фасаду* (економічно розвинені нодальні приморські райони з містами-ядрами, що входять до комунікаційної системи світу-економіки) (*За Г.М. Лаппо вони є четвертим типом опорного каркасу, в якому відбувається переважно «розвиток великих центрів вздовж морського узбережжя; формування свого роду морського фасаду країни завдячуючи зосередженню тут економічного, політичного і культурного життя» [1, с. 11].*), сполученого з іншими елементами міжнародної комунікаційної мережі. В їх складі, серед інших територіальних елементів, прийнято виділяти *сухопутний міст* (стратегічні трансконтинентальні мультимодальні комунікаційні лінії – автомобільні й залізничні магістралі та газо- нафто- і продуктопроводи), що об'єднують приморські фасади.

Слід сказати, що у багатьох випадках ці стратегічні трансконтинентальні мультимодальні комунікаційні лінії не мають істотного економічного впливу на територію, по якій вони проходять, через те, що вони слугують для з'єднання між собою найбільших господарських центрів. Такий їх просторовий прояв отримав назву *ефект тунелю*. Його поєднання з ефектом поляризації призводить до появи *ефекту Морвана* (виникнення слабоосвоєної у господарському плані

території, що знаходиться між периферійними районами сусідніх економічних центрів) [2, р. 121-122].

При цьому, як стверджують Н.В. Калашников і І.І. Попов, лише через інтеграцію у світову економіку, можливе збільшення експортно-імпортного виробництва та притоку прямих іноземних інвестицій до міст певної країни [11, с. 137]. Проте, як вони показують, на прикладі латиноамериканських міст, останні не можуть конкурувати зі світовими лідерами. «Одна з важливих причин цього є певна периферійність положення регіону, його віддаленість від головних ділових центрів планети і трас їх взаємодії. Фактично позарегіональні міжнародні перевезення можуть забезпечуватися лише морським і повітряним видами транспорту. Тому для більшості латиноамериканських міст, що так чи інакше віднесені до категорії глобальних, однією з найважливіших є функція морського транспортного вузла» [11, с. 144].

Спираючись на основні положення теоретичної концепції центральних місць В. Кристаллера Р. Брюне висунув ідею про існування в Європі системи головних доріг і центрів у формі решітки, яка була покладена в основу концепції пан'європейських транспортних коридорів [10, р. 17].

Виникає питання відображення цих гео економічних ефектів на карті. Традиційна карта, як зазначалося ще в 1962 р., «чудово передає просторовий бік справи, але вона лише насилу може передати зміни у часі й не завжди достатньо чітко показує рушійні сили (чинники) розміщення» [12, с. 8]. Саме тому при традиційному вивченні економіко-географічного положення міста, як зазначав у 1968 р. І.М. Маєргойз, на спеціальних картах наносяться «міста, різні економічно важливі ареали та лінії (у тому числі й державні кордони), що утворюють ніби другу координаційну сітку» [13, с. 36].

Використання у гео економічному дослідженні *методу хорем* дозволяє створити теоретичні моделі впливу різних чинників на розвиток як власне міст, так і зон їх впливу на прилеглу територію у часі (хорем-результати). При цьому, спираючись на геоісторичний підхід, створені хорематичні моделі дозволять пояснити за допомогою побудови палеохорем (Під ними розуміються «активні структури, успадковані з минулого» [14, с. 19].) і хронохорем (Під ними розуміється «послідовність у часі елементарних просторових структур» [14, с. 19]) не лише сучасний стан, але й показати головні вектори розвитку цих міст у минулому. При їх побудові ми спиралися на теоретико-методичні роботи засновника цього методу Р. Брюне та його послідовників [9; 14, р. 19-20; 15 та ін.].

Висновки. Спираючись на системний підхід у гео економіці дано авторське розуміння поняття «гео економічний ефект». Виходячи з напрацювань інших колег сформульовано власні визначення головних часткових гео економічних ефектів та подано авторське бачення можливості їх відображення на карті, шляхом залучення хоремного підходу у тематичному картографуванні.

1. Лаппо Г.М. Опорный каркас территориальной структуры народного хозяйства / Г.М. Лаппо / Территориальная организация производительных сил СССР. – М.: Москов. филиал Геогр. общ-ва СССР, 1978. – С. 3-25.
2. Brunet R. Building models for spatial analysis / Two decades of l’Espace géographique: monographie collective / R. Brunet. – Montpellier: GIP RECLUS, 1993. – P. 109-123.
3. 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.
4. Блій Г. де, Муллер П. Географія: світи, регіони, концепти: навч. посіб. [для студ. виш. навч. закл.] / Г. де Блій, П. Муллер [пер. з англ.; передмова та розділ “Україна” О. Шаблія]. – К.: Либідь, 2004. – 740 с.
5. Абдулхамидов А.М., Гладкий Ю.Н. Поляризованное развитие России: идеи и стратегия / А.М. Абдулхамидов, Ю.Н. Гладкий // Изв. РГО. – 2007. – Т. 139. Вып. 6. – С. 7-15.
6. 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^e siècle [sous la dir. de S. Cordellier]. – Paris: La Découverte, 1999. – P. 128-130.
7. Toubal L., Toubal F. Le capital étranger en Europe centrale et orientale. Déterminants et impacts / L.Toubal, F. Toubal // Le courrier des pays de l’Est. – 2003. – № 1031. – P. 56-67.
8. Glossaire / La Nouvelle Géographie de la Suisse et des Suisses: monographie scientifique [sous la dir. de J.-B. Racine et C. Raffestin]: en 2 vol. – Vol. 2. – Lausanne: Payot, 1990. – P. 599-606.
9. 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.
10. Brunet R. Ligne de force de l’espace européen / R. Brunet // Mappemonde. – 2002. – № 2. – P. 14-19.
11. Калашников Н.В., Попов И.И. Крупнейшие агломерации Латинской Америки в системе геоэкономических центров мира / Н.В. Калашников, И.И. Попов / Глобальный город: теория и реальность / Под ред. Н.А. Слуки. – М.: ООО «Аванглион», 2007. – С. 136-150.
12. Баранский Н.Н., Преображенский А.И. Экономическая картография: учебн. пособ. [для студ. высш. учебн. завед.] / Н.Н. Баранский, А.И. Преображенский. – М.: Географгиз, 1962. – 286 с.
13. Маергойз И.М. Географическое учение о городах: науч. монография / И.М. Маергойз. – М.: Наука, 1989. – 120 с.
14. Antheaume B., Arréghini L. Bénin et Togo, «espaces-couloirs» africains / B. Antheaume, L. Arréghini // Mappemonde. – 1995. – № 1. – P. 18-22.
15. Brocard M., Lecoquierre B., avec la coll. de P. Mallet. La chorotype de l’estuaire européen / M. Brocard, B. Lecoquierre, avec la coll. de P.Mallet // Mappemonde. – 1995. – № 3. – P. 6-7.
16. Анненков В.В. Метод актуализма в изучении развития территориальной организации города и урбанизированного района: Препринт доклада на IV советско-польском семинаре по проблемам урбанизации (СССР, Киев, сентябрь 1979 г.) / В.В. Анненков. – М.–Киев: Ин-т географии АН СССР, СОПС УССР АН УССР, 1979. – 12 с.
17. Бродель Ф. Динамика капитализма / Пер. с фрн. В. Колесникова / Ф. Бродель. – Смоленск: Полиграмма, 1993. – 128 с.
18. Крамаренко А.В. Геоэкономические конфликты в топливно-энергетической сфере Каспийского региона / А.В. Крамаренко // Вест. Моск. ун-та. Сер. 5. География. – 2010. – № 1. – С 64-71.
19. Бродель Ф. Что такое Франция? Люди и вещи: в 2 т, 3-х кн.: науч. монография / Ф. Бродель. – Кн. 2., часть 2. «Крестьянская экономика» до начала XX в. – М: Изд. им. Сабашниковых, 1997. – 511 с.
20. Dictionnaire de géopolitique. États. Concepts. Auteurs [les auteurs Chauprade A., Thual F.]. – Paris: Ellipses, 1999. – 638 p.