І. ІСТОРІЯ КРАЇНОЗНАВЧИХ ДОСЛІДЖЕНЬ

УДК 55 + 91

Любіцева О.О.

ІСТОРИЧНИЙ НАРИС РОЗВИТКУ КРАЇНОЗНАВЧИХ ДОСЛІДЖЕНЬ НА ГЕОГРАФІЧНОМУ ФАКУЛЬТЕТІ КИЇВСЬКОГО НАЦІОНАЛЬНОГО УНІВЕРСИТЕТУ ІМЕНІ ТАРАСА ШЕВЧЕНКА

Надається інформація про розвиток країнознавчих досліджень на географічному факультеті, аналізується внесок науковців географічного факультету: Г. Кривченко, В. Юрківський, Б. Яценко, К. Пяртлі, Ф. Мачихін.

Information about development of regionalh researches on a geographical faculty were given. Consiration scientific heritage professors G.Kryivchenko, V.Yurcivsky, B. Yatsenko & lecturers K.Pyartly, F. Machihin.

Країнознавчі дослідження на географічному факультеті Київського національного університету імені Тараса Шевченка розпочались практично з самого створення факультету у 1933 р. в економіко-географічній версії. Нажаль, встановити імена тих, хто першим започаткував дослідження зарубіжних кран на факультеті не вдалося. Більш-менш безперервна інформація документально забезпечена переважно з післявоєнного часу. Основними документами, які використані при даних історичних (свого роду – краєзнавчих) розвідках стали особові справи професорсько-викладацького складу географічного факультету, надані архівом університету на запит Ради ветеранів.

З 01.01.1944 р. по 01.09.1949 р. економічну географію зарубіжних країн викладав *професор Георгій Олексійович Кривченко*. Г.О. Кривченко народився в с.Кибинці Полтавської губернії. Вищу професійну освіту отримував на економічному відділенні Санк-Петербурзького політехнічного інституту з 1902 р. по 1906 р., а з 1906 р. по 1909 р. продовжив навчання на факультеті державного господарства Мюнхенського університету. По завершенні навчання отримав ступінь доктора політичної економії.

Повернувшись до Росії перед Першою світовою війною, працював на різних державних посадах, а після революції 1917 р. у 1920-х рр. керував статистичним відділом Міністерства торгівлі і промисловості в м. Києві, демографічним інститутом ВУАН. У 1920-х рр. перейшов на викладацьку роботу і працював спочатку професором статистики Саратовського інституту народного господарства, а 1922 р. обійняв кафедру економічної географії та світового господарства Київського інституту народного господарства. З того часу Г.О. Кривченко присвятив себе викладацькій діяльності, але не полишав наукову роботу. У 1930-ті рр. почав працювати в Науково-дослідному інституті географії і продовжував працювати там під час окупації Києва, завідуючи відділом економічної географії. Залишився там і після звільнення міста, продовжуючи працювати старшим науковим спів-

робітником. З 1944 р., відколи Київський університет імені Т.Г.Шевченка повернувся з евакуації, Г.О.Кривченко став професором кафедри економічної географії.

Г.О.Кривченко є автором понад 20 наукових праць, серед яких «Нариси світового господарства» (1928 р.), «Словник економічних термінів» (1930р.), «Статистико-економічні показники по європейським та головним неєвропейським державам перед війною 1939-1945 рр.» (1946).

У часи роботи Г.О.Кривченка на кафедрі економічної географії, її очолював *Костянтин Петрович Пяртлі*. К.П. Пяртлі народився 1889 р. у м.Могилів-Подільському Подільської губернії (нині Вінницька обл..), там же закінчив дворічне міське початкове училище 1902 р. і 1905 р. став учнем на телеграфі. На телеграфі К.П. Пяртлі пропрацював до 1920 р. спочатку у Могилів-Подільському, а з 1910 р. – у Києві. В цей час, без відриву від виробництва, Пяртлі екстерном складає іспит на атестат зрілості (1916р.) і вступає на природничо-філологічний факультет Київського державного університету і закінчує його у 1921 р.

Працюючи інструктором в Українлісі, вступив до Київського сільськогосподарського інституту на лісовий факультет, але не закінчив навчання.

З 1923 р. К.П.Пяртлі розпочинає свою педагогічну діяльність спочатку в середній школі № 46 м. Києва, потім – доцентом у Київському механічному інституті. 1927 р., закінчивши Київський інститут народної освіти, отримав кваліфікацію викладача історичних наук і водночас здав екстерном іспит на економічному факультеті того ж інституту.

У 1930-х рр. К.П. Пяртлі працював викладачем географії у Київській міській вечірній партшколі, одночасно підготував і прочитав майже 400 лекцій керівному складу Червоної армії, веде значну громадську і профспілкову роботу.

З 1935 р. Костянтин Петрович починає працювати в Київському університеті. У 1939 р. захистив дисертацію, присвячену дослідженню економіки Японії і отримав ступінь кандидата географічних наук, а напередодні Великої вітчизняної війни був затверджений у вченому званні доцента по кафедрі економічної географії.

У роки Великої вітчизняної війни К.П. Пяртлі був лектором, воював на Білоруському фронті, отримав 6 нагород: орден Леніна, ложен Вітчизняної війни І ст., медалі за оборону Сталінграда, звільнення Варшави. Після війни його було призначено на посаду полковника-консультанта в Центральну військову комендатуру Берліна з питань реорганізації освіти у вищих навчальних закладах радянської зони окупації Німеччини (майбутня Німецька Демократична Республіка – до 1989 р.). Демобілізувавшись у грудні 1945 р., К.П. Пяртлі повертається до Київського державного університету доцентом. У 1946-1947 рр. завідує кафедрою економічної географії, а з 1947 р. по 1961 р. очолює Науково-дослідний інститут географії при Київському університеті, одночасно нетривалий час очолює Українське відділення Всесоюзного Географічного товариства. 1953 р. повертається до

завідування кафедрою, але 1954 р. обирається деканом географічного факультету і очолює його до 1956 р. У 1959 р., у віці 70 років Костянтин Петрович Пяртлі вийшов на пенсію.

Як зазначав К.П. Пяртлі в своїй автобіографії: «наукова робота моя розпочалась у 1930 р., коли я написав підручник економічної географії». А з 1949 р., як зазначав він власноручно, розпочалась робота над докторською дисертацією, яка так і не була завершена. Костянтин Петрович – автор понад 40 наукових праць, картографічних творів. Зокрема, ним розроблені карти Абіссінії (1935 р.), протягом 1937-1939 рр. підготовлені 11 карт до атласу «Всесвіт». На початку 1941 р. вийшли друком «Нариси методології і методики економічної географії капіталістичних країн», підготовлені рукописи «Земельная рента и ее влияние на размещение производительніх сил в капиталистических странах» (1946 р.), «Концентрация капитала и ее влияние на географическое размещение производства в капиталистических странах» (1948 р.) та «Географическое размещение населения в экономической географии капиталистических стран» (1949 р.), 1952 р. здано до друку підручник «Зарубежные страны», написаний у співавторстві.

З 1947 р. по 1975 р. на кафедрі економічної географії працює доцентом *Федір Михайлович Мачихін*, який тривалий час викладав курс «Економічна і політична географія зарубіжних країн». Ф.М. Мачихін – випускник Московського державного університету імені М.В. Ломоносова (1935 р.), там же закінчив аспірантуру науково-дослідного інститут географії МДУ за спеціальністю «економічна географія» (1938 р.) і з 1938 по 1940 р. був деканом географічного факультету МДУ. Пройшов фронти Великої вітчизняної війни і після війни був направлений на викладацьку роботу до Київського державного університету. У 1953 р. захистив кандидатську дисертацію на тему «Економіко-географічна характеристика Кам'янець-Подільської області» і з 1954 р. став доцентом кафедри економічної географії, де й пропрацював до виходу на пенсію у 1975 р. Ф.М. Мачихін опублікував понад 20 наукових праць, серед яких для розвитку країнознавчої тематики важливими є: «Програма для педінститутів. Економічна і політична географія зарубіжних країн» (1961 р.), підготував характеристику господарства зарубіжних країн для Української Радянської енциклопедії.

З 1963 р. по 2000 р. на кафедрі економічної (а пізніше – економічної і соціальної) географії працював кандидат економічних наук, професор *Віктор Минович Юрківський.* В.М. Юрківський народився 1927 р. у м. Києві в робітничій родині. У 1944 р., закінчивши середню школу з золотою медаллю, вступив на факультет міжнародних відносин, який тільки-но був відкритий за ініціативи тодішнього міністра закордонних справ Д.З. Мануїльського та ректора Київського університету імені тараса Шевченка В.Г. Бондарчука. Цей перший набір був нечисленний, його основу складали фронтовики і тільки декілька вчорашніх школярів стали студентами цього факультету – серед них був і В.М. Юрківський. Вже у 1948 р. активного і ініціативного комсомольця В. Юрківського було обрано комсоргом університету і в подальшому (до 1956 р.) його діяльність була пов′язана з комсомо-

льською роботою, зокрема другим секретарем ЦК ЛКСМ Узбекистану. Далі – аспірантура в Академії суспільник наук (Москва), де він у 1960 р. захистив кандидатську дисертацію на тему «Зовніші позики дореволюційної Росії» і отримав ступінь кандидата економічних наук.

З 1963 р. до 2000 р. життя Віктора Миновича пов′язане з географічним факультетом Київського національного університету імені Тараса Шевченка – університету, до якого, як згадували його сокурсники, він завжди мріяв повернутися. Напрямком його спеціалізації була економічна географія зарубіжних країн. Вільне володіння декількома мовами, особливо англійською, активна громадянська позиція та глибоке наукове осмислення соціально-економічних процесів, робили його лекції не тільки дуже цікавими, а й глибокими, змістовними, актуальними. В.М. Юрківський у 1970-80-ті рр. був на стажуванні в США, Японії, Австралії, відвідав, в межах отриманого міжнародного гранту, країни Південно-Східної Азії. Як представник України в Комісії ЮНЕСКО з географічних назв приймав участь з доповідями в нарадах та конференціях ЮНЕСКО і відвідав декілька європейських країн (Швейцарія, Греція інші). Високопрофесійна педагогічна та наукова діяльність В.М. Юрківського була оцінена колегами і в 1981 р. йому було присвоєне звання професора без захисту докторської дисертації. З 1980 р. по 1985 р. В.М. Юрківський був деканом географічного факультету, а до того багато років – заступником декана з навчальної роботи. У 1984 р. йому присвоєне звання «Заслужений працівник вищої освіти України».

Основними його працями (а їх біля 80) були підручники для вищої школи: «Економічна географія зарубіжних країн» (3 видання – 1975, 1978, 1981 рр.); «Економічна географія США» (1988 р.); «Географія сфери обслуговування» (1989 р.); «Регіональна економічна і соціальна географія зарубіжних країн» (2000 р.) та підручник для загальноосвітньої середньої школи «Економічна і соціальна географія світу» (у співавторстві).

Напрямок з економічної географії зарубіжних країн у 1960-80-ті роки на кафедрі економічної і соціальної географії розробляли проф. М.Д.Пістун та проф. Д.М.Стеченко (соціалістичні країни), проф. Б.П.Яценко (капіталістичні країни).

Саме *Борис Павлович Яценко* 1990 р. заснував кафедру країнознавства та туризму і тим започаткував офіційно підготовку кадрів для туризму на профільній кафедрі (тоді першій на теренах України). Йому ж належить ідея поєднання країнознавства як синтетичного напрямку географічних знань з підготовкою кадрів для сфери міжнародного туризму. Б.П. Яценко 1963 р. закінчив Східний факультет Ленінградського університету за спеціальністю сходознавець-філолог (японознавець), а 1967р. – аспірантуру Ленінградського державного університету і захистив кандидатську дисертацію на тему: «Північні райони Японії», отримавши науковий ступінь кандидата географічних наук. З 1970 р. Б.П. Яценко працює в Київському державному університеті старшим викладачем, доцентом на кафедрі економічної і соціальної географії, розвиваючи напрям зарубіжних географіч-

них досліджень. У 2001 р. захистив докторську дисертацію на тему «Структура господарства Японії» на здобуття наукового ступеня доктора географічних наук, професор кафедри країнознавства та туризму. Автор понад 170 наукових робіт та понад 20 монографій. Основні з них: «Економічна і соціальна географія світу» (підручник для загальноосвітньої школи), «Світова економіка», «Економіка зарубіжних країн», «Опит рыночных отношений в Японии», «Япония» (в серии «Современный монополистический капитализм)», «Економічна географія зарубіжних країн» (у 3-х книгах), «Політична географія та геополітика», «Основи теорії країнознавства».

Кафедра країнознавства та туризму, створена 1990 р., була першою в країні спеціалізованою кафедрою з підготовки менеджерів туризму та фахівців з комплексних країнознавчих досліджень. Створення кафедри, яка визначила свою спеціалізацію в географії рекреації та туризму, світового господарства та міжнародних зв′язків, було об′єктивно зумовлене тими суспільними змінами, які відбувалися в Україні в цей період. Це були переломні часи в історії нашої держави, час здобуття Україною незалежності, коли суверенна, самостійна держава виходила на міжнародну арену. Відповідно виникла потреба в міжнародних дослідженнях з геополітичних, етно-релігійних, соціально-економічних та інших питань, які становлять предметне коло географічного країнознавства. Водночас, входження України в світове співтовариство супроводжувалось розширенням різноманітних контактів, в тому числі й туристичних. Країна «відкрилась» для людства, широкими й інтенсивними стали контакти українців зі світом. Громадяни нашої країни отримали можливість побувати в багатьох куточках світу, ознайомитись з природою, культурою, життям людей в інших країнах, а нова держава викликала цікавість за кордоном, спричинивши потік туристів до України. Виникла гостра потреба в кадрах, здатних задовольняти потреби людей в організації подорожей. Професія менеджера туризму ставала дедалі популярнішою. Поєднання країнознавства як синтетичного напрямку наукових досліджень з практикою туризму, розвиток якого потребував всебічно підготовлених кадрів, стало «родзинкою» з підготовки фахівців на кафедрі. Таке поєднання, як свідчить досвід кафедри та інших кафедр в інших ВНЗ країни, які пішли тим же шляхом, є досить плідним і перспективним, пройшло випробування часом і показало свою спроможність забезпечувати не тільки підготовку кадрів, а й розвивати новітні напрямки наукових досліджень, зокрема, в країнознавстві.

За роки існування кафедрою підготовлені понад півтисячі фахівців, більш ніж 150 випускників отримали дипломи з відзнакою; 60 вступили до аспірантури різних учбових та наукових закладів, з них 27 стали кандидатами наук (переважно географічних, економічних, педагогічних).

Підготовка географів-країнознавців має за мету надати знання, необхідні для практичної роботи з міжнародних та регіональних досліджень політичних, соціальних, етно-релігійних, економічних проблем. Виходячи з цих завдань, блок спеціальних дисциплін включає та-

кі як теорія країнознавства та географії світового господарства, політична географія та геополітика, оцінка регіонального середовища господарської діяльності, міжнародні економічні та фінансово-кредитні відносини, функціонування транснаціональних корпорацій, географія зовнішньоекономічних відносин, міжнародний бізнес, міжнародний маркетинг та логістика, дослідження міжнародних ринків, комунікації в геопросторі, географія «мереженого суспільства» та інші.

Фахівці-країнознавці по завершенні навчання отримують кваліфікацію «географ-економіст» або «географ (політична географія)» в залежності від обраної спеціалізації в межах програм підготовки кафедри.

Таким чином, географи-країнознавці отримують диверсифіковану підготовку, що допомагає їм витримувати рівень вимог при вступі на роботу до установ, які займаються зовнішньо-економічною або політичною діяльністю. Випускники кафедри задіяні в державних структурах: міністерствах, держадміністраціях, інших державних установах, в сфері бізнесу (зовнішньоторгові, транспортно-логістичні, туристичні, будівельні компанії), в науково-дослідних інститутах НАН України. Випускники аспірантури продовжують роботу в вузах та науково-дослідних установах.

Серед випускників кафедри сьогодні є дипломати, аналітики (з питань зовнішньої торгівлі та політики), бізнесмени, викладачі вищих навчальних закладів, науковці.

Науковий доробок кафедри представлений численними навчальними посібниками та підручниками для вищої школи з базових дисциплін, підручником для Х класу середньої загальноосвітньої школи (в паперовому та електронному варіанті), який виданий українською, російською, угорською та польською мовами, монографіями з туризму та світового господарства. Можна стверджувати, що сьогодні кафедра займає провідні позиції в країні з географічного країнознавства, геологістики, географії світового господарства.

Розвиваючи наукові напрямки, досліджуючи сучасні проблеми розвитку рекреації та туризму, культури та релігії, світового господарства, зовнішньоекономічної діяльності, логістики тощо, науковці кафедри краще відчувають проблеми кадрового забезпечення господарства і можуть передбачити потреби у фахівцях з певних напрямків діяльності. Саме на підвищення конкурентноздатності випускників спрямоване удосконалення навчальних планів та програм, урізноманітнення системи проведення навчальних на виробничих практик, над чим безперервно працює колектив кафедри країнознавства та туризму.

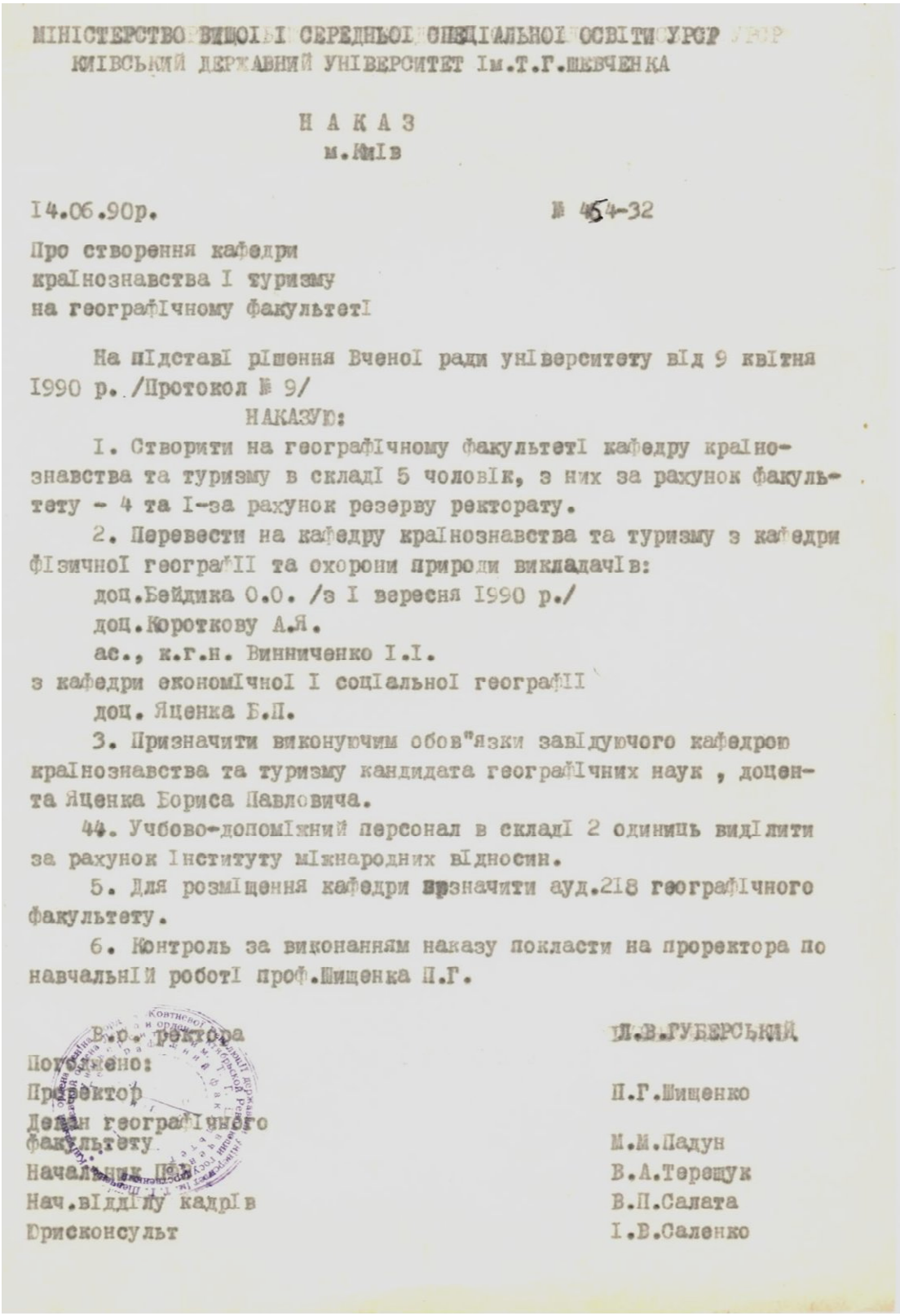
УДК 911.3

Яценко Б.П.

СТВОРЕННЯ КАФЕДРИ КРАЇНОЗНАВСТВА ТА ТУРИЗМУ

Йшов 1990 рік. І в суспільстві, і в державі розгорталися процеси, які (що згодом стало ясно) були незворотніми. Суспільство все більш вільно дихало і думало, а радянська держава все більш розвалювалась. Перед Україною відкривалася перспектива отримання незалежності.Було цілком ясно, що древня наука-географія теж потребує оновлення. Особливо той її сегмент, який пов'язаний з підготовкою кадрів. Учбові плани основа яких в природничій частині була закладена ще з часів Ріхтгофена, а в суспільно-економічній – з часів Баранського потребували впровадження напрацьованих за 20-те століття нових положень і ідей. Активізація розвитку ринкового господарства країн, які от-от мали отримати приставку пост(постсоціалістичні) ставила актуальною необхідність підготовки кадрів за новими спеціалізаціями і напрямами в яких раніше (в умовах союзної республіки) не було потреби. Думки науковців факультету сходилися на тому, що потрібна підготовка спеціалістів з географії України, екології, організації туризму та країнознавства зарубіжних країн. Згодом стало зрозуміло що в географії потрібні також спеціалісти з дистанційних методів дослідження, землевпорядкування і земельного кадастру, соціальної географії, політичної географії тощо, але це прийшло пізніше.

14.06.1990 р. Вчена рада Київського (ще державного) університету поруч з іншими створила **кафедру країнознавства і туризму** на географічному факультеті. (див. рис.1 наказ №454-32 від 14.06.90 р.). Звернемо увагу на те що, «отцями - засновниками» кафедри були Л.В.Губерський (на той час в.о. ректора) та П.Г.Шищенко (тоді - проректор). Звичайно, при створенні кафедри не обійшлося без боротьби думок, адже в Україні на той час не було досвіду підготовки кадрів в цих царинах. Ми використали відомості про програми підготовки подібних фахівців в університетах Європи і столичних університетах Союзу. Автор цих строчок вдячний і С.Б.Лаврову (С.Петербург, тоді ще Ленінград) і М.В.Алісову (Москва), які підтримали ідею проекту не тільки морально, але й добрими порадами. Російські колеги, правда, висловлювали сумнів, чи вдастся поєднати підготовку туристів і країнознавців, але згодом на відповідних кафедрах і в Москві і в Петербурзі було застосовано те ж саме поєднання напрямків спеціалізації. Вважаю за доцільне навести деякі строчки чорновика листа М.В.Алісову, що стосується подій того часу. Рис. 2. Зрештою, розпочалася робота. 1) Кафедрі були передані вже існуючі академічні групи з краєзнавства та туризму, а на перший курс набрано 12 перших країнознавців (спеціалізація 01.18.06- економічна і соціальна географія зарубіжних країн) та 18 майбутніх фахівців з туризму (спеціалізація 01.18.19 – краєзнавство та туризм), які згодом стали отримувати спеціальність «менеджер туризму».



МІНІСТЕРСТВО ВИЩОЇ І СЕРЕДНЬОЇ СПЕЦІАЛЬНОЇ ОСВІТИ УРСР
КИЇВСЬКИЙ ДЕРЖАВНИЙ УНІВЕРСИТЕТ ім.Т.Г.ШЕВЧЕНКА

Н А К А З
м.Київ

14.06.90р. № 454-32

Про створення кафедри
країнознавства і туризму
на географічному факультеті

На підставі рішення Вченої ради університету від 9 квітня 1990 р. /Протокол № 9/

НАКАЗУЮ:

1. Створити на географічному факультеті кафедру країнознавства та туризму в складі 5 чоловік, з них за рахунок факультету - 4 та 1-за рахунок резерву ректорату.

2. Перевести на кафедру країнознавства та туризму з кафедри фізичної географії та охорони природи викладачів:

доц.Бейдика О.О. /з 1 вересня 1990 р./

доц.Короткову А.Я.

ас., к.г.н. Винниченко І.І.

з кафедри економічної і соціальної географії

доц. Яценка Б.П.

3. Призначити виконуючим обов"язки завідуючого кафедрою країнознавства та туризму кандидата географічних наук , доцента Яценка Бориса Павловича.

44. Учбово-допоміжний персонал в складі 2 одиниць виділити за рахунок Інституту міжнародних відносин.

5. Для розміщення кафедри призначити ауд.218 географічного факультету.

6. Контроль за виконанням наказу покласти на проректора по навчальній роботі проф.Шищенка П.Г.

В.о. ректора Л.В.ГУБЕРСЬКИЙ

Погоджено:
Проректор П.Г.Шищенко
Декан географічного факультету М.М.Падун
Начальник ПФО В.А.Терещук
Нач.відділу кадрів В.П.Салата
Юрисконсульт І.В.Саленко

Рис. 1. Наказ №454-32 від 14.06.90 р.

Фрагмент листа Б.П. Яценка, Н.В. Алісову – зав.кафедри економ. географії зарубіжних країн МДУ

Уважаемый Николай Васильевич!

Извините, что несколько задержался с письмом.

1. Посылаю Вам экземпляр расширенного варианта программы (Мова йде про програму курсу «географія світового господарства» який якраз (вперше!) був впроваджений як нормативний на географічних факультетах всіх університетів СРСР).

Этот текст подан в наше университетское издательство. Однако, не совсем ясно выйдет ли публикация в этом году. Если Вы считаете, что что-то нуждается в серьезной правке, то у нас, по-видимому будет время для исправлений. Думаю, что по публикации этот вариант программы можно использовать как своеобразную методичку для тех, кто будет читать курс впервые.

2. Становится все более очевидным, что нужен новый учебник.

3. Еще одно дело в котором надеюсь на Ваш добрый совет. Речь идет о группах, которые можно было бы специализировать по экономической географии зарубежных стран. По замыслу, студенты этих групп: А. Минимально. Получают усиленную языковую подготовку /до 600 час./. Слушают небольшой набор спецдисциплин, например, курсы «международные экономические отношения», «основы маркетинга», «политическая география». Пишут курсовые и дипломные работы по зарубежной тематике используя первоисточники на иностранных языках. Б. Максимально. Если бы осуществилась возможность создания новой кафедры /например краеведения и эконом. географии зарубежных стран/, то при условии специализации начиная с I курса в пределах существующего учебного плана геофака КГУ можно было бы выкроить до 800 часов на иностранные языки не ломая структуры учебного процесса. Из них до 500 часов языка можно дать на первых двух курсах.

Характер специализации и облик учебного плана вытекают из потребностей возможного рынка сбыта специалистов. В условиях перестройки внешнеэкономической деятельности в нашей стране республиканские рынки в области деятельности АПК, туризма, местных промыслов, культурного обмена и выставок получили право выхода на внешние рынки. По первым двум позициям /да и другим, где важен экологический и природопользовательный подход/ географ – зарубежник, послушав несколько дополнительных спецкурсов окажется подготовленным лучше, чем экономист – международник, особенно в области маркетинга, организации и эксплуатации совместных предприятий. Это, возможно, и есть та «экологическая ниша» для кафедр экономической географии зарубежных стран, которой нам не хватало! «Подстраховочный» вариант для выпускников – преподавание в техникумах и старших классах СШ.

Если эта идея кажется интересной, то хотелось бы услышать Ваше /или Вашей кафедры/ мнение. Хотелось бы надеяться, что эта идея окажется плодотворной. А если бы она пришла в Киев «сверху», то было бы и совсем хорошо. В первых числах июня на ученом совете КГУ географический факультет выступает с предложением о создании новых кафедр экологии /общеуниверситетской/ и краеведения / в рамках которой возможна и специализация по экономической географии зарубежных стан/. Пистун Н.Д. еще предлагал кафедру географии Украины.

С уважением Яценко Б.П.
май 1990 г.

Через 20 років кафедра стала найбільшою на факультеті, контингент студентів вже перевищує 400 чоловік, тут навчається також найбільша на факультеті кількість студентів магістерських програм. 2) Першими викладачами стали доц. Б.П.Яценко – зав.кафедрою, доц. А.Я.Короткова, доц. О.О.Бейдик, к.г.н. ас., І.І.Винниченко; сумісники – к.г.н., О.О.Любіцева (нині завідувач кафедри), к.філос.н., В.К.Федорченко (пізніше – ректор Інституту туризму економіки і права); інженери – Л.О.Варганова та В.Іваненко. Нині контингент викладачів майже потроївся, працює 6 докторів наук (4 штатні і 2 сумісники), всі інші штатні викладачі – кандидати наук. 3) Перші учбові плани були сформовані виходячи із тих учбово-методичних можливостей, які мали фахівці кафедри та викладачі інших кафедр факультету.

Табл.1 Перелік спецкурсів кафедри на початку 90-х, 20 ст.

Краєзнавство і туризм 01.18.19	**Економічна і соціальна географія зарубіжних країн 01.18.06**
1. Методика польових географічних досліджень 2. Системи розселення 3. Основи наукових досліджень 4. Розміщення продуктивних сил 5. Методи країнознавчих досліджень 6. Географія сфери послуг 7. Основи екології	
8. Історія УРСР 9. Основи екскурсознавства 10. Геосистеми (природні) 11. Історія літератури і мистецтва УРСР 12. Основи туризму 13. Економіка туризму 14. Рекреаційна географія 15. Прикладна фіз.географія 16. Пам'ятки історії і культури УРСР 17. Географія туризму 18. Етногеографія 19. Основи краєзнавства	8. Основи теорії економічної географії 9. Оцінка природних умов і ресурсів 10. Математичні методи в економічній географії. 11. Економічна картографія 12. Спецкурси по ТПС а) системи НДКР і наукомістких виробництв б) АПК в) системи менеджменту 13. Спецкурси по країнам 14. Міжнародний поділ праці 15. Географія міжнародних економічних відносин 16. Політична географія 17. Основи міжнародного маркетингу

В першому десятилітті 21 ст. колектив фахівців своїми силами виконує понад 30 нормативних курсів та спецкурсів з спеціальності «туризмознавство» і понад 20 – з країнознавства. Всі вони розроблені або модернізовані за часи існування кафедри.

УДК 911.10

Балабанов Г.В.

АКТУАЛЬНІ ПРОБЛЕМИ РОЗВИТКУ КРАЇНОЗНАВСТВА В СУЧАСНІЙ УКРАЇНІ

Розкрито теоретичні уяви про країнознавство як область міждисциплінарних наукових досліджень. Охарактеризовано тенденції і проблеми розвитку країнознавства в сучасній Україні, стан підготовки фахівців з країнознавства у вищій школі.

The present work highlights theoretical views of countrystudies as an intersubject area of scientific researches. This article also defines the key features of countrystudies development trends and problems in contemporary Ukraine and characterizes the state of this course specialists training in higher education.

Для оцінки розвитку країнознавства доцільно використовувати два взаємодоповнюючих підходи: суто географічний і широкий міждисциплінарний. «Коріння» наукового країнознавства і регіонознавства в географії. Цю підсистему географічного знання зазвичай називають регіональною географією. Вона орієнтована на комплексне вивчення якісно своєрідних частин або фрагментів геопростору – країн, регіонів всередині країни і регіонів світу як груп країн, виявлення тенденцій, проблем і перспектив їх розвитку. В той же час географи відчувають зростаючу конкуренцію з боку представників інших галузей знань. Предметне поле країнознавства і регіонознавства успішно розробляють також політологи, історики, економісти, лінгвісти, етнологи, культурологи та ін. Країнознавство і регіонознавство перетворились сьогодні в широку область міждисциплінарних наукових досліджень, до того ж очевидна «міграція» географічних ідей і самих географів в суміжні галузі знань і види діяльності.

З позицій методології між країнознавством і регіонознавством більше подібностей, ніж розбіжностей. Співвідношення обсягів понять «країнознавство» і «регіонознавство» змінюється в залежності від мети дослідження. Якщо в центрі уваги знаходиться вивчення країни/держави, то регіонознавчий аналіз логічно розглядати як частину країнознавства. Якщо ж метою наукової роботи є вивчення будь якого регіону світу (наприклад, Східної Африки чи Західної Європи), то країнознавство буде поняттям меншого обсягу, ніж регіонознавство.

Характерною тенденцією останніх десятиліть стала зміна пропорцій між країнознавством і регіонознавством в системі наукового знання. Про це можна судити, спираючись на кілька об’єктивних критеріїв (наявність спеціалізованих підрозділів в академічному і вузівському секторах науки, кількість дисертаційних робіт, масив публікацій, наявність профільних наукових видань та ін.). Висновок очевидний: країнознавство залишається «на другому плані», а регіональні дослідження переживають своєрідний бум.

В Україні в радянський період класичне географічне країнознавство було представлене незначною кількістю публікацій, спеціалізовані відділи

в Секторі географії АН УРСР і профільні кафедри у вищих навчальних закладах були відсутні. Як правило, країнознавчими вважались публікації, дисертації та навчальні дисципліни, які насправді стосувались більш вузької предметної сфери – соціально-економічної географії зарубіжних країн. В той же час програми підготовки професійних географів передбачали вивчення ідей географічного синтезу, концепції К. Ріттера, Е. Реклю, А. Гетнера, П.П. Семенова-Тян-Шанського, М.М. Баранського, В.А. Анучіна та ін.

Проголошення суверенної української держави в 1991 р. призвело до виникнення якісно нових умов для розвитку країнознавства і регіонознавства. Україна «відкрилась» світу, її визнали більше 170 країн. Створена широка мережа дипломатичних представництв. Посольства України працюють в 129 країнах світу, діє мережа із 36 генеральних консульств, відкрито 8 представництв при міжнародних організаціях. В Україні діє 102 представництва іноземних держав і міжнародних організацій. Держава уклала і виконує більше 2 тисяч міжнародно-правових угод. Активізували міжнародну діяльність регіони, а також приватний бізнес. Україна виявилась погано підготовленою до таких змін. В 90-х роках виникли гострі протиріччя між зростаючою суспільною потребою в глибоких країнознавчих дослідженнях і країнознавцях-професіоналах (дипломатах, політиках, економістах і економіко-географах) і реальними можливостями задовольнити цю потребу.

У післявоєнний період в складі колишнього СРСР Україна накопичила певний досвід міжнародної діяльності завдяки участі у роботі ООН та її спеціалізованих установ. Однак центром прийняття рішень у сфері зовнішньої політики союзної держави і основним центром підготовки дипломатичних кадрів залишалась Москва. Тільки вузьке коло працівників МЗС УРСР мало необхідний професійний досвід. За роки незалежності чисельність співробітників в системі МЗС України збільшилась у 18 разів (!) в порівнянні з 1990 р. Через дефіцит досвідчених дипломатичних кадрів, слабкості аналітичної бази, частої зміни урядів, проблем економічного і матеріально-технічного характеру, а також протекціонізму і суб’єктивізму під час призначення на відповідальні посади страждала якість рішень, які приймались у царині зовнішніх зносин.

Систему підготовки кадрів для реалізації зовнішньополітичних і зовнішньоекономічних зв’язків держави довелось створювати «на марші». Ключовими елементами цієї системи стали Інститут міжнародних відносин Київського національного університету ім. Тараса Шевченка (з 1944 р.), факультет міжнародних відносин Львівського національного університету ім. Івана Франка (з 1992 р.), Дипломатична академія МЗС України (з 1995 року), Національна юридична академія ім. Ярослава Мудрого (Харків, підготовка юристів для МЗС України – з 1998 р.) та ін. Напередодні проголошення незалежності була створена перша в Україні спеціалізована кафедра країнознавства і туризму на географічному факультеті Київського національного університету ім. Тараса Шевченка (1990). Задовольнити «кадровий

голод» не вдалося й до цього часу, особливо для роботи в країнах Азії і Африки, де часто потрібне знання рідкісних мов.

Збільшились обсяги і розширився спектр науково-дослідних робіт, присвячених зарубіжним країнам і регіонам світу, транскордонному співробітництву. Вони зосереджені перш за все в Національній академії наук України (інститути сходознавства ім. А.Ю. Кримського – з 1991 р., світової економіки і міжнародних відносин – з 1991 р., європейських досліджень – з 1992 р., регіональних досліджень – з 1994 р.) і владних структурах (Національний інститут стратегічних досліджень – з 1992 р., Національний інститут проблем міжнародної безпеки – з 2001 р.). Виконуються такі роботи і в університетах, до того ж все чіткіше проявляється спеціалізація наукових досліджень і підготовки країнознавців-міжнародників, обумовлена фактором географічного положення. Так вчені Харківського, Донецького і Східноукраїнського національних університетів значну увагу приділяють вивченню Росії, Львівського і Волинського – Польщі, Ужгородського – Угорщині та Словаччині, Одеського і Чернівецького – Румунії і Молдови та ін. Цікавим є досвід Маріупольського гуманітарного інституту, який став центром елліністичних досліджень, багато робить для розвитку співробітництва з Грецією і національної освіти греків Приазов'я. У багатьох університетах України створені випускові кафедри країнознавства, йде підготовка бакалаврів, спеціалістів і магістрів з цієї спеціальності, однак в межах освітнього напряму «міжнародні відносини». Популярність цього напряму в умовах комерціалізації вищої освіти починає заважати справі, страждає якість підготовки країнознавців-міжнародників.

Падіння «залізної завіси» дало громадянам України можливість вільно пересуватися по світу (робота і навчання закордоном, міжнародний туризм та ін.). З'являється більше робіт, присвячених туристичному країнознавству і лінгвокраїнознавству. Однак публікації теоретичного характеру і досі рідкість, мало дисертаційних робіт, особливо серед географів. Головними центрами розвитку класичного географічного країнознавства в Україні є Київський національний університет ім. Тараса Шевченка (неформальний лідер – проф. Яценко Б.П.) і Львівський національний університет ім. Івана Франка (неформальний лідер – доц. Книш М.М.). Зацікавленим читачам адресований список публікацій, знайомство з якими дозволить скласти більш повне враження про стан справ у країнознавстві [1-17]. Вважаю важливим завданням на перспективу посилення головної функції науки – евристичної (генерація нового знання, нових ідей і концепцій, теоретичне узагальнення практичного досвіду).

1.Будз М.Д. Короткий довідник з комплексного країнознавства (методика країнознавчих досліджень, основні поняття та визначення, країни, персоналії). – К.: Рівненський ін-т слов'янознавства Київського славістичного ун-ту, 2002. – 256 с. 2.Головченко В., Кравчук О. Країнознавство: Азія, Африка, Латинська Америка, Австралія і Океанія: Навч. посібник. – К.: ЗАТ «Нічлава», 2006. – 336 с. 3.Гольцов А.Г. Наукове країнознавство, його роль у зовнішніх зв'язках держави // Вісник Київського міжнародного університету. Серія: Міжнародні відносини. – К.: Правові джерела, 2002. – Вип.. 1. – С.144-159. 4.Дергачев В.А., Вардомский Л.Б.Регионоведение. – М.: ЮНИТИ-ДАНА, 2004. – 463 с. 5.Дорошко М.С., Кривонос Р.А.,

Крижанівський В.П., Сербіна Н.Ф. Країнознавство. Країни СНД, Європи, Північної Америки: Навч. посібник. – К.: Ніка-Центр, 2009. – 311 с. 6.Ігнатьєв П.М. Країнознавство. Країни Азії: Навч. посібник. – Чернівці: Книги – XXI, 2006. – 424 с. 7.Книш М.М. Бразилія: суспільно-географічна характеристика. – Львів: ВЦ ЛНУ, 2006. – 150 с. 8.Книш М.М. Економічна і соціальна географія країн, що розвиваються. – Львів ВЦ ЛНУ, 2006. – 264 с. 9.Книш М.М. Критерії побудови типології країн, що розвиваються // Науковий часопис Національного педагогічного університету ім. М.П. Драгоманова. Сер. 4. Географія і сучасність. – 2006. – Вип. 16. – С. 49-56. 10.Крижанівський В.П, Країнознавство як спеціальність напряму освітньо-професійної підготовки «міжнародні відносини»: концептуально-методологічний аспект // Вісник КНУ. Міжнародні відносини. – К., 2003. – Вип.3. – С.12-20. 11.Кузик С., Книш М. Економічна і соціальна географія Америки. – Львів: ВЦ ЛНУ ім. І. Франка, 199. – 300 с. 12.Мальський М.З., Зінько І.З. Система знань про етнос, державу і суспільство (українське країнознавство: проблеми становлення) // Політика і час. – 1997. – №12. – С.43-48 13.Масляк П.О. Країнознавство. – К.: Знання, 2007. – 292 с. 14.Ровенчак І.І. Типологія країн світу / Текст лекції. – Львів: ЛДУ, 1997. – 24 с. 15.Юрківський В.М. Регіональна економічна і соціальна географія.Зарубіжні країни: Підручник – К.: Либідь, 2000. – 414 с. 16.Яценко Б.П. Структура господарства Японії (економіко-географічне дослідження господарства постіндустріальної країни). – К.: Ін-т сходознавства НАНУ, 2006. – 254 с. 17.Яценко Б.П., Бабарицька В.К., Країнознавство. Основи теорії / Навч. Посібник. – К.: Либідь, 2009. – 312 с.

УДК 911.3

Мозговий А.А.

МІСЦЕ ГЕОГРАФІЧНОГО КРАЇНОЗНАВСТВА В СИСТЕМІ ПІДГОТОВКИ МАЙБУТНІХ ФАХІВЦІВ

У статті розглянуто загальні підходи до ґрунтовної підготовки студентів як географічних, так і негеографічних спеціальностей з курсу "Країнознавство", вироблення у студентів навичок та умінь використання країнознавчої інформації для порівняльно-географічного оцінювання потенціалу конкретної території та інших географічних об'єктів.

The methods of well-grounded training of geographical and non-geographical speciality students on the foundations of the course "Country studies", the formation of skills and abilities of using geographical information for the comparative evaluation of definite of territorial potential and units.

Постановка проблеми. Чільне місце у системі підготовки студентів як географічних спеціальностей, так і майбутніх фахівців у галузі міжнародних відносин та туризму посідають навчальні дисципліни країнознавчого змісту. Нині, країнознавство у нашій країні переживає етап бурхливого розвитку: узагальнюються, критично переглядаються та поглиблюються базові теоретичні розробки радянського періоду, розробляються нові, активно залучаються знання та фактологічна база суміжних наук та галузей знань, розширюються можливості практичного застосування країнознавчих досліджень українських географів. Усі вищеперелічені тенденції знаходять своє відображення у структурі та наповненості країнознавчих навчальних дисциплін як у загальноосвітній, так і у вищій школі.

Актуальність дослідження. Курс «Країнознавство» дозволяє на високому науково-методичному рівні ознайомити студентів з теоретичними основами цієї географічної галузі, об'єктом вивчення якої виступають кра-

їни як основні одиниці соціально-політичної організації світу, а також їх крупні частини (реґіони) й реґіональні угрупування [1]. Комплексне вивчення країн дозволяє студентам систематизувати та узагальнити різнорідні відомості про природу, населення, господарство, культуру та соціальну організацію країн зарубіжжя. Крім того, в курсі приділяється значна увага висвітленню базових положень синтетично-географічного змісту та методикам порівняльно-географічних та історико-географічних досліджень, тому ця навчальна дисципліна відіграє незамінну роль у формуванні географічної культури та зміцненні наукової картини світу майбутніх фахівців.

Аналіз останніх досліджень та публікацій. Серед робіт синтетичного характеру нині чільне місце посідають комплексні географічні описи і країнознавчі характеристики окремих країн [2,3,4], а також характеристиці реґіонів світу. Значну увагу країнознавчі наукові кола приділяють також опрацюванню теоретичних питань країнознавства [5]. Таким роботам властивий високий ступінь географічного синтезу.

Таким чином, сформовано потужний фактологічний базис для вивчення студентами особливостей природи, населення, господарства, культури та соціальної організації країн зарубіжжя. Проте, питання узагальнення, систематизації цих знань та визначення місця країнознавства в системі географічних дисциплін у вищій школі потребує поглибленої подальшої розробки.

Метою даної публікації є визначення місця та значення навчальної дисципліни „Країнознавство” в системі географічної підготовки студентів як географічних, так і негеографічних спеціальностей.

Основна частина. Нині, на зламі тисячоліть в історії людства спостерігається загострення протиріч як внутрішньосуспільного характеру, так і розбіжностей в системі взаємодії суспільства і природи. Процеси економічної, політичної та культурної глобалізації стикаються з супротивом на реґіональному рівні у вигляді явищ політичної локалізації, економічного націоналізму та захисту культурної ідентичності людських спільнот. Людство стикається з проблемами загострення дефіциту органічної енергетичної сировини для потреб розвитку глобальної економіки, недостатніми обсягами якісної питної води, неконтрольованим механічним рухом мільйонів осіб, що спричинений разючими реґіональними диспропорціями у рівнях соціально-економічного розвитку та ін.

За впливу перелічених деструктивних чинників на розвиток людства, формується нагальна суспільна потреба у комплексних цілісних дослідженнях об’єктів та процесів геопростору, наукових дослідженнях з значним потенціалом наукового синтезу. До досліджень такого штибу ми відносимо країнознавчі наукові вишукування.

Сучасне географічне країнознавство поряд з пізнавальною, інформаційною та освітньою функцією починає набувати все яскравіших ознак прогностичної наукової галузі. Зумовлено це тим, що виконуючи роль інтеґратора в системі географічних наук саме країнознавство має відповід-

ний науково-методичний інструментарій для цілісного і всебічного дослідження географічних систем різного рівня. Це, у свою чергу, підсилює ефективність країнознавства при вирішенні прикладних наукових завдань. Відомо, що сучасна наука спрямовує найбільші інтелектуальні потенції окрім технологічних інновацій, у річище прикладного передбачувального знання. Результати такої роботи значно підсилюють конструктивність та ефективність наукових досліджень.

Країнознавство як навчальна дисципліна викладається студентам як географічних, так і не географічних спеціальностей – майбутнім фахівцям у царинах міжнародних відносин, туристичної індустрії та ін. Формування у студентів знань про методологічні підходи та принципи пізнання дійсності, оволодіння географічними методами та спеціальними методиками країнознавчих досліджень, а, властиво, і набуття навичок самостійної науково-дослідницької роботи сприяє ґрунтовній підготовці фахівців, а також стає основою для подальшої професійної й наукової діяльності.

Відомо, що країнознавство вивчає географічне середовище окремих країн і реґіонів – отже, це не загальна, а реґіональна географія. З іншого боку, країнознавство вивчає географічне середовище у межах державних чи адміністративних кордонів, і навіть територій, окреслених історико-географічними межами. Вже одне це виділяє країнознавство з фізичної і економічної географії, реґіональні розділи яких вивчають території, окреслені природними й суспільними, економічними межами. Країнознавство синтезує результати досліджень всіх елементів географічної середовища стосовно конкретних територій країн і навіть районів. Тому є очевидним, що саме дисципліни країнознавчого змісту виконують важливу світоглядну функцію формування у студентів цілісного географічного образу нашої планети.

У практиці вузівського навчання широко використовуються різні способи організації знань (аналогії, асоціації, групування, класифікації, типізації, тощо), різні для окремих відрізків навчального матеріалу одного курсу. Для того, щоб результати систематизації окремих частин навчальної дисципліни та різних навчальних дисциплін одного циклу можна було зіставити та здійснити ієрархічне ранжування їх змісту з метою його організації у цілісну систему, широко застосовується універсальний метод дидактичних тезаурусів.

Кожна географічна закономірність, має бути використана як інструмент пізнання, що дозволяє з'ясувати певний аспект хорологічної та хронологічної впорядкованості процесів та явищ в геосферах, природних та суспільних територіальних системах. Цілісна система географічних знань у свідомості студентів поетапно формується із елементів знань окремих модулів методом дидактично-тезаурусного моделювання. Цей метод у контексті специфіки країнознавчих знань передбачає: виявлення істотної сутнісної поєднаності об'єктів вивчення; встановлення наскрізних системотворних зв'язків на основі загальних географічних закономірностей; ієрархічне впорядкування елементів знань шляхом встановлення відношень

субординації та координації між поняттями; наскрізне структурування навчального матеріалу шляхом встановлення змістовно-логічних та причинно-наслідкових зв'язків, властивих країнознавчим знанням; наочного вираження розмаїтих зв'язків системи знань про природу, населення, господарство, культуру та соціальну організацію країн зарубіжжя.

Висновки. Таким чином, у сучасній географічній науці залишається актуальною і набуває нового звучання проблема загального та часткового, цілого та частини. Серед географічних праць саме країнознавчі дослідження характеризуються найбільшим числом частковостей, що значно ускладнює процес виділення спільного й синтезу загального. В країнознавстві знаходить свій яскравий прояв положення про те, що внутрішня диференційованість не порушує цілісності тієї чи іншої системи, властиво, навіть підсилює цю цілісність.

Навчальні дисципліни країнознавчого змісту виконують важливу функцію формування у студентів цілісної географічної картини світу та виконують незамінну інтегруючу роль в системі географічних знань.

На нашу думку, для посилення реалізації інтеґруючого потенціалу навчальних дисциплін країнознавчого змісту слід організувати пізнавальну діяльність студентів в напрямі переструктурування матеріалу географічних дисциплін згідно універсальних геопросторових закономірностей. У свою чергу, встановити такого роду закономірності й здійснити на їхній основі просторовий аналіз та комплексні географічні дослідження – одне з основних завдань країнознавства як у минулому, так і в умовах сьогодення.

1.Географический энциклопедический словарь. Понятия и термины / Гл. ред. А.Ф. Трёшников. – М.: Советская энциклопедия, 1988. – 432 с. 2.Дахно І.І., Тимофієв С.М. Країни світу: Енциклопедичний довідник. – К.: МАПА, 2007. – 608 с. 3.Дубович І.А. Країнознавчий словник-довідник – Л.: Видавничий центр ЛНУ, 2002. – 587 с.4.Масляк П.О. Країнознавство: Підручник. – К.: Знання, 2008. – 292с.5.Яценко Б.П., Бабарицька В.К. Країнознавство: основи теорії. – К. : Либідь, 2009. –312с.

УДК 911.3

Корома Н.С.

ІСТОРІЯ КРАЇНОЗНАВЧИХ ДОСЛІДЖЕНЬ В НІМЕЧЧИНІ. СУЧАСНИЙ СТАН

Дана робота розглядає та аналізує історію країнознавчих досліджень в Німеччині як важливого інструменту для встановлення минулих, сучасних та майбутніх принципів географічних пошуків.

This work examines and analyses history of researches of Regional Geography in Germany as an important instrument for establishment of past, modern and future principles of geographical searches.

Постановка проблеми. З другої половини XX ст., географія поступово відійшла від своєї національно-орієнтованої програми наукових досліджень і здобула міжнародну перспективу дослідження. У всьому світі

в XIX ст. географію як предмет позбавляли притаманних їй виняткових підходів і методів, які власне і визначають географію як самостійну дисципліну і суттєво відрізняють від інших предметів. В контексті унікального швидкого розвитку географічної науки, широка різноманітність конкуруючих парадигм та теорій, що розвивалися з 50-х рр. XX ст., створили ще більші складності для розуміння географії як внутрішньо узгодженої наукової дисципліни. При вивчені традицій і цілісності географічної науки, вона виявилася крихкою: сучасна географія не здається сумісною з успадкованими зразками думок і міркувань. Це особливо справедливо по відношенню до країнознавства. Сьогодні воно в основному розглядається як пережиток орієнтацій в межах предмету географія. Проте, нові концепції в області країнознавства продовжують обговорюватися, а ретельний аналіз понять виявляє зміну основ побудови просторово-орієнтованої семантики. Це і є *метою роботи*: розшифрувати історію країнознавства на прикладі німецьких шкіл і традицій як наукової дисципліни і суспільної теми для міркування у світі, яка вже давно стала на шлях активного свого розвитку і глобального поширення.

Виклад основного матеріалу. Географія відноситься до старих наук, а значить тут можна говорити про еволюцію ідей і методів дослідження, що є надзвичайно важливим у питанні життєздатності науки. Як самостійна галузь знання географія почала відділятися від космографії і фізики в кінці XVIII ст. і починає формуватися. Уявлення про предмет і вміст географії не було чітким. Методологія науки була в початковій стадії становлення і представлялася набором методів окремих галузевих наук. Наукові методи дослідження і науково-доказові експерименти сприяли не лише формуванню наукових напрямів, але і зміні уявлень про єдність світу. Що стосується країнознавчих досліджень, то вони виконували функції накопичення фактів і зводилися переважно до політичного, етнографічного і статистичного опису держав.

У XVII – XVIII ст. в університетах Німеччини зародилася перша школа у країнознавстві – *німецька школа описового державознавства*, інша назва якої – *«школа камеральної статистики»* [3, с. 24-25]. «Камеральна статистика» була з пріоритетом економічних знань. Так, поступово з *описового державознавства* виділилися такі наукові напрями, як статистика, державне право та ін.

За визначенням *Готфрида Ахенваля (1719 – 1772),* представника німецької школи країнознавства у XVIII ст., *статистика* (від італ. слова statista – державна людина), чи ***державознавство*** (нім. Staatskunde) – є наука, що займається описом даностей держави, пізнання яких необхідне будь-якій освіченій людині, особливо державній [8]. Вона не є змішання всіляких наук, як утверджують її противники, але вона користується різноманітними науками (географія, історія, право і т. д.). При цьому державознавство вивчає не дії людей, а результати їх дій. Поняття про даності держави у Ахенваля дуже широке і неясне. Він відносить до нього все те, від чого залежить сила та слабкість держав, чим возвеличується і

затьмарюється блиск корони, від чого держави стають бідними і багатими і т. д. Опис держав потрібно проводити, за Ахенвалем, в залежності від двох факторів – землі і людей. У ці дві рубрики Ахенваль вкладає дуже широкий зміст, що і формує межі його науки, починаючи від географії держав і закінчуючи їх державним устроєм і управлінням. Чисельним описам як Ахенваль, так і його багаточисленні послідовники в різних країнах Європи (найголовніші з них в Німеччині – Неттенблат, Гаттерих, Людер, Майзель, Маннерт, Бюшинг, запропонувавши метод порівняльного опису держав та вперше в історії географії використавши показник щільності населення для характеристики окремих країн, і його послідовники Мальхус, Німан, Шуберт та ін.) надавали абсолютно другорядну роль і гаряче полемізували з так званими *табличними* статистиками, родоначальником яких вважають датчанина *Анхерсена*, який видав у 1741 р. працю *«Descriptio statuum in tabulis»*. Останні надавали особливе значення табличній формі опису, але з огляду на те, що тільки відносно невелике число ознак, характеризуючи силу і могутність держав, можуть вкластися в табличну форму, вони подавали ще текст, в якому на перший план висували матеріальні фактори державного життя. Цим вони збуджували напади *Геттінгенської школи* – німецької школи, яка переносила центр тяжіння своїх описів на фактори духовні і моральні. Німець *Август Людвіг Шльоцер (1735 - 1809)* найвидатніший представник Геттінгенської статистичної школи [1]. Свій погляд на статистику, як науку, він значною мірою запозичив у Ахенваля. Розуміючи статистику як окрему наукову дисципліну, він у той же час розглядав її як частину політики; ці дві області, на його думку, знаходяться в такому ж зв'язку, як, наприклад, знання людського тіла з мистецтвом лікувати. Для розташування статистичних матеріалів при розробці їх він слідував формулі: *vires unitae agunt*. Ці *vires* - люди, області, продукти, гроші, які перебувають в обігу, - суть створення державного устрою; застосування з'єднаних сил цих здійснюється адміністрацією. А. Шльоцер належить вислів: *«Історія - це статистика в русі, статистика - це нерухома історія».* Сучасному розумінню статистичної науки подібний погляд далекий, але прагматичний метод А. Шльоцера виправдовує його остільки, оскільки він прагне *при статистичній розробці факторів державознавства знайти причинну залежність між ними на підставі вивчення соціальних і економічних даних минулого окремих країн.* Цим ретроспективним методом користувався А. Шльоцер працюючи, за системою Ахенваля, над відтворенням картини морального добробуту людей, паралельно з описом матеріальних умов; така, на його думку, двоїста задача статистики. Від історії як науки він вимагав, щоб нею приймалися до уваги не тільки політичні і дипломатичні події, а й факти економічного порядку. А. Шльоцер чудово розумів, що статистика не може обійтися без цифр, але в той же час він був ворогом так званих «рабів таблиць», саме в силу тієї двоїстості задачі, яку встановлювала для цієї науки Геттінгенська школа. Характерними рисами цього напряму були

перевантаженість фактами і слабкий просторовий аналіз зв'язку між ними. Студентам університетів доводилося заучувати напам'ять численні відомості про країни і міста, території, населення, господарство, державний устрій, армію, фінанси та ін.

Німецька школа у розвитку світової географічної науки позначена і доробком видатного німецького географа *Александра Гумбольдта (1769—1859).* Основними об'єктами його досліджень були Центральна і Південна Америка (природа і господарство Венесуели, Куби, Колумбії, Еквадору), природа Уралу, Алтаю, Каспійського моря. Небезпідставно А. Гумбольдта вважають одним із фундаторів наукового країнознавства, автором порівняльного методу в географії. Близькими до німецького країнознавства були *комерційна географія і комерційне країнознавство,* які, фактично, являли собою товарознавство в географічній інтерпретації. Оскільки зовнішня торгівля країн-метрополій, що мали заморські колонії, потребувала захисту, то до комерційної географії включали також питання військової географії. Відома праця К. Ріттера «Комерційна географія», сучасника і співвітчизника Александра Гумбольдта.

Карл Ріттер (1779-1859) вважав, що Земля є «домом виховання людства» і стверджував, що історія народів залежить від розвитку природного середовища, прагнув кількісно оцінити просторові відносини: географічне положення, конфігурацію країн, природних областей Землі тощо. Фактично він наблизився до розуміння системи просторових відносин, вивчення якої є актуальним і в наш час. Так, К. Ріттером було створено хорологічну (просторову) концепцію.

Альфред Геттнер (1859-1941), німецький географ, пізніше узагальнив на теоретичному рівні і підкріпив хорологічну концепцію великою кількістю фактичного матеріалу [1]. Геттнер вважав об'єктом вивчення географії земний простір із взаємодіючими між собою предметами і явищами, що його заповнюють. Зв'язки між ними, згідно Геттнеру, мають ландшафтну, причинно-наслідкову природу. До подібних систем географічних об'єктів Геттнер відносив і людське суспільство. Окремі унікальні поєднання тих чи інших об'єктів та явищ на певній території призводять до появи географічних країн (*хоросів*, просторів), які є об'єктом вивчення країнознавства. Так, Альфред Геттнер став засновником хорологічні наукової школи. Сьогодні хорологічний (просторовий) метод є одним з основних у країнознавстві.

У середині XIX ст. було започатковано формування *антропогеографії* – наукової школи, назву якої запровадив послідовник К. Ріттера, німецький учений *Фрідріх Ратцель (1844-1904)* (автор «*Антропогеографії»* та «*Політичної географії»).* Він сформулював завдання антропогеографії як вивчення розселення у зв'язку з відмінностями навколишнього середовища, а також способу життя людей, що складається у процесі розселення.

Так, в залежності від виконуваних функцій, історично склалося кілька сучасних різновидів країнознавства. Це географічне країнознавство,

лінгвістичне країнознавство, країнознавчі міжнародні дослідження, воєнне країнознавство, туристичне (рекреаційне) країнознавство. Що цікаво, термін «країнознавство» існує в українській, в російській («страноведение») і в німецькій мовах («Landeskunde»). В інших мовах синонімом країнознавства - є «регіональна географія» («Regional Geography») [4, с. 14]. На продовження традицій німецької країнознавчої думки, і сьогодні залишаються актуальними дослідження з регіональної географії та країнознавства. Розвиток даного напрямку в Німеччині, та й географії в цілому, проводиться на різних рівнях, як на державному так і на не державному, приймаючи різні організаційні форми (інститути, асоціації, наукові спілки, товариства та ін.). Географію основних центрів регіональних досліджень в Німеччині можна бачити з рисунку 1.

◇ - *Інститут країнознавства в м. Лейбніц (Leibniz-Institut für Länderkunde – IfL, The Institute of Regional Geography in Leipzig);*

◆ - *Німецька Академія Регіональної Географії, м. Гейдельберг ("German Academy of Regional Geography", Deutsche Akademie für Landeskunde e.V.).*

Рис. 1 Основні центри географічних досліджень в Німеччині [7]

І така різноманітність – територіальна та організаційна - дає дуже позитивний результат, оскільки залучає ще більшу кількість зацікавлених, при чому абсолютно з різних сфер життя як самої держави, так і світу в цілому. Сучасним як дослідникам класичної школи, так і молодим прогресивним дослідникам з усього світу, Німеччина пропонує широкий перелік установ, де можна не тільки отримати знання, а й активно співпрацювати в рамках теоретичних розробок та в рамках різних проектів прикладного характеру, які мають державне і приватне замовлення.

Спробуємо виділити серед широкого списку тих, яких можна вважати орієнтирами сучасної країнознавчої думки не лише в Німеччині, а й в Європі, а значить і у світі. Звичайно, першими такими є вищі навчальні заклади - університети. Сучасна німецька система вищої освіти представлена університетами трьох типів [13]. **Перший** – це класичні «старі» університети, історія яких має коріння ще з середньовіччя. Це *Університет Гейдельберга імені Руперта і Карла* - один із найстаріших університетів Німеччини, який відкрився у 1386 р. (м. Гейдельберг) і був створений відповідно до паризької моделі, за якою імператор чи папа надавали корпорації викладачів і студентів право вивчати теологію, право, медицину і філософію. А також університети в Тюбінгені, Марбурзі, і ряді інших міст.

Другий тип - це університети, які отримали свій статус у процесі перебудування технічних і інших галузевих вузів. Таким чином, вони пропонують підготовку за технічними, природньо-математичними, економічними і медичними спеціальностями. Однак в цих університетах є відділення гуманітарних і суспільних наук.

Третій тип університетів – ВУЗи, що виникли в останні 30-40 років на піку стрімкого розвитку системи вищої освіти в Німеччині. Це Рурський університет в Бохумі, університети в Регенсбурзі, Білефельді, Потсдамі. Не дивлячись на те, що дані університети не мають таку давню історію, як класичні, вони нічим їм не поступаються за якістю освіти, оскільки в них ведуться експерименти з упровадження сучасних методів навчання.

Чотири німецьких вузи за оцінкою нью-йоркського The Times виявилися в першій сотні. Результати були опубліковані на початку жовтня 2009 року у додатку до газети The Times (повна назва The Times Higher Education Supplement, THES) [12]. Зокрема це *Технічний Університет Мюнхена, Університет Гейдельберга імені Руперта і Карла, Вільний Університет Берліна та Мюнхенський Університет імені Людвига і Максимиліана.* І в усіх трьох, крім Технічного Університета Мюнхена, є підрозділи географії, де і проводяться актуальні та перспективні дослідницькі роботи в області регіональної географії та країнознавства і пропонуються змістовні навчальні програми з даного напрямку.

Університет Гейдельберга, будучи найстарішим університетом в Німеччині, має відділ географії починаючи з 1895 р. Сьогодні це *Інститут географії (Geographisches Institut Heidelberg, Heidelberg Institute of Geography)* [9], де пропонуються наступні напрямки регіональних географічних досліджень: географія міста, політична географія, економічна географія, географія культури, Близький Схід (як окремий напрям), соціальна географія. *Відділ Антропогеографії (Anthropogeographie, Humangeographie; Human Geography)* здійснює поточні дослідження міст, (нову) географію культури і політичну географію. В останні два роки збільшилося число корпоративних проектів дослідження довкілля, особливо стосовно взаємовідношення змін глобального клімату і

процесів глобалізації. Регіональне зосередження є виключно на південно-західній Німеччині, Близькому Сході, Південно-Східній Азії і Китаї. Так, під антропогеографією вони розуміють науку просторової організації людської діяльності і взаємовідношення між суспільством і навколишнім світом. *Відділ Економічної і Соціальної Географії (Abteilung für Wirtschafts- und Sozialgeographie, Department of Economic and Social Geography)* досліджує організацію і розвиток економічних стосунків в просторовій перспективі. Центральними у вченні є сфера економічної географії, дослідження географії і організації економічної глобалізації.

У відомому *Університеті Еберхарда-Карла в Тюбінгені* (1477 р. заснування) географія була введена з призначенням Альфреда Геттнера (1859-1941) в 1897 р. [10]. У 1894-1899 Геттнер був професором і Лейпцігського університету. В 1899-1928 викладав у Гейдельберзі. У 1895 ним був заснований журнал *«Geographische Zeitschrift» («Географічний журнал»),* головним редактором якого він був протягом сорока років. В 1927 році Геттнер видав свою відому працю «Географія, її історія, сутність та методи» («*Die Geographie, ihre Geschichte, ihr Wesen und ihre Methoden»;* у 1930 році перекладено російською); а в 1933-1935 р – «*Порівняльна географія» («Vergleichende Landerkunde (Bd 1-4))* [1].

Сучасний *Інститут географії (Geographisches Institut, Institute of Geography)* при Університеті в Тюбінгені проводить дослідження в економічній географії, регіональних дослідженнях, географії людини та прикладній географії (просторове планування). Особлива увага надається таким напрямкам: політична географія та географія населення (регіональна політика, розширення ЄС, міграція, глобалізація); економічна географія з наголосом на регіональні трансформації економік (регіональний розвиток і регіональний менеджмент, географічні системи, периферійні райони, географія послуг); регіональна спеціалізація (Баден-Вюртемберг, земля в Німеччині; Південно-Східна та Східна Європа; Близький Схід; Центральна Азія; Китай; Південно-Східна і Центральна Азія)**.**

В Мюнхенському університеті імені Людвига і Максиміліана Департамент Географії (Department für Geographie, The Department of Geography) має тільки два відділи. Це відділ *Соціальної Географії (Der Lehrstuhl für Sozialwissenschaftliche Geographie, The Department of Social Geography)* [5]. Його дві головні області дослідження - це міська і соціальна географія. Міська географія спрямована на пошук можливостей підтримки стабільного розвитку міста. «Можливість підтримки» вони означають в широкому сенсі, а саме як тріаду економічної, соціальної і екологічної сфер. Під соціальною географією розуміють як таку, що досліджує, як людські суспільства організовують своє співіснування в просторі і як соціальна зміна просторово відбивається. Регіональними центрами досліджень є держави Європейського Союзу. Другий відділ – *відділ Економічної Географії та досліджень у Сфері Туризму (Lehrstuhl für Wirtschaftsgeographie und Tourismusforschung, The Department of Economic Geography and Tourism Research).* Акцент в дослідженнях робиться на

взаємодії між економікою і географією, вивчення якої базується на різноманітності теоретичних підходів і моделей як ряду методів, що виявляють і пояснюють процес появи регіональних економічних структур. Особлива увага приділяється індустрії туризму. На основі аналізу окремих сегментів ринку туризму та/або туристичних напрямків розробляються перспективні стратегії організації і управління туристичною продукцією. Загальне завдання географії туризму - зобразити на підставі теоретичних міркувань просторове поширення і моделі взаємодії, з урахуванням економічної, соціокультурної і екологічної оцінки та оцінки діяльності різних акторів на туристичному ринку. Це в свою чергу дає отримати практичні рекомендацій для різних зацікавлених сторін у галузі туризму.

Особливе місце в освітньому житті Німеччини займає *Університет імені Гумбольдта.* Зі створенням зразкового університету в Берліні (1809 – 1810 рр.) почався новий етап реформи вищої освіти. Він пов'язаний з ім'ям *Вільгельма фон Гумбольдта* (старший брат видатного німецького географа Александра Гумбольдта), який певний час керував освітою в уряді Пруссії. Географія представлена в Університеті імені Гумбольдта з 1810 року [11]. Географічний відділ заснований *Фердинандом фон Ріхтгофеном* в 1887 році. Серед численних кафедр була і кафедра Антропогеографії. І до сьогодні в межах Інституту Географії існує кафедра Антропогеографії *(Humangeographie, Human Geography)*, яка об'єднує наступні напрямки: економічна географія, географія культури, прикладна географія/просторове планування, географія транспорту, місто та інноваційні дослідження, народонаселення і соціальна географія. Економічна географія розглядає просторову модель і динаміку економічної активності. Аналіз проводиться при використанні емпіричних методів, у відповідності до теорії, що дає можливість окреслити стратегію ведення широкомасштабного господарства. Соціокультурний напрямок був представлений тільки останніми роками. Області спеціалізації: соціальна географія і географія культури (теорії соціальної географії і культурних вивчень); культура і місто; політична географія (взаємовідношення геополітики і політичної географії; постколоніальна географія, ідентичність, кордони і простір); взаємовідношення людина-природа; якісні методи в соціальній географії. Географія населення пов'язана з процесами зміни чисельності населення (народжуваність, смертність, міграції) і структури населення (розподіл та склад населення) на основі демографічної методології у просторовій перспективі. Розглядаються питання про просторову організацію суспільства, і взагалі відношення між простором і суспільством є центральним. І демографічні, і соціальні питання географії можуть проектуватися на різні рівні (глобальні і локальні). Найбільш показові дослідження на міському та регіональному рівнях, тому що тут відображаються демографічні та соціальні структури в конкретних деталях. Значна частина навчальної та науково-дослідницької роботи з демографічного та соціального напрямку присвячена

регіональним проблемам міграції (внутрішньої і зовнішньої міграції), і населенню (просторовий вплив демографічних змін).

Але окрім фундаментального вкладу університетів в географічну науку, і регіональні країнознавчі дослідження зокрема, неймовірно важливі пошуки проводяться і поза їх межами, звичайно, у тісній співпраці з ними. Це академії, інститути, асоціації, наукові спілки, товариства та ін.

«Німецька Академія Регіональної Географії» («German Academy of Regional Geography», Deutsche Akademie für Landeskunde e.V.) (м. Гейдельберг) – один із дослідницьких інститутів в Німеччині з регіональної географії. Попередник даної установи був заснований *Німецьким Географічним Конгресом («German Geographical Congress», «Deutscher Geographentag»)* у 1882 році як *«Центральна Комісія Регіональної Географії Німеччини» («Central Commission of Regional Geography of Germany», «Zentralkommission für wissenschaftliche Landeskunde von Deutschland»)* [6]. Починаючи з 1974 року, Комісію було перейменовано на «*Комітет Регіональної Географії Німеччини» («Committee of German Regional Geography», «Zentralausschuss für deutsche Landeskunde)*; сучасна назва та організаційна структура були обрані в 1995 році для того, щоб відповідати новим вимогам після возз'єднання Західної і Східної Німеччини. Відповідно до принципів наукових академій, Німецька Академія Регіональної Географії об’єднує членів, які виконують або сприяють науковим дослідженням в регіональній географії.

Головні цілі «Німецької Академії Регіональної Географії» є заохочування до *проведення досліджень* з регіональної географії в кооперації з науковими установами, з практично-орієнтованою публікою та приватними організаціями; о*рганізація зустрічей для обговорення результатів* поточних досліджень в регіональній географії Німеччини з представниками і цікавими особами з науки та практики; також *консультування* різних організацій з просторового планування щодо основних проблем просторових структур і просторового розвитку на місцевому та регіональному рівні. Кінцевою метою є опублікування результатів поточного дослідження з регіональної географії.

Беззаперечним лідером серед неуніверситетських науково-дослідних інститутів географії в Німеччині у реалізації наукової та, що важливо, просвітницької роботи є *Інститут країнознавства в м. Лейбніц (Leibniz-Institut für Länderkunde – IfL, The Institute of Regional Geography in Leipzig)* [2]. Інститут грає особливу роль, проводячи оригінальні дослідження з регіональної географії в Німеччині та Європі і публікується для широкої читацької аудиторії. Інститут країнознавства був створений у 1992 р. і є єдиним неуніверситетським науково-дослідним інститутом географії в Німеччині. Фінансується установа урядом Федеративної Республіки Німеччини і Вільною Землею Саксонія. Він сформований Академією наук ФРН згідно до традицій його попередників - Німецького Інституту Країнознавства («Deutsches Institut für Länderkunde» / «German Institute for Regional Geography») (1896-1968) та Інституту Географії та Геоекології

(«Institut für Geographie und Geoökologie» / «Institute for Geography and Geoecology») (1969-1991). Ними здійснюються фундаментальні та прикладні країнознавчі дослідження Німеччини та Європи (фокусуючись на Центральній і Східній Європі) відповідно до теорії та методології у країнознавстві.

Рис. 2 Міжнародне співробітництво Інституту країнознавства, м. Лейпциг (IfL)

Серед завдань інституту є організація регіональних дослідницьких проектів в політичній, демографічній, економічній, соціальній і культурній сферах; аналіз регіональних структур, можливостей їхнього розвитку на різних рівнях. Важливим напрямком є публікація країнознавчої інформації і результатів досліджень. Інститут є видавцем першого Національного Атласу Федеративної Республіки Німеччини (12 томів з більш ніж 1000 оновленими картами). А представлення країнознавчих досліджень поза межами Німеччини – є найголовнішим завданням Інституту. IfL грає роль посередника між німецькими та міжнародними науковцями, намагаючись створити платформу для обговорення сучасних напрямків. Географію такої співпраці гарно видно з рисунку 2. В більшій мірі співробітництво відбувається з країнами Центральної і Східної Європи. Причиною цьому є логічна зацікавленість Європою у вивченні та аналізі всіх процесів у країнах регіону, який вже сьогодні в своїй більшості є частиною Євросоюзу. Що тільки підтверджує єфективність великої дослідницької та просвітницької роботи Інститутом. Схема країнознавчих досліджень Інституту представлена трьома складовими: дослідження з теорії, регіональні географічні дослідження, передача знань (див. рис. 3).

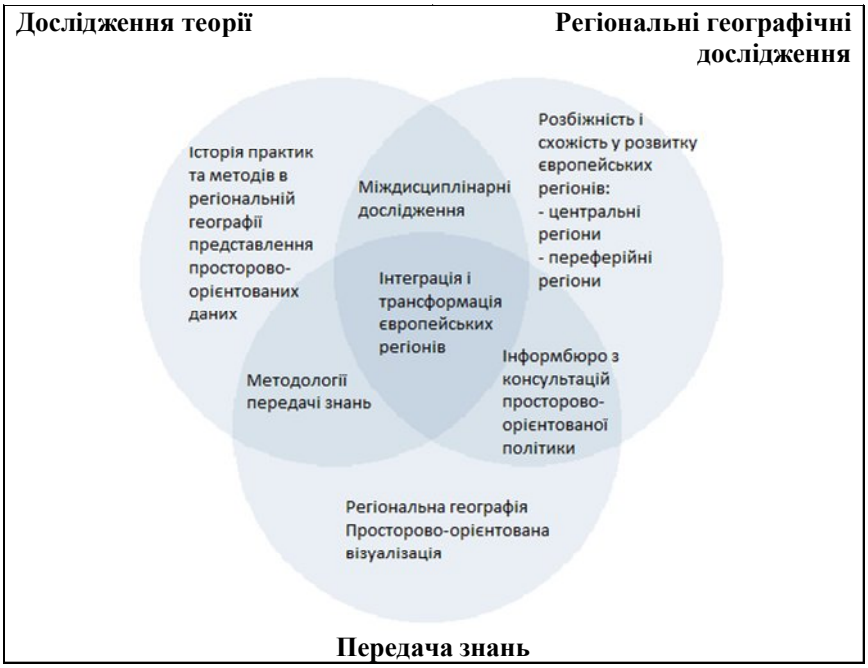


Рис. 3 Схема країнознавчих досліджень Інституту країнознавства в м. Лейпциг (IfL) [2]

Дослідження теорії в IfL включають історію цієї дисципліни, з метою виявлення традиції дискурсу і проаналізувати їх значення для дослідження і розвитку теорії сьогодні. Проекти тісно пов'язані з емпіричними дослідженнями Інституту в області «Регіональних географічних досліджень» та «Передачі знань».

Регіональні географічні дослідження в IfL реалізовуються за наступними напрямками. Одним із головних завданнь є документація просторово-функціональних змін в Європі, як правило, на мезо- і мікрорівні, і представлення цих даних для громадськості. Крім того, аналіз на мезо- та мікрорівнях в поєднанні з власним внеском у розробку моделей у регіональній географії. Здійснюються також дослідження з орієнтацією на прикладну географію. В даний час дослідження зосереджуються на двох просторових категоріях: *міських та муніципальних районів,* значення яких зростає як центрів динамічної економічної діяльності, *периферійних регіонів,* які характеризуються високою різницею у розвитку, починаючи від збільшення маргіналізації та функціональної редукції до активного формування регіональних економічних циклів. Методологія, що зв'язує ці поля, намагається класифікувати обидва просторові типи, на порівняльному широкому для Європи рівні і в контексті специфічних поточних подій в Східній Європі. Важливим завданням IfL у *передачі знань* є документування своїх власних висновків досліджень та іншої географічної інформації в цілому в зрозумілій формі і зробити це доступним для зацікавлених осіб. Активними користувачами є учні старших класів середньої школи, викладачі, вчені із суміжних дисциплін і молоді вчені в університетах. Подання такої інформації спрямоване також

на засоби масової інформації та політиків, особливо з актуальних тем. На додаток до традиційних засобів масової інформації, Інститут все більше надає уваги інтернет-виданням, які представляють останні дані географічних знань у доступній. Матеріали в основному складаються з інформації по містах і регіонах, і представлені у вигляді письмових текстів і графіків, карт і фотографій. Для молодого покоління, зокрема, сучасні засоби масової інформації є важливим засобом отримання інформації та рішення, щоб володіти спеціальними знаннями. Leibniz-Institut für Länderkunde задовольняє попит за трьома проектами: Німецький Національний Атлас, Регіональні Кадастри і Інформбюро. IfL тісно співпрацює з *Німецьким Географічним Товариством («Die Deutsche Gesellschaft für Geographie» (DGfG), «German Geographical Society»)* [7], яке є щитом для географічних професійних асоціацій та географічних товариств в Німеччині. IfL і DGfG співробітничають в сфері громадських відносин, організовують зустрічі географів на міжнародному рівні. Разом вони шукають подальші можливості для посилення оглядовості німецької географії.

Висновки з даного дослідження. Важливим для розвитку науки є суспільна потреба в ній. Чи є така потреба у країнознавстві? В Європі беззаперечно є. І Німеччина гарний тому приклад. Одна з головних ролей країнознавства в суспільстві визначається передусім просвітницьким та світоглядним значенням. Країнознавство приймає участь у створенні географічної картини світу. Інша дуже важлива функція – інформаційна, яка заключається в зборі, збереженні та наданні можливостей використання відомостей про географію країни та її районів. Ну і звичайно суттєву роль грає країнознавство у сфері зовнішньоекономічних та політичних зв’язків. Внутрішня перебудова держав Європи, процеси їх інтеграції у наднаціональні (supra-national) одиниці, та економічна і соціальна диференціація викликали потребу у додаткових наукових пошуках, які б забезпечували знаннями для пояснення та оцінки процесів європейського просторового планування. Географічні підрозділи університетів Німеччини, різноманітні об’єднання географів є тою необхідною платформою для практичних та теоретичних досліджень щодо виявлення просторових чинників цих подій та аналізу і оцінки розвитку регіональних відмінностей і подібностей. З цією метою використовується загальноєвропейський порівняльний підхід. Інші важливі напрямки включають регіональні географічні вчення у Німеччині і теоретичний та історичний контекст регіональної географії.

Аналіз теорії, методології та історії географії є відмінним інструментом для встановлення минулих, сучасних та майбутніх принципів географічних досліджень. Це одна з основних позицій німецьких географів: при розробці чогось нового, потрібно знати історію розвитку питання. Науковці аналізують розвиток думок з теорії регіональної географії. Це необхідно для визначення ядра проблеми та старих зв’язків між різними полями взаємодії і виявлення нових; що

допомагає ідентифікувати точки дотику для міждисциплінарних дослідницьких проектів. Творча та конструктивна участь німецьких географів в подальшому розвитку країнознавчої проблематики реалізовується з допомогою дослідницьких проектів не лише прикладного характеру, а й з теорії, методології та історії. З часів появи географічної дисципліни в університетах Німеччини, вона перебувала у постійному пристосуванні. Але вже й тоді, на початку, вона розумілася як така наука, що об'єднує як фізичну географію так і географію людини, і в результаті створює інтегративне вчення про людський і природний світи з допомогою просторового аналізу. У такому зв'язку фізичної та суспільної географії і сьогодні відбуваються географічні і країнознавчі пошуки, зокрема, що відповідає сучасним викликам в суспільстві, яке надзвичайно швидко змінюється і модернізується.

1.Википедия — свободная общедоступная многоязычная универсальная энциклопедия, http://ru.wikipedia.org/ 2.Інститут країнознавства в м. Лейбніц (Leibniz-Institut für Länderkunde – IfL, The Institute of Regional Geography in Leipzig) - http://www.ifl-leipzig.com 3.Країнознавство: основи теорії: навч.посіб. для студ. геогр. спец. вищ. навч. закл. / Б.П. Яценко, В.К.Бабарицька. – К.: Либідь, 2009. – 312 с. 4.Мироненко Н.С. Страноведение: Теория и методы: Уч. пособие для вузов. – М.: Аспект Пресс, 2001. – 268 с.5.Мюнхенський університет імені Людвига і Максиміліана. Департамент Географії - http://www.geographie.uni-muenchen.de/. 6.Німецька Академія Регіональної Географії ("German Academy of Regional Geography", Deutsche Akademie für Landeskunde e.V.) - http://www.deutsche-landeskunde.de/ 7.Німецьке Географічне Товариство («Die Deutsche Gesellschaft für Geographie» (DGfG), «German Geographical Society») - http://www.geographie.de. 8.Російські універсальні енциклопедії. Брокгауз-Ефрон та Велика Радянська Енциклопедія - http://gatchina3000.ru/brockhaus-and-efron-encyclopedic-dictionary/ 9.Університет Гейдельберга. Інститут географії - http://www.geog.uni-heidelberg.de/. 10.Університет Еберхарда-Карла в Тюбінгені. Інститут географії - http://www.geographie.uni-tuebingen.de.11.Університет імені Гумбольдта. Географічний відділ - http://www.geographie.hu-berlin.de/ 12.Deutsche Welle - http://www.dw-world.de/dw/article/0,,4778501,00.html. 13.Gogermany. Туристический путеводитель по Германии - http://www.gogermany.ru/main/info/133.html.

УДК 94(477)-054.72(=161.2)

Винниченко І.І.

УКРАЇНЦІ В ДЕРЖАВАХ КОЛИШНЬОГО СССР: ДО ПИТАННЯ САМОІДЕНТИФІКАЦІЇ

Здійснено спробу охарактеризувати умови, які впливають на умови самоідентифікації українців, що мешкають на території держав колишнього СССР.

Attempt to characterise the conditions influencing self-identification of Ukrainians, the post-Soviet countries living in territory is carried out.

Нині типологія закордонного українства ґрунтується на географічному принципі: східня українська діаспора – держави, що виникли на пострадянському просторі (Російська Федерація, Казахстан,

Молдова, Білорусь, країни Середньої Азії, Закавказзя, Балтії); західня українська діаспора – решта країн.

Термінами-синонімами (попри певну наукову некоректність) “українська діаспора”, “закордонне українство”, “закордонні українці”, “українці зарубіжжя” й нині визначають всю українську людність поза межами України: як корінне населення (автохтонів, аборигенів), що проживають у сусідніх державах на землях, віддавна населюваних ними (етнічних), так і тих, що живуть у цих та інших державах розпорошено або ж локально по всій їхній території. Проблеми, ситуації та перспективи – правові, політичні, культурні, психологічні – тих і тих українців у межах однієї країни (наприклад, Білорусі, Росії, Молдови) схожі між собою. При цьому вони становлять у цій країні одну спільноту інтересів та етнокультурного самовизначення. У межах політичних кордонів цих держав вони є меншістю і, незалежно від місця проживання, мають у ряді країн єдиний політико-правовий статус як національна меншина.

Склалася також певна спільність вартостей, внутрішньої солідарності та інтересів, зокрема спільність поглядів усіх зарубіжних українців на роль і долю України. Понад те, саме моральний зв’язок з Україною дає відчуття певної єдності та спільності всім українським громадам, що реалізується у встановленні й розвиткові багатьох зв’язків між ними: культурних, релігійних, професійних, економічних тощо.

Як історико-географічне та соціокультурне явище українці на теренах пострадянських держав й до сьогодні не стали об’єктом спеціального комплексного дослідження. Вивчались лише деякі аспекти цієї теми, до того ж далеко не завжди на належному науковому рівні. Відповідні праці вітчизняних географів мають, здебільшого, заідеологізований, конфронтаційний та поверховий характер. Аналогічні вади, тільки зумовлені іншими спонукальними мотивами, притаманні й переважній більшості робіт авторів із західньої діаспори. Водночас ряд досліджень, здійснених представниками академічного світу закордонного українства, в яких висвітлюються окремі питання “східньодіаспорного” українства, мають безперечний науковий інтерес.

Українці в країнах колишнього СССР перейшли на становище зарубіжних практично неорганізованими. Це зумовило великі труднощі не тільки для їхньої етнічної самоідентифікації, а й для взаємодії з Україною. Адже забезпечення потреб та інтересів діаспори, а також її ефективна взаємодія з країною походження можуть бути забезпечені лише на груповому рівні, тобто, коли громадські організації діаспори співпрацюють із відповідними громадськими чи державними організаціями і установами України.

Якщо проблема західньої української діаспори полягає в збереженні етнічної ідентичності, то східньої – передовсім у відродженні такої ідентичності.

Але відмінності між західною та східною українською діаспорою полягають не лише в наявності чи бракові достатньо активних власних

етнічних організацій, а й у характері та цілях їхньої діяльності. Так, органічною складовою західньої діаспори є українські політичні еміґранти зі своїми специфічними організаційними структурами, які часто-густо визначали й спрямовували громадську активність української етнічної групи в країнах поселення. У підсумку така активність західньої діаспори далеко "переросла" цілі звичайного етнокультурного самозбереження й зумовлювалася та надихалася цілями переважно національно-політичного характеру. Цілком закономірно, що моменти національно-політичного порядку нерідко домінують і в нинішніх підходах західньої української діаспори до її взаємодії з Україною. Загалом, із огляду на характер завдань та цілі громадської активності, західну діаспору слід визначати як не лише етнокультурну, а й національно-політичну, тоді як у східньої й до сьогодні домінує суто етнокультурний характер. І найближчим часом ситуація навряд чи кардинально зміниться.

Дослідники зазначають, що етнічна самосвідомість діаспори великою мірою зумовлюється тим, що діаспора перебуває за межами розселення основної маси членів етносу й існує у вигляді більших або менших етноареальних чи етнодисперсних вкраплень в іноетнічному середовищі. Оскільки така діаспорна група зазвичай менша за чисельністю проти етносу, на території якого вона проживає, її місце в етнічній структурі населення тієї чи іншої країни точніше визначається поняттям "етнічна (національна) меншина".

Українці на теренах пострадянських держав й донині у переважній своїй більшості (стосується це, головно, найчисельнішої української спільноти в Російській Федерації, а також у середньоазійських державах – Туркменістані, Таджикістані, Киргизстані та Узбекістані), через, передовсім, слабку структурованість, домінування психологічного синдрому "постсовковості" та відсутність належного задоволення своїх національно-культурних, освітніх, інформаційних та інших запитів потребують допомоги як з боку Української держави, так і міжнародних організацій, які опікуються захистом прав осіб, що належать до національних меншин – Бюро демократичних інституцій та прав людини (БДІПЛ), Управління Верховного Комісара ОБСЄ з національних меншин, Підкомісії ООН із запобігання дискримінації та захисту меншин. Саме тому потрібним є дослідження сучасного стану самоорганізації українського етнокомпоненту в пострадянських державах, аналіз етнічної самоідентифікації закордонних українців та національної політики країн їхнього оселення, прогноз розвитку українського етнокомпоненту та його взаємодії як з країнами проживання, так і з історичною батьківщиною, які передбачають отримання об'єктивних висновків та рекомендацій.

У східній діаспорі не можна не помітити особливостей становища українських громад у країнах Балтії, де завдяки меншому періоду панування тоталітарної системи виявилися більш розвиненими елементи громадянського суспільства. Певні відмінності є й у становищі українських етнічних груп країн Закавказзя, Центральної (Середньої) Азії й Казахстану.

Умовність будь-яких статистичних даних про чисельність українців та про їхнє розселення в сучасному світі є, на жаль, доконаним фактом. Пояснюється це тим, що не в усіх країнах враховується етнічне походження населення. А там, де це робиться, національна належність часто фіксується за країною виходу імміґранта. Слід брати під увагу й те, що донедавна українці в республіках колишнього СССР не мали змоги вільно самоідентифікуватися. Неґативне ставлення влади до проявів національної (етнічної) самосвідомості та до прагнення зберегти свою національну культуру, що виявлялося в бракові умов для національно-культурного розвитку, у прихованій або й відкритій їх дискримінації, спричинили ситуацію приховування українцями своєї національності. Сучасні дослідження засвідчують, що усвідомлення людиною своєї належності до певного етносу формується ще в дитячі роки й у дорослому віці, навіть в іноетнічному оточенні, зазвичай не змінюється. А тому "зникнення" за даними урядової статистики фактично упродовж життя одного покоління в колишньому СССР (як і в деяких країнах Східньої Европи) кількох мільйонів українців можна пояснити лише застосуванням щодо них дискримінаційних заходів (з етноцидом включно), що спричинило появу стійкого "етнічного жаху" [1, с. 21].

У деяких державах, що постали на теренах СРСР, політико-правовий статус українців як національної меншини закріплено законодавчо. Це забезпечує певну державну підтримку зусиль місцевих українських громад щодо збереження своєї самобутності, отримання освіти та інформації рідною мовою тощо. В інших же країнах забезпечення національно-культурних потреб є справою самих етнічних груп, їхнього бажання, волі й організаційних зусиль.

Переважна частина інформаційних зв'язків обслуговується мовою нації країни оселення через її систему національної освіти, її літературу та періодичну пресу, її спільні для всієї нації й не орієнтовані спеціально на цю діаспору електронні мас-медії тощо.

Діаспорні групи зазвичай укорінені в соціально-економічні, культурні та соціально-політичні параметри народів, серед яких вони проживають. Необхідною умовою такої інтеграції й подальшого існування діаспори як життєздатної спільноти є культурна адаптація та акультурація її членів – засвоєння мови, культури, норм і стереотипів поведінки відповідного середовища. Водночас цей процес несе й певну загрозу для існування етнічної групи саме як діаспори. Нерідко частина її представників у другому-третьому поколіннях, тобто, діти або онуки першопоселенців, повністю розчиняється серед основного етносу держави – асимілюється.

Дуже важливим, проте не єдиним і не вирішальним чинником, що об'єднує та консолідує зарубіжних українців, є мова. Нинішня діаспора – це переважно друге, третє, четверте покоління колишніх українських еміґрантів. Вона глибоко вкорінена в соціальне, культурне й економічне життя країн оселення, і цілком природно, що її представники спілкуються мовою, котра виконує функції державної (офіційної, загальновживаної) в

певній країні. Статистика свідчить, що чисельність тих, хто володіє українською мовою, у середовищі діаспори неухильно зменшується.

Глибока інтеґрованість, вкоріненість етнічної діаспори в усі сфери життя країни проживання, засвоєння її членами духовних цінностей і стандартів місцевої спільноти зумовлюють той факт, що навіть тривале збереження в новому середовищі етнічної самобутності зазвичай не переростає в прагнення пов'язати свою долю з державою свого етносу, переселитися до неї.

Сутність закордонного українства як психологічного феномену до певної міри виявляється зі з’ясування того, чим вона не є. Діаспора не є еміграцією, хоча з неї починається. Завдання економічної еміграції — інтеґрація. Політичних же еміґрантів (у випадку з країнами колишнього СССР – депортовані, заслані та вислані, або ж ті, хто “ховався” на їхній території від переслідувань у підрадянській Україні) не приваблює інтеґрація в місцеве суспільство. Вони живуть для країни, яку мусили залишити. Перебування в чужій країні вони вважають тимчасовою необхідністю й тому намагаються зберегти себе та своїх дітей у повному духовному зв’язку з історичною батьківщиною. Довгі роки вони можуть чекати сприятливих умов для повернення на батьківщину, поступово “занурюючись” у життя країни оселення. Проте, коли можливість повернутися так і не з’являється, скоріше чи пізніше життя еміґрантів (як еміґрантів) вичерпується. Вони постають перед необхідністю вибору одного з двох шляхів – асиміляції чи діаспори.

Трощинський В.П., Шевченко А.А. Українці в світі. – К.:Видавничий дім “Альтернативи”,1999. – 352 с.

УДК 528.912.644/645

Орещенко А.В.

ФАХІВЦІ ЗІ СТВОРЕННЯ ТРИВИМІРНИХ КАРТОГРАФІЧНИХ МОДЕЛЕЙ: КАТЕГОРІЇ «А» І «Б»

Дається класифікація фахівців з точки зору їх спеціалізації. Описано важливі для отримання замовлення і його успішного виконання здібності працівників. Викладені вимоги до організації праці на картографічних підприємствах.

There is a classification of specialists using their specialty. The important worker's abilities for orders receiving and its successful execution are described. The demands for work organization in cartographic enterprises are stated.

Постановка проблеми. Створенням тривимірних картографічних моделей мають займатися кілька чоловік у відділі чи на підприємстві. Кожен з них має добре уявляти як свою частину роботи, так і весь проект в цілому, що дозволить досягти узгодженості дій всього колективу. Виготовлення тривимірних моделей на сьогодні належить до інноваційної діяльності. Послідовно виникає питання, які фахівці мають займатися

створенням цих продуктів. Відомо, що прогрес в будь-якій сфері людської діяльності – це колективне досягнення, яке зумовлюють окремі люди – флагмани виробництва та інновації. **Мета** статті – означити таких фахівців.

Аналіз останніх публікацій на цю тему. Метою публікації [7] є визначити умови та фактори підвищення продуктивності використання людського капіталу в умовах інноваційної моделі розвитку національної економіки. Стаття [3] описує важливість управління персоналом для підприємств переробної галузі.

Для організацій з неоднорідною структурою персоналу, що працюють в тій сфері, де є значним науково-технічний прогрес, стає важливим питання стимулювання праці, викладене у роботі [6].

Значний внесок у вивчення людського капіталу і дослідженні його впливу на економічне зростання країн, регіонів і підприємств здійснили російські вчені А. Добринін, С. Дятлов, І. Ільїнський, Р. Капелюшников, М. Критський, С. Климов, В. Марцинкевич, Г. Степанова, К. Циренова, В. Щетінін, а також вітчизняні науковці В. Близнюк, О. Бородіна, О. Головінов, О. Грішкова, І. Журавльова, А. Кудлай, Н. Маркова, Л. Михайлова, Л. Тертична, Л. Харкянен та ін.

Терміни й визначення. *Тривимірна реалістична картографічна модель* – це особлива просторово-часова форма збереження і представлення географічних даних, побудована за математичним законом, яка формується й існує в програмно-керованому середовищі, відображає за допомогою цифрових копій природних об’єктів їх розміщення і властивості та призначена для використання в тому випадку, коли реалістичний вигляд території має першостепеневе значення.

Виклад матеріалу дослідження. На сьогодні в Україні знайдеться небагато спеціалістів, які можуть взяти на себе технологічні й організаційні питання щодо виконання і здачі замовнику тривимірних реалістичних моделей.

Професіонали та універсали. В цій частині публікації мова йтиме про працівників, чия спеціальність співпадає з основним профілем підприємства. Бухгалтер, охоронець та обслуговуючий персонал є, безумовно, на всіх підприємствах, тому це їх не стосуватиметься.

Специфіка роботи картографічних організацій полягає у тому, що кожне замовлення певною мірою не схоже на всі попередні. Юридичні особи, що мають значну чисельність працівників (понад 100), можуть дозволити собі наявність фахівців багатьох спеціальностей. Вони мають широкий спектр замовлень і забезпечують роботою всіх. Поступово персонал освоює суміжні спеціальності і поглиблює знання своєї. Це дає можливість підприємству встигати за зміною технологій і враховувати специфіку нових замовлень. Проте часто виникають нетипові завдання, які потрібно комусь вирішувати.

Інакше працює мале підприємство. Воно орієнтується на виконання невеликого переліку робіт. Часто буває так, що йому вдається отримати роботу, на виконання якої немає фондів і працівників. Це призводить до

невиконання замовлення або необхідності шукати субпідрядчиків і заключати з ними договори. Проте існує ще один вихід із цієї ситуації, який полягає у правильному розподілі обов'язків і комплектуванні штату.

Всі працівники однакові тільки на перший погляд. Класифікувати їх можна за безліччю ознак, але в основу цієї покладемо схильність до виконання певних видів роботи. Автор називає це домінуючим алгоритмом мислення. Більшість людей мають виражену схильність до виконання певної групи робіт і їх можна назвати «професіоналами». Особливість у тому, що в роботі вони використовують переважно процес звернення до пам'яті (неважливо до якої: вторинної чи третинної – тобто до довготривалої даних чи навичок), тому їх продуктивність праці вища. Процент інновацій (тобто абсолютно нових методів роботи) в них незначний: менше десятих долей відсотка.

„Професіонали" мають і недоліки: якщо такий фахівець має попередньо заданий неправильний алгоритм роботи (його неправильно навчили), то він чи вона *ніколи* самостійно не зрозуміють, що роблять щось неправильно. Крім того, для них в повній мірі справджується закон неправильного розвитку. Коротко його нагадаємо: „Якщо особистість буде неправильно розвиватися, то робитиме це вона у найбільш дратівливий спосіб". Такі фахівці ідеальні для виконання добре поставлених (зумовлених) стандартних задач. Якщо вони отримали якісну освіту, то проблем не виникає.

Інші фахівці – їх кількість невелика (за різними критеріями оцінювання – від 1% до 5%) називаються „універсали". Вони не мають чітко вираженої схильності та під час роботи більшою мірою використовують аналітику мозку (0,5-2% від загальної кількості операцій). Вони легше перекваліфіковуються і продовжують навчатися впродовж всього життя. Для них процес навчання є природним і постійним (life-long education) [4, с.29]. Саме такі працівники можуть паралельно освоїти велику кількість спеціальностей. Якщо це картограф, то він може добре орієнтуватися в ГІС, растрових редакторах, векторній графіці, програмуванні, Інтернет-технологіях. Як правило, універсали володіють основними напрямками розвитку того суспільства, в якому вони перебувають. Для нас це комп'ютерні технології, спорт, мистецтва (графіка, дизайн, фотографія та ін.). Саме саморозвиток наближає їх до "ідеального типу" працівників [2, с.32]. Автор пропонує назвати „професіоналів" і „універсалів" як категорії „А" і „Б". Універсали схильні застосовувати у своїй роботі абсолютно нові методи. Під абсолютно новими методами розуміються ті досягнення (інновації), логічна площина яких відмінна від визначеної площини попередніх методів. Наприклад, якщо для обробки 2000 зображень (аерофотознімків, наприклад) з метою підвищення контрастності було застосовано PhotoShop замість ACDSee, тому що він швидше відкриває і зберігає файли, то це не буде абсолютно новим методом. Таке "досягнення" дасть можливість підвищити продуктивність праці приблизно на 10%. Якщо ж було застосовано процес

написання макроса в середовищі PhotoShop і пакетну обробку файлів, тобто свого роду програмування, то це буде абсолютно новим методом і продуктивність праці зросте в 2-10 раз і визначатиметься тільки продуктивністю комп'ютера. Тобто наслідком застосування іншої логічної площини є революційні алгоритми. Недоліки універсалів такі. 1. Внаслідок більшої ширини інструкцій нервової системи вони довше (майже в 2 рази) становляться як особистість і як фахівці. 2. Продуктивність праці їх нижча в 2-4 рази. Але тут варто зробити зауваження. Якщо це тільки добре зумовлене завдання, яке не містить необхідності інноваційних процесів. За протилежних умов швидкість роботи „професіоналів" сильно падає. Якщо їм не надати сторонньої підказки, робота може бути не закінчена ніколи.

В процесі створення тривимірних реалістичних моделей набагато кращі результати дає знання великої кількості суміжних професій, ніж поглиблене знання однієї. Це дає змогу застосовувати технології автоматизації і прискорити роботу в рази.

Звичайно, керівники підприємств можуть зауважити, що знають велику кількість універсально бездарних людей. Так, але і серед „професіоналів" не менше фахівців, що просто не знайшли себе. Це не означає, що варто віддавати перевагу тільки фахівціям одної категорії. Укомплектоване такими робітниками, підприємство не зможе успішно функціонувати.

В [1, с.43] наводиться поняття „трудова мобільність", що певною мірою відповідає концепції універсалізму. В цій статті увагу зосереджено на тому, що не знання чи навички в чистому вигляді мають цінність, а саме вміння їх застосовувати перетворюють можливості людини на капітал. Основним завданням теорії універсалізму якраз є забезпечення побудови ефективних запитів до свідомості і зумовлення використання величезного життєвого досвіду людини для вирішення актуальних проблем. Незважаючи на швидкість науково-технічного прогресу, в Україні немає ефективного механізму розвитку людського капіталу та не сформовано державну стратегію його розвитку. Тому вся робота по кадровій політиці лягає на керівників підприємством. Проте, за спостереженнями автора, ситуація набуває протилежного характеру.

На сьогодні в українському суспільстві поширена думка, що „цю роботу повинен виконувати професіонал". Таке міркування неодноразово доводилось чути автору як від керівників, так і від виконавців і стосувалося воно будь-якого нетипового завдання. Часто керівник запрошує стороннього фахівця з іншої фірми, навіть якщо в колективі є власний фахівець, можливо без потрібного диплому, але який знає специфіку роботи і вже володіє вихідною інформацією.

Мобільність людини може бути освітньою, інтелектуальною, професійною, кваліфікаційною, територіальною (географічною). Кожен з цих виявів мобільності так чи інакше впливає на нагромаджнення і використання людського капіталу. Саме в трудовій мобільності автор вбачає шлях виходу з кризи на рівні наноекономіки, тобто на рівні окремої

людини і домогосподарства.

В Україні чомусь найбільшого розвитку набула трудова територіальна мобільність, що виявляється у трудовій міграції. З одного боку, це дає можливість знайти краще застосування власним знанням, а з іншого призводить до погіршення індивідуального людського капіталу. „Заробітчанство" на низькокваліфікованих роботах зумовлює втрату кваліфікаційного рівня та погіршення здоров'я носія такого капіталу. Водночас зміна місця роботи є найпростішим, але і найменш ефективним засобом для вирішення матеріальних проблем – набагато простіше змінити місце роботи, ніж змінити себе. Тому і результат часто відповідає затраченим зусиллям.

Комунікативні здібності. Найбільшу участь в отриманні замовлення на підприємствах України найчастіше відіграє керівник підприємства, а також головний інженер, економіст, заступники директора і керівники відділів. Керівник може делегувати повноваження в цій частині лінійному персоналу. І на проміжних стадіях виконання роботи замовник контактує саме з ними.

На сьогодні соціально-економічні умови призвели до розшарування суспільства в тому числі і за *комунікативними здібностями.* Але саме ці здібності визначають основу взаємодії з замовником і можливість отримання роботи та подальшої співпраці [8, с.98]. Якість роботи, безумовно, має найперше значення, але часто серед менеджерів фірми можна побачити небажання співпрацювати із замовником. Воно виявляється у байдужості, неуважності, а то і просто на перше слово потенційного клієнта слідує відмова без видимої причини. Це передусім пов'язано з недостатньою увагою керівника під час набору персоналу. Також керівник має перевіряти, як працює менеджер. Добре, якщо на підприємстві організовано відеоспостереження. Варто і матеріально зацікавлювати працівника. За спостереженнями автора, який працює рядовим виконавцем, в більшості випадків відповідальність за неуспіх можна порівну розділити між керівником і працівником. Працівник не бажає виконувати роботу належним чином, нехтуючи кар'єрою і власною підготовкою, а керівник не може організувати процес роботи.

Автору доводилось зустрічатися з людьми, з якими дуже складно домовитись про що-небудь. На запитання про те, чи все є зрозумілим і чи потрібні уточнення слідувала відсутність будь-якої реакції. Це є типовим для „професіоналів" Таким чином, у замовника можуть виникнути сумніви щодо повноти виконання його вказівок, що є в більшості випадків обгрунтованим. Змінити такого фахівця неможливо, навіть матеріально заохочуючи його. Взагалі, якщо людина, що працюватиме із замовником, говорить зі швидкістю 2 слова за хвилину, то їй краще відмовити в прийнятті на роботу, навіть якщо вона добре знає специфіку справи і має гарний зовнішній вигляд.

В середньому чоловіки менше реагують на стресові ситуації і краще знають специфіку роботи, але комунікативні здібності мають нижче

середнього. Добрий приклад можна побачити у працівниках „канадської компанії”, що мають відмінну комунікацію і зовнішній вигляд, проте змушені заробляти продажем нікому не потрібних речей. Саме такого роду фахівці мають працювати в офісі.

Цю ситуацію можна прослідкувати на прикладі компанії Еверест, яка займається збиранням і продажем комп’ютерів. Загальна стратегія роботи фірми добре продумана, фірма має хороших постачальників і кваліфікованих інженерів з обслуговування, власний сервісний центр. Вона єдина в м. Києві пропонує послуги з модернізації комп’ютерів, придбаних у неї з урахуванням вартості деталей. Але починаючи з 2005 року її керівництвом було зроблено ряд помилок. Перша – переобладнано торговий зал, з якого зникли всі зразки продукції. Тому для того, щоб замовити щось, потрібно точно знати, що потрібно. По друге, продавці не відрізняються кваліфікацією і погано ставляться до покупців. Від них часто можна почути: „А навіщо це вам треба?”. Там працюють переважно чоловіки, яких дивним чином підібрали так, що з ними важко спілкуватись. Саме тому об’єм замовлень знизився і керівництво вважає, що у всьому винні конкуренти: тепер Еверест намагається продавати ноутбуки.

Теорія компетенцій, викладена у статті [5], враховує і комунікативні навички працівника. Такі риси трудової поведінки працівника, як навички та уміння міжособистісного спілкування, роботі в команді, зацікавленість у праці та самовдосконаленні, лояльність та емоційна привабливість (так звані “soft skills”) помітно впливають на збільшення і покращення результатів діяльності.

Можна зробити висоновок, що зразки продукції мають бути представлені в офісі, в якому відбуватимуться переговори, можна і в електронному вигляді. Це дасть можливість вести розмову предметно.

Комунікативні здібності працівників є ключовими для підприємств, на яких застосовується розподіл праці, тобто фактично для всіх середніх і крупних організацій України. Стає важливою не тільки орієнтація на результат, а й на створення проміжного продукту, що включає можливість отримання і використання його іншими людьми. Колектив має бути командою спеціалістів, які успішно взаємодують одне з одним. Тому керівникові під час формування штату варто приділяти увагу і соціальним якостям працівників. Як правило, більшість людей неконфліктні і легко можуть порозумітися без зовнішнього втручання. Під час набору кадрів важливо, щоб працівники задовольняли певному неписаному комунікативному стандарту. Людей, що не вписуються в нього, краще не набирати взагалі.

Вміння працювати. Особливістю працівників держав колишнього СРСР є трудова неосвіченість. Під цими словами розуміється повна відсутність знань і навичок з організації власного процесу роботи. Воно й не дивно, автор ні разу за життя не зустрічав будь-яких відомостей в будь-якій формі про те, як правильно працювати. Трудова психологія не є

популярною наукою. Проте такий стан справ неприпустимий, бо праця – один з найважливіших процесів у житті людини і становленні її добробуту. Автор опитав більше сотні чаловік, чи знають вони про те, як правильно працювати, і ні один респондент не відповів ствердно. Можна сказати, що ні батьки, ні середня та вища школа не навчають цьому. Проте вже з 6 років людина виконує роботу – не важливо яку – науково-дослідну чи домашнє завдання. Працівники наших підприємств не знають, як, коли і з якою інтенсивністю працювати, тому змушені користуватись „генетичними знаннями" чи неявними відомостями власних спостережень. Більше того, ментальність українських людей є такою, що вони не бажають пояснювати власні досягнення. Виникає питання: „А до чого тут картографія і виготовлення тривимірних моделей?" Картографія є одним з найбільш трудомістких виробництв. Створення тривимірних моделей як картографічна діялиність має справу зі збором і обробкою інформації на земній поверхні, тому її об'єми колосальні. Правильна постановка питання про працю дасть змогу збільшити її продуктивність і підняти заробітну плату, яка не є високою [7, с.38]. Для успішного організації процесу праці повинні бути дотримані наступні умови. Правильно організована робота не призводить до втоми. Якщо людина під кінець робочого дня втомилася, то в неї негаразд або зі здоров'ям, або з організацією праці. Людина під час роботи не повинна напружуватись. Напруження можна розглядати як паразитні зациклені інформаційні потоки, які виснажують людину швидше, ніж нормальна праця. Якщо людина напружується тільки під час роботи, то це явна ознака помилок в її організації. „Термінова робота" чи „термінове завдання" – наслідок інтенсифікації виробництва, яке в свою чергу є наслідком мети підприємств отримати максимальний прибуток. У, власне, цій меті немає нічого поганого, тільки це має робитись законними і суспільноприйнятними методами. Під "терміновою роботою" розуміється завдання, яке має бути виконане за певний час з метою уникнення збитків. Вона обов'язково призводить до напруження та швидкого виснаження людини і є наслідком помилок керуючого персоналу, особливо менеджерів середньої ланки. З метою її уникнення має виконуватись єдине правило – така робота має оцінюватись якнайменше в 2 рази вище від звичайної – тоді подібних проблем просто не виникатиме. Людина повинна витримувати спокійний режим роботи. Це загальновідоме правило, яке постійно порушується. За дослідженнями автора, в спокійному режимі роботи продуктивність праці впродовж тривалого періоду (4-8 годин) максимальна. ЇЇ вважатимемо номінальною. Короткочасне збільшення продуктивності праці в „терміновому" режимі з надлишком компенсується помилками і браком. Орієнтовно через 10 хвилин вона знижується до номінальної і продовжує падати. На українських підприємствах вже встановилася практика необгрунтованих затримок під час отримання замовлення і передачі його виконавцям, після чого починаються щоденні перевірки ступеню виконання завдання керуючим персоналом, які не є приємними ні самим менеджерам, ні рядовим працівникам. Такі завдання

виконуються ще довше і з більшим процентом браку, ніж нетермінові. Причиною цього явища є тільки помилки в організації роботи. На думку автора, працівник має сам дистанційно (за допомогою комп'ютерної мережі, яка є на більшості картографічних підприємств) звітувати про ступінь виконання завдання.

Мотивація праці. Існуюча система мотивації праці на більшості вітчизняних підприємств більше перешкоджає розвиткові працівників і впровадженню інноваційних методів роботи, ніж стимулює їх. Наприклад, працівники нічого не отримують за створення і впровадження нових методів роботи, автоматизуцію існуючих. Протилежну ситуацію можна спостерігати в Японії. Там працівники отримують премії за *неефективні* раціоналізаторські пропозиції [6, с.50]. На вітчизняних підприємствах керівники просто „не помічають" і ефективних. Швидше навпаки – підвищують норми або зменшують час на виконання роботи. Слід дати можливість працівникам самим турбуватися про власні доходи, робити їх співучасниками організації робочого процесу і тоді з „низькою зарплатою" проблем не буде. За неправильного стимулювання працівники можуть свідомо знижуати свою продуктивність або взагалі звільняються з роботи. Керівник підприємства має знати структуру доходів своїх працівників, щоб створити їм вигідні умови праці [6, с.49].

Висновки. Можна сказати, що виготовлення тривимірних моделей відрізняється від створення карт перш за все нетиповістю, залученням програмного забезпечення, більше характерного для тривимірного моделювання, кінематографа й реклами. Тому й спеціалісти, які створюють тривимірні моделі, мають добре орієнтуватися не тільки в картографії, а й у тривимірній графіці.

Перспективи дослідження. Українські фахівці наразі є далекими від ідеальних фахівців, які самонавчаються, продуктивно працюють, вирішують нетипові завдання. Розробка методів реалізації перерахованого є ключовим питанням в організації праці на вітчизняних картографічних підприємствах.

1. Білик О. Основні напрями збереження і розвитку національного людського капіталу за рахунок активізації трудової мобільності // Україна: аспекти праці. – 2009 р. – №1 – С. 43-46. 2. Данюк В. Мотивування як чинник організації трудової поведінки // Україна: аспекти праці. – 2008 р. – №4 – С. 32-36. 3. Кирич Н. Роль людського фактора у підвищенні ефективності роботи підприємства // Україна: аспекти праці. – 2008 р. – №4 – С. 46-49. 4. Лісогор Л. Освітні детермінанти розвитку людських ресурсів в Україні // Україна: аспекти праці. – 2008 р. – №8 – С. 29-33. 5. Петрова І. Інтеграційна роль компетенцій у стратегічними управлінні людськими ресурсами // Україна: аспекти праці. – 2008 р. – №8 – С. 23-28. 6. Сардак С. Мотивація та стимулювання працівників вітчизняних підприємств // Україна: аспекти праці. – 2008 р. – №8 – С. 45-51. 7. Ушенко Н. Умови та фактори підвищення продуктивності використання людського капіталу України // Україна: аспекти праці. – 2008 р. – №5 – С. 37-51.8. Чухинина Н. А. Социально-психологические аспекты контроля в управлении персоналом: самоконтроль и внешний контроль менеджера // Вестник ВГУ, серия: экономика и управление. – 2005. – № 1. – С. 97-100.

ІІ. КРАЇНОЗНАВЧІ МІЖНАРОДНІ ДОСЛІДЖЕННЯ

Riccio E.F.

GEOGRAPHY AND LOGISTICS IN INTERNATIONAL TRADE: MODERN UNDERSTANDING

A recent report claims that 10 to 25% of the total cost of a product can be attributed to Logistics costs. This figure is daunting enough, but we may suggest that in the case of international transactions Logistics costs may far exceed these figures depending upon the state of the Logistics infrastructure in, and between, the countries involved in the transaction. Actually, the Logistics cost of some international transactions can approach 80% of the total cost of the product. Logistics knowledge and skill are not luxuries in any business venture these days, but least of all, can a firm afford to do without sound Logistics practice when involved in "International Trade." Whether exporting or importing, there is no easy way – Logistics competence is vital.

I can imagine many readers sagely nodding their heads in agreement when at the same time; they are not even sure what Logistics is. So let's clarify a few points:

Logistics is NOT just transportation; one cannot simply say "ship it" and then go to lunch. The ultimate goal of Logistics is to put the product into the hands of the ultimate user, at the place of use and in usable condition. All of this must be accomplished at a reasonable price and within the customer's time frame. This is difficult enough in domestic trades, but in the case of international trade, where geography adds a great deal of additional problems to a transaction, great care and attention to detail are absolutely vital.

Certainly, transportation is a key to the successful achievement of the Logistics goal, but simply booking the product with a carrier does not assure that the goal will be met. It is probably quite fair to say that the majority of international carriage contracts do NOT envision putting the product into the hands of the ultimate user. A contract of carriage from Halifax to Odessa does not put the product into the hands of the buyer in Kiev.

International trade is complicated far beyond the normal exigencies of domestic business, by the distances involved and, sometimes, by the transport modes from which one may choose. When the decision is made: "Ship it!" Then one had better hope that one has a more than competent Logistics Department to back up that decision. Imagine the following decision-making matrix:

a) Ship it by what mode? Sea is cheaper, but air is both more expensive, and much quicker.

b) From what port of loading should the cargo be shipped?

c) Are cranes of sufficient lift capacity available at the port of choice? If air transport is chosen, is there adequate lift equipment available at the airport of

choice? If you are going to use an Airbus for the transport, will the old Soviet designed lift equipment at the airport be suitable?

d) How about the air or seaport of destination? Same questions as in c).

e) Whatever mode of transport we use, how can we bargain the cost of transport down? What concessions will a carrier be willing to make and for what consideration?

f) Are the shipping specifications of our product consistent with use of the most efficient and least expensive mode of transport?

These and many other questions must be addressed, not at the time of shipment, but rather at the time of production or even product design. This is what marks the difference between transporters and logisticians; the ability to anticipate needs and limitations of the international market place, and the ability to address those needs and limitations well in advance.

One of the best examples of giving early attention to anticipated problems of delivery is found in the road-building equipment industry. Road-building equipment is usually very large and very heavy, its transport costs reflect these factors with ”heavy lift” and extra “weight” and “length” surcharges being quite normal; until that is, the development of the Ro/Ro vessel.

As some readers will be aware, the Ro/Ro vessel is a deep sea version of the coastal ferry boat. The similarity between the two lies in the fact that cargo is loaded by means of a horizontal movement, or lift, rather than the traditional vertical lift. The Ro/Ro was developed during WW II as a means of quickly delivering assault troops and vehicles onto a hostile beach. The vessel was further developed for civilian use following the end of the war and today Ro/Ros ply the seven seas in great number, carrying and delivering as much as 50,000 tons, and more, of cargo per voyage.

However, to obtain the maximum benefit from such a vessel, all of the cargo must be on wheels, thus the name Roll on/Roll off. It is much faster to drive cargo off of a vessel rather than to have to lift it on and off.

Their advantage is the fact that, due to the horizontal lift, such a vessel can be quickly loaded and/or emptied. Further advantage is the fact that, again because of the horizontal lift, such a vessel can serve ports which are not highly developed technologically, nor manned by multitudes of highly skilled labor.

The Ro/Ro made available to road-building equipment manufacturers the maximum in Logistics engineering capabilities. Picture for example a large bulldozer. It is very heavy and if being loaded onto or off of a conventional break-bulk vessel, the carrier would levy a “heavy lift” surcharge in addition to the normal transport rate. But with a Ro/Ro, since the cargo rolls into and out of the ship, there is no vertical lift, thus no “heavy lift” surcharge.

But, the bulldozer is also very large and its configuration very wasteful of space. The manufacturers have been able to redesign their equipment so that a bulldozer, for example, can be re-configured, partially disassembled, for shipping purposes in such a way as to enable it to fit on a standard-sized platform trailer. This accomplished two things: it enabled the machine to be

loaded and carried while sitting on a standard sized platform, and also limited the amount of space consumed.

The road building equipment case is an excellent illustration of the value of NOT building the machine first and THEN thinking about transportation.

We must understand that transporters are not expected to anticipate nor solve such problems; they have enough to do managing their vehicles and getting to the right place at the right time. Again though, understand that the right place and time in a transportation scenario may not at all match the right place and time for the importer; especially in international transactions.

One of the largest obstacles of international logistics is geography. The distance and manner materials must be shipped is the most important step in international logistics. Transportation infrastructures vary greatly throughout the world. International companies must consider all options before starting any operation in another country. Perhaps a country will have easy access by ship, but no way to transport the goods once on the ground. All available routes into and out of the country must be determined in order to judge the feasibility of the operation. Ground shipments should be excellent for neighboring countries such as the U.S. and Mexico and, by extension Ukraine and its neighbors. Unfortunately, Ukraine must suffer with the geopolitically determined distinctive rail gauge which effectively separates Ukraine from the rest of Europe.

Despite the theoretical benefits of overland shipping versus shipping by sea, it can nevertheless not be discounted that a comparison of the total factors in each specific case may well indicate that sea, or air, or some other form of transport is more beneficial – IN A SPECIFIC CASE.

In addressing these and other questions one must apply all of the usual tools of Logistics analysis; one of the most all-encompassing of which will most likely be TOTAL COST ANALYSIS (also known as Integrated Logistics Management).

ILM, or TOTAL COST ANALYSIS was originally conceived and used by the transportation industry to compare the TOTAL costs of two or more alternative choices of transport modes. So, for example, although air transport of commercial cargo may appear to be much more expensive than surface transport (with a few exceptions), when one takes into account the indirect and it sometimes turns out that air transport is in fact less expensive based upon a TOTAL COST ANALYSIS. We stress, however, the word “sometimes.”

In other words, when comparing the direct costs of surface transport with the direct costs of air transport (the “pure freight” costs), it may frequently be concluded that air transport is much more expensive. But when including in such a comparison the indirect (not so obvious) costs such as: packing, accessorial and handling charges at both ends of the transport leg, Customs formalities, insurance, “availability” costs (unpacking, refurbishing, set-up, etc.), inventory and storage costs and, finally, costs of capital “frozen” during transit and storage, the result will frequently, but not all the time, indicate that air transport is the more economically efficient.

The TOTAL COST method of analysis soon became, and remains, widely used throughout the Logistics profession whenever it is necessary to make a choice between two or more alternatives. These applications include not only transport or warehousing decisions, but even operations decisions and, in one case, it was even used by a hospital when weighing the advisability of a change in the style of hypodermic syringes based upon safety considerations, and the total cost thereof.

The Ro/Ro illustration given above is simply an indication of the value of cooperation within a given organization; in that case, cooperation between sales, engineering, Logistics and transportation. Such cooperation is to be commended and highly prized and encouraged. In fact, executive management really should insist upon this type of cooperation within the firm's system.

Other examples of both the necessity of Logistics skills and the efficacy of Logistics solutions abound in international trade.

The end result of a Total Cost Analysis and the holistic approach to problem solving should be the revelation of the most economically efficient means of providing customer satisfaction. It will provide the means of, for example, avoiding the results suffered by one international firm of having its LTL merchandise shipments sitting in a German warehouse for as long as five weeks in order to permit the carrier to achieve a full-load consolidation. The carrier, of course, offered very low transport rates, but with more than five week delivery schedules, the shipper succeeded only in antagonizing, and losing customers and in increasing the amount of capital "frozen" in this static inventory. In fact, a Total Cost Analysis comparing overland, sea and air transport would have revealed that air transport would have provided full customer satisfaction at a competitive price, and that the "savings" achieved by the traffic department were quite illusory and contributed nothing to the success of the firm.

The systems, or holistic, approach is not limited to one's view of the firm alone, but rather should be applied to the entire environment in which the firm operates.

Take the problem faced only a few years ago by exporters to the Italian market. Italy at that time was well known as a country of labor strikes. If the ports were not on strike then Customs was on strike. If Customs was not on strike, then the post office was on strike and documents were not available with which to clear Customs. Someone was always on strike and interfering with the smooth and scheduled flow of goods.

What to do? Finally, the logistics profession came up with a solution, which is still being used to this day, because in fact this is a much more efficient way to serve the Italian market. What was the solution?

Well, let's see what you would do: Look at a map, check distances and let your imagination run wild. Is there another European sea port which can be used? What is your solution?

Well, you might, as I have seen students do often, conclude that there is not much difference in distance after all: by sea NY to Genoa is 3990 miles, with

3270 miles NY/Rotterdam, plus another 768 miles, Rotterdam/Genoa by truck. A total of 4038 miles; even more than the distance direct to Genoa by sea.

Correct? Not at all! You have seen in these pages before the phrase: "Details, details, details." Look at the details as a Logistician might.

The distance of 3990 miles to Genoa by sea must be read as 3990 nautical miles, which converts to 4595 statute miles. Likewise the distance to Rotterdam only, when converted to statute miles is 3765 miles. So, a more accurate comparison is: NY/Genoa by sea amounts to 4595 statute miles, while to Rotterdam by sea and then on to Genoa by truck totals only 4533 (3765+768) statute miles; slightly shorter but, remember trucks can usually move at a faster rate of speed than ships at sea. Also, keep in mind that this route minimizes, almost eliminates the risk of Italian labor instability interfering with the logistics goal, because the overland route avoids any sea ports in Italy, and just as in the Former Soviet Union, Italy had a separate overland Customs regime, which was more reliable, and the mail could have been routed differently to avoid the Italian system completely.

Such attention to detail and such method of thinking is peculiar to Logistics professionals. They are not limited to simply looking at the surface of a situation, but rather thinking in terms of even very remote and incredible possibilities.

One last illustration: some years ago, exporters seeking to do business with Chilean importers found that making the sale was not quite enough to get the business. One US exporter located on the US East Coast found that he could ship his product by sea only every two weeks. Sailings between NY and Santiago, Chile were rather scarce because the US' main import from Chile consisted of Guano which was shipped to US Gulf ports. These vessels could not be used to carry general cargo on their return trip to Chile, because Guano, even the residue of a north-bound shipment, is not compatible with other cargoes. For shipments of general cargo from the US east coast, one had to wait for a ship every two weeks. Since there was very little cargo booked for Chile, the vessel which offered to go to Chile made several stops en route so that the total transit time was a bit more than two weeks, added to the waiting time of another two weeks.

Air transport was not feasible due to the weight and size of the product.

The Chilean importer was not satisfied with the exporter's delivery capabilities and threatened to cancel the order unless he could do better.

Again, what solution? Look for a more frequent and speedier carrier, of course. But where? The US east coast was bare of choices. The exporter really used his imagination and shipped his product first to Bremerhaven, where the product was transloaded to another vessel sailing within two days direct to Santiago. Total transit would be 12 days and sailings available every 4 days.

More expensive? Not when you applied a proper Total Cost Analysis and took into account the expenses incurred due to holding product awaiting a ship out of New York only every two weeks plus the cost of funds.

There are hundreds of examples of the usefulness of Total Cost Analysis along with the Logistics method of looking at a problem with a very open mind reinforced with an interdisciplinary education. Again, it must be stressed that we are here emphasizing international trade where every transaction is beset by many variables: geography, language, laws, business culture and transport infrastructure, to name just a few. The Logistician dealing with such transactions must be able to think along several lines of enquiry simultaneously; the specialist expert in such transactions is of little use as he is so much a specialist as to be unable to contemplate the interplay of so many variables at the same time.

УДК 911.3

Книш М.М.

ПРОБЛЕМИ РЕГІОНАЛЬНОГО ЛІДЕРСТВА БРАЗІЛІЇ

Досліджені чинники формування регіонального лідерства Бразілії. Проаналізовано позитивні і негативні моменти і недоліки у формуванні латиноамериканського полюсу світу, прагнення країни забезпечити собі доступ до глобального регулювання.

Factors of formation of regional lidership of Brasil are regarded. Positive and negative issues and also weakness in formation of Latin-Americen pole of world, and Brasil inspiration to provide the access to global regulation are enlighted.

Актуальність дослідження. В умовах переходу від Вестфальської до нової моделі світового порядку вчені пропонують різні концепції щодо його майбутнього [1; 2; 6]. Все більше увагу вчених привертає концепція формування нового світового порядку через регіональні інтеграційні об'єднання, які розглядаються як проміжні ланки між націями – державами і глобальним співтовариством. Нині політичний та економічний регіоналізм перетворився у чітко виражену загальносвітову тенденцію. В контексті такої тенденції набувають ваги регіональні держави, і їхня участь зміцнюється не тільки в регіональних, але й в глобальних процесах. Тому дослідження цієї проблеми є дуже актуальними.

Аналіз останніх досліджень та публікацій. Зазначимо, що проблема дослідження регіональної держави не є новою. Нею почали займатися вчені ще наприкінці XIX ст. Нині цей феномен, функції та значення, пов'язані з ним, перебувають у полі зору зарубіжних та вітчизняних вчених [1; 2; 3; 5; 8]. Так, С. Гантінгтон, розглядаючи структуру глобальної влади, стверджує, що вона має декілька рівнів. На верхньому рівні знаходяться США – єдина наддержава, яка переважає у всіх сферах влади. На другому рівні розміщуються "головні регіональні держави", а на третьому – "вторинні регіональні держави" [3]. Сучасне трактування регіональної держави в контексті суспільної географії започатковане на кафедрі економічної і соціальної географії Львівського національного університету імені Івана Франка проф. О. Шаблієм та доц. О. Вісьтак. Наприклад, доц. О. Вісьтак наголошує на необхідності фундаментальних теоретичних досліджень са-

мої категорії "регіональна держава" та її функціонуванні не тільки в регіональному, але й глобальному просторі [2, с. 226].

Завдання статті. Розкрити проблеми регіонального лідерства Бразілії, її значення в інтеграційних процесах Латинської Америки та місце у формуванні нового світового порядку.

Виклад основного матеріалу дослідження. На наш погляд статус регіональної держави залежить від її ролі у формуванні регіонального порядку: наскільки вона здатна консолідувати та нав'язати свої політичні та економічні інтереси іншим державам макрорегіону.

Згідно з опитуваннями, проведеними регіональною науково-дослідною організацією "Латинобарометро", Бразілія користується найбільшою повагою і симпатією серед країн макрорегіону. Вона намагається об'єднати, як регіональний лідер, навколо себе країни Латинської Америки і створити умови для формування нового полюса світу.

Сучасні проблеми збереження і зміцнення регіонального лідерства Бразілії визначаються особливостями її геополітичного та геоекономічного положення, зокрема сусідством зі США – глобальною державою, хоч і не безпосереднім, а тільки четвертого, порядку і Канадою – сусідом п'ятого порядку, які є членами НАТО і належать до розвинених країн світу. Ще зовсім недавно Бразілія мала безпосередній вихід до головного політичного й економічного центру, яким був Атлантичний океан

З огляду на те, що нині таким центром став Тихий океан, то можна говорити про периферійність її положення до головних політичних та економічних процесів, які там відбуваються.

Друга особливість геополітичного положення Бразілії полягає в тому, що її територія розміщена в зоні військово-стратегічної напруги. Країна з трьох боків оточена ядерними державами: на північному сході – Великобританією і Францією, на півночі – США, на північному заході – Росією, а на сході – Китаєм. Свого часу Бразілія і Аргентина відмовилися від ядерних програм. Серед експертів немає єдиної точки зору щодо мотивації країн мати ядерну зброю. Одні з них вважають, що наявність ядерної зброї є необхідним атрибутом великої держави і її міжнародного статусу. Інші наголошують, що за допомогою ядерної зброї країни намагаються запобігти агресії з боку великих держав.

В умовах розширення членів ядерного клубу і т. зв. порогових держав фактично сформувалися нові засади регіонального лідерства. Вчені називають п'ять головних параметрів, яким має відповідати регіональна держава: військова могутність, економічний, науково-технічний, інноваційний та організаційний потенціал. За всіма параметрами в макрорегіоні Бразілія займає перші місця, а за такими базовими, як розміри території та економічний потенціал входить у першу десятку країн світу. І хоча за військовими витратами, їй відведено 14 місце у світі, частка у військових витратах світу становить тільки 0,9%. Аналогічні ж витрати США становлять 56, 6% світових, ЄС – 18,8%, Китаю – 5,9%, Росії – 4,5% [4].

У 1991 р. Бразілія виступила з ініціативою створення одного з найбільших інтеграційних об'єднань у країнах, що розвиваються – МЕРКОСУР, до якої, крім неї, увійшли Аргентина, Уругвай і Парагвай. Об'єднанням охоплено 45% населення, 50% сукупного ВВП і 30% зовнішньої торгівлі Латинської Америки. За даними ЮНКТАД, МЕРКОСУР входить у першу п'ятірку найефективніших субрегіональних інтеграційних об'єднань, однак значно поступається ЄС, НАФТА та АСЕАН за рівнем економічного регіоналізму. Так, частка внутрішнього регіонального експорту в МЕРКОСУР становить тільки 13,5 %, тоді як в НАФТА – 53,8% [8]. Одним з доказів успішного функціонування МЕРКОСУР є те, що воно приваблює інші країни. Так, асоційованими членами стали всі країни Антського об'єднання і Чілі. МЕРКОСУР важлива для Бразілії як субрегіональна інтеграційна структура, в якій вона відіграє домінуючу роль і сприяє активізації процесів політичної і економічної інтеграції в Південній Америці. МЕРКОСУР є одним з важливих досягнень Бразілії як регіональної держави, оскільки він вважається альтернативним полюсом у рамках Західної півкулі щодо НАФТА.

У 2004 р. з ініціативи Бразілії між Антським об'єднанням, МЕРКОСУР і Чілі та членами Карибського об'єднання – Сурінамом і Гайаною – була підписана угода про формування Південноамериканського співтовариства націй (ПАСН). Його формування для Бразілії, як регіонального лідера, було неоднозначним. З одного боку формування ПАСН сприяло розвитку в межах Південної Америки не тільки економічної, але й політичної інтеграції. А з іншого – політичний та економічний регіоналізм у Південній Америці призвів до того, що Латинська Америка як макрорегіон виявилася розділеною на дві частини. І в цьому разі Бразілія проявила себе як регіональний лідер-мінус.

Бразілія, як регіональний лідер, брала активну участь при обговоренні формування Американської зони вільної торгівлі в мегарегіоні, ініціатором якої виступили США. Поява проекту була зумовлена геостратегічними мотивами, тому що на світовій арені утворився новий баланс сил, пов'язаний з посиленням конкуренції з боку ЄС і Японії, стрімким ростом Китаю. Крім того, США були зацікавлені в латиноамериканських ринках. Не менше значення для США мали і політичні мотиви, бо створення АЛКА розглядалося як основа майбутнього Співтовариства Західної півкулі на зразок ЄС [7, с. 77].

Для країн Латинської Америки створення АЗВТ мало геостратегічне значення, адже вони сподівалися використати політичні та економічні зв'язки зі США для участі у процесах глобалізації. Ще одне, участь у АЗВТ відкривала для них доступ товарів на ринок Північної Америки, широке залучення іноземного капіталу та інвестицій.

Однак у США і Бразілії виявилися різні принципи щодо формування АЗВТ. Так, США запропонували секторальний принцип створення АЗВТ, домагаючись створення тих секторів економіки, в яких були найбільше зацікавлені. Бразілія запропонувала свій проект, суть якого полягала у ство-

ренні навколо субрегіональних інтеграційних об'єднань АЗВТ. Підхід США до формування АЗВТ підтримали країни Центральної Америки і Карибського басейну. У 2004 р. між ними і НАФТА була підписана угода про створення зони вільної торгівлі. На думку експертів, двополюсна модель інтеграційного проекту НАФТА, з одного боку, і Південної Америки на чолі з Бразілією – з другого, вибудовується скоріше, як юридичне поняття, ніж реальний проект [7, с. 82]. Для Бразілії пріоритетною є інтеграція в Південній Америці, а не інтеграція в Західній півкулі загалом, оскільки в разі реалізації проекту АЛКА вона з часом послабить свою роль як регіонального лідера.

Отже, по-перше, Бразілія, як регіональний лідер, відкидає будь-які спроби встановлення будь-ким своєї гегемонії на міжнародній арені. Вона претендує на роль глобального актора, який, використовуючи свій політичний, економічний і природно-ресурсний потенціал, впливатиме на регіональні і глобальні зв'язки так, щоб змінити тенденцію формування однополярного світового порядку.

По-друге, зовнішньополітичні та економічні амбіції Бразілії не обмежуються тільки регіональним рівнем. Вона намагається розширити зв'язки з великими країнами. Як приклад можна навести об'єднання, до якого, крім Бразілії, увійшли Індія, Китай і Росія (БРІК), створене для противаги США на міжнародній арені, завданням якого є формування багатополюсного світу.

Висновки. Наслідки боротьби Бразілії за регіональне лідерство виявилися неоднозначними. З одного боку, це спричинило формування ПАСН, а з іншого – те, що з політичної і економічної точки зору Латинська Америка як єдиний макрорегіон розкололася, тому що країни Центральної Америки, Карибського басейну і Мексика змінили свій головний вектор на США. Крім того, Бразілія, як регіональний лідер, намагається забезпечити собі доступ до глобального регулювання, про що засвідчує створення об'єднання великих країн БРІК. Заслуга Бразілії полягає ще й в тому, що тут створюються умови становлення латиноамериканського полюса світу з центром в МЕРКОСУР, який здатний разом з такими полюсами, як ЄС, АСЕАН, Японія, Індія і Китай, протистояти гегемонії США.

Перспективи подальших розвідок. Дослідження регіонального лідерства Бразілії дають змогу запропонувати такий перспективний напрямок, як розроблення на основі аналізу емпіричного матеріалу та використання статистико-математичних методів геоекономічної та геостратегічної ієрархії держав у межах кожного макрорегіону з тим, щоб виявити держави, які можуть протистояти формуванню однополюсного світу й одночасно виступати активними суб'єктами формування регіональних інтеграційних об'єднань як перехідних ланок до глобального управління.

1Бжезінський З. Вибір: світове панування чи світове лідерство / Пер. з англ. – К.: Видав. дім "Києво-Могилянська академія", 2006. 2.Вісьтак О. Регіональна держава: поняття і підходи до трактування / Теоретичні та методологічні проблеми суспільної географії: зб. наук. праць на

пошану засл. проф. Львів. нац. ун-ту ім. Івана Франка О. Шаблія. – Львів: Видав. центр ЛНУ ім. Івана Франка, 2006. 3.Гантінгтон С. Одинокая супердержава // Актуальные проблемы Европы: сб. обзоров и рефератов. – Москва: РАН ИНИОН, 2003. 4.Дані про глобальну безпеку та військові витрати в світі // Доступно на: www.globalsecurity.org/military/world/spending.htm.
5.Книш М. М. Бразилія: суспільно-географічна характеристика: навч. посібник. – Львів: Видав. центр ЛНУ ім. Івана Франка, 2001. 6.Політична географія і геополітика / За ред. Б. П. Яценка. – К.: Либідь, 2007. 7.Ребманн Л. АЛКА – Зона свободной торговки Америки // МЭ и МО. – 2007. – № 1. 8.Шаблій О. І. Основи загальної суспільної географії. – Львів: Видав. центр ЛНУ ім. Івана Франка, 2003. 9.UNCTAD: Handbook of statistics, 2008.

УДК 911.3

Дорошко М.С.

ПРО ВПЛИВ ГЕОПОЛІТИЧНОГО СЕРЕДОВИЩА НА ЗОВНІШНЮ ПОЛІТИКУ ДЕРЖАВИ (НА ПРИКЛАДІ КРАЇН ПОСТРАДЯНСЬКОГО ПРОСТОРУ)

Аналізуючи обставини розпаду СРСР, автор статті доводить, що попри спільне історичне минуле, пострадянський геополітичний простір є неоднорідним, а зовнішньополітична орієнтація нових незалежних держав – різноспрямованою

Examining the circumstances of dissolution of the Soviet Union, the author of the article proves that despite common historical past, the post-Soviet geopolitical area is not homogenous and the foreign policy orientation of the new independent states is multidirectional.

Ще понад століття тому вчені, і в першу чергу «батьки» геополітики Р.Челлен і Х.Макіндер, дійшли висновку, що саме геополітичне середовище визначає, яким чином просторово-територіальні характеристики держави (географічне розташування, конфігурація кордонів, людські та природні ресурси тощо) впливають на її поведінку на міжнародній арені. Позаяк геополітичне середовище не є сталим, воно змінюється відповідно до переважаючих принципів та тенденцій світової політики і визначає геополітичну структуру світу. Себто, геополітика залежить від конкретного історичного контексту.

Коли у 1991 р. розпався Радянський Союз, то з точки зору геополітики цей факт став найбільш значущою історичною подією кінця XX ст., що кардинально змінила політичну карту світу. Окрім свого позитивного значення, розпад СРСР викликав численні наслідки, які ускладнюють світову геополітичну ситуацію. До останніх належать, зокрема, незавершеність процесу політичної й економічної емансипації нових держав у сучасному світі, ламання нераціональних, але звичних господарських зв'язків, загальна економічна, політична та міжетнічна нестабільність, спроби окремих політичних сил реінтегрувати окремі сегменти території колишнього СРСР. Усе це зумовило різний, подекуди навіть діаметрально протилежний, вибір геополітичної орієнтації нових незалежних держав пострадянського простору.

Неоднорідність пострадянського геополітичного простору й різноспрямованість зовнішньополітичних стратегій республік колишнього СРСР є

явищем об'єктивним і має глибинний історичний підтекст. Його суть полягає у тому, що в минулому території усіх нових незалежних держав, що виникли на пострадянському просторі, входили до 1917 р. до складу Російської імперії, правителі якої, унаслідок понад 400-літньої експансіоністської зовнішньої політики, об'єднали величезні території площею в 22,4 млн. кв. км. Однак, не облаштувавши їх належним чином, російська влада незабаром зіштовхнулася з прагненням народів підкорених територій реалізувати своє право на самовизначення під впливом революційних подій 1917 р.

Проголошений 1922 р. СРСР, як і Російська імперія, був створений насильницьким шляхом. Із самого початку під фундамент цього об'єднання було закладено міну сповільненої дії, оскільки в процесі створення СРСР національні інтереси були підпорядковані класовим, політичним. Це пояснювалося тим, що лідери Російської комуністичної партії (більшовиків), сповідуючи комуністичну ідеологію, ставили над національними інтересами ідеї соціальної справедливості, класової солідарності, світової революції.

На відміну від інших імперій новітньої доби історії, які занепадали у процесі поступового перетворення їхніх колишніх метрополій на "нормальні" нації та національні держави, царська імперія, а потім і Радянський Союз розвалилися до виникнення повноцінної російської нації і російської національної держави. Одним з найголовніших чинників розпаду Російської імперії у 1917 р. і СРСР у 1991 р. став конфлікт між імперською державою і російською нацією, що народжувалася. Іншим важливим чинником розпаду був надекспансіонізм Російської імперії і Радянського Союзу. Обидві імперії – ядром яких був російський народ - встановили гегемонію над народами й територіями, що мали в ряді випадків значно тривалішу історію політичного й культурного розвитку і відмовлялися визнати за Росією та СРСР вищий ступінь цивілізованості, сучасніші форми економіки й управління, тобто якості, без яких імперія без примусу не може здійснювати владу. Для підтримання гегемонії, за браком таких якостей, доводилося невиправдано часто вдаватися до насильства.

Після того, як у 1991 р. переговори про підготовку нового Союзного договору зайшли в глухий кут, об'єктивний процес виходу республік зі складу СРСР та утворення незалежних держав став реальним фактом. 8 грудня 1991 р. в резиденції білоруського уряду Віскулі керівники Білорусі, Росії та України підписали Біловезьку угоду про створення Співдружності Незалежних Держав (СНД). Республіка Білорусь, РФ і Україна як держави-засновниці СРСР, котрі підписали Союзний договір у 1922 р., констатували, що "Союз РСР як суб'єкт міжнародного права і геополітична реальність припиняє своє існування". Угода була відкритою для всіх держав-членів колишнього СРСР, а також для інших держав, які поділяють її цілі і принципи.

21 грудня 1991 р. в Алма-Аті відбулася зустріч глав 11 суверенних республік колишнього СРСР, на якій було прийнято протокол до Угоди про утворення СНД у складі Азербайджану, Білорусі, Вірменії, Казахстану, Киргизстану, Молдови, РФ, Таджикистану, Туркменістану, Узбекистану й України. Було ухвалено рішення про створення вищих органів СНД - Ради глав держав та Ради глав урядів. Крім того, було підписано декларацію, якою підтверджувалась рівноправність учасників нового утворення, прихильність до співробітництва в економічній сфері, гарантії виконання зобов'язань колишнього СРСР. У декларації зазначалось, що СНД не є ні державою, ні наддержавним утворенням. Грузія, що певний час залишалась спостерігачем, 9 грудня 1993 р. приєдналась до СНД, але вийшла зі складу Співдружності після 5-денної російсько-грузинської війни в Південній Осетії у серпні 2008 р. Щодо держав Балтії, то правлячі еліти Естонії, Латвії і Литви не висловили бажання увійти до СНД, позаяк були одностайними у прагненні своїх народів стати невід'ємною часткою європейської і євроатлантичної спільноти.

Ініціатори створення СНД не мали чітко опрацьованої концепції функціонування цього об'єднання. Самі учасники до нього поставилися порізному. Росія вбачала в ньому перехідний етап на шляху до реінтеграції, для решти воно стало засобом досягнення національної незалежності та зміцнення державності.

На початку 1990-х рр. здавалося, що Росія вестиме за собою весь пострадянський простір у розумінні економічних реформ і демократизації, так само, як раніше Росія була рушійною силою радянізації. Ті росіяни, які не прийняли розпаду комуністичної імперії, але підтримали демократію й ринкову економіку, не без підстав сподівалися, що політична і культурна зверхність Росії у процесі дерадянізації дасть змогу реставрувати Російську імперію – цього разу в ліберальному чи "західному" вигляді. Але такий шанс міг би з'явитися тільки в разі незворотності економічних і політичних реформ у самій Росії. На жаль, цього не сталося. Натомість маємо Росію, що вибудовує вже традиційну для цієї країни модель авторитарно-бюрократичного абсолютизму, де демократичні та громадянські інститути вже набули суто декоративного вигляду. Тож наявна парцелізація пострадянського простору, на якому крім семи європейських держав (Російська Федерація, Україна, Білорусь, Молдова, Литва, Латвія, Естонія) з їх різними, часто протилежними геополітичними орієнтирами, можна виділити (передовсім за географічною ознакою) два субрегіони – Центральної Азії та Закавказзя, є закономірною. Різнорідний підхід учасників колишнього СРСР при визначенні зовнішньополітичних пріоритетів дозволяє констатувати, що в цих регіонах не існує ідентичності у геополітичних уподобаннях. Хоча у принциповому плані держави пострадянського простору ближчі між собою за внутрішнім станом та потенціалом еволюції своїх геополітичних позицій.

Визначаючи своє місце у світовому та регіональному геополітичному просторі, колишні республіки СРСР прагнуть до створення стабільної сис-

теми міжнародного регіонального співробітництва - системи, що здатна забезпечити їх політичну й економічну безпеку. Урахування сучасних геополітичних реалій, що є принципово іншими у порівнянні з тими, що склалися в добу «холодної війни», для нових держав має особливе значення, оскільки більшість з них за своїм політичним і насамперед економічним потенціалом не можуть претендувати на високе місце в геополітичній структурі світового та навіть регіонального рівнів. Саме господарські труднощі, успадковані від командно-адміністративної моделі, та нові, що виникли під час ринкових реформ, зумовили підвищений вплив геоекономіки на вибір цими країнами варіантів власної геополітичної орієнтації. Неспівпадіння інтересів та суб'єктивних намірів їх керівних кіл призвело до парцелізації пострадянського геополітичного простору.

УДК 911.3: 33:338.48

Рутинський М.Й., Зінько Ю.В.

МІЖНАРОДНИЙ ДОСВІД ОРГАНІЗАЦІЇ СІЛЬСЬКОГО ТУРИЗМУ

Охарактеризовано тенденції і підходи до організації сільського туризму у ряді розви-нених країн світу. Виділено спільні риси та динаміку розвитку сільського туризму у світі.

Modern tendencies and going are described near organization of rural tourism in a number of the developed countries of the world. General lines and dynamics of development of rural tourism are selected in the world.

Україну, як і інші пострадянські країни, можна віднести до "третьої" хвилі європейських країн, що на законодавчому і практичному рівні розвивають сільський туризм. Якщо становлення і розвиток сільського туризму як напряму в Україні відбулося в останні 15 років, то у багатьох європейських країнах досвід прийому туристів на селі складає понад півстоліття. Це зумовлює актуальність країнознавчих досліджень даної сфери дозвілля у нових глобалізаційних умовах XXI ст.

Популяризація відпочинку на селі у всіх країнах Європи має спільне коріння. З одного боку – це очікування туристів, які шукають відпочинку в тиші і спокою поряд з природою, пов'язаного з пізнанням сільського життя і давнього стилю життя; з другого боку – це очікування селян, яким типові заняття в господарстві не приносять очікуваних економічних результатів.

У деяких країнах сільський туризм і екотуризм розглядаються практично як синоніми в рамках одного напрямку туристичної індустрії, наприклад, Turismo Rural у Іспанії або Agrotourism на Кіпрі (дослівно в перекладі означає „сільський туризм"). В інших країнах поєднання сільського й екологічного туризму закладено в один тип пакета тур послуг (наприклад, в Італії цей напрямок названо "Природа і здоров'я") [2].

З іншого боку, у багатьох країнах у пакет продукту сільського туризму включаються "неекологічні" види дозвілля. Формально, якщо пакет послуг сільського туризму включає полювання, риболовлю, то його

не можна відносити до екологічного туризму. Однак ряд країн Африки, а також Угорщина і Польща в Європі успішно практикують саме таке поєднання проживання в сільській місцевості (сільський туризм) з полюванням і риболовлею. Отже, єдина універсальна концепція сільського туризму відсутня, та й навряд чи вона взагалі може бути на сьогоднішній день створена, тому що в різних країнах традиції, умови та завдання різні. Спільним є лише те, що сільський туризм фактично перетворився на ефективний і перспективний сектор туристичної індустрії.

Сільський туризм у країнах "першої хвилі". Першопричини звертання європейських держав до політики підтримки сільського туризму різні, але в основному, визначальним чинником була втрата конкурентноздатності агропродуктів на ринку і необхідність реструктуризації сільського господарства з метою підвищення його ефективності, що неминуче призводить до скорочення числа зайнятих в основному виробництві і ставить проблему створення робочих місць на селі.

Найважливішим фактором звертання до сільського туризму став переділ європейського аграрного ринку в зв'язку з утворенням ЄЕС і надалі ЄС, що поставило національних сільських товаровиробників багатьох країн Європи в зовсім нові умови конкуренції в зв'язку з уведенням системи квотування, що обмежила обсяги національного сільгоспвиробництва в ЄС, і неможливістю проведення відкритої протекціоністської політики (захисту національних сільськогосподарських товаровиробників) [1].

Сільський туризм спочатку розглядався виключно як своєрідний "соціальний амортизатор" при реструктуризації аграрного сектора економіки, дозволяючи перевести надлишок трудових ресурсів в альтернативний сектор виробництва послуг і створювати нові робочі місця в сільській місцевості. Не випадково політика підтримки сільського туризму в ЄС спрямована на економічні відсталі райони.

Сільський туризм у країнах "другої хвилі". У числі цих країн були визнані лідери міжнародного туризму, такі як, наприклад, Греція, Кіпр. Одним з факторів звертання до сільського туризму лідерів "пляжної" і "музейної" туристичної індустрії є необхідність переорієнтації, розосередження туристичних потоків. Найважливішим фактором стає екологічний імператив: необхідність знизити навантаження на навколишнє середовище, особливо, в прибережних та курортних зонах.

У країнах "другої хвилі", що освоюють сектор сільського туризму з урахуванням існуючого міжнародного досвіду (це, насамперед, нові члени Європейського Союзу – Кіпр, Угорщина, Польща, Болгарія, Литва, Латвія, Естонія й ін.), політичне рішення про підтримку розвитку сільського туризму з боку держави приймається вже на початковому етапі. Відповідно, розробляються спеціальні державні програми по розвитку сільського туризму, за підтримкою влади утворюються необхідні для функціонування цієї галузі державні, громадські або приватнопідприємницькі оргструктури – об'єднання агротуристичних

господарств і агентства, що створюють та ведуть електронні бази даних (інтерактивні портали). Це, крім інших – об'єктивних – умов, є найважливішим чинником прискореного розвитку агротуристичного сектору в ряді країн і приводить у багатьох країнах до непоганих результатів.

На поч. XXI ст. індустрія сільського туризму визнається експертами ВТО як суттєвий, найбільш динамічно зростаючий сектор світового туристичного господарства. Обсяги надання агротуристичних послуг у постіндустріальних країнах нині практично в 2-4 рази перевищують обсяги зростання готельної бази і курортного сервісу в цих країнах [3]. Соціологічні дослідження, які регулярно проводять експерти Європейської федерації фермерського і сільського туризму (European Federation for Farm and Village Tourism), виявили такі цікаві дані щодо ринку споживачів агротуристичних послуг у Європі (станом на 2004 р.): Зі 100 % туристів, які скористалися подорожами сільського туризму, 35,2 % - через "втечу" від напруженого ритму міського життя, занурення в неквапливий сільський побут, розслаблення й насолодження можливістю заслуженого цілковитого неробства, 20,2% - можливістю поєднати відпочинок з активними самодіяльними подорожами (пішохідними в гори, чи автомобільними – регіоном з метою знайомства з його історико-культурною спадщиною), 17,3 % визнали, що основною спонукою їхньої подорожі виступало прагнення відпочинку на природі й спілкування зі світом живого, 10,4 % - з метою родинного відпочинку і більшого приділення уваги своїй родині і дітям, 5,0 % - з метою зайнять спортивним туризмом і використання для цього дешевшої нічліжної бази, 11,9 % - з іншими пріоритетними цілями.

Щодо вікової структури рекреантів, послугами сільського туризму користується, головним чином, молодь (до 33 років), яка проживає у великих містах (більше 100 тис. мешканців) – цей сегмент становить 86,7 % сумарної кількості агротуристів [2].

Щодо Європи, слід відзначити тенденцію широкої державної підримки програм залучення сільських громад до зеленого й агротуризму. Європейський Союз вбачає в сільському туризмі основний важіль економічного підйому своїх сільських територій. За підрахунками експертів Європейського банку реконструкції і розвитку, облаштування в місті вихідця з сільської місцевості обходиться в 20 разів дорожче, ніж створення умов для його життя і роботи в селі. Також підраховано, що дохід, отриманий від одного ліжко-місця, еквівалентний доходу, який за рік приносить фермеру одна корова [3]. Усі національні організації сільського туризму та агротуризму країн Європи у кін. 1990-х рр. об'єдналися у Європейську федерацію фермерського і сільського туризму (European Federation for Farm and Village Tourism). Скорочена назва цієї федерації – "EUROGITES". Членом EUROGITES від України з 2005 р. є Всеукраїнська Спілка сприяння розвитку сільського зеленого туризму та

регіональна асоціація "Союз содействия развитию сельского туризма Крыма".

На завершення розгляду світового досвіду організації сільського туризму звертаємо увагу на нові тенденції його розвитку, пов'язані з процесом глобалізації. Глобалізація у туристичній сфері, передусім, передбачає зникнення будь-яких бар'єрів у міжнародних туристичних обмінах, туристичне "зменшення" земної кулі завдяки здешевленню трансконтинентальних авіаперельотів та створенню більш-менш однорідною за рівнем сервісу туристичної інфраструктури у всіх без винятку країнах світу тощо. Глобалізація в сільському туризмі набирає обертів, перш за все, через запровадження глобальних банків даних агротуристичної пропозиції планети та механізмів глобальної електронної торгівлі цими послугами. Зокрема, назвемо одну з найдієвіших глобальних інформаційних систем бронювання сільського туризму й агротуризму в усіх регіонах світу – http://www.allrural.com. Ця електронна система, згідно з її звітами, уже забезпечує практично 7 % світових продажів агротуристичних послуг. А в найближчій перспективі роль подібних інформаційних систем має стати визначальною у системі глобальної промоції й збуту послуг сільського туризму у світі.

Насамкінець, наголосимо – найважливішим фактором успішного впливу на мету та мотивацію вибору відпочинку у сільській місцевості по типу green rural tourizm стало те, що європейський продукт сільського туризму чітко відповідає запитам нового споживача, який складає найбільший сегмент платоспроможного попиту.

1.Аграрний екологічний туризм в країнах Центральної та Східної Європи: Матеріали міжнародного науково-практичного семінару. – Стрий, 2004. – 132 с.2.Рутинський М.Й., Зінько Ю.В. Сільський туризм: Навч. посіб. / М.Й. Рутинський, Ю.В. Зінько. – К.: Знання, 2006. – 271 с.3.Sznajder M., Przezbórska L. Agroturystyka / M. Sznajder, L. Przezbórska. – Warszawa: Polskie Wydawnictwo Ekonomiczne, 2006. – 257 s.

УДК 911.3

Брайчевський Ю.С.

ФАКТОРНИЙ АНАЛІЗ У ДОСЛІДЖЕННЯХ З ГЕОГРАФІЇ ЗОВНІШНЬОЇ ТОРГІВЛІ

У статті показано спосіб застосування факторного аналізу для виявлення просторових закономірностей спеціалізації зовнішньої торгівлі країни на прикладі України

The article demonstrates how factor analysis can be used for investigation of spatial regularities of a country's external trade specialization (on the case of Ukraine)

Постановка проблеми. Дослідження просторових закономірностей організації зовнішньоекономічної діяльності, зокрема і зовнішньої торгівлі, часто вимагають обробки великих масивів статистичних даних, доступних з відкритих ресурсів міжнародних організацій. Особливо масштабни-

ми є статистичні ресурси щодо міжнародної торгівлі товарами. Тому проблема різних методик застосування статистичних методів аналізу є відкритою у географічних дослідженнях.

Актуальність даної теми обумовлюється двома моментами. По-перше, у вітчизняній літературі досить мало описано методики практичного використання статистичних методів у географії світового господарства, тому посилення існуючих підходів до обробки емпіричного матеріалу з урахуванням проблематики суспільно-географічних досліджень, у т.ч. географії зовнішньої торгівлі, лишається актуальним завданням. По-друге, актуальність дослідження обумовлюється тими практичними завданнями, що стоять перед Україною в контексті виходу українських товарів на світові ринки. Запропонована методика сприяє виявленню потенційних спеціалізованих ринків збуту для вітчизняних товарів.

Аналіз попередніх досліджень і публікацій. Використання факторного аналізу у суспільно-географічних дослідженнях набуло широкого поширення у західних географічних школах починаючи з 1960-их рр. На практичному рівні, застосування даного методу набуло найбільшого поширення в географії міст з метою класифікації населених пунктів та систематизації факторів, що впливають на їх розвиток [4]. Вітчизняні джерела характеризуються епізодичними згадками про даний метод. На теоретичному рівні сфери застосування факторного аналізу у географії розкрив О.І.Шаблій [3]; на практичному рівні, застосування факторного аналізу для вивчення чинників соціально-економічного розвитку території розроблено К.В.Мезенцевим [1]. Таким чином, практичні застосування факторного аналізу у географії зовнішньої торгівлі потребують подальшої розробки.

Мета та цілі. Головною метою даної публікації є продемонструвати можливий спосіб застосування факторного аналізу для виявлення регіональних осередків спрямування українського експорту з конкретною спеціалізацією.

Виклад основного матеріалу. Серед методів статистичного аналізу, що використовуються для систематизації та впорядкування множини змінних, факторний аналіз є доволі ефективним засобом у вивченні географії товарних потоків у світовому господарстві. У ході вивчення географії зовнішньої торгівлі певної країни, завдання, у дуже спрощеному вигляді, може бути представлене як “з ким і чим” торгує дана країна. Якщо мова іде про невелику кількість партнерів, найкращі результати дасть простий аналіз статистики щодо експорту та імпорту товарів. Але якщо завдання передбачає виявити загальні закономірності міжнародної спеціалізації держави, зокрема, якщо ставляться конкретні завдання пошуку нових ринків збуту для вітчизняної продукції, простий аналіз статистичних даних стає надто складним через великий обсяг інформації. Саме в таких ситуаціях, на нашу думку, доцільно використовувати методи систематизації великого масиву даних, зокрема і факторний аналіз.

Алгоритм вивчення просторово-галузевих закономірностей організації зовнішньої торгівлі (тобто виявлення груп країн, експорт у які має подібну спеціалізацію) передбачає кілька етапів. На першому етапі необхідно провести першу редукцію даних, відібравши тих партнерів, яким належить скільки-небудь вагома роль у експорті країни. Для цього можна скористатися методом обчислення кумулятивного відсотка. Складається таблиця, де торговельні партнери ранжуються у порядку спадання за обсягом торгівлі у грошовому еквіваленті. Найбільший партнер отримує власне значення відсотка у сумарному товарообізі, тоді як кожен наступний отримує власне значення, додане до значення попереднього. Якщо кумулятивний відсоток позначити через *%Сит*, країни партнери як K_i, де i – їх порядковий номер, при чому значення для K_1 є максимальним, а для K_n – мінімальним, то $\% Сит (K_i) = Сит\% (K_{i-1}) + \%(K_i)$, *при цьому* $\% Сит (K_1) = \%(K_1)$

Як приклад, наведемо таблицю спрямування українського експорту у 2005 р. (*табл.1*). У прикладі видно, що три чверті українського експорту припадає на перші 25 країн. Вибір порогового значення є суб'єктивним. Мінімальним порогом, на нашу думку, можна вважати 50%. Чим вищий поріг – тим достовірнішими будуть результати, але збільшуватиметься частка несуттєвих значень. Три чверті українського експорту у 2005 р. було спрямовано у 25 країн світу. Тож можна взяти їх за основу для подальшого аналізу.

Таблиця 1.Спрямування товарного експорту з України, 2005 р.

№ п/п	*Партнери*	*Вартість експорту, дол. США*	*Відсоток від сумарного експорту*	*Кумулятивний відсоток*
1	Російська Федерація	7489792087	21.8820784	21.88208
2	Туреччина	2026722812	5.9212468	27.80333
3	Італія	1897543615	5.54383855	33.34716
4	Німеччина	1285183471	3.75477518	37.10194
5	Польща	1010442867	2.95209663	40.05404
...	...	...	...	...
24	Саудівська Арвія	386484341	1.12914758	74.80722
25	Чеська Республіка	376894783	1.10113086	75.90835
26	Великобританія	358215964	1.04655906	76.95491
...	...	...	...	...
167	Французька Полінезія	11269	3.2923E-05	99.99998
168	Антільські о-ви (Нід.)	2702	7.8941E-06	99.99999
169	Кайманові о-ви	1406	4.1078E-06	99.99999
170	Антігуа і Барбуда	1221	3.5673E-06	99.99999
171	Тімор	28	8.1804E-08	99.99999
172	Світ	34227973958	100	

Складено за даними ООН [5]

Наступний етап полягає у виборі торговельної класифікації та глибини аналізу на рівні товарних груп. У даному випадку пропонується використовувати стандартну міжнародну торговельну класифікацію SITC (ви-

користовується більшістю міжнародних організацій) на рівні двозначних індексів, що дозволяє достатньо змістовно простежити галузеві особливості зовнішньої торгівлі. Альтернативними можуть бути гармонізована система (HS) та комбінована номенклатура (CN), що також практикуються статистичними відомствами ООН та Європейської Комісії. Таким чином, у нашому прикладі, отримуємо матрицю вихідних значень, що представляє торгівлю України з 25 країнами світу у розрізі 64 товарних груп (*табл.2*).

Алгоритм факторного аналізу передбачає редукцію даних, тобто зменшення кількості вихідних змінних, замінюючи їх новими змінними (факторами), які акцентують найбільш суттєві відмінності між вихідними змінними. Іншими словами, ті змінні (у нашому випадку країни-партнери), які демонструють подібну картину у розрізі спостережень (у даному випадку – спеціалізація експорту до країн-партнерів), об'єднуються у єдиний фактор. Таким чином, отримані фактори описують ті групи країн, що мають подібну структуру торгівлі. На практиці, виявлені фактори здебільшого виявляють групи країн з явним переважанням однієї або кількох товарних груп на фоні решти товарів. Хоча трапляються випадки, коли однозначно переважаючі товарні групи виявити не вдається. У таких випадках, при більш уважному вивченні спеціалізації країн, що відносяться до одного фактору, можна простежити переважання кількох близьких за змістом груп товарів.

Таблиця 2. Фрагмент вихідної матриці даних

№ п/п	*Індекс товарної групи SITC*	*Опис товарної групи SITC*	*Обсяг експорту з України до країн-партнерів, 2005 р., (дол. США)*					
			Алжир	*Білорусь*	*Болгарія*	*Китай*	*Чехія*	*Єгипет*
...	...	...	...	...	...	...	...	...
42	[65]	Текстиль, пряжа, тканини	52	15573900	2129015	1433782	741384	1989
43	[66]	Продукти переробки неметалевої сировини	1445057	12960700	3742510	61728	1746237	111795
44	[67]	Залізо і сталь	381967925	249263000	314047186	346029894	2204997025	556512404
45	[68]	Кольорові метали	0	6964500	24359676	75486132	33173775	225154
46	[69]	Продукти металообробки	161854	16975300	2072013	2240986	2355076	1396275
47	[71]	Енергогенеруюче устаткування	4253929	50864500	5404340	2239540	587591	133041
48	[72]	Спеціальне промислове устаткування	219576	22158300	5131798	3073536	811223	380676
49	[73]	Металообробні машини	560948	4401000	3045841	3699622	3815008	1233059
	...	...	...	...	...	...	...	...

Складено за даними ООН[5]

Виконуючи операції за допомогою пакету користувача Statistica 6.0, над вихідною матрицею даних, ми отримуємо таблицю факторних наван-

тажень, котрі являють собою коефіцієнт кореляції між одержаними факторами та вихідними змінними. Іншими словами, факторні навантаження показують, які вихідні змінні будуть належати до того чи іншого фактора. У нашому випадку це дозволяє згрупувати країни-партнери із схожою спеціалізацією торгівлі (*табл.3*).

Як правило, розглядаються факторні навантаження із значеннями понад 0.7. Тоді вважається, що кореляція між фактором та змінною достатньо висока. Як видно з *табл.3*, найбільш значущий перший фактор об'єднує 15 із 25 основних торговельних партнерів України. Він пояснює понад 50% усієї дисперсії (відмінностей у товарній структурі експорту Укаріни між основними партнерами). Із другим і третім факторами тісно пов'язані лише по дві країни, з 4 і 5 – по одній.

Таблиця 3.Таблиця факторних навантажень (фактори виділені методом принципових компонент, метод обертання - варімакс)

	Фактор 1	Фактор 2	Фактор 3	Фактор 4	Фактор 5
Алжир	0.90920	0.251345	0.210773	0.101795	0.069251
Білорусь	0.91214	0.146095	0.162561	0.018678	0.111122
Болгарія	0.79747	0.075369	0.374985	0.306017	0.054945
Китай	0.71816	0.043024	0.627615	0.148268	0.088312
Чехія	0.32423	0.069589	0.927517	0.089278	0.019373
Єгипет	0.93548	0.078721	0.244815	0.139596	0.082177
Німеччина	0.46652	-0.025640	0.282716	-0.045650	0.366580
Угорщина	0.30843	-0.138302	0.139448	0.199711	0.413189
Індія	0.90317	0.032984	0.219516	0.123599	0.163666
Іран	0.91784	0.311436	0.154167	0.001627	0.028469
Італія	0.83257	0.152023	0.235668	0.438702	0.074063
Казахстан	0.85899	0.091598	0.129602	-0.066283	0.008266
Нідерланди	0.89975	0.041764	0.233019	0.081256	0.084087
Польща	0.66064	0.051689	0.660906	0.224477	0.086897
Молдова	0.20298	0.155445	0.038769	0.911534	0.024815
Румунія	0.64677	0.105516	0.432603	0.564694	0.034533
Росія	0.85910	0.060069	0.351754	-0.006626	0.032834
Саудівська Аравія	0.35569	0.893062	0.083081	-0.083059	0.021807
Сінгапур	0.87123	0.096171	0.229488	0.390210	0.061463
Словаччина	0.23115	0.049321	0.960812	-0.007889	0.035620
Іспанія	0.09751	0.911264	0.046495	0.314626	0.002231
Швейцарія	0.06834	0.020497	0.014004	0.000667	0.931732
Сирія	0.93028	0.163488	0.227268	0.137653	0.083150
Туреччина	0.86922	0.066154	0.350322	0.250621	0.136465
США	0.73262	0.070991	0.178894	0.166866	0.536330
Поясн.дисп.	12.74698	1.971984	3.764190	1.982527	1.577692
Частина від заг. дисп.	0.50988	0.078879	0.150568	0.079301	0.063108

Кількість факторів визначено програмою автоматично згідно з критерієм Кайзера (відбираються лише ті фактори, що мають власні значення дисперсії більше 1). Проте, у ряді випадків, доцільно коригувати кількість

вагомих факторів за методом кам'янистого осипу(Детальніше опис алгоритму факторного аналізу див. у [1], [2].). У нашому прикладі, графік кам'янистого осипу (*рис. 1*) показує, що суттєвими є лише перші два фактори. Враховуючи незначну кількість країн-партнерів, що описується 3-5 факторами, їх можна вважати не суттєвими.

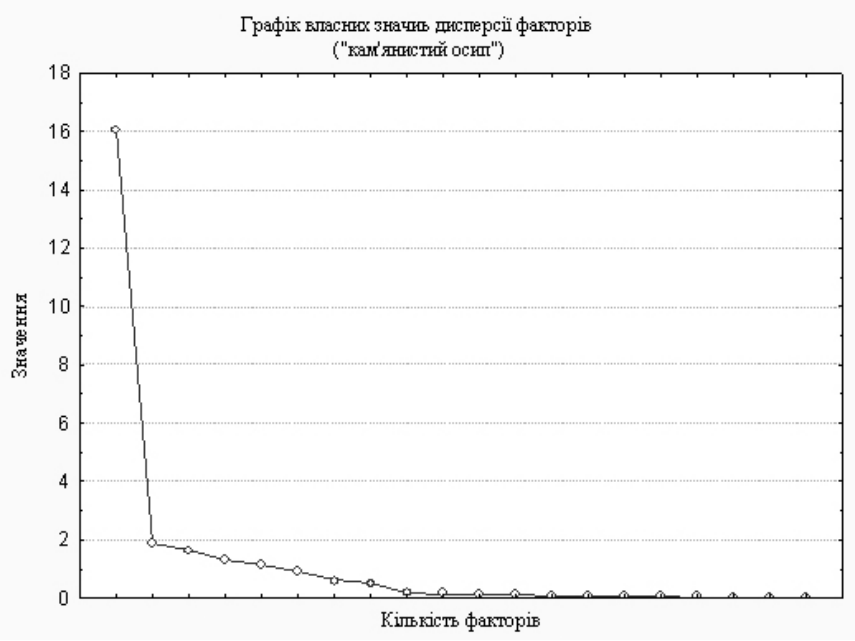


Рис.1 Графік "кам'янистого осипу" (власних значень дисперсії виділених факторів)

Наступний етап передбачає змістову інтерпретацію виявлених факторів. Для цього можна скористатися методом ранжування товарної структури експорту України до країн, що відносяться до того чи іншого фактору (*табл.4*).

Таблиця 4. Спеціалізація експорту до країн-партнерів в межах виділеного фактору (індекси товарних груп SITC)

Ранг	Алжир	Білорусь	Болгарія	Китай	Єгипет	Індія	Іран	Італія	Казахстан	Нідерланди	Росія	Сінгапур	Сирія	Туреччина	США
1	[67]	[67]	[67]	[67]	[67]	[67]	[67]	[67]	[67]	[67]	[67]	[67]	[67]	[67]	[67]
2	[04]	[74]	[32]	[28]	[56]	[56]	[04]	[33]	[79]	[76]	[79]	[33]	[04]	[56]	[52]
3	[02]	[71]	[33]	[51]	[42]	[52]	[79]	[27]	[77]	[79]	[28]	[69]	[56]	[28]	[32]
4	[56]	[77]	[28]	[68]	[04]	[79]	[71]	[61]	[74]	[84]	[74]	[68]	[42]	[33]	[84]
5	[71]	[08]	[68]	[33]	[28]	[93]	[74]	[42]	[72]	[22]	[02]	[62]	[33]	[32]	[33]
6	[42]	[04]	[56]	[57]	[24]	[27]	[42]	[04]	[71]	[59]	[77]	[77]	[78]	[24]	[56]
...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...

З таблиці видно, що усі країни, що описуються першим фактором, характеризуються переважанням товарної групи №67 (залізо та сталь) у

структурі імпорту з України. Частка заліза і сталі у експорті до цих країн коливається від 24% (Росія) до 81% (Єгипет).

Таким чином перший фактор може бути інтерпретований як фактор спеціалізації на чорних металах. Аналогічним чином, другий фактор, який описує український експорт до Саудівської Аравії та Іспанії, характеризується переважанням зерна та зернопродуктів (62 та 28 відсотків відповідно).

Оскільки експорт України є надзвичайно вузькоспеціалізованим, і переважання чорних металів у торгівлі з більшістю партнерів є очікуваним, з метою виявлення менш очевидних закономірностей просторово-компонентної структури експорту України можна провести повторний аналіз, виключивши з вихідних даних товарну групу чорних металів. Аналогічні операції дозволяють виділити чотири вагомих фактори за методом "кам'янистого осипу" (за критерієм Кайзера – 7).

Виявлені фактори характеризують експорт металевих руд та металобрухту (Китай, Чехія, Польща, Словаччина), зерна та зернопродуктів (Алжир, Саудівська Аравія, Сирія, Іспанія), нафти та нафтопродуктів (Італія, Румунія, Молдова, Сінгапур), а також продукції машинобудування (Іран, Казахстан, Росія, Білорусь).

Наведений приклад демонструє наявність регіональних закономірностей у спеціалізації зовнішньої торгівлі. Часто один фактор описує або сусідні країни, або країни, що при більш детальному вивченні виявляють спільні риси соціально-економічного розвитку. Відповідно, наступним завданням, що виходить за рамки власне факторного аналізу, є пошук закономірностей, які пояснюють конкретну картину просторово-компонентної структури торговельних відносин досліджуваної країни.

Висновки. Головні переваги факторного аналізу у вивченні географії торговельних зв'язків держави полягають у можливості ефективно обробити великий масив статистичних даних і одержати результат, що дозволяє систематизувати просторово закономірності спеціалізації торгівлі досліджуваної країни, виявляючи регіональні осередки, що мають спільні риси спеціалізації торгівлі з досліджуваною державою. Подальшого дослідження вимагають підходи до пояснення виявлених емпіричних закономірностей, що дозволили б проводити активну діяльність із прогнозування та планування розвитку зовнішньоекономічного комплексу.

1.Мезенцев К.В. Про використання *факторного аналізу* в регіональних дослідженнях // Економічна та соціальна географія. – 2003. – Вип. 53.– С. 21-28. 2.Электронный учебник StatSoft. – Эл. ресурс. – Режим доступа: http://www.statsoft.ru/home/textbook/default.htm 3.Шаблій О.І. Математичні методи в соціально-економічній географії: Навч. видання. – Львів: Світ, 1994. 4.Clark D., Davies W.K.D., JohnstonR.J. The Application of Factor Analysis in Human Geography // The Statistician. – 1974. – Vol.23. – No.3/4.- p. 259-281.5.UN COMTRADE (United Nations Commodity Trade Statistics Database). – Electr. source. – Access through: http://comtrade.un.org/db/dqQuickQuery.aspx

УДК 911.9

Кириленко С.С.

ЗДОБУТКИ ТА ПЕРСПЕКТИВИ ЛАТИНОАМЕРИКАНСЬКОЇ АСОЦІАЦІЇ ІНТЕГРАЦІЇ

Розглянуто роль Латиноамериканської Асоціації Інтеграції в розвитку регіональної інтеграції, а саме в збільшенні обсягів внутрірегіональної торгівлі, формуванні субрегіональних інтеграційних угрупувань, розширенні договірної бази та загалом розвитку співпраці між країнами в різних сферах. Також виявлено чинники, під впливом яких перебуває організація, та основні перспективи її розвитку.

Represented the role of the Latin American Integration Association in regional integration, namely increasing intraregional trade volumes, forming sub-regional integration groupings, expansion of the treaty base and overall cooperation among countries in various fields. Also identified basic factors, which influence on organization, and its development prospects.

Постановка наукової проблеми. Важливим фактором економічного розвитку Латинської Америки в останні десятиріччя став ріст внутрішнього регіонального співробітництва, передусім в рамках інтеграційних об’єднань, найбільшим з яких є Латиноамериканська Асоціація Інтеграції (ЛААІ), що включає 12 держав Латинської Америки: Аргентину, Бразилію, Болівію, Венесуелу, Еквадор, Колумбію, Кубу, Мексику, Перу, Парагвай, Уругвай, Чилі, площа яких разом складає більше 20 мільйонів квадратних кілометрів, а населення більш ніж 500 мільйонів жителів. Тому визначення ролі та перспектив розвитку даної організації є важливим й актуальним, особливо що стосується інтенсифікації взаємного економічного розвитку держав і вирішення соціальних питань, спільних для всіх зазначених країн-членів та можливо щодо майбутнього співробітництва ЛААІ з Україною та організаціями, до яких вона входить.

Джерела та публікації з даної теми мають в більшості інформаційно-довідкову або статистичну направленість[1],[3], є спроби виявити здобутки ЛААІ, але вони не мають системного характеру.

Завдання статті: визначання цілей організації та заходів їх досягнення, ролі організації в збільшенні обсягів внутрірегіональної торгівлі, розширенні договірної бази, виявлення чинників впливу на розвиток організації та перспективних задач, вироблення аргументованих висновків.

Метою статті є дослідження ролі ЛААІ в здійсненні латиноамериканської інтеграції, окреслення основних перспектив розвитку організації.

Виклад основного матеріалу. ЛААІ створена в 1980 р. на базі реорганізації Латиноамериканської асоціації вільної торгівлі (ЛАВТ), утвореної в 1960 р. На певному етапі ЛААІ зробила істотний внесок в становлення процесів економічної інтеграції в Латинській Америці, створивши міжнародно-правові передумови виникнення і еволюції найбільших субрегіональних об'єднань – Андського співтовариства (АС) і МЕРКОСУР, а також сприяла створенню і уніфікації дво- та багатосторонніх економічних угод. Метою організації є створення латиноамериканського спільного ринку, що

включає поступову ліквідацію бар'єрів у взаємній торгівлі країн-членів, співробітництво у різних сферах між країнами-членами, сприяння гармонійному економічному та соціальному розвитку регіону, фізичну інтеграцію країн-членів, створення області економічних преференцій. Для цього здійснюється заохочення і регулювання торгівлі між країнами-членами, укладаються угоди про економічну взаємодоповнюваність і розробляються заходи по співпраці та сприянню економічному зростанню ринків, організація формується трьома політичними органами (Рада міністрів іноземних справ, Конференція по оцінці та конвергенції, Комітет представників) та одним технічним (Генеральний секретаріат). [3]

Рис.1 Динаміка внутрірегіональної торгівлі країн-членів ЛААІ

ЛААІ за час свого існування відіграла значну роль у розвитку регіональної взаємної торгівлі. За період з 1960 по 1994 р. внутрізональний експорт у ЛААІ зріс з 567 млн. до 28,5 млрд. дол, а його частка в сумарному експорті країн – членів об'єднання збільшилася з 7,7 до 19,6%. На нинішньому етапі латиноамериканської інтеграції, що характеризується швидким розвитком субрегіональних зон вільної торгівлі, а також тенденцією до торговельної лібералізації в рамках усієї західного півкулі, вона дещо втратила колишнє значення і виконує консультативні функції. Згідно з даними ЮНКТАД, торгівля країн-учасників ЛААІ здійснюється цілком успішно і характеризується стабільним розвитком торгових відносин в рамках даного угрупування. Впродовж всього існування, фінансово-економічні і політичні кризи, що охопили ряд її країн-учасників, призвели до незначних втрат (дефіцит торгового балансу в 1980 р. склав 5,9 млрд. дол. США, а в 2000 р. – 8,4 млрд. дол. США). Але об'єми торгівлі неухильно росли, причому експорт ріс дуже стрімко.

Рекордне сальдо торгівельного балансу в рамках ЛААІ було досягнуто в 2008 р. і склало 128 238,3 млн. дол. США. [1,с.240-250] Найбільш інтенсивно внутрірегіональна торгівля розвинута в Аргентини з Бразилією, Чилі, Мексикою; Бразилії з Арегнтиною, Венесуелою, Мексикою та Чилі;

Мексики з Колумбією. Найбільші обсяги торгівлі з країнами-членами асоціації мають Бразилія (27 025,7 млн. дол.), Аргентина (22 104,6 млн. дол.), Венесуела (18 764,0 млн. дол.) та Чилі (16 070,3 млн. дол.), що пов'язано з експортом товарів цих країн. [2,с.128] Зараз країни ЛААІ прагнуть прискорити економічний розвиток, інтенсифікувати взаємні економічні зв'язки та розширити виробництво.

За роки свого існування ЛААІ здійснила багато зрушень в економічній та соціальній сфері – про це свідчать численні регіональні та часткові угоди – всього 75 діючих. Загалом договірна база між країнами-членами поповнилася майже в 8 разів з 1980 р. Зокрема, можна виділити 7 регіональних договорів: 1) про відкриття ринків (3 угоди) (передбачають відкриття ринків для товарів без будь-яких митних зборів або податків, для створення сприятливих умов участі країн відносно менш розвинених в процесі економічної інтеграції (Болівія, Парагвай та Еквадор)); 2) регіональні тарифні преференції (передбачає відсоткове скорочення мит, що застосовуються до імпорту з третіх країн, а також наданих країнами-членами один одному на імпорт товарів, що відбувається на їх території); 3) науково-технічне співробітництво; 4) співробітництво та обмін культурних цінностей в країнах, науки та освіти (передбачають заохочення регіонального співробітництва, спрямованого на створення і розвиток знань з метою придбання і розповсюдження технологій та їх застосування); 5) рамкова угода зі сприяння торгівлі шляхом зняття технічних бар'єрів 1997 р., (спрямована на запобігання підготовки, прийняття і застосування технічних регламентів, технічних стандартів та оцінку відповідності утвердження технічних бар'єрів, як непотрібних для міжрегіональної торгівлі). Але поки що ЛААІ знаходиться на першому ступені інтеграції – активно формується зона вільної торгівлі, хоча на субрегіональному рівні досягнення значно більші (зокрема в рамках МЕРКОСУР). [4]

Окрім регіональних, укладені й численні часткові угоди – всього 68 діючих, зокрема з вільної торгівлі – 13, вибіркових або фіксованих переваг – 23, сільського господарства – 3, угоди по сприянню торгівлі – 15 і угоди в інших сферах – 14. Сюди включені угоди між державами-членами, і, навіть, угоди між субрегіональними блоками. Є 18 угод держав-членів з іншими країнами та організаціями Латиноамериканського регіону. Питання, що розглядаються в інших формах часткових угод: торгівля послугами, державні закупівлі, енергетичне співробітництво, координація політики, тимчасові візи для підприємницької та інвестиційної діяльності, антимонопольне законодавство, медико-санітарних заходів, інтелектуальної власності, гарантії, врегулювання суперечок, транспорт, туризм, телекомунікації та державні підприємства. Для полегшення реалізації вищезгаданих угод, ЛААІ створила інформаційну систему зовнішньої торгівлі Sicoex, де є відомості про оновлення даних з усіх країн-членів ЛААІ, про національні тарифи, та де можна отримати повну інформацію про будь-який товар, як щодо торгівлі ним, так і щодо відповідних тарифів і переваг, які були предметом відповідно до угод, підписаних під захистом Договору Монте-

відео 1980 р. Серед нових сфер, які охоплює ЛААІ, є: торгівля послугами, державні закупівлі, подвійне оподаткування, інвестиції, антимонопольне законодавство, інтелектуальна власність і захист традиційних знань. Асоціація також має корпоративний портал, який спрямований на розширення участі підприємств у галузі інтеграції, де можна знайти всю інформацію, що відноситься до їх бізнесу, і знайти переваги, якими вони можуть вільно розпоряджатися. [3],[4]

Загалом ЛААІ перебуває під дією динамічних процесів, де їх майбутня роль може залежати від наступних чинників: внутрішньої еволюції існуючих субрегіональних утворень (МЕРКОСУР-Андська група); змін в поточних переговорах між цими членами субрегіональних утворень з іншими країнами (Чилі та Мексика); впливу інтеграційних ініціатив у Західній півкулі (переговори по АЛКА), політичної волі країн-членів щодо можливості продовження повноважень членів Асоціації.

Серед перспективних задач ЛААІ: сприяння створенню зон вільної торгівлі, продовження дії існуючих договорів та надання допомоги при укладенні нових, здійснення технічної підтримки країн-членів, як щодо регіональних переговорів, так і в окремих сферах часткових угод, надання інформації приватному сектору, гармонізація чинного законодавства з узгодженням політичної волі країн-членів тощо.

Висновки. Отже, незалежно від майбутнього Асоціації, ми повинні розуміти, що ЛААІ відіграє з моменту свого створення в 1980 р., і особливо в 90-х рр., винятково важливу роль у процесі інтеграції в Латинській Америці. Дійсно, якщо ми розглянемо ці роки, то прийдемо до висновку, що маємо справу з організацією, яка не тільки стала форумом для обговорення основних питань, які стосуються торгівлі в регіоні, а й отримала значний розвиток вироблення інформативних, аналітичних і спеціалізованих досліджень. Організація також всіляко заохочує і стимулює підписання угод між усіма її членами, сприяючи збільшенню обсягів взаємної регіональної торгівлі та розвитку інтеграційних процесів в регіоні. ЛААІ, з її гнучкою базою правових документів, посприяла створенню і субрегіональних блоків: МЕРКОСУР та Андського пакту.

Варто ще раз підкреслити ключову історичну роль цієї організації в соціально-економічній інтеграції. Тож, незалежно від ходу роботи в рамках партнерських відносин, вже досягнутий прогрес, поза сумнівом, матиме вирішальний вплив на майбутнє латиноамериканської інтеграції. Зокрема, це може виявитися в об’єднанні субрегіональних утворень і формуванні дійсно цілісного Латиноамериканського інтеграційного об’єднання, що буде включати і центральноамериканські країни, які поки що виступають у якості спостерігачів організації.

1.CEPAL,Anuario estadístico de América Latina y el Caribe, Chile (Santiago), 2007,- 439c.
2.CEPAL,Anuario estadístico de América Latina y el Caribe /Estadísticas económicas,Chile (Santiago),2009,-180c.3.http://www.aladi.org/nsfaladi/arquitec.nsf
4.http://www.utadeo.edu.co/programas/pregrados/comer_inter/conferencia_aladi_uruguay.pdf

УДК 911.3

Гуцол А.А.

ГЛОБАЛІЗАЦІЯ ВЕРСУС РЕГІОНАЛІЗАЦІЇ В АЗІЙСЬКО-ТИХООКЕАНСЬКОМУ РЕГІОНІ

Стаття містить характеристику процесів регіональної інтеграції в Азійсько-Тихоокеанському регіоні. Подає опис найбільш впливових регіональних об'єднань. На прикладі АТР розкриває проблему суперечності розвитку процесів регіоналізації та глобалізації.

The article contains characteristic of processes of regional integration in Asian-Pacific region. It gives the description of the most powerful regional association. It reveals the problem of the contradiction of development of the regionalization and globalization.

Вступ. Постановка проблеми. Процес глобалізації, що охопив усі сфери життя суспільства на даному етапі виявляється досить неоднозначним. Одночасно з інтеграцією у глобальні міжнародні утворення та світові системи, спостерігається тенденція тяжіння певних країн до регіоналізаціїї, створення локальних союзів з метою економічного, політичного, соціально-культурного розвитку. Зокрема такі процеси, включаючи перерозподіл владних компетенцій, передачу функцій від національного до регіонального рівня, появу і створення нових інституційних форм з метою ведення єдиної політики і прийняття спільних рішень щодо регіонального розвитку та забезпечення стабільності держав характерні для країн Азійсько-Тихоокеанського регіону. Слід зазначити, що регіоналізації в даній частині земної кулі притаманна певна конфігураційна впорядкованість, яка проявляються у виділенні субрегіонів з відповідними їм регіональними утвореннями – Південно-Східна Азія, Америка та Південь Тихого океану.

Актуальність дослідження. До Азійсько-Тихоокеанського регіону входять досить різноманітні країни, як за рівнем розвитку і ресурсним потенціалом, так і за соціо-культурними особливостями. Він об'єднує країни високих технологій - Японію, Корею, Тайвань, захід США, країни, що динамічно розвиваються – Гонконг, Тайвань і Сінгапур, багаті на природні ресурси Австралію, Канаду, Філіппіни та Далекий Схід Росії, забезпечені людськими ресурсами Китай та Індонезію, високопродуктивні в сільськогосподарському плані Чілі, Нову Зеландію, Філіппіни та США, а також чисельні острівні держави різного природно - ресурсного потенціалу.

Виклад основного матеріалу. В АТР нараховується майже 30 регіональних об'єднань. Найбільшими наднаціональними угрупуваннями даного регіону виступають АТЕС, АСЕАН, SPARTECA та НАФТА. [1] На основі їх створюються нові міждержавні союзи, зони вільної торгівлі та посилюються внітрішньорегіональні зв'язки.

До складу АТЕС (Азійсько-Тихоокеанського економічного співробітництва) входять 19 країн АТР та дві території Гонконг і Тайвань, тому його учасники називаються не країнами – членами, а економіками АТЕС. Воно є найбільшим економічним об'єднанням, на яке припадає 60 % світового

ВВП та 50 % міжнародної торгівлі. Основними його цілями є забезпечення режиму вільної торгівлі та закріплення регіонального співробітництва. Важливу роль в інтеграційних процесах АТР відіграє Росія як країна-учасниця форуму АТЕС, особливо Сибір та Далекий Схід перш за все у енергетичній та транспортній сферах. Саме таке співробітництво може в подальшому стати «сухопутним мостом» між Тихоокеанським кільцем та Європою, що відкриє нові перспективи і для України зокрема.

Важливим регіональним угрупуванням Південної частини Тихого океану виступає SPARTECA – Південнотихоокеанська угода про регіональну торгівлю та економічне співробітництво. Воно було утворене шляхом розширення союзу Австралії та Нової Зеландії до спільної зони співробітництва і має регіональний ефект, що проявляється у поступовому розвитку відсталих країн Океанії та зміцненню взаємовідносин з країнами південно-Східної Азії. Останні є головними партнерами для країн Південнотихоокеанського форуму, товарооборот між якими складає 60 %. Позитивний вплив регіоналізації у даному субрегіоні виявився у розвитку текстильної промисловості країн-учасниць форуму, зокрема Фіджі, для якої експорт текстильної продукції складає 26 % від загального експорту країни.

НАФТА як головний ідентифікатор регіоналізації субрегіону Америки, крім забезпечення вільної торгівлі між Канадою, США та Мексикою передбачає також більш глибоке проникнення на ринки Латинської Америки. На відміну від Європи для локальних інтеграційних процесів характерна низхідна динаміка –від співробітництва на макрорівні між американськими та канадськими корпораціями до кооперації на макрорівні.

Важливим фактором розвитку регіональної інтеграції виступає інтенсифікація інвестиційної діяльності транснаціональних корпорацій, зокрема компаній Японії, США, Кореї та Китаю. Саме їх частка у виробництві товарів та послуг складає основу ВВП регіону, в той час як КНР виходить на позиції світового лідера у експорті готової продукції.

Одним з найбільш впливових та динамічних міжнародних об’єднань як в АТР, так і на світовій арені стає АСЕАН – Асоціація держав Південно-Східної Азії, яке не лише сприяє розвитку торгівельних відносин між країнами-учасницями, але й виступає каталізатором в економічному зростанні, соціальному прогресі та культурному розвитку держав шляхом їх регіональної інтеграції. Крім того, АСЕАН являє собою міцний фундамент для процвітаючого та мирного співтовариства Південно-Східно Азійських країн, а також притримуючись правил Статуту ООН, робить успішні кроки на шляху встановлення миру й стабільності в АТР. Для досягнення таких цілей в регіоні сформовано Асеановський регіональний форум (АРФ), який функціонує в рамках превентивної дипломатії. Крім 10 держав, що входять до складу АСЕАН,останнім часом участь у самітах форуму приймають також й інші країни, зокрема Австралія, Бангладеш, Східний Тімор, Індія, Канада, КНДР, КНР, Монголія, Нова Зеландія, Папуа-Нова Гвінея, Пакистан, Республіка Корея, Росія, США та країни ЄС.

Нещодавнім результатом даної співпраці стало створення нових зон вільної торгівлі АСЕАН–Китай (ACFTA), АСЕАН –Індія (AIFTA) та АСЕАН –Корея (AKFTA), які почали функціонувати з 1 січня 2010 р. Саме Китай виходить на провідні позиції в регіоні, виступаючи полігоном територіально-структурних процесів (концентрування, стягування, поляризації та ін.), які сприяють перерозподілу капіталів, виробничих потужностей в Азійсько-Тихоокеанському регіоні на користь КНР.

В 2008 р. загальний об'єм торгівлі між Китаєм та АСЕАН склав понад 192,5 млрд. $. В майбутньому ACFTA стане найбільшою в світі зоною вільної торгівлі. Вже тепер вона охоплює територію, де проживає майже понад 2 млрд. чоловік з ВВП майже 6 трлн. За прогнозами АСЕАН загальний об'єм торгівлі складе 4,5 трлн доларів. [2] У зовнішньоекономічних зв'язках Китай об'єднує з Японією та КНДР міжнародна економічна зона «Туманган». Територіально вона охоплює 10000 кв. км,а її межі розташовані в трикутнику порту Чончжин (КНДР), г. Яньцзи (КНР) та Владивосток (Росія). Вона була створена для економічного, соціального та політичного розвитку територій трьох країн, що прилягають до річки Туманна (Туміньцзян) і включає частину провінції Північний Хамген КНДР, корейського автономного району провінції Цзілінь та північну частину Приморського краю – від Хасана до порту Восточний.

Висновки. Завдяки такій розширеній кооперації, а також поступовим налагодженням зв'язків та взаємовідносин між країнами АТР виникає все більше підстав для реалізації головної мети АТЕС – формування Азійсько-Тихоокеанського Співробітництва. Крім того вищезазначені процеси свідчать про можливість перенесення центру світової економічної активності до Азіатсько-Тихоокеанського регіону. Цілком імовірно, що ядром інтеграційних процесів в майбутньому тут стане КНР як територіальна господарська система з найчисленнішим населенням і найвищими темпами економічного зростання.

1.Філіпенко А.С., Рогач О.І., Шнирков О.І.Світова економіка: Підручник. – К.: Либідь, 2007. 2.ASEAN Statistical Yearbook: 2009: http://www.aseansec.org/AHSOM9.pdf

УДК 911.3

Сасько Н.В.

ПІВДЕННО-СХІДНА ЄВРОПА ТА СПІВДРУЖНІСТЬ НЕЗАЛЕЖНИХ ДЕРЖАВ (СНД) У ГЛОБАЛЬНОМУ

Досліджено роль та місце країн Південно-Східної Європи та Співдружності незалежних держав (СНД) у глобальному інвестиційному середовищі через визначення часки досліджуваного регіону в загальному світовому об'ємі прямих іноземних інвестицій (ПІІ), аналіз кількості міжнародних угод поглинання та злиття; ілюстрація територіальної диференціації ПІІ в країнах регіону.

The article studies the role and place of South-Eastern Europe and countries of CIS (Commonwealth of Independent States) in the global investment environment. The research

reveals the share of this region in total world foreign direct investments (FDI), the number of cross-border mergers and acquisition (M&As) and the spatial patterns of FDI in the region.

Регіон Південно-Східної Європи та Співдружності Незалежних Держав (СНД) був і залишається полігоном трансформаційних перетворень та зрушень. Залучення іноземних інвестицій, формування інвестиційних циклів є новою сходинкою на шляху його повноцінного входження до світового співтовариства.

Виявлення місця та ролі досліджуваного регіону в глобальному інвестиційному середовищі є **актуальним** як з наукової так і з практичної точки зору, адже розвиток інвестиційного процесу в цих країнах натрапляє на ряд однотипних проблем, виявлення і розробка стратегій вирішення яких вимагає наукового підґрунтя. Отже, аналіз закономірностей розвитку інвестиційного процесу в досліджуваному регіоні, що ґрунтується на виявленні ключових проблем та вивчення шляхів їх подальшого вирішення, є запорукою поліпшення інвестиційного клімату й як результат збільшення об'єму іноземних інвестицій в економіці країн Південно-Східної Європи та СНД в цілому, та в Україні зокрема.

Проблематика інвестиційного процесу висвітлюється в працях Беренса В, Марковича Х.М, Шарпа У., Губського Б.В., Філіпенко А.С. Втім, проблематика розвитку інвестиційного процесу в Південно-Східному та Східноєвропейському регіоні представлена лише частково або для кожної з досліджуваних країн окремо без суттєвого аналізу причинно-наслідкових ефектів у суспільному розвитку.

Отже, **завданнями даної статті** виступають наступні положення: 1) визначення часки регіону Південно-Східної Європи й країн СНД в загальному світовому об'ємі прямих іноземних інвестицій (ПІІ) та їх припливу у 2007 – 2009 рр.; 2) ілюстрація територіальної диференціації припливу ПІІ в країнах регіону; 3) аналіз кількості міжнародних угод поглинання і злиття (M&As) у 2006 – 2009 рр., що були здійснені в межах досліджуваного регіону.

Метою даного дослідження є виявлення ролі та місця регіону Південно-Східної Європи та СНД регіону в глобальному інвестиційному середовищі.

Головними критеріями визначення ролі та місця досліджуваного регіону в світовому інвестиційному середовищі є аналіз його частки в загальному світовому об'ємі ПІІ та інтенсивності їх припливу в регіон в 2007 – 2009 рр. Варто звернути увагу на те, що останні два роки глобальний інвестиційний процес розвивається фарватері світової економічної та фінансової кризи, яка стала чинником зміни територіальної диференціації інвестиційних потоків в цілому. Спостерігається значне скорочення інвестиційних вливань в розвинені країни світу й переорієнтація векторів на країни, що розвиваються та країни з перехідною економікою. У 2008- 2009 рр. на частку останніх припадало близько 43% [1] від світового показника припливу ПІІ. Але частка регіону Південно-Східної Європи та СНД у загаль-

ному об'ємі припливу ПІІ у 2006 р. складала 3,7 % (54 млрд. дол.), у 2007 р – 4,6% (90 млрд. дол.), а у 2008 р. - 7% (114 млрд. дол.), а у 2009 р. прогнозований рівень - 5%. [1,2] Таким чином, приплив ПІІ в досліджуваний регіон у 2008 р. досяг нового рекордного рівня, незважаючи на глобальну економічну кризу й збройні конфлікти всередині країн і між країнами у певних частинах регіону. Якщо розглядати інтенсивність припливу ПІІ у регіон Південно-Східної Європи та СНД у 2006 – 2008 рр., то варто зазначити, що цей показник є вищим для регіону, ніж по світу в цілому. Зокрема, показник інтенсивності припливу ПІІ в досліджуваний регіон у 2006 – 2007 рр. становив +40%, а по світу – +26%; відповідно у 2007 – 2008 рр. він складав +21% для регіону Південно-Східної Європи та СНД та -15% по світу в цілому. [1,3]

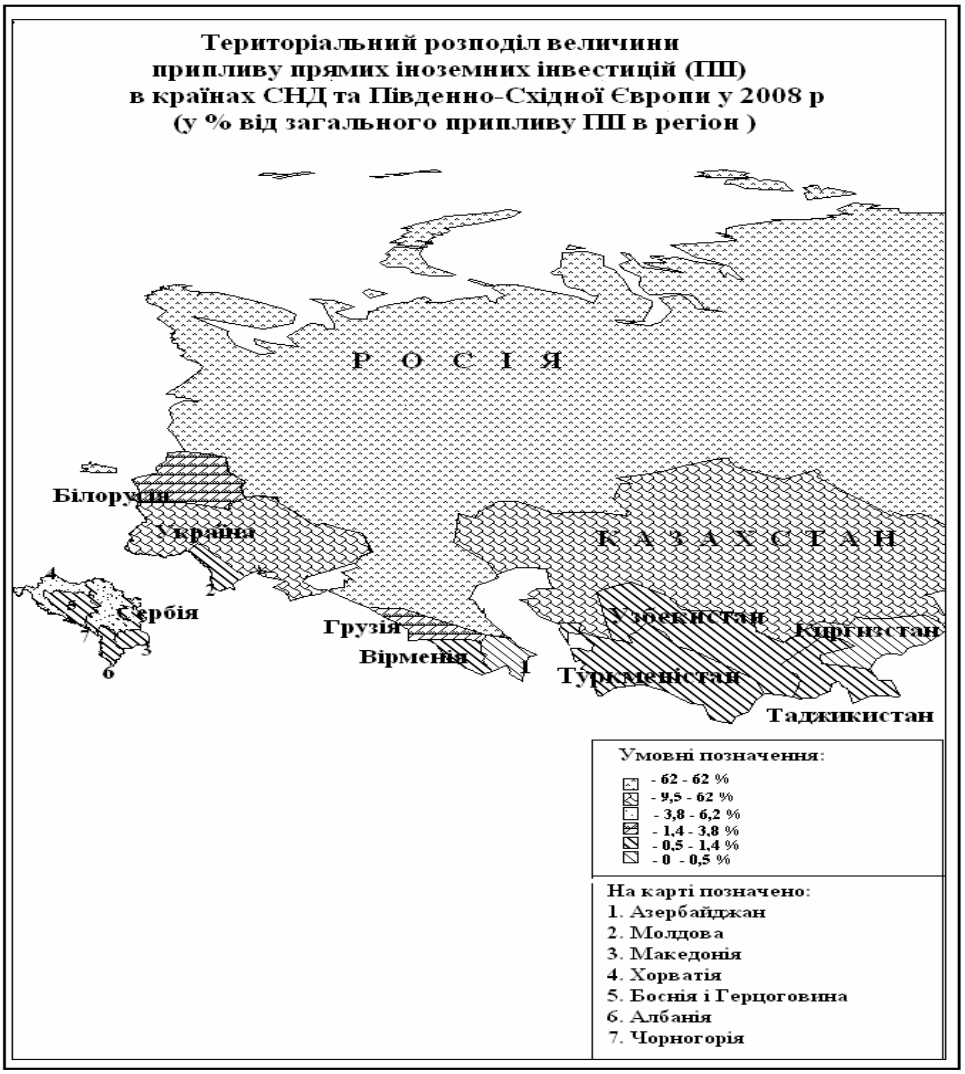


Рис 1. Територіальний розподіл припливу ПІІ у 2008 р. в країнах СНД та Пд.-Сх. Європи, % [складено за 1]

Територіальна диференціація припливу ПІІ в країни регіону має ряд особливостей. (див. Рис.1) По-перше, на частку СНД у 2008 р. припадало 90% (103,5 млрд. дол.) від сумарного об'єму ПІІ по регіону (114 млрд.

дол.). По-друге, безперечне лідерство залучення ПІІ має Росія – 70,3 млрд. дол. (62% ПІІ регіону), за нею слідують Казахстан – 14 млрд. дол. (12%), Україна - 10,7 млрд. дол. (9,5%), Хорватія - 4,3 млрд. дол. (3,8 %), Сербія – 3 млрд. дол. (2,6%) . Тобто, 89, 9% сукупних ПІІ в регіон зосереджені у вищезгаданих п'яти країнах. Решта 10% розподілені між 13 країнами, при чому найменший об'єм ПІІ зосереджений в Азербайджані – 11млн. дол. (0,01%), Киргизстані – 233 млн. дол. (0,2 %). [1] Таким чином, можна дійти висновку, що в територіальному аспекті розподіл об'єму ПІІ є вкрай нерівномірним.

Аналіз кількості міжнародних угод поглинання і злиття (M&As угод), що мали місце в регіоні Південно-Східної Європи та СНД у період з 2006 – 2009 рр. дає можливість стверджувати, що незважаючи на кризовий стан світового економічного середовища темпи зростання кількості M&As-угод в досліджуваному регіоні є вищими ніж загальносвітові. (див. табл.1).

Табл. 1. Кількість угод поглинання та злиття (M&As)

	Кількість угод, шт				**Відношення до попереднього року, %**		
Регіон	2006	2007	2008	2009 (січень - червень)	2007 до 2006	2007 до 2008	2008 до2009 (січень - червень)
Пд.-Сх. Європа, СНД	202	269	303	142	25	11	-6
Пд. – Сх. Європа	39	70	43	9	44	-39	-59
СНД	163	199	260	133	8	23	2
Весь світ	5724	6926	6244	1808	17	-10	-44

[розраховано за 1]

В цілому, частка досліджуваного регіону в загальносвітовій кількості M&As- угод продовжує зростати навіть в умовах кризи на нестабільності економік країн СНД та Пд.-Сх. Європи. Зокрема, у 2006 р. частка даного регіону за показником кількості M&As- угод складала 3,5 %, у 2007р. – 3,8%, у 2008 р. – 4,8 %, а в першій половині 2009 р. – 7,8%. [обчислено за 1]

Таким чином, регіон Пд.-Сх. Європи та СНД перебуває на стадії визначення своєї ніші в світовому інвестиційному середовищі, а вплив світової економічної кризи може стати переломним. Результати дослідження місця та частки регіону в світовому об'ємі ПІІ, їх територіальна диференціація та аналіз кількості M&As- угод дають змогу стверджувати, що розвиток інвестиційного процесу в регіоні Пд.-Сх. Європи та СНД має висхідний динамічний характер. Темпи розвитку досліджуваного регіону в умовах кризи є швидшими, ніж аналогічні показники по світу в цілому.

Дане дослідження – це лише перша спроба узагальнити та проаналізувати нові глобальні та регіональні тенденції розвитку інвестиційного процесу в регіоні Пд.-Сх. Європи та СНД. Перспективними аспектами до-

сліджень в цьому напрямку є дослідження територіальної диференціації та виявлення спільних для всього регіону дестабілізуючих факторів, що затримують розвиток інвестиційного процесу в цілому та в кожній країні зокрема; вивчення галузевої диференціації іноземних інвестицій в регіоні; дослідження напрямків внутрішніх інвестиційних потоків.

1.World investment report 2009. – N.Y., Geneva, 2009 2. http://pro-consulting.ua/ukr/news/2010/01/20/komisija_oon_obsjag__3895.html 3.Електорнна бібліотека газети «Цінні папери України»// www.securities.org.ua/securities_paper/review.php?id=600&pub=4439

УДК 911.3

Крук М.Ю.

ВЕКТОРИ ЗАКОРДОННОЇ ІНВЕСТИЦІЙНОЇ ДІЯЛЬНОСТІ ОБ'ЄДНАНОГО КОРОЛІВСТВА ВЕЛИКОЇ БРИТАНІЇ ТА ПІВНІЧНОЇ ІРЛАНДІЇ

В даній статті розглянуто головні напрямки іноземних інвестицій Об'єднаного Королівства. Зокрема, проведено аналіз їх територіальної структури, а також галузевої в контексті діяльності британських ТНК.

In this article the main directions of foreign investments of the United Kingdom are examined. In particular, their spatial structure was analised, as well as industrial in the context of British TNCs.

Постановка проблеми та її актуальність. Однією з основних ознак сучасного розвитку світового господарства є розгортання процесів глобалізації, які справляють суттєвий вплив на систему міжнародних економічних відносин, трансформують напрями і визначають тенденції розвитку національних економік. Одним із показників інтегрованості країни до глобальної економіки являється обсяг закордонних інвестицій. Об'єднане Королівство являється однією з найрозвинутіших країн світу в сфері інвестиційної діяльності, про що свідчить галузева і територіальна структура закордонних активів, в тому числі і розподіл прямих іноземних інвестицій (ПІІ) даної країни. Не зважаючи на скорочення ПІІ Великої Британії у порівнянні з іншими високорозвинутими країнами Європи (з 275 до 111 млн. дол.) в період 2007-2008 рр., ця країна все ж таки залишається одним із лідерів на "міжнародній арені" інвестицій. В основному це пов'язано із скороченням інвестування ТНК закордон. Так, Об'єднане Королівство замикає п'ятірку найбільших країн-інвесторів, поступаючись США (312 млн. дол.), Франції (220 млн. дол.), ФРН (156 млн. дол.) та Японії (128 млн. дол.).[3,с. 116–117]

Джерела і публікації. Питаннями глобалізації та транснаціоналізації світового господарства займається багато вітчизняних авторів, серед яких А. С. Філіпенко, О.І. Рогач, В.В. Рокоча, В. Є. Новицький. В їхніх працях розглянутого основні аспекти розвитку глобальної економіки, у точу числі

й іноземне інвестування як одна з передумов міжнародного виробництва та торгівлі, а також діяльність ТНК у світовому економічному просторі.

Метою статті є розкриття провідних тенденцій розвитку галузевої та територіальної структури зовнішньої інвестиційної діяльності Об'єднаного Королівства.

Виклад основного матеріалу. В останні роки відбулись певні зміни в галузевій структурі іноземних інвестицій Великої Британії, що пов'язано із зростанням ролі матеріалоємних галузей. Зокрема, ще в період 2005-2006рр. обсяг іноземних інвестицій до сфери обслуговування зменшився на 59%, при цьому більше ніж вдвічі збільшилась частка інвестицій у фінансові послуги. Скоротилась і частка ПІІ у виробництво на 11% за виключенням харчової промисловості, де вона зросла втричі. З 9,5 до 18,5 млрд. фунтів ст. Збільшились інвестиції Об'єднаного Королівства у гірничодобувні галузі.

Інвестиційні позиції Великої Британії на тих чи інших ринках світового господарства, в основному, тісно пов'язані з діяльністю британських ТНК в різних галузях. Так, за версією журналу Fortune в 2009р. із 500 найпотужніших ТНК світу 26 належать Великій Британії. Серед галузей, в яких вони працюють, представлені: нафтогазова промисловість (British Petroleum, BG Group), гірничодобувна промисловість (Rio Tinto, Anglo American), електроенергетика (Scottish & Southern Energy, Centrica, National Grid), автомобілебудування (Wolseley), аерокосмічне машинобудування (BAE Systems), фармацевтика (GlaxoSmithKline, AstraZeneca), тютюнова промисловість (British American Tobacco, Imperial Tobacco Group), банківська справа (HSBC Holdings, Royal Bank of Scotland, Barclays, HBOS, Lloyds Banking Group, Standard Chartered Group), страхування (Aviva), роздрібна торгівля (Tesco, Sainsbury's, William Morrison Supermarkets), ресторанне господарство й кейтеринг (Compass Group) та зв'язок і телекомунікації (Vodafone, British Telecom).[1]

Табл. 10 найбільших країн-інвесторів ПІІ [3, с. 117]

Країна	**Обсяг закордонних ПІІ, млрд. дол.**	
	2007р.	2008р.
США	378	312
Франція	225	220
ФРН	180	156
Японія	74	128
Велика Британія	275	111
Швейцарія	50	86
Канада	60	78
Іспанія	96	77
Бельгія	94	68
Нідерланди	29	58

Інші великі ТНК Великої Британії, що не ввійшли до цього списку, включають WPP Group (маркетинг, реклама, медіа закупівлі та інші бізнес-послуги), SAB Miller (виробництво алкогольних напоїв, зокрема пивоваріння), Diageo Plc і Bacardi Global Brands Limited (виробництво алкогольних напоїв), Marks & Spencer (роздрібна торгівля), Regus Plc (консалтинг та бізнес-послуги), Reuters Group plc (інформаційні послуги), Virgin Group Plc (радіо та телекомунікації).[3, с. 225–227]

Таким чином, функціонування британських ТНК, а, отже, і їх інвестицій, спостерігається як в галузях матеріального виробництва, так і в сфері послуг. При цьому, також Велика Британія співпрацює з іншими країнами, що проявляється у створенні спільних або об'єднанні кількох великих ТНК. До таких належать Royal Dutch/Shell (британсько-голландська компанія, що працює в сфері розвідки, видобутку та переробки нафти), Unilever (британсько-голландська компанія, яка є одним із світових лідерів в харчовій галузі та виробництві побутової хімії), BHP Billiton (британсько-австралійська гірничодобувна компанія), Rio Tinto Group (британсько-австралійська гірничодобувна компанія) та Cadbury Schweppes Plc (британсько-американська харчова компанія).

На кінець 2007 р. 56% закордонних активів Об'єднаного Королівства знаходились в Європі, 43% з яких були спрямовані до членів Європейського Союзу. Франція залишається найпопулярнішим місцем призначення для інвесторів Великобританії - близько 515,1 млн. фунтів ст., які функціонують в більшості у виробництві електроніки, банківській справі та бізнес-послугах. Нідерланди та Німеччина "отримали" 450,6 млн. і £ 425,8 млн. фунтів ст. відповідно. Інвестиції до Північної та Південної Америки склали 1,994 млрд. фунтів ст., які становлять 31% міжнародних активів Великої Британії за кордоном. Більшість з них припадає на США – 1,453 млрд. фунтів ст. [2, с. 168]

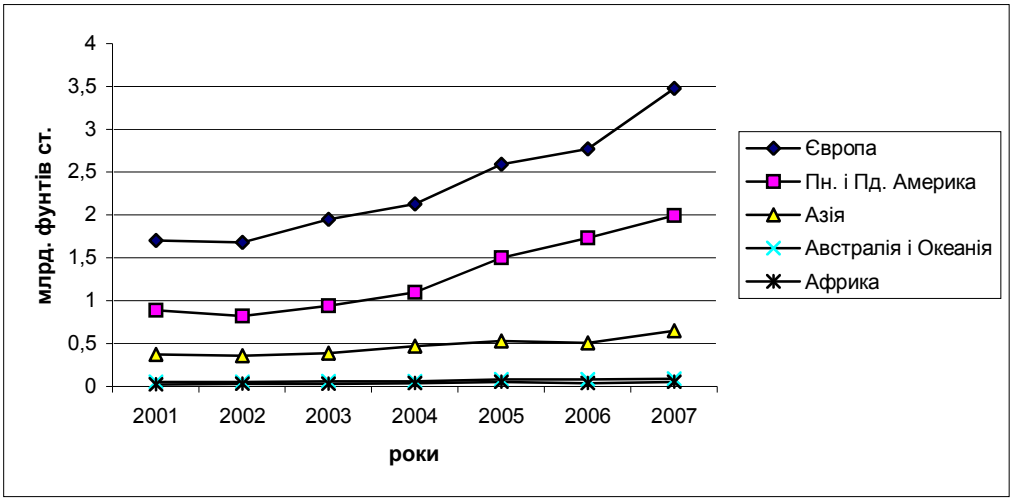
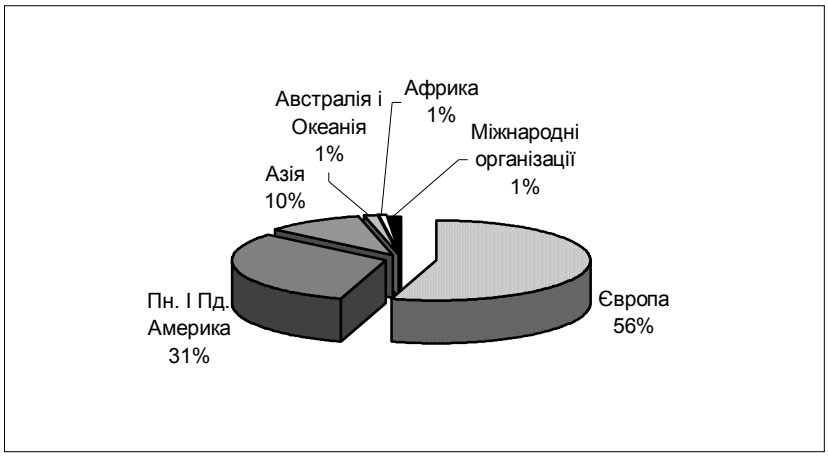


Рис. 1 Динаміка обсягу закордонних активів Великої Британії в регіонах світу в 2001-2007рр., млрд. фунтів ст. [2, с. 172]

Бюро аналізу економіки США щороку проводить статистичні дослідження щодо галузей призначення ПІІ тієї чи іншої країни. Так, на 2008 р. найбільше британських інвестицій було вкладено у фармацевтичну галузь (8391 млн. дол.), харчову промисловість (8455 млн. дол.), видобуток нафти та газу (7916 млн. дол.), а також у транспортне машинобудування, у тому числі авіакосмічне, тваринництво, важке машинобудування, виробництво електроніки, зокрема комп'ютерів.



Територіальний розподіл британських ПІІ на 2007р.[2, с. 117]

Ще 10% активів Великої Британії були інвестовані до Азії. На Японію як основного інвестиційного партнера Великобританії в цьому регіоні припадає 4% від загального обсягу активів Великої Британії (256,5 млн. фунтів ст.) у порівнянні з 6,6 % активів у 2004 р.[2, с. 117] Також провідними реципієнтами британських ПІІ в цьому регіоні є Китай (телекомунікації, електроенергетика, роздрібна торгівля, будівництво й фінансові послуги) та Індія (авіакосмонавтика, агробізнес, біотехнології, автомобілебудування, фінансові послуги, гірничодобувна). Інвестиції до Австралії, Африки та міжнародних організацій склали лише 3% від загального обсягу активів. Серед пріоритетних напрямків діяльності британських ТНК в Африці можна виділити гірничодобувну промисловість (Shell та BP South African Petroleum Refineries (SAPREF), повітряний транспорт (British Airways), фінансові послуги (Barclays Bank) та фармацевтика (GlaxoSmithKline).

Отже, Об'єднане Королівство займає провідні позиції щодо інвестиційної діяльності, і входить до п'ятірки світових лідерів. При цьому дана країна має розгалужену географічну структуру закордонних інвестицій, які задіяні в різних галузях господарства. Так, найбільш привабливими являються гірничодобувна та харчова промисловість, а також фінансові послуги, зв'язок і телекомунікації і фармацевтика. У територіальному розрізі найбільше міжнародних активів зосереджено в Європі, Північній та Південній Америці та Азії. Таким чином, Велика

Британія відіграє важливу роль в глобальній економіці та на інвестиційному ринку.

1.Fortune. Global 500. – [Електронний ресурс] – Режим доступу: http://money.cnn.com/magazines/fortune/global500/2009/ 2.United Kingdom Balance of Payments: The Pink Book 2009 Edition / The Office for National Statistics. — London, 2009. 3.World Investment Report 2009. Transnational Corporations, Agricultural Production and Development./ UNITED NATIONS – New York and Geneva, 2009.

УДК 911.3

Михайленко Т.І.

РЕГУЛЮВАННЯ РИНКУ ЗЕРНА: ДОСВІД ПЕРЕДОВИХ КРАЇН

В статті розглянуто підходи до державного регулювання ринку зерна США та країн Європейського Союзу. Охарактеризовано роль державного регулювання та визначені напрями стійкого розвитку зернопродуктового комплексу України.

Mykhailenko T. In the article the main approaches in public regulation of grain production market of USA and EU countries are reviewed.The role of public regulation and the main directions of stable development of grain complex of Ukraine are characterized.

Актуальність теми. Становлення ринкової системи руху сільськогосподарської продукції та сировини від виробника до споживача , формування цін на основі попиту і пропозиції зумовлює розвиток різноманітних ринкових структур. Зокрема на функціонування загальнонаціонального та регіонального товарно-фінансового обороту впливає ринок.

Дослідження різних аспектів розвитку ринків агропромислової продукції, становленню ринкових відносин у системі АПК, формуванню ринкової інфраструктури присвячені численні наукові розробки таких вітчизняних вчених, як В. Андрійчука, В. Бойка, П. Гайдуцького, А. Даниленка, М. Дем'яненка, В. Зіновчука, Ю. Коваленка, В. Месель-Веселяка, С. Мочерного, П. Саблука, М. Онищенка, В. Юрчишина та багатьох інших.

Наразі недостатньо розроблена проблема створення моделі стратегії управління конкурентоспроможності України на міжнародних ринках. Варто звернути увагу на розробку питання ефективного управління зерновим комплексом України , пошуку оптимальних засад логістики для формування конкурентних переваг для здійснення успішної зовнішньоекономічної діяльності, адже ринок зерна країни – важлива ланка для функціонування господарства країни.

Мета – виявити важелі регулювання ринку зерна в Україні, грунтуючись на досвіді інших країн (ЄС та США) та зробити узагальнення щодо подальшого стійкого розвитку зернопродуктового комплексу.

Основний виклад матеріалу. Дослідження еволюції розвитку економічної теорії ринку довели, що ринок є не найкращим способом організації господарювання, якому притаманні певні переваги і недоліки,

проте досконалішого механізму людство поки що не має. У загальному розумінні, ринок являє собою сукупність соціально-економічних і організаційно-господарських відносин у сфері обміну, які опосередковують обмін, тобто здійснюється акт купівлі-продажу , а також зустрічі продавця і покупця. Ринок є саморегулюючим механізмом, який не завжди в змозі оперативно повернутися до стану рівноваги. Тому існує необхідність з боку держави вживати заходів щодо його коригування, які, зберігаючи позитивні якості, зводитимуть до мінімуму властиву йому руйнівну силу.

Аграрний ринок розглядається як сукупність продуктових ринків , об»єктом купівлі-продажу на яких виступає аграрний товар, продукований аграрною галуззю і в жодному разі сюди не відносяться ринок землі та матеріально-технічних засобів. Саме завдяки такому розумінню ринку, формуються розуміння суті товарних ринків , одним з яких являється зерновий і як складний механізм крім відносин між покупцями і продавцями зерна передбачає формування оптимальних виробничо–господарських зв'язків між окремими зонами й регіонами.

При проведені аграрної політики важливим є врахування особливого характеру сільськогосподарського і продовольчого виробництва, розуміння того, що ринки сільськогосподарської сировини і продовольства – два малоеластичних масиви народного господарства. [3,5]

Більшість країн с віту у певній мірі регулюють ринки зерна. Регулювання може коливатися від простої системи стандартів якості до сурового контролю за усією системою виробництва і збуту.

Регулювання ринку зерна часто має на меті стабілізацію та підтримку сільськогосподарських цін. Наприклад, ЄС та США мають досить складну та дорогу систему регулювання ринку зерна.

В ЄС «класична» система регулювання ринку зерна є інтервенційною, за якою фермери отримують мінімальну ціну-так звану інтервенційну-за своє зерно. Щоб гарантувати цю ціну країни-члени ЄС підтримують сітку інтервенційних центрів, які постійно готові покупати зерно у фермерів за інтервенційною ціною. Метою цієї системи є підтримка та стабілізація цін, які отримують фермери за своє зерно.

Що ж стосується системи регулювання ринка зерна у США, то воно закріплене в так званих «фермерських законах». Фермери можуть отримати позику від уряду США за певною ставкою за одиницю продукції шляхом застави цієї продукції. Фермери мають вибір або не повертати гроші і тоді зерно переходить у власність уряду США або виплатити кредит із процентами і забрати своє зерно назад(за умов,що ринкова ціна буде вищою за ставку позики).[2]

У Західній Європі державне регулювання аграрного сектора має економічне спрямування, а однією з його найважливіших функцій є регламентування кількості й якості вироблюваної продукції шляхом контролю за організаційно-економічною структурою виробництва, зокрема заохоченням кооперації та вертикальної інтеграції, що має вплив на

галузеву спеціалізацію виробництва сільськогосподарських продуктів і порядок постачання ними населення. До важливих функцій державного регулювання відносять також управління технічним прогресом у сільському господарстві через систему наукових установ або заклади освіти, професійного навчання, підвищення кваліфікації, надання консультативної допомоги фермерам;технічне та комерційне обслуговування за допомогою державних закупівель,державних оптових ринків, ветеринарне обслуговування та кредит.

Досвід державного регулювання продовольчого комплексу в Європейських країнах свідчить про принципово нову схему взаємодії держави і господарських суб'єктів. Цей підхід пов'язаний з прямим вирішенням економічних проблем через створення ефективних, прозорих інструментів регулювання. Державні заходи щодо регулювання аграрного сектора економіки в розвинутих країнах північної Америки та Європи мають не тільки ринкове спрямування (підтримка чи обмеження попиту і пропозиції), вони також мають на меті визвати структурні зрушення в разі необхідності збалансування внутрішньо та міжгалузевого розподілу.

Найпоширенішими серед різноманітних механізмів регулювання цін на сільськогосподарську продукцію є такі:

- ✓ створення буферних запасів (держава закуповує сільськогосподарську продукцію, якщо ціни на неї занадто низькі і відправляє на ринок створені запаси при підвищенні цін);
- ✓ закупівля з метою підтримки цін на сільськогосподарську продукцію (держава або цілком призупиняє продаж продукції на внутрішньому ринку, або зводить його до мінімуму, тим самим забезпечуючи фермерам довготермінові високі ціни. Водночас, використання цього механізму може призвести до збільшення державних запасів, що інколи потребує фізичного знищення продукції);
- ✓ субсидування експорту з метою підтримки високих цін на внутрішньому ринку (застосування цього механізму має декілька негативних наслідків: високі споживчі ціни, бюджетні витрати для країни, що запровадила цей механізм, зниження рівня світових цін і, як наслідок, виникнення напруги між окремими країнами – найбільшими експортерами певного виду продовольчої сировини);
- ✓ обмеження імпорту продовольства (цей механізм, як і попередній, спрямований на підтримку високих цін на внутрішньому ринку, що, з одного боку, сприяє збільшенню пропозиції, а з іншого – призводить до скорочення попиту);
- ✓ компенсаційні платежі (застосовуються за необхідності підтримки попиту на продукцію сільськогосподарського виробництва. Виробники отримують з бюджету прямі компенсаційні платежі в разі суттєвого падіння ринкових цін, що дозволяє їм утримувати відповідний рівень рентабельності виробництва).

Особливістю регулювання цін на сільськогосподарську продукцію в країнах з ринковою економікою є встановлення мінімального граничного рівня для ринкових цін, нижче якого вони не можуть опускатися.

В останні роки відбуваються значні зміни в умовах економічних реформ ГАТТ, що регулюють зовнішню торгівлю Європейського Союзу. Так, у деяких економічно сильних держав, таких як Бельгія, Німеччина, Австрія,Нідерланди, було запроваджено зниження цін на сільськогосподарську продукцію. Залежно від економічної ситуації, для кожної окремо взятої країни, що бере участь у формуванні Європейського ринку продовольства,застосовуються знижувальні чи підвищувальні коефіцієнти до діючого на даному етапі рівня цін. У ЄС в останні роки були встановлені і діяли диференційовані, із застосуванням різних курсів валют, ціни на зерно.

Регулювання внутрішнього ринку зерна в країнах ЄС здійснюється особливо жорстко, за допомогою щомісячних надбавок і гарантованих державою цін.

Такий досвід особливо актуальний для України в сучасних умовах. Введення компенсаційних платежів по основних видах продукції, зокрема по зерну продовольчому та фуражному, дозволило б знизити собівартість продукції тваринництва і птахівництва, і ціни на молочні продукти,м'ясо, яйця, підвищивши таким чином рівень споживання цих продуктів населенням та конкурентоздатність вітчизняної продукції. Важливе значення в регулюванні розвитку АПК має податкова політика. Податкова система в країнах Заходу досить складна, для вітчизняної економіки прийнятні лише основні принципи оподаткування в аграрному секторі цих країн. У багатьох країнах податкова система не орієнтована на стягнення ПДВ для сільськогосподарської продукції, і сільськогосподарські товари як такі практично не підлягають оподаткуванню: реалізується принцип, що податок на додану вартість має сплачуватися не на кожному етапі розподілу продукту, а на його кінцевій стадії, коли товар набуває остаточної споживчої вартості.

Сьогодні існує чітка тенденція до лібералізації аграрної політики країн– основних постачальників сільськогосподарської сировини і харчової продукції на світовий ринок, проте обсяги державної підтримки аграрних товаровиробників у цих країнах залишаються суттєвими. Незначні розміри вітчизняного бюджету порівняно з європейськими країнами не дають змогу застосувати аграрну політику, аналогічну спільній Європейській.[1,2,5]

Як показують дослідження провідних вітчизняних і зарубіжних вчених (П. Саблук, В. Валентинов, М. Корецький, О. Овчинников, Б. Черняков), в усіх розвинутих країнах дія ринкового механізму в аграрній сфері доповнюється інструментами державного регулювання, співвідношення яких залежить від частки державного сектора, історичних особливостей і традицій, характеру вирішення завдань у теперішній час.[4]

Вагомий внесок у розроблення питань організації й розвитку аграрного ринку, в тому числі формування ринку зерна, зробили В. Бойко, Б. Губський, Ю. Коваленко, М. Лобас, М. Малік, З. Ніколаєва, В. Ситник, Л. Худолій, О. Шпичак та ін. Проте важливі аспекти підвищення ефективності виробництва та формування ринку зерна стосовно регіональних умов потребують більш глибокого розгляду. Це стосується насамперед низки цих питань в умовах реформованого аграрного виробництва, теоретичного обґрунтування функціонування ринку зерна і механізму ціноутворення, визначення каналів збуту і формування ефективної ринкової інфраструктури в регіоні. Вирішення цих питань дозволить доповнити теоретичні, методологічні та прикладні аспекти формування регіональних ринків зерна. Це, в свою чергу, забезпечить підвищення рівня прикладної спрямованості вирішення проблеми і дасть на практиці відповідний економічний механізм формування ринкових відносин на принципах попиту і пропозиції, відновлення конкурентоспроможності зерновиробництва та ефективного функціонування ринку в цілому.Усе більше вчених схиляються до думки, що ринок продовольства, в усякому разі його основні товари, так само як і сільськогосподарська сировина, повинен регулюватися, і основним регулятором має бути держава.

В Україні за весь період її розвитку як республіки в складі СРСР та часів незалежності навіть в умовах фінансової кризи не спостерігалося стрімкого та непідвладного державному впливу і контролю стрибка цін на продовольчі товари, який стався протягом 2007-2008 р. Внаслідок зростаючого глобального попиту за достатньої пропозиції внутрішнього ринку зерна та інших продуктів харчування, вплив світових тенденцій виявився сильнішим за внутрішні механізми державного регулювання.

Взаємозалежність країн у світовій економіці змушує міжнародні організації, економічні угрупування країн та окремі країни шукати колективні заходи у недопусканні продовольчої кризи.

Зерновий комплекс економіки України є традиційно стратегічною, експортно-орієнтованою галуззю, здатною забезпечити продовольчі потреби не лише держави , а й своїми потенційними обсягами виробництва впливати як на світову продовольчу безпеку, так і на розвиток внутрішнього ринку біоенергетики.

Основними пріоритетами у виробництві зерна є: використання зерна в хлібобулочній промисловості, використання частини зерна на біоенергію, використання фуражного зерна та його відходів для розвитку тваринництва та ін.

Досвід американських та європейських фермерів підтверджує можливість на великих площах отримувати високі урожаї зернових. Кількість зайнятих у сільському господарстві та велика енергозатратність свідчить про низьку продуктивність і технологічну відсталість зернового комплексу від світових конкурентів. Проблеми низької рентабельності агробізнесу та невеликі сільськогосподарських виробників не дозволяють

достатньо інвестувати для розвитку галузі. Надзвичайно низька ефективність виробництва сільськогосподарської продукції може звести нанівець будь-які конкурентні переваги (велика кількість землі, придатна для обробки, достатні водні ресурси, вдале географічне положення до основних ринків споживання продукції).[1,2,4,5]

Висновки. Вітчизняний зерновий ринок все ще знаходиться на етапі становлення, тому залишається невідпрацьованими методологія фінансово-економічного регулювання, ціноутворення, інвестування, кредитування, дотування і підтримки доходів виробників в умовах системних криз ,недеформованої з точки зору цілісності залишається інфраструктура. Поки що не створені стабільні прозорі правила гри на ринку для всіх його учасників, відсутня довгострокова стабілізаційна державна політика розвитку ринку зерна, не створені стабільні умови забезпечення економічного інтересу виробника . Тому стратегія подальшого розвитку зернопродуктового комплексу повинна включати реконструкцію підприємств з виробництва зерна та створення нових, виробництво зерна у фермерському та селянських господарствах. А особливе місце для розвитку цього комплексу має належити збагаченю керівників, фахівців, робітників підприємств знаннями, їхній підготовці й перепідготовці, інформаційному забезпеченню, а технологічна модернізація – шлях до виживання підприємств в умовах конкуренції.

1.Ю.О. Ульянченко. Державне регулювання аграрного ринку в країнах ЄС і США:досвід для України//Державне будівництво.-2007.-№3 2.С.М. Кваша. Світові тенденції розвитку ринку зерна та напрями диверсифікації його використання//Науковий вісник Національного університету біоресурсів і природокористування України.-2009.-Вип.141.-с.29-36 3.В.І. Бойко . Зерно і ринок/моногр.-2007.-с.16-20 4. К.А.Лебедев.Стратегія розвитку зерно продуктового під комплексу України//Економіка АПК.-2009.-№3.-с.119-123 5.С. Надвиничний.Аналіз негативних тенденції на ринку зерна в Україні та шляхи їх подолання//Наукові записки.-2006.-№15

УДК 911.3

Шилкіна А.О.

ВІЛЬНІ ЕКОНОМІЧНІ ЗОНИ ОБ'ЄДНАНИХ АРАБСЬКИХ ЕМІРАТІВ ТА ЇХ ПЕРЕВАГИ ДЛЯ ІНОЗЕМНИХ ПІДПРИЄМСТВ

В даній статті проведена загальна характеристика Вільних економічних зон Об'єднаних Арабських Еміратів, а також визначені основні переваги для компаній, що тут реєструються.

General description of economic clearzones of the United Arab Emirates is conducted in this article, and also basic advantages are certain for companies which are here registered.

Постановка проблеми. Згідно з рішеннями Кіотської конференції (1973), під вільною економічною зоною розуміють частину території країни, на якій товари розглядаються як об'єкти, що знаходяться за межами митної території, і не підлягають звичайному митному контролю та опода-

ткуванню. У XX-XXI ст. людство знову звернулося до механізму вільних економічних зон. Відправною географічною точкою відновлення інтересу до зон став аеропорт Шеннон в Ірландії, економічні успіхи якого в 50-ті роки XX ст. спричинили справжній "бум" зонування. Нині вільні економічні зони широко використовуються у господарській практиці багатьох країн — промислово розвинених, країн, що розвиваються, та держав, які мали централізовано керовану економіку. Основними мотивами заснування ВЕЗ країни їх розміщення визнають необхідність забезпечення сприятливих умов для цільового соціально-економічного розвитку, ефективне використання вигідного транспортно-географічного та геополітичного розташування, вирішення проблем зайнятості, проведення локального господарського експерименту тощо. Такий експеримент був проведений і в Об'єднаних Арабських Еміратах. Успішна спроба в Джебель Али підштовхнула уряд Еміратів до створення нових економічних зон. Нині на території Об'єднаних Еміратів функціонує дев'ять вільних економічних зон, набогато більше, ніж в будь-якій іншій арабській країні.

Автори, що досліджують питання. Дослідженням теоретичних аспектів виникнення та функціонування вільних економічних зон займаються Данько Т.П., Окрут З.М., Мороз А.А., Шпак С.Е., Лященко В.И., Овчинникова С.Г.

Метою написання даної статті є загальна характеристика ВЕЗ Об'єднаних Арабських Еміратів і визначення основних переваг такої форми діяльності для світових компаній.

Успішна робота ВЕЗ Джебель Алі багато в чому пояснюється безпосередньою близькістю найкрупнішого в світу рукотворного порту, в якому налічується більш, ніж 70 причалів. ВЕЗ має високорозвинену інфраструктуру з сучасною системою менеджменту та налагодженою системою охорони зоров'я і праці. Велика кількість ВЕЗ з інших арабських країн підписали угоди про надання консультаційної допомоги та обмін досвідом з Джебель Алі. Ще одна важлива перевага – близькість до джерела охолодженої води. Нині як реальна перспектива розглядається будівництво каналу до промислової зони Джубайл в Саудівській Аравії, що дозволить здійснити ряд проектів далеко від берегової лінії.

ВЕЗ Джебель Алі – найстаріша і найкрупніша в країні. Там працює більші ніж 5000 компаній, четверта частина з яких – це дрібні та середні промислові компанії. Згідно статистичних даних, відсоткове співвідношення промислових проектів до загальної кількості діючих в ВЕЗ таке: в Шарджі – 20%, Фуджейрі – 39,8%, Аджмані – 41,3%, Умм-ель-Кайвайні – 100%. ВЕЗ приваблюють іноземні компанії вигідними економічними та соціальними умовами.Від часу відкриття в 1985 р. Джебель Алі залучила до себе близько 5000 компаній з більш ніж 100 країн світу. Серед них і найбільші транснаціональні корпорації з престижного списку журналу «Fortune-500» – Ericsson, Fuji, Hewlett Packard, JVC, Mitsubisi, Nestle, Nissan, Nokia, Phillips, Toshiba, Xerox та інші.

Табл.1 Характеристика ВЕЗ Об'єднаних Арабських Еміратів станом на 2008 р.

Місцезнаходження ВЕЗ	*Дата створення*	*Площа (гектари)*	*Кількість компаній*	*Спеціалізація*
Джебель Алі	1985	10000	2300	Торгові операції (74%), Промисловість (22%), Послуги (4%)
Фуджейра	1985	140	80	Торгові операції, Промисловість
Аджман	1988	100	375	Торгові операції, Промисловість
Умм аль Кайвайн	1988	110	40	Торгові операції, Промисловість
Шарджа аеропорт	1995	1000	318	Торгові операції (67%) , Промисловість (10%), Послуги (23%)
Шарджа Хамрія	1995	1000	8	Миючі засоби
Дубай аеропорт	1996	120	35	Високотехнологічне обладнання
Рас Аль Хайма	1996	150	0	Миючі засоби
Абу-Дабі, Садія	1996	3500	0	Товари народного споживання

Відсутність податків у Джебель Алі – не тільки не єдина, а й навіть не головна причина, з якої компанії зі світовими іменами прагнуть тут зареєструватися. Набагато важливішим є той факт, що іноземці отримують право на 100-відсоткову власність, яка гарантується урядом ОАЕ. Поруч з Джебель Алі розташована адміністрація портів Дубая, в розпорядженні якої знаходиться найбільша штучна гавань світу, що має холодильні склади, а також 67 причалів та 15 кілометрів причальної стінки, які можуть прийняти всі типи морських суден. Тож не дивно, що Джебель Алі – це один з провідних центрів перевалки вантажів, що приваблює багатьох клієнтів, які прагнуть використати прекрасні можливості Дубая для експорту, реекспорту та розподілу вантажопотоків.

Отже, можна виділити основні переваги, що їх отримують компанії, зареєструвавшись у ВЕЗ Джебель Алі:

- стовідсоткове володіння компанією зарубіжним інвестором; при цьому відсутня необхідність примусового створення СП з місцевим партнером;
- відсутність оподатковування власних та корпоративних доходів протягом 50 років, причому цей термін може бути подовжений;
- відсутність експортного або імпортного мита, валютних обмежень;
- відсутність обмежень для найму зарубіжного персоналу;
- можливість для будь-якої компанії зводити для себе будинки та інші споруди;
- відсутність обмежень у переказі капіталів та прибутку за кордон;

- спрощений порядок отримання посвідки на проживання (резидентських віз) для власників та працівників компаній;
- на підприємства, зареєстровані у ВЕЗ, не поширюється дія корпоративного законодавства ОАЕ, включаючи й «Закон про комерційні компанії».

Слід додати, що для персоналу у ВЕЗ є житло, а також всі необхідні вигоди, включаючи супермаркет, банки, поліклініку, кафе, ресторани.

Джебель Алі розташована досить вигідно в плані близькості до Дубайського міжнародного аеропорту, мережі швидкісних шосе; безпосередньо на території ВЕЗ діє відділення митниці. Тому вантажі можуть бути за рекордний строк перевантажені з морського на авіаційний транспорт. Своїм клієнтам ВЕЗ Джебель Алі пропонує офісні будинки, спроектовані таким чином, щоб задовольнити найрізноманітніші запити. Для тих компаній, які хочуть самі збудувати склади чи фабрики, є земельні ділянки різної площі. Можливе також зведення легких конструкцій, які можна використати для зберігання і розподілу товарів, а також для виробництва. ВЕЗ Джебель Алі всіляко сприяє іноземному бізнесу, бере на себе всі необхідні погодження з владою, завжди готова допомогти порадою, цим самим заощаджуючи час і кошти інвесторів.

Ознайомившись з широким переліком преференцій, що надаються вільними економічними зонами, зрозумілі всі переваги того підприємства (чи його філії), яке зареєстроване у вільній економічній зоні. Дякуючи роботі в ВЕЗ Джебель Алі, тисячі компаній з усього світу вже збільшили свої прибутки, а Об'єднані Арабські Емірати, в свою чергу, примножують інвестиції і своє значення на міжнародній арені.

1. Чмир О. С. Навчальна програма дисципліни "Вільні економічні зони" (для бакалаврів). — К.: МАУП, 2003. — 20 с.2.Фонд сприяння інвестиціям та приватизації // Український торговий центр в країнах Перської затоки. – [електронний ресурс] – режим доступу: http://www.ukrtrade.info/ua/free_area/3.Офіційний сайт адміністрації Вільної економічної зони Джебель Алі (Jebel Ali Free Zone Authority) – [електронний ресурс] – режим доступу: http://www.jafza.co.ae

ІІІ. СИСТЕМНІ КРАЇНОЗНАВЧІ ДОСЛІДЖЕННЯ

УДК 911.3

Олійник Я.Б., Степаненко А.В.

МЕТОДОЛОГІЧНІ ПРИНЦИПИ І ФУНКЦІЇ КРАЇНОЗНАВСТВА

Розглядаються методологічні принципи країнознавства і функції. Серед основних принципів країнознавства виділено: хорологічний, екологічний, комплексності, системності, гуманістичний. Показано, що країнознавство виконує наступні функції: гносеологічну, аксіологічну та інформаційну.

Methodological principles of regionalstudy and function were examined. It is selected among basic principles of regionalstudy: khorologichniy, ecological, to the complexity, system, humanism. It is rotined that krainoznavstvo executes the followings functions: gnosiological, aksiologichnu and informative.

Країнознавчі дослідження базуються на системі методологічних принципів, основними з яких є: хорологічний, екологічний, системності, комплексності і гуманістичний та ін. Хорологічний (просторовий) принцип поєднує всю сукупність географічних наук. Широке поширення він одержав у першій половиш XX ст. завдяки працям А. Геттнера. Основою хорологічного принципу виступає уявлення про взаємозв'язок у просторі. Хорологічний принцип розвивається на основі регіоналізму, який означає, що в рамках визначеного регіону виникає специфічна територіальна єдність взаємодії природи, людини (населення) і його діяльності. Регіоналізм, таким чином, направляє дослідників на вивчення територіальних взаємодій. При цьому до уваги приймаються нашарування і синтез декількох культур на даній території.

Принцип хорологічності передбачає вивчення типу просторового групування ресурсів і природокористування, а також форм матеріалізації виробничого процесу на території регіону й характеру життєдіяльності населення з його соціально-культурними, національними й духовними інтересами і потребами. Територіальність випливає з просторової парадигми, яка міцно ввійшла в географічну науку, дала змогу запровадити нові категорії в класичну географію, вивести цю давню й вічно молоду науку з методологічної ізоляції, розширити погляд на світ, відкрити широкі можливості для консолідації географічних дисциплін і самих географів.

Територія виступає в двох аспектах: по-перше, як простір, забезпечуючий індивідуму або соціальній групі ідентичність, місце її діяльності; по-друге, як простір, використовуваний індивідумом або соціумом для підтримування свого існування.

Територія – це фізичний базис для існування нації і держави. Існують різні концепції території. В основі концепції тріади території лежить положення про органічний зв’язок між землею, людьми і державою.

Націоналістична концепція території розглядає її як простір існування

ідентичності етнічної групи або нації. У цій концепції основним є питання про те, чи всі соціальні групи, що населяють територію, вважають дане положення легітимним, так як деякі організовують рухи сепаратистського характеру.

Территоріальність – є однією з основних потреб людини. Розділяючи простір на політичні частини (території), людина реалізує, цим самим, свою потребу. В цьому плані територіальність забезпечує диференційований підхід до людей, речей і відносин. Доступ до різних ресурсів стає центральною рисою територіальності, яка практично виражає тенденцію диференціації простору.

Територіальність перетворюється в об'єкт соціально-просторових відносин, які відображають синтез влади й функціонального обміну. Вона перестає бути лише статичною, незмінної формою існування національної держави. Соціальний критерій територіальності полягає в тому, що простір розуміють, як тотальну систему взаємодій, значення яких зростає в процесі інтеграційних процесів. Європейська інтеграція, наприклад, є частиною більш широкого проекту організації простору, де місцевий, регіональний, національний, наднаціональний і глобальний рівні не входять один в один, подібно «матриці», а формують одне складне інтегроване ціле.

Хорологічний принцип безпосередньо зв'язаний із принципом комплексності. Комплексність тут означає усебічне вивчення конкретної території. Крім всеохоплення, при аналізі об'єкта велике значення має генетичний принцип, що розглядає предмет у його розвитку. Цей підхід дуже важливий для науки, тому що він враховує фактор формування. Без нього не можна перейти від функції опису до функції пояснення, а обмежуватися тільки реєстрацією фактів для науки недостатньо.

Одним з найбільш важливих принципів країнознавства є екологічний. В даний час потрібно вирішувати не тільки проблему раціонального використання ресурсів, але і проблему організації оптимального середовища.

Сучасна промислова цивілізація в тому вигляді, як вона зараз організована, зазнає сильного зіткнення з екосистемою нашої планети. Викликаний науково-технічною революцією конфлікт між людством і середовищем його проживання, орієнтація суспільства на постійне збільшення споживання супроводжується формуванням екологічних криз. При цьому найбільш важливими уявляються три види екологічних небезпек: соціально-екологічна, яка являє загрозу погіршення середовища проживання людей і відбивається на показниках їх життя, здоров'я, добробуту; біосферно-екологічна, як загроза глобально-регіональній природній рівновазі, стану природних систем і об'єктів; ресурсно-екологічна, яка являє загрозу природно-ресурсному потенціалу і впливає на характеристики його запасу, якості, відтворення.

Оцінка антропогенного діяння на довкілля має опиратися на врахування чотирьох основних факторів: вид і характер екологічної небезпеки, соціальних, природних і економічних наслідків, які таять в собі

нинішній і перспективний розвиток антропогенного навантаження; сформований характер екологічної ситуації, глибина її кризовості; масштаби і динаміка розвитку екологічно небезпечних тенденцій, процесів і явищ; фактори ризику, які сприяють подальшому загостренню екологічної ситуації.

Принцип екологічності означає додержання взаємосумістності штучного і природного середовища, забезпечення екологічної безпеки населенню і довкіллю. Цей принцип передбачає встановлення певного балансу у взаємовідношеннях між суспільством і природою, збереження необхідних для життя параметрів природного середовища, єдності використання і охорони природи.

Принцип системності в країнознавстві розглядає країну як складну динамічну систему. Кожна геосистема характеризується не тільки наявністю зв'язків і відношень між твірними елементами, а й нерозривною єдністю з навколишнім середовищем, у взаємодії з яким виявляє свою цілісність. Як системи особливого класу, країни характеризуються складністю структури, наявністю численних елементів зі складними взаємозв'язками, динамічністю й стохастичністю поведінки системи в цілому та її елементів, існуванням ієрархічних і функціональних підсистем, які розвиваються на підставі окремих цілей.

Проблему не часто вдається вирішити відразу, можливі багаторазові проходження стадій системного дослідження. На практиці доводиться враховувати помилки одного-двох проходжень і готувати третє аж до одержання висновку, що задовольнить дослідника.

Необхідність принципу системності в країнознавчих дослідженнях пояснюється тим, що доводиться здійснювати пошук в умовах невизначеності. Вона виникає через значну кількість чинників, які не завжди або не всі можна чітко кількісно оцінити. Тому існує потреба висунути альтернативні рішення, а потім проводити їх аналіз з метою вибору найефективнішого.

Системний принцип не існує як вузька методологічна концепція. Він є гнучкою сукупністю пізнавальних принципів, що орієнтують окремих дослідників. При цьому принцип системного підходу дає змогу: 1) встановити вади старих, традиційних підходів для постановки та вирішення нових завдань чи проблем; 2) формулювати нові завдання, проблеми, їхні структурні й типологічні характеристики, обґрунтовувати дослідницькі програми.

Принцип комплексності в країнознавстві відображає взаємозумовлений і пропорційно взаємоузгоджений розвиток країни як єдиного цілого, що забезпечує зв'язок усіх підсистем і елементів. Комплексність органічно узгоджує всі аспекти проблем функціонування регіональних комплексів як цілісних систем – економічних, соціальних, науково-технічних, природних, екологічних та ін.

Найважливішими рисами комплексності соціально-економічного розвитку країну, що визначають тенденції й напрями цього розвитку, є:

взаємозумовлене поєднання структурних елементів і *пропорційно взаємопов'язаний* розвиток усіх підсистем; *взаємоузгодження* економічних, соціальних та екологічних процесів і явищ; *всебічність* розвитку регіонів як територіальних суспільних систем; *гармонійність* розвитку, що виявляється в узгодженості й відповідності компонентів один одному, в *оптимальній розмірності елементів*, у певній пропорційності та взаємозв'язку підсистем; *збалансованість* регіональних пропорцій і ресурсів; *ефективне використання* соціально-економічного й природно-ресурсного потенціалу; *оптимізація взаємодії* суспільства й природи через забезпечення сталого розвитку, раціонального природокористування з урахуванням єдності, взаємозалежності всіх компонентів природного середовища, диверсифікації структури господарства регіону, характеру впливу застосовуваних технологій на довкілля. Тому регіональна комплексність постає, як певний взаємозв'язок між різними елементами господарства регіону, що значною мірою забезпечується раціональним використанням його природних ресурсів, створеної інфраструктури, трудових ресурсів і кваліфікованих кадрів, історико-культурних надбань, науково-технічного потенціалу.

Необхідно також звернути увага на гуманістичний принцип у країнознавстві, що акцентує увага дослідника на розвитку людини як мети. У світлі гуманізації країнознавства і з урахуванням всезростаючої ролі туризму в сучасних умовах у процесі синтезу знань про країни і райони перед ним з'являються нові методологічні задачі: показати спосіб життя і розкрити процеси відтворення людини (її здоров'я, довголітнє активне життя, духовний потенціал і т.п.); охарактеризувати розвиток виробництва як засобу, що забезпечує певний рівень життя; висвітлити природне середовище як джерело ресурсів і як середовище трудової діяльності і повсякденного середовища людини; показати, як природне середовище й інші фактори впливають на розвиток туризму; розкрити, як туризм впливає на розвиток країни (регіону).

Для розвитку науки найважливішим фактором є суспільна потреба в ній, а точніше, у тих функціях, які вона виконує. Країнознавство ж виконує наступні функції:

1. Гносеологічну функцію. Країнознавство має велике пізнавальне, просвітительське значення. Воно вносить істотний вклад у створення географічної картини світу.

2. Аксеологічну (оцінну) функцію. Дається оцінка країни або регіону з погляду наявності тих або інших ресурсів (природних, економічних, туристських і

3. Інформаційну функцію. Вона полягає в зборі, збереженні і наданні відомостей про країну і її райони (географії, природи, культури, історії і т.д.).

УДК 911.3

Яценко Б.П.

ПРОБЛЕМИ НАУКОВИХ ДОСЛІДЖЕНЬ ГЕОГРАФІЧНОГО КРАЇНОЗНАВСТВА (ПОЧАТОК XXI СТ.)

Об'єкти досліджень країнознавства. Здавалось би, все описано географами в країнознавчих дослідженнях. Але доводиться ще й ще раз розглядати відомі об'єкти. Бо в світлі нових викликів, що постають перед світосистемою і окремими країнами, в проявах нових мегатрендів, що відображають зміни суспільства і світу, геопростір кожної країни набуває все нових якостей. Кожна країна або регіон – об'єкт, що розвивається в просторі і часі. Тож крилата фраза древньогрецьких філософів про те, що не можна двічі ввійти в одну і ту ж ріку, в країнознавчих дослідженнях актуальна завжди.

Єдність світосистеми і країн, як її складових. Глобалізація суспільного життя на сучасній стадії розвитку світу проявляється в усвідомленні взаємозв'язку і взаємозалежності всього з усим – країн, людських спільнот, господарських систем, систем природокористування тощо. Прямо чи опосередковано будь яка діяльність, будь який прояв економічної активності в будь якому куточку світу позначається так чи інакше на ситуації у всій світосистемі. Єдність світосистеми в цілому з країнами та іншими об'єктами, що її складають такі процеси як розвиток комунікацій (у всіх їх формах), міжнародних інформаційних систем, рух капіталу та діяльність у фінансовій сфері, діяльність транснаціональних корпорацій, зрештою, міжнародний туризм. Як вищезазначене так і ряд інших процесів зумовлюють розмивання самодостатності національних господарств в окремих країнах.

Об'єктом дослідження країнознавства на початку XXI ст. є складна система, елементами якої виступають національні господарства країн світу та недержавні утворення, що взаємодіють між собою у різних формах. Для цієї господарської системи притаманні такі риси. Об'єкти, що складають систему функціонують і розвиваються використовуючи ресурсні можливості всієї планети. По проходженні індустріальної стадії розвитку суспільства провідного значення набувають *інтелектуальні ресурси, особливо ресурси інформації.* Серед чинників економічного розвитку і спеціалізації країн *вирішального значення набувають мобільні фактори виробництва* (рух інформації, інновацій, капіталу тощо). Міжнародний географічний поділ праці стає те тільки відмінним від географічного поділу праці в межах окремих країн, але й сприяє створенню глобальних системних утворень в господарстві. В умовах формування складових світових міжгалузевих систем господарства нових якостей набуває діяльність недержавних акторів світосистеми – ТНК, ТНБ, «світових міст», міжнародних організацій тощо.

*Засадничі принципи бачення країни – основного об'єкта дослідження.*Основу геопросторової будови геосистеми складає множина країн (на

зламі XX-XXI ст. практично всі вони – незалежні держави), які розвиваються в певному просторі і часі. В контексті світосистемного та цивілізаційного підходів країнознавчі дослідження пов'язані з визначенням соціальних, економічних, культурних, політичних та, звісно ж природних аспектів геосистеми країн та політичних утворень (держав), що виникли на їх теренах. Засадничими принципами таких досліджень є територіальність, комплексність, конкретність (в поєднанні з глобальністю), гуманістичність, екологічність. (Докладніше про це див. в роботах М.С.Мироненка або Б.П.Яценка та В.К.Бабарицької).

*Інші актори світосистеми як об'єкти дослідження.*Географам слід бути свідомими того, що сучасна світосистема являє собою багатовимірну структуру: вона складається не лише з двох сотень держав, а й безлічі інших акторів. Особливо велику роль відіграють корпоративні утворення діяльність яких вийшла за межі «своїх» країн де вони виникли і набула глобальних масштабів. Це транснаціональні корпорації (ТНК) і транснаціональні банки (ТНБ) та інші інституції в інформаційно-технічній, консалтингово-аудиторській, страховій справі тощо. У корпоративних утворень, які діють в міжнародних масштабах, є своя логіка геопросторової діяльності яка не співпадає з інтересами не тільки приймаючих їх підприємства країн, але, часом, і з інтересами країн з економіки яких вони постали.

Міжнародні організації (наприклад МВФ, Світовий банк, світова організація торгівлі, СОТ, комісії та комітети ООН тощо) стали життєво важливим сегментом світосистеми. Вони здійснюють функції які держави не могли б здійснити самостійно. Саме вони є тим місцем де координуються сповнені протиріч міжнародні відносини. Важливу координуючу роль відіграють також регіональні інтеграційні утворення серед яких особливо вирізняються ЄС, НАФТА, Асеан та інш. Колосальні функціональні і фінансові можливості мають т.зв. «світові» міста в поєднанні з урбанізаційними регіонами що до них прилягають. Зокрема агломерації Токіо, Нью-Йорка, Лондона, Парижа, Лос-Анджелеса продукують по 20-25 % ВВП своїх держав. Вище зазначені об'єкти безумовно мають бути в полі уваги географічних країнознавчих досліджень.

*Ієрархічні рівні досліджень.*Географи, як правило, мають чіткі уявлення про те чим мають відрізнятися особливості дослідження об'єктів на макро-, мезо- та мікрорівні. Але в баченні глобалізованого світу вже з'явилися нові нюанси. Застосування традиційної ієрархії об'єктів світосистема (або світове господарство) – країна (або держава) – регіон (чи інший територіальний об'єкт в межах держави) вже не повністю розкриває всієї різноманітності можливих ситуацій і проблем. Часом, доводиться більше орієнтуватися не на відмінності в масштабах об'єктів, а на масштаби їх функціональних можливостей. Бо в умовах глобалізованого мережевого суспільства просторово-економічний (геопросторовий ?) каркас світу (світосистеми) набуває вже іншого вигляду порівняно з тим, що було ще декілька десятиліть тому.

Глобалізаційні виклики поточного століття. На початку 21 ст. світове господарство порівняно навіть з першою половиною 20 ст. *суттєво трансформувалось і створило прийнятні умови* життя навіть у периферійних куточках планети. Звичайно, для мешканця комфортної квартири в економічно розвиненій країні диким буде життя в наметі серед пустелі в оточенні овець і верблюдів. Але і в такому наметі горить вогник телевізора, є можливість по інтернету зв'язатися з будь якою точкою світу. При цьому *населення світу продовжує зростати*, і зростати якраз за рахунок біднішої частини жителів планети. Характеристики життя людей продовжують фундаментально змінюватися, суспільство, яке *колись було аграрним стає все більш урбаністичним* і якщо в економічних країнах цьому ще вдається дати раду, то в країнах що розвиваються це породжує ріст злиденних нетрів навколо великих міст. Взаємодія з природою в цілому на планеті доходить до стану екологічної кризи або й катастрофи. Розрив між «багатими» і «бідними» країнами світосистеми не зменшується.

В поточному столітті на світ чекають нові глобальні виклики.

Посилення тренду конвергенції в світосистемі. Населення світу продовжує швидко зростати, але ще швидше зростають обсяги його економічної активності (і виробничої і обслуговуючої діяльності) та розміри споживання. Прибутки на душу населення зростають в економічно розвинених країнах, але і в бідніших країнах (попри драматичний розрив в рівнях розвитку самих цих країн) темпи економічного росту не занадто відстають. Ряд країн цієї когорти, перш за все Бразилія, Мексика, Індія, Китай, Індонезія тощо стали помітними суб'єктами на міжнародній арені і навіть сподобилися бути прийнятими до «великої двадцятки». І все нові країни долучаються до цього «клубу доганяючого розвитку».

*Ріст населення і ріст прибутків.*Чисельність населення світу досягла 6,6 млн. чол. (2008 р.) навіть при деякому зменшенню темпів його росту за останні десятиліття. Експерти ООН з проблем населення прогнозують, що до 2050 р. населення планети може зрости до 9,2 млн. (тобто – на 40 %), при більш поміркованих оцінках – до 8 млн. чол. Також прогнозується, що ріст прибутків буде співмірним з ростом населення, приблизно на ті ж 40 % і пересічно кожний житель планети не стане біднішим, ба, навіть багатшим. Але залишається неясним, як забезпечити найпростіші фізичні потреби додаткових 2,6 млн. людей, де їх прихистити, як нагодувати і обігріти? І виникають виклики проблеми розселення і проблеми природокористування.

Виклики географічного середовища. Ріст економічної активності в світовому господарстві, і той, що вже відбувся і той що передбачається в першій половині 21 ст., веде до деструкції географічного середовища в таких масштабах, які ще не знала історія людського суспільства. Економічна активність людства базувалася на використанні ресурсів природи і таких природних умов як дощі, води в річках, можливості фотосинтезу біосфери для виробництва продовольства. В міру активізації господарської діяльності всі природні екосистеми, які надавали ці блага виявились під ударом

внаслідок людської діяльності. Особливо гостра загроза, яка вже постала – нестача прісної води від якої потерпає до міліарда людей на планеті. Інші загрози – зменшення площі лісів, винищення багатьох видів рослин і тварин, зменшення біологічної продуктивності океану, наростання дисгармонії в циркуляції атмосфери тощо.

Вік Азіатсько-Тихоокеанського регіону. Певний виклик розвитку світового господарства становить і майбутня зміна пропорцій територіальної структури економічної активності в світі. Розвиток країн світу декілька попередніх століть йшов спочатку під знаком європоцентризму, а потім (20-те століття) америкоцентризму. Країни Європи, а потім США домінували і в світовій економіці і в світовій геополітиці, в 21 столітті ця домінація, схоже, різко послабиться. І справа не в тому, що в Азії вже нині проживає половина населення планети. Прогнозні оцінки вказують, що ВВП країн Азії, яке нині (2009) подолало рубіж 40 % світового показника, в 2025 підніметься до 44 % , а після 2030 – понад 50 % (можна згадати при цьому що до колоніальних захватів на початку 19 століття Азія мала понад 50 % світового економічного потенціалу). І відбудеться це не в результаті ослаблення країн Європи та Північної Америки, а за рахунок економічного росту не тільки Японії та Республіки Корея, а головне завдяки економічному росту таких гігантів як Китай, Індія, а також Індонезія, Пакистан, Іран та інш. Відповідно, виникнуть і проблеми перегляду правил геополітичної гри в Азійсько-Тихоокеанському регіоні.

Вік «Урбаністичний». Був вік кам'яний, був вік залізний, XXI ст., вважають, буде віком «урбаністичним». Вперше в історії людства в міській місцевості планети буде жити людей більше , ніж в сільській. Протягом багатьох століть (і навіть тисячоліть) баланс між чисельністю населення міста і села підтримувалися відповідно можливостями росту продуктивних сил. При древніх технологіях землеробства сільська місцевість могла продукувати лиш невеликі надлишки продовольства і це стримувало ріст міст. Згодом все більше і більше росла продуктивність праці в аграрному секторі, а розвиток техніки і технології часів індустріальних революцій створив можливості використання надлишків робочої сили на селі в промисловості, та різних видах обслуговуючої діяльності які в часи індустріального суспільства зосереджувались переважно в містах. Зрештою, стало можливим (як, наприклад, в США) коли близько 2% фермерів здатні прокормити інших 98 % членів суспільства. Звичайно, в найближчі десятиліття перед світовим господарством (особливо в країнах «третього світу») різкий ріст міського населення, яке подолало 50-відсотковий поріг в 2008 р., і досягне 60 % через 20 років, в першу чергу постане (вже постала!) проблема необхідності збільшення виробництва продовольства. Але урбанізація несе загрозу загострення і інших проблем. Є небезпека, що в містах, особливо в менш розвинених країнах, зросте гострота соціальних проблем. Прийшле населення із бідної периферії (менш кваліфіковане) може не знайти ні роботи (потрібні кваліфіковані кадри) ні житла (ціна на житло росте). Далі може бути все – від кримінальних «розборок» маргіналів, до політичних

революцій. Ще одна проблема випливає з екологічних процесів. 60 % міст зосереджені в прибережних територіях Світового океану. Якщо потепління клімату і, відповідно, під'йом рівня води в світовому океані буде продовжуватися, частина урбанізованих територій опиниться під загрозою підтоплення.

*Глобалізаційні мегатренди, що змінюють світ і країни.*Мегатренди світового економічного розвитку, на основі яких суспільство буде вирішувати проблеми глобалізаційних викликів вже склалися в останній чверті XX ст. Їх можна інтерпретувати в чіткій логічній послідовності.

Інформаційно-технологічна революція і її вплив на територіальну організацію суспільства. Логічним продовженням науково-технічної революції другої половини XX ст. стала інформаційно-технічна революція (ІТР). Вона породила кардинальні якісні зміни, що відбуваються в системі міжнародного поділу праці, будові господарства та господарства окремих країн на основі використання сучасних інформаційних технологій та перетворення інформації в один із провідних ресурсів розвитку. З наростанням поступу ІТР наукові знання і створені на їх основі нові техніка і технології стали основною рушійною силою прогресу, а основним стратегічним ресурсом суспільства – володіння інформацією в науці, технології, фінансах, суспільно-політичному житті тощо. Застосовуючи інформаційні технології суспільство має можливості використовувати ресурс, який не тільки відновлюється, але і само відтворюється. Це впливає і на територіальну організацію господарства. З одного боку підсилюються тенденції глобалізації, з іншого – цей же фактор створює сприятливі умови для роззосередження економічної діяльності, що істотно змінює малюнок економічної карти як на рівні окремих країн так і на світовому рівні.

«Мережене суспільство» - геопросторовий вигляд. В умовах інформаційно-технічної революції відбулися радикальні зміни в світі комунікацій завдяки революції в технології комунікацій. По-перше відбувся здвиг від практики традиційних мас-медіа до систем «горизонтальних» зв'язків в науці, технології, фінансах, суспільно-політичному житті. Ці системи формують мережу організовану навколо «Інтернет» та інших інформаційних систем. Зв'язки між окремими країнами здійснюються через множину мереж які забезпечують різні види людської діяльності. Соціуми, які раніше були прив'язані до певної території стають делокалізованими. В результаті виникають нові суспільні структури у виробництві, суспільній організації та досвід суспільних комунікацій які ми можемо концептуалізувати як «мережеве суспільство». Оскільки ці мережі не обмежуються кордонами країн «мережеве суспільство» конституціює себе як глобальна система. В умовах формування мережевого суспільства вже відбулися певні зміни в організації господарства та формування його територіальної структури. Так, діяльність складних господарських систем опирається на потужну інформаційно-технічну базу і може бути керованою з обмеженої кількості організаційно-управлінських центрів. Отже, зростає значення «світових міст» та великих регіональних центрів де зосереджена фінансово-

банківська та інша організаційна діяльність. Простір потоків інформаційного (мережевого) суспільства домінує над простором культурних регіонів – формуються мережі виробництва влади і досвіду що трансформують простір і час. Відбулися певні зміни в організації зайнятості. Так, змінилася структура зайнятості робочої сили з підвищеними вимогами до рівня освіти і фахової підготовки; зросли міграційні потоки робочої сили між державами; зросла «рухомість» вимог до робочої сили – водночас росте попит і на спеціалістів вищої кваліфікації і на некваліфіковану робочу силу тощо.

Стратегія "sustainable development"- усвідомлення необхідності. В 1992 р. в Ріо-де-Жанейро на конференції ООН з питань навколишнього середовища і розвитку були ухвалені документи, які лягли в основу нової парадигми розвитку людства в майбутньому. Вона отримала визначення стратегії «sustainable development» яке в українських документах було невдало перекладено терміном «сталий розвиток». (Sustainable development має більше десятка смислових значень і вибраний український термін лише частково відображає суть поняття). В основу концепції sustainable development було покладене визнання тісного взаємозв'язку економічних, соціальних та екологічних проблем суспільства світу і окремих країн та розуміння того, що забезпечення розвитку світосистеми можливе тільки на системній, комплексній основі із врахуванням продуманого балансу розвитку природи і суспільства. Таким чином, людство вперше усвідомило необхідність зміни підходів до використання ресурсів природи та необхідності узгодження і скоординованих дій в розвитку господарства планети. Іншими важливими мегатрендами стали проблеми дилектичної взаємодії інтеграція та регіоналізація, а також перебудова політичної географії світу і пошук нової парадигми геополітики.

УДК 911.9

Крижанівський В.П.

КРАЇНОЗНАВЧА ПІДГОТОВКА МІЖНАРОДНИКА

Дипломатична робота є певним чином особливою сферою професійної діяльності, пов'язаною передусім з репрезентацією і відстоюванням дипломатом інтересів своєї держави в іншій країні чи міжнародній організації. Вона передбачає, нерідко навіть незалежно від конкретної посади дипломатичного працівника, поєднання в його діяльності інформаційно-аналітичних, комунікативних і репрезентативних функцій. Від здатності до такого поєднання, компетентності, загальної ерудованості й рівня культури дипломата залежить як ефективність виконання ним конкретних службових обов'язків, так і його вплив на формування у відповідному закордонному середовищі іміджу своєї країни.

Однією з неодмінних умов професійного виконання дипломатом своєї місії є його належна країнознавча підготовка, що полягає передусім в знанні історії, географії, економіки, особливостей і традицій політичного, етнокультурного і духовно-релігійного розвитку як країни перебування так і сусідніх країн регіону. Без такої підготовки не може бути достатньо ефективною ні інформаційно-аналітична та прогностична, ні комунікативна діяльність дипломатичного працівника.

Саме тому традиції регіонознавчої підготовки дипломатичних працівників мають у більшості країн світу давні історичні корені. У Радянському Союзі, у створеному в 1944 р. для підготовки фахівців для сфери зовнішніх зносин Московському державному інституті (згодом Університеті) міжнародних відносин, регіонознавча підготовка студентів постійно займала й займає нині вагоме місце у навчально-науковому процесі.

Успішний регіонознавчий освітній процес опирається, у свою чергу, на науковий і науково-методологічний потенціал цілої низки регіонознавчих науково-дослідних інститутів і центрів, що діють у Москві, Петербурзі та інших містах Російської Федерації.

Тож цілком логічним стало те, що після проголошення державної незалежності в Україні вже на початку 90-х рр. минулого століття почали робитися певні, щоправда не завжди послідовні і системні, кроки щодо відродження втрачених ще в перші роки радянської доби наукових регіонознавчих шкіл та повернення уваги до регіонознавчої підготовки студентів, які готувалися для роботи у сфері зовнішніх зносин держави. Одним з таких кроків стало внесення до державного переліку спеціальностей вищої освіти окремої спеціальності "країнознавство" у напрямі освітньо-професійної підготовки "міжнародні відносини"

На хвилі загального захоплення вищих навчальник закладів відкриттям у себе "престижних" спеціальностей міжнародного циклу, якою були позначені 90-і роки, нову спеціальність було ліцензовано у цілому ряді університетів та інститутів державної і недержавної форм власності. А оскільки відповідних науково-педагогічних кадрів, із зрозумілих причин, ще гостро бракувало, то ініціаторами нової справи у більшості випадків ставали фахівці-географи, оскільки в напрямі освітньо-професійної підготовки "географія" також існувала однойменна освітня спеціальність "країнознавство", а серед науковців і педагогів вже склалися відповідні наукові і науково-методичні школи.

Зрозуміло, що за такої ситуації одразу ж виникла проблема дублювання навчальних планів і змісту навчання за однойменною спеціальністю у різних напрямах освітньо-професійної підготовки - "міжнародні відносини" і "географія", а звідси – й необхідність відповіді на запитання щодо принципової різниці в розумінні предмету країнознавства для географа і міжнародника.

Спроба такої відповіді пропонується як предмет дискусії на нашій конференції.

Говорячи про предмет країнознавства як такого, слід перед усім мати на увазі, що він стосується сфери інтересів різних природничих, гуманітарних і соціально-економічних наук: географії, політології, історії, економіки, культурології, релігієзнавства, етнології, мовознавства тощо. Відповідно виділяються й різні напрями країнознавства – географічне, історичне, економічне, політологічне, культурологічне, етнологічне, культурно-лінгвістичне та ін. Немає нічого дивного, що серед представників означених наук і в Україні, і в країнах зарубіжжя існують іноді різні погляди на зміст країнознавства як навчальної дисципліни, освітньої спеціальності і напряму наукових досліджень. Однак попри всі відмінності у його трактуванні думки вчених зводяться здебільшого до того, що країнознавство – це навчальна дисципліна, яка займається комплексним вивченням країн і регіонів, систематизує й узагальнює різнорідні дані про їхнє географічне розташування, природу, населення, господарство, історію, політичну систему, право, культуру, етнічний склад, духовний розвиток, геополітичне середовище, зовнішню політику, місце в системі міжнародних відносин. При цьому представники не лише гуманітарних, але й нерідко природничих країнознавчих шкіл схиляються до виділення в країнознавстві, поряд з природничим, також гуманітарного аспекту. Так, вчені-географи Московського державного університету ім. М.В. Ломоносова, дотримуючись поглядів на країнознавство як на комплексну науку про певні країни чи райони, акцентують увагу на необхідності максимальної гуманітаризації синтезуючого країнознавчого дослідження, оскільки роль країнознавства в суспільстві визначається, на їхню думку, насамперед його просвітницьким і світоглядним значенням. Один з фундаторів країнознавчої школи цього університету М.Баранський наголошував, зокрема, що якнайважливішою місією країнознавства є участь у створенні географічної карти світу і виробленні "візитних карток" країн і районів. Тим самим, на думку вченого, країнознавство вводить географію "загальновизнаним елементом у скарбницю національної культури".

Аналогічні підходи до розуміння країнознавства як освітньої спеціальності і напряму наукових досліджень висловлюються й українськими вченими-географами. Приміром, авторитетний київський географ П. Шищенко вважає, що географічне країнознавство має своїм просторовим об’єктом територію (край), акваторію з островами, які мають ознаки етно-ландшафтно-господарської цілісності і в межах яких простежуються взаємозалежності між природними умовами, природними ресурсами і етносом, способами господарювання, ментальністю і духовними цінностями. Інші київські географи, автори навчального посібника "Країнознавство: основи теорії" (К., 2009) Б.П. Яценко і В.К. Бабарицька, обґрунтовують важливість цивілізаційного піходу у країнознавстві і виділяють серед проблем країнознавчого аналізу, окрім власне географічних аспектів, також питання соціальної сфери, культуросфери, економсфери та політсфери країни.

У контексті розуміння країнознавства як комплексної, синтезуючої науки з'ясовується й суспільне значення іншої важливої функції країнознавства – інформаційної. Ця функція полягає у збиранні, збереженні й наданні можливості використання даних про географію, історію, політичний розвиток, економіку, культуру, геополітичне середовище, тенденції й проблеми розвитку країн і регіонів світу, системоутворюючі фактори (політичні, правові, соціальні, економічні) країн тощо. Завдяки такій функції країнознавство, як вважає ряд вчених, може відігравати суттєву роль у сфері зовнішніх політичних і економічних зв'язків, сприяючи підвищенню їх компетентності і ефективності шляхом формування географічної культури влади, підприємців і дипломатів.

Доречно буде зазначити, що витоки поглядів на країнознавство як комплексне дослідження країн і регіонів беруть свій початок ще з епохи Відродження. В новітній час вони знайшли свій розвиток у концепціях комплексного, "універсального" країнознавства, що об'єднує в собі знання про природу, людину й форми суспільно-політичної організації в країнах, мікро- та макрорегіонах. Одним з прикладів таких підходів сучасних географів до розуміння змісту країнознавства як науки і навчальної дисципліни може служити підручник "Країнознавство", підготовлений відомим українським географом, віце-президентом Академії наук вищої освіти України, професором Петром Масляком, друге видання якого побачило світ у 2008 р. Визначаючи країнознавство як науку і навчальну дисципліну, яка комплексно вивчає країни і регіони, систематизує і узагальнює дані про їхню природу, населення, внутрішні просторові відмінності, автор підручника вважає, що предметом цієї науки є країни і регіони світу як єдині системи, що складаються з різнорідних, але взаємопов'язаних елементів, які діють як єдине ціле на світовій політичній арені. На відміну від інших наук і навчальних дисциплін, які цікавляться лише певними аспектами діяльності країн, країнознавство, на думку вченого, інтегрує в собі універсальні знання про країни, відображуючи цілісну картину буття основних одиниць соціально-політичної організації світу.

Окреслені коротко висновки вчених-географів про країнознавство як комплексну, синтезуючу науку про країни й райони, що передбачає вивчення як природничої, так і соціально-гуманітарної сфер розвитку, безперечно стосуються й методології країнознавчої підготовки фахівців для професійної роботи у сфері міжнародних відносин. Однак вони стосуються лише частини, хоч і дуже важливої, тих завдань, які стосуються країнознавчої підготовки фахівця-міжнародника. Комплексне володіння знаннями географії країни, групи країн чи регіону, так само як їх історії, політичного, економічного, культурного розвитку тощо, не є для міжнародника самоціллю. Воно необхідне йому для глибшого розуміння суті геополітичного середовища у відповідному регіоні світу, геополітичної детермінації, геополітичних інтересів і геополітичних впливів на зовнішню політику тих чи інших країн. У свою чергу, такі

знання формують розуміння особливостей і традицій політичної поведінки кожної даної країни, об’єктивних потреб і об’єктивних можливостей розвитку міжнародних стосунків, дозволяють певною мірою "моделювати" розвиток міжнародного життя, а це особливо важливо, оскільки основною сферою застосування міжиародників-країнознавців є передусім експертна, радницька діяльність в апараті Міністерства закордонних справ, закордонних представництвах держави, зовнішньоекономічних, торговельних та інших державних і комерційних організаціях, що мають зв'язки із зарубіжними партнерами.

Отже об'єктом країнознавчого аналізу для міжнародиика є, як і для географа, історика, економіста, культуролога чи етнолога-країнознавця, певний просторовий діапазон суспільно-політичних утворень: виділені за різними принципами і критеріями макрорегіони світу, групи держав, окремі держави, райони. Однак предмет "міжнародного" країнознавства суттєво відрізняється від географічного, історичного, культурологічного та інших напрямів країнознавства. Ним є передусім комплекс чинників – географічних, історичних, економічних, геополітичних, культурних, духовно-релігійних, етнопсихологічних та ін., що впливають на зовнішню політику країн і міжнародні відносини в регіональному чи глобальному вимірах.

При цьому слід особливо наголосити на слові "комплекс", оскільки саме комплексний аналіз створює можливості для реалізації прогностичної функції країнознавства – стрижневої для міжнародника-експерта з відповідної країни чи групи країн.

Відповідно мають помітну специфіку й методи дослідження. Для міжнародника-країнознавця важливе значення серед них має хорологічний (просторовий) метод, що дозволяє об’єднувати всю сукупність інформації про окрему країну чи регіон.

Цей метод є одним з головних і в географічному країнознавстві. Достатньо згадати, що одним з родоначальників його застосування був відомий німецький географ А. Гетнер, опублікувавши у 1927 р. працю "Географія, її історія, суть і методи" (у російському перекладі праця опублікована у 1929 р.). За філософську основу запропонованого наукового метода вчений взяв ріттерівську (неокантіанську) концепцію описання "заповненого земною речовиною простору".

У сучасному географічному країнознавстві цей принцип значно збагачено за рахунок відмови від абсолютизації кантівського трактування простору як пустого "вмістилища речей". Новітній підхід до хорології в географічній науці чи не найточніше сформулював у середині 80-х років минулого століття відомий московський вчений В.С. Преображенський, визначивши ядром хорологічного метода географічного дослідження "уяву про взаємозв’язок у просторі".

Саме в такому контексті хорологічний підхід набув свого розвитку в сучасному географічному країнознавстві у принципі регіоналізму, який означає, що в межах певних природних географічних кордонів з’являється

специфічна єдність взаємодії природи, людини і її діяльності. За такого підходу країна, регіон – це не хаотичне згромадження географічних об’єктів, а територіальне утворення взаємопов’язаних компонентів і процесів, що характеризуються відносною цілісністю, хоч і не закритістю; це – певна просторова організованість. Регіоналізм націлює дослідника на вивчення територіальних взаємодій, з урахуванням нашарувань і синтезу певної суми культур на даній території, і виявлення неповторних рис країн і регіонів.

Зрозуміло, для країнознавця-міжнародника хорологічний метод має значно ширший внутрішній зміст і спектр застосування, аніж для дослідника-географа, оскільки в політологічному дослідженні аналізуються не лише географічні, а й економічні, політичні, культурно-цивілізаційні, духовно-релігійні, етічно-національні та інші ознаки тієї чи іншої країни або регіону, при цьому передусім – з точки зору їх впливу на зовнішню політику країни та міжнародні відносини в регіональному і глобальному вимірах.

Хорологічний метод, що ґрунтується на об’єднанні всієї інформації про країну чи регіон, з необхідністю передбачає застосування метода синтезу, як способу такого об’єднання. Проте останнім часом у розвиток і навіть певною мірою на зміну цьому методу у країнознавче дослідження входить принцип редукціоналізму як методологічний метод аналізу складник об’єктів. Завдяки застосуванню такого метода дослідник-аналітик, що прагне до широкого огляду і концептуального синтезу всіх ознак об’єкта дослідження, все більше витісняє дослідника-філософа, який розчленяє і синтезує заради глибини аналізу.

Метод редукції особливо важливий для політолога-міжнародника, експерта з країни чи регіону, який має головним завданням з'ясовувати зміст геополітичного середовища і виявляти та прогнозувати впливи на зовнішню політику країн і міжнародні відносини.

У зв'язку з означеним для міжнародника-країнознавця важливим є також застосування генетичного метода-аналізу, що дозволяє з'ясовувати витоки та особливості формування явищ і процесів.

У свою чергу, застосування означених вище методів якнайтісніше пов'язане з методом комплексності – одним з наріжних методів у країнознавчому дослідженні. Комплексність означає всебічність вивчення конкретної країни чи регіону. Як вже зазначалося, одна з особливостей підходу до країнознавчого дослідження полягає в намаганні охопити всі сторони, всі зв'язки й опосередкування об’єкта дослідження.

Метод комплексності є одним з головних методів і в географічному країнознавстві. Причому саме його застосування і пошук взаємодій та взаємозв’язків, у першу чергу, спричинили появу серед географів-країно(крає)знавців так званого суспільного крила, що виступає вже на межі власне географії, як природничої науки, і суспільствознавства (вже згадувана тенденція до гуманітаризації географічного країнознавства).

Але країнознавство, як освітня спеціальність і напрям наукових досліджень в галузі міжнародних відносин, і в цьому відношенні має суттєву відмінність від географічного, у тому числі "суспільного" країнознавства. Це передусім пов'язане з тим, що метод комплексності для країнознавця-міжнародника неминуче пов'язаний із застосуванням прогностичного метода, який також є одним з наріжних у політологічному дослідженні. Як вже зазначалося, основним предметом дослідження для міжнародника є не сама характеристика країни чи регіону, не сам комплекс і взаємозв'язок її якостей і ознак, а реальний і потенційний їх вплив на зовнішню політику і всю сукупність міжнародних відносини. Одна з якнайважливіших якостей міжнародника-політолога, експерта з відповідної країни чи регіону, полягає у здатності до передбачення зовнішньополітичної поведінки країни та розвитку міжнародних відносин. І саме об'єктивна потреба в таких функціях, не в останню чергу, викликала до життя країнознавство як напрям наукових досліджень, освітню спеціальність і навчальну дисципліну у напрямі освітньо-професійної підготовки "міжнародні відносини".

УДК 911.3

Кіптенко В.К.

ТЕОРЕТИКО-МЕТОДОЛОГІЧНІ ЗАСАДИ ТУРИСТИЧНОГО КРАЇНОЗНАВСТВА

Проаналізовано підходи та визначено теоретико-методологічні засади туристичного країнознавства. Запропоновано авторську схему програми країнознавчих досліджень для цілей туризму.

The various approaches are studied to define the theoretical and methodological fundamentals of Tourism Regional Studies.

Постановка проблеми. Соціальна потреба в туристичному країнознавстві визначається глобальним значенням туризму як соціально-економічного явища, що впливає на світобудову й економіку країн.

Актуальність дослідження. Комплексне вивчення країн з метою оцінки їхнього туристичного потенціалу й можливостей організації туристичної виробничо-обслуговуючої діяльності є надзвичайно важливою і необхідною складовою аналізу сучасного стану, а також прогнозування і планування міжнародного туризму, освітньої й практичної діяльності в туризмі.

Аналіз вивченості проблеми. Країнознавство, як науковий напрям має солідний теоретико-методологічне підгрунття, представлене працями В. Максаковського, Я.Машбіца, М. Мироненка, Б.Яценка та інших авторів. Останнім часом з'явилися праці й з туристичного країнознавства: В.Воскресенського, Д.Ушакова, О.Сапожнікової, О.Косолапова. Має свій доробок у цій царині й кафедра країнознавства й міжнародного туризму

Київського національного університету ім. Тараса Шевченка, у тому числі, за участі автора. Водночас очевидними є відмінності у підходах різних авторів до логіко-змістовоної схеми дослідження, які визначаються розбіжностями у інтерпретаціях теоретико-метологічних засад туристичного країнознавства.

Власне, порівняльний аналіз різноаспектних підходів, узагальнення теоретико-методологічних засад й формулювання пропозиції щодо схеми туристичного країнознавчого дослідження є **метою й завданнями даної статті.**

Виклад основного матеріалу дослідження. На думку спеціалістів, туризм виступає стабілізуючим чинником світового господарства, адже він відкриває широкі можливості для використання переваг географічного розташування країни та її природних і культурних цінностей, створення потужного потенціалу робочих місць, підвищення якості життя кожного десятого мешканця нашої планети. Розвиток туризму істотно впливає на такі галузі господарства країни як індустрія гостинності, громадське харчування, транспорт, окремі складові агрокомплексу країни, будівництва та промисловості. Своєю чергою розвиток туризму залежить від низки факторів: природно-географічних, соціально-демографічних, культурно-історичних, економічних, політико-правових тощо. Комплексне вивчення країн з метою оцінки їхнього туристичного потенціалу й можливостей організації туристичної виробничо-обслуговуючої діяльності є надзвичайно важливою і необхідною складовою аналізу сучасного стану, а також прогнозування і планування міжнародного туризму [6].

Більшість авторів узгоджено визначають серед ***функцій*** туристичного країнознавства: ***просвітницьку*** – створення «образів» країн, держав, які необхідні широким верствам населення і низці підприємств (реклами, маркетингу); ***інформаційну*** - збирання, зберігання і презентація можливостей використання як виробниками, так і споживачами туристичних послуг широкого спектра відомостей про природу, населення, народи, культуру, економіку країни, її особливості й типові риси; ***розвиваючу*:** забезпечення міжнародних і внутрішніх державних зв'язків і відносин, що зумовлюють участь у світовому господарстві територій різних країн завдяки розвитку туристичного бізнесу, пропаганді та просуванню іміджу країни, оптимізації діяльності підприємств та організацій у сфері комерційного туризму; ***навчальну*** - підготовка спеціалістів із менеджменту туризму на рівні як території, так і окремих господарських одиниць – підприємств.

На наш погляд, у контексті саме теоретико-методологічних засад, суттєво наголосити на ***конструктивно-дослідній*** функції [4], реалізація якої забезпечується використанням **синтезу** як провідного **методу** дослідження **країн**, що визначаються **об'єктом** вивчення різними авторами. Зважаючи на об'єкт дослідження туристичне країнознавство вочевидь є міждисциплінарним напрямом, емпірико-аналітичну базу якого становлять природничі (географія, біологія, гідрологія, геологія та ін.), а також суспільні та гуманітарні (економіка, демографія, культурологія тощо) науки [5, 6]. Дій-

сно, найбільш глибоким і багатоплановим є зв'язок країнознавства в туризмі з географічним (комплексним і проблемним) країнознавством, адже його ***предметом*** є синтетична характеристика країни через виявлення специфічних особливостей поєднань, мозаїки, композиції усіх і кожного з компонентів довкілля на території будь-якої країни або її частини, що розкриває передумови й умови для організації та розвитку туризму [4,6].

На наш погляд недостатньо визначати основним завданням досліджень туристичного країнознавства служіння привабливості для туризму [1], безпосередньо туристичному бізнесу [2], або характеристиці умов організації та розвитку туризму, які суттєво впливають на розвиток турбізнесу, але безпосередньо не використовуються у цій діяльності [3]. Адже йдеться не тільки про фіксацію особливостей і неповторних рис країн і районів, а й пояснення їхнього факторного впливу на туризм.

В цьому контексті заслуговує на увагу підхід Д.Ушакова, який визначає в якості ***предмету*** туристичного країнознавства туристичний потенціал й національне туристичне виробництво, які оцінюються через призму: *факторів туристичного виробництва* (туристичні ресурси, капітал і трудові ресурси); *засобів виробництва туристичного продукту* (інфраструктура й супраструктура туризму, інформаційне поле); *технологій виробництва туристичного продукту* (виробничі, організаційні, маркетингові) [5].

Втім, такий підхід, в результаті, приводить автора до аналізу конкурентоспроможності шляхом аналізу природно-кліматичних і соціально-економічних факторів функціонування туристичного ринку країни. Отже, його цінність для геомаркетингу туризму – незаперечна. Водночас, втрачається єдність у дотриманні ***принципів*** комплексного географічного країнознавчого вивчення країни, що слугувало б інтересам як виробників, так і споживачів туристичного продукту:

✓ хорологічного (територіальний), що полягає у дослідженні просторових взаємозв'язків між компонентами середовища туристичної діяльності;

✓ генетичного, що акцентує на розкритті причинно-наслідкових взаємозв'язків між явищами, об'єктами та процесами на території протягом тривалого часу;

✓ комплексності, яка вимагає всебічного дослідження території;

✓ конкретності у поєднанні з глобальністю, що враховує зіставлення перебігу туристичного процесу у глобальному, регіональному. національному й локальному масштабі;

✓ екологічного, що наголошує на оптимізації середовища здійснення туристичної діяльності як у фізичному, так і суспільно-психологічному сенсі;

✓ гуманістичного, який передбачає всебічне висвітлення ролі людини, умов і якості життя населення, рівня суспільної організації народу, сучасний тенденцій культурного розвитку [4,6].

Зрозуміло, що основу туристичного країнознавчого аналізу країни становить схема країнознавчого дослідження тісно пов'язана з географічною своєрідністю території, яка враховує відношення до природної складової (характеристика й оцінка компонентів і явищ природи – однієї з най-

важливіших умов розвитку туризму) та інших чинників стійкого (сталого) розвитку.

Водночас, урахування вимагає те, що сутність туристичної діяльності визначається *специфічними просторовими відношеннями;* основу туристичного продукту формують *цільові послуги*, які неможливо отримати в будь-якому іншому місці у світі і їхнє споживання є метою туристичної подорожі, оскільки вони віддзеркалюють *властивості певної території і мають специфічний місцевий колорит; доступність туристичної території* (місцевості, регіону, країни) має окрім *фізичного* (відстань, час на її подолання) ще й *соціально-психологічний аспект*. Сутність останнього, окрім *політико-адміністративних* (міграційні правила), *соціально-культурних* (стан медичного обслуговування, особливості страхування, рівень злочинності, традиції і звичаї тощо), *екологічних* (стан навколишнього середовища), визначає й *інформаційна* (знання про те, що очікує туриста у дестинації) складова.

Отже, основним змістом країнознавчого аналізу, в даному випадкку є розкриття просторової організації туризму у країні, як наслідку взаємодії її територіальних елементів суспільного і природного характеру, та факторів, що на них впливають.

На наш погляд увагу дослідника слід зосередити на формуванні образу країни, що розкриває базові складові туристичного напряму (території, регіону, країни): *доступність (access)*; *інфраструктура (amenities)*; *атракції (attractions)*. Логічним результатом, в такому разі, стане ґрунтовна презентація *асортименту (assortment)* туристичного продукту країни, враховуючи його *адресність (address),* тобто орієнтир на певний ринковий сегмент. Через використання англомовної термінології такі предметні акценти туристичної країнознавчої характеристики країни називають ***п'ять „А" туристичної дестинації*** [6]. Саме вони визначають сутність модифікації загальної схеми комплексного країнознавчого аналізу для цілей туризму в ринковому середовищі, надаючи, у тому числі, можливість визначення конкурентних переваг конкретних туристичних територій.

Потребі як можна яскравіше й більш образно змалювати ***доступність*** країни в уявленні туриста або представника туристичної фірми підпорядковується, насамперед оцінка *географічного положення, геопростору і території.* Крім загальних відомостей про суттєві риси місце розташування країни, загальної країнознавчої характеристики слід сформувати уявлення про простір, довкілля, в якому існує держава, й визначити пов'язані з цим передумови розвитку туризму. Логічним доповненням стане характеристика *населення,* що в туристичному сенсі виступає невід'ємною складовою загального "образу" країни поряд із природою та економікою, з одного боку, "формуючи" тло середовища, а з іншого – є безпосереднім суб'єктом розвитку туризму. Отже, характеристика *соціосферии,* окрім оцінок геодемографічної ситуації і розселення країни потребує ретельного аналізу структури зайнятості, зокрема у невиробничій сфері, його готовності й здатності забезпечувати потреби відпочиваючих професійно й кваліфіко-

вано. Водночас, деякі аспекти – культура поведінки, ділового спілкування, лікування, освіта, професійна культура – мають спеціальне значення для визначення соціально-психологічної доступності. Власне, характеристика території для цілей туризму передбачає аналіз та оцінку суб'єктів, які впливають на можливості й особливості розвитку туризму. Головним суб'єктом у даному сенсі виступають *народи*, які населяють країну. Для туризму бажано знати про них майже все і в комплексі: расовий склад, особливості розселення по території країни, етнічний склад населення, форми державної або культурної автономії, відносини з центральною владою, основні культурно-історичні центри, що відіграють найбільшу роль у формуванні культурного, соціального й політичного клімату у країні тощо.

Змістовна характеристика ***атрактивності*** забезпечується оцінкою *географічного середовища і природних ресурсів* як умови розвитку туризму, що ставить на меті вивчення тих компонентів та елементів природи, що визначають можливості розвитку туризму, розмаїття його видів, виходячи з природної своєрідності території й залежності видів і напрямів туристичного бізнесу від певних властивостей компонентів природи. Отже, йдеться про визначення *природних цінностей і переваг* (кліматичних, орографічних, гідро- та біо-ресурсів).

Чимало рис сучасного обличчя країни, своєрідність її традицій, мистецтва, мови, народної творчості визначаються особливостями її історичного розвитку. Тому *історико-географічний* розділ є обов'язковою складовою туристичної характеристики, який визначає періоди становлення, розвитку й зміни стійких структур культурної, економічної і політичної діяльності та їхні просторові характеристики: зміну форм правління та політичного устрою держави; етапи економічного розвитку; панівний тип виробництва і власності; основний тип поселень; історія художньої культури; художніх стилів тощо. Тобто, формується додатковий блок інформації щодо такого аспекту як атрактивність.

Логічним продовженням дослідження є реалізація країнознавчого підходу до вивчення ролі *культури* в туризмі. У даному випадку основний інтерес для туризму має передусім художня культура. Цей аспект культури цікавий для більшості людей; він дає уявлення про особливості країни на рівні конкретних об'єктів туристичного показу: пам'ятки архітектури, видовища і свята, обряди й ритуали, храми та музеї, центри народної культури і ремесел тощо. Органічним доповненням виступає аналіз етнографічної і релігійної культури.

Зрозуміло, що характеристика *економсфери* в туристичному країнознавстві має на меті виявлення найбільш суттєвих для розвитку туризму рис і властивостей множини структур господарсько-економічного життя країни. Фактично, йдеться про аналіз загальногосподарської і спеціалізованої *інфраструктури (amenities)* з додатковою характеристикою індустрії гостинності, розваг, дозвілля, охорони здоров'я, спорту та народних промислів. Крім того, доцільно визначити якісний і кількісний рівень розвитку туристичної діяльності (аналіз міжнародних туристичних потоків, прибут-

ків від туризму), міру задіяності країни в міжнародному туристичному процесі, особливості економіко-географічних характеристик і показників діяльності галузей дотичних до туризму.

Аналіз *політосфери і правового середовища* туристичної діяльності в країні спрямований на виявлення, окрім загальних країнознавчих даних, визначальних рис політики держави у сфері туризму, що дає можливість остаточно сформувати оцінку її туристичної ***доступності*** й ***атрактивності,*** а також виводить дослідника на синтетичні висновки щодо територіальної структури, територіальної організації і районування туристичної діяльності в межах країни. Таким чином, створюється підґрунтя для визначення ***асортименту*** туристичного продукту з урахуванням його ***адресності,*** тобто орієнтації на конкретне коло споживачів. Природно, що в даному випадку особливого значення набуває характеристика провідних *туристичних центрів* й узагальнення щодо конкурентних переваг туристичної дестинації.

Висновки. Запровадження запропонованої схеми туристичного країнознавчого дослідження, напевно, вимагає логічного узгодження окремих масивів інформації для запобігання повторів, перевантаження матеріалу деталями, які відволікають від завдання синтетичної оцінки території країни для цілей туризму. Без сумніву, ускладнюється практична сторона справи, однак створюються умови для подолання колекторських підходів, які не відповідають конструкторсько-дослідницькому призначенню туристичного країнознавства і проведення досліджень, результати яких мають перспективу різноаспектного практичного застосування: путівники, довідники, наукове підґрунтя для аналізу конкурентоспроможності туристичної території, зрештою – комплексна характеристика передумов і факторів туристичної діяльності в країні.

1.Воскресенський В.Ю. Международный туризм. – М., 2007 2.Косолапов А.Б. Туристическое страноведение: Европа и Азия. –М., 2006 3.Сапожникова Е.Н. Страноведение: теория и методика туристического изучения стран. –М., 2004 4.Туристичне країнознавство: країни лідери туризму. – К., 2008 5.Ушаков Д.С. Страноведение. – М., 2007 6.Яценко Б.П., Бабарицька В.К. Країнознавство: основи теорії. – К., 2009.

УДК 913(4/9)(075.8)

Масляк П.О.

П’ЯТЬ ПРИНЦИПІВ МАСЛЯКА

В статті запропоновані п’ять базових принципів розвитку країнознавчих досліджень на початку XXI століття.

The article contain five basic principles study of countries for inceptive of XXI century.

Постановка проблеми. Початок XXI ст. ознаменувався динамічними перетвореннями у світі, пов’язаними із загостренням боротьби між протилежними тенденціями розвитку суспільства. З одного боку, поши-

рюються глобалізаційні процеси, які охоплюють усі сфери людської діяльності, розвиваються процеси міжнародної інтеграції. З іншого – наростають локалізаційні дезінтеграційні процеси, які, як це не парадоксально, відбуваються паралельно з глобалізацією і інтеграцією. Саме в царині єдності і боротьби цих протилежностей і проходить розвиток країн у наш час.

Актуальність дослідження. Теоретико-методологічна база країнознавства як науки і навчальної дисципліни знаходиться на початковому етапі власного становлення. Разом з тим, країнознавсво є нормативною дисципліною для всіх ВНЗ, де готують фахівців з міжнародних відносин, студентів-географів і деяких інших спеціальностей. Саме через це рівень викладання цієї важливої дисципліни страждає на голий імпіризм і системне та систематичне повідомлення студентам країнознавчих фактів без проникнення в сутність процесів, які відбуваються у світі. Таким чином, так би мовити, «на виході», ми отримуємо фахівців з міжнародних відносин, потреба в яких об'єктивно постійно зростатиме, які знають, але не розуміють. Саме через це будь-які спроби в царині розробки стрункої теоретико-методологічної бази країнознавства мають всіляко вітатися і заохочуватися.

Аналіз останніх досліджень і публікацій, в яких започатковано розв'язання даної проблеми. Вперше за останні роки на системному рівні методологічні засади країнознавства як науки і навчальної дисципліни були викладені в підручнику П.О. Масляка Країнознавство, 2008 рік видання і в навчальному посібнику Б.П. Яценка і В.К. Бабарицької Країнознавство: основи теорії (2009 р.). Ці та нечисленні інші публікації, переважно статті, фактично роблять перші спроби систематизувати теоретико-методологічні засади країнознавства. Однак, до вироблення на цій основі стрункої теорії ще далеко.

Формулювання цілей статті. Автор хотів би запропонувати на розгляд коллег декілька дискусійних принципів країнознавства, які на мою думку є актуальними саме в період розпаду в минулому усталеної цивілізації та її трансформації у нову якість.

Мета статті. Започаткувати дискусію з приводу запропонованих п'яти принципів країнознавства.

Виклад основного матеріалу дослідження. *Перший принцип*. Кожна країна в процесі свого розвитку зупиняється на рівні власної геостратегічної неспроможності. *Другий принцип*. Для будь-якої країни характерною особливістю є циклічність розвитку. *Третій принцип*. Розвиток країн відбувається через кризи і інакше відбуватися не може. *Четвертий принцип*. Швидкі темпи розвитку країни можливі лише на основі гармонійного поєднання волі і знань. *П'ятий принцип*. В розвитку і взагалі долі будь-якої країни основну роль відіграють не стільки досконалі закони, скільки особисті якості її керівників.

Щодо першого принципу. Нині все ще ніхто не б'є на сполох, не існує навіть постановки такого питання в соціальних науках, з приводу насуван-

ня тотальної геостратегічної неспроможності країн на сучасній політичній карті світу. Хоча в наш час, принаймні для мене, стає все очевиднішим, що в суспільній ієрархії країн на міжнародній арені всі країни мають тенденцію підніматися до власного рівня геостратегічної неспроможності. Це повязано з тим, що нині майже немає держав, які були б задоволені існуючим статус-кво. Вони хотіли б піднятися в ієрархії країн і задля цього «пнуться з усієї сили», поки і не досягнуть рівня власної геостратегічної неспроможності. Дорога ж з вершини лише вниз. Країна, яка могла б бути дуже успішною на об'єктивному для себе рівні власної спроможності, щоб відігравати вагомішу роль на міжнародній арені напружує всі свої сили і врешті-решт досягає руйнуючого її статусу геостратегічної неспроможності. Прикладів, коли країни реалізують у міжнародних відносинах цей принцип нині маємо безліч. З розвитком цивілізації таких країн ставатиме все більше.

Другий принцип нині теж знаходить все більше прихильників. Еволюція і в минулі часи ніколи не проходила прямолінійно. Нині циклічність у розвитку країн знаходить зростаючу кількість фактологічних підтверджень. Крім того, циклічність має певну ієрархію. Кожний цикл складається з підциклів, а сам він одночасно є складовою частиною циклу вищого рівня.

З другим принципом тісно пов'язаний третій. Розвиток країн відбувається через кризи і неминучі «відкати назад» і інакше відбуватися не може. Кризи є неодмінним супутником циклічного розвитку. Вони служать безперечними супутниками еволюції і спонукальними підвалинами якісних стрибків. Нині світова цивілізація в цілому і окремі країни все більше втягуються в глобальну кризу, яка набуває рис майбутньої швидкої катакліктичної трансформації планетарної цивілізації. Очевидно, що окремі країни будуть відігравати в цьому процесі доволі відмінні ролі.

Четвертий принцип пов'язаний з тим, що кожна країна прагне до стабілізації і не хоче будь-яких змін. Примусити її до прогресивних змін, у процесі яких відкидається все віджиле і таке, що гальмує розвиток країни може лише доволі гостра криза. Однак, сучасні французькі мислителі дуже точно помітили, що однією з проблем сучасної цивілізації є те, що реформатори не володіють знаннями, а ті, що ними володіють, надто байдужі, щоб намагатися провести реформи. Але настане день, коли знання і воля об'єднаються, і тоді світ рине вперед. Для сучасності в царині країнознавства характерним є все більший розрив між волею і знаннями. Це ще одне свідчення кризовості сучасної планетарної цивілізації. Саме через це спостерігається сповільнення темпів соціально-економічного розвитку більшості кран світу.

П'ятий принцип країнознавства полягає в твердженні про те, що ефективне управляння державним організмом залежить не стільки від гарних законів, скільки від особистих якостей правлячих, тобто їхньої волі, інтелекту, професіоналізму і патріотизму. Справа в тому, що механізм

управління завжди підпорядковується волі тих, хто керує цим механізмом. Цей принцип вказує нам на те, що найважливішим елементом управляння є метод добору лідерів.

Висновки. Отже, автором пропонується включити вищевикладені принципи до складу вже задекларованих і обґрунтованих іншими авторами закономірностей і принципів країнознавства. У суспільних науках закономірності не є абсолютно детермінованими і незмінними в просторі і часі. Вони є об'єктивними відношеннями, які не залежать від волі людей, але їх реалізація в суспільстві можлива лише в процесі людської діяльності в тій чи іншій сфері життя певної країни чи міждержавних відносин.

Перспективи подальших розвідок у даному напрямку. Пізнання й ефективне практичне застосування суспільних закономірностей і принципів дає змогу якнайкраще функціонувати країні на політичній карті світу, регіонально взаємодіяти з іншими державами. Тому ті країни, де уряди здійснюють оптимальну внутрішню і зовнішню політику, що ґрунтується на пізнанні закономірностей внутрішньої і зовнішньої організації держави як системного організму, процвітають. У протилежному випадку країна, яка має всі об'єктивні умови для успішного розвитку, але має непрофесійне або злочинне керівництво, перебуває в перманентній соціально-економічній кризі. Подальше пізнання вченими закономірностей і принципів країнознавства дозволить не лише пізнавати світ, але й готувати кваліфіковані, професійно спроможні кадри міжнародників політологів, соціологів, економістів, географів, потреба в яких неминуче буде зростати в XXI ст.

1. Генон Р. Кризис современного мира. – М.: Арктогея, 1991. – 160 с. 2. Масляк П. Країнознавство. Підручник. – К.: Знання, 2008. – 296 с. 3. Яценко Б., Бабарицька В. Країнознавство: основи теорії. Навчальний посібник. – К.: Либідь, 2009. – 311 с.

УДК 338. 483

Смаль І.В., Барановський М.О.

ТУРИСТИЧНЕ СЕРЕДОВИЩЕ КРАЇНИ ЯК ПРЕДМЕТ ДОСЛІДЖЕННЯ ТУРИСТИЧНОГО КРАЇНОЗНАВСТВА

У статті обґрунтовано тезу про необхідність розширення предметної дослідницької бази туристичного країнознавства. Предметом вивчення туристичного країнознавства є туристичне середовище країни або історико-географічного регіону.

The statement about necessity of expansion of subject research framework of tourism regional geography is argued in the paper. The tourism environment of a country or historic-geographical region is considered as the object for study in tourism regional geography.

Вступ, постановка й актуальність проблеми. Стрімке зростання обсягів міжнародних туристичних прибуттів (у 2008 р. загальна кількість міжнародних туристів склала 922 млн осіб проти 684 млн у 2000 р. [5, с. 2]) і залучення до туристичного процесу практично всіх країн світу

актуалізувало країнознавчі дослідження для потреб однієї з провідних складових частин третинного сектору економіки – індустрії туризму.

Аналіз попередніх досліджень і публікацій. Теоретичні основи країнознавства були закладені вченими-географами радянської і пострадянської доби, насамперед, М. Баранським, І. Маєргойзом, І. Вітвером, В. Максаковським. В Україні значний вклад у розробку країнознавчої проблематики внесли С. Рудницький, О. Діброва, В. Юрківський. Активно займаються питаннями країнознавства Б. Яценко, В. Бабарицька, П. Масляк [1, 3]. Але системних наукових праць із власне туристичного країнознавства як в Україні, так і на пострадянському просторі поки-що недостатньо. Це, серед усього іншого, можна пояснити і "розмитістю" як об’єкту, так і предмету дослідження туристичного країнознавства. Більшість робіт подібного спрямування носять описовий або рекламно-інформаційний характер.

Предметом дослідження туристично-країнознавчих праць, зазвичай, є туристичні ресурси окремих регіонів і країн світу [2; 4]. Це, певною мірою, збіднює методологічні та дидактичні можливості туристичного країнознавства і формує уявлення про нього як описово-констатаційну галузь науково-практичних знань.

Постановка завдання. Головне завдання пропонованої студії вбачається в обґрунтуванні тези про необхідність чіткішої структуризації об’єктно-предметної дослідницької площини туристичного країнознавства. Згідно відправної точки наукової рефлексії, яка дала поштовх для проведення дослідження, предметом вивчення туристичного країнознавства може стати туристичне середовище країни як комплексна, синтетична категорія, що включає сукупність природних і суспільних (культурних) компонентів, які прямо чи опосередковано впливають на формування умов для здійснення туристичної діяльності. При утвердженні такого підходу туристичне країнознавство зміцнить свої позиції як окремий і перспективний напрямок країнознавчих досліджень.

Результати дослідження. Туристичне країнознавство – галузь науково-практичних знань, складова частина комплексного країнознавства. Поряд із фізико-географічним, етноконфесійним, історико-культурним, політичним, соціально-економічним, екологічним, медичним належить до ряду часткових, галузевих "країнознавств". Предмет дослідження туристичного країнознавства – туристичне середовище окремих країн або історико-географічних регіонів.

Туристичне середовище країни є результатом взаємодії географічного і культурного середовища внаслідок рекреаційно-туристичного освоєння. Під культурним середовищем слід розуміти територіально організовану сукупність матеріальних і духовних надбань суспільства, які відображають історично досягнутий рівень розвитку та втілюються у результатах суспільної діяльності, а під географічним – частину географічної оболонки Землі, яка безпосередньо пов’язана із життєдіяльністю людини і є необхідною матеріальною основою розвитку суспільства. Сприятливе та

комфортне для людини природне середовище (клімат, ресурсне і ландшафтне розмаїття) помножене на високу матеріальну, екологічну і духовну культуру, що проявляється на рівні сервісу та безпеки, толерантності, гостинності, політичній стабільності, екологізації суспільної свідомості тощо, створює сформоване, збалансоване та привабливе туристичне середовище для потреб внутрішнього і міжнародного туризму. Певна перевага в тандемі "природне середовище – культурне середовище" при формуванні туристичного середовища належить матеріальній і духовній культурі. Проведене дослідження дозволяє виділити високий, середній та низький рівні сформованості туристичного середовища (рис.1).

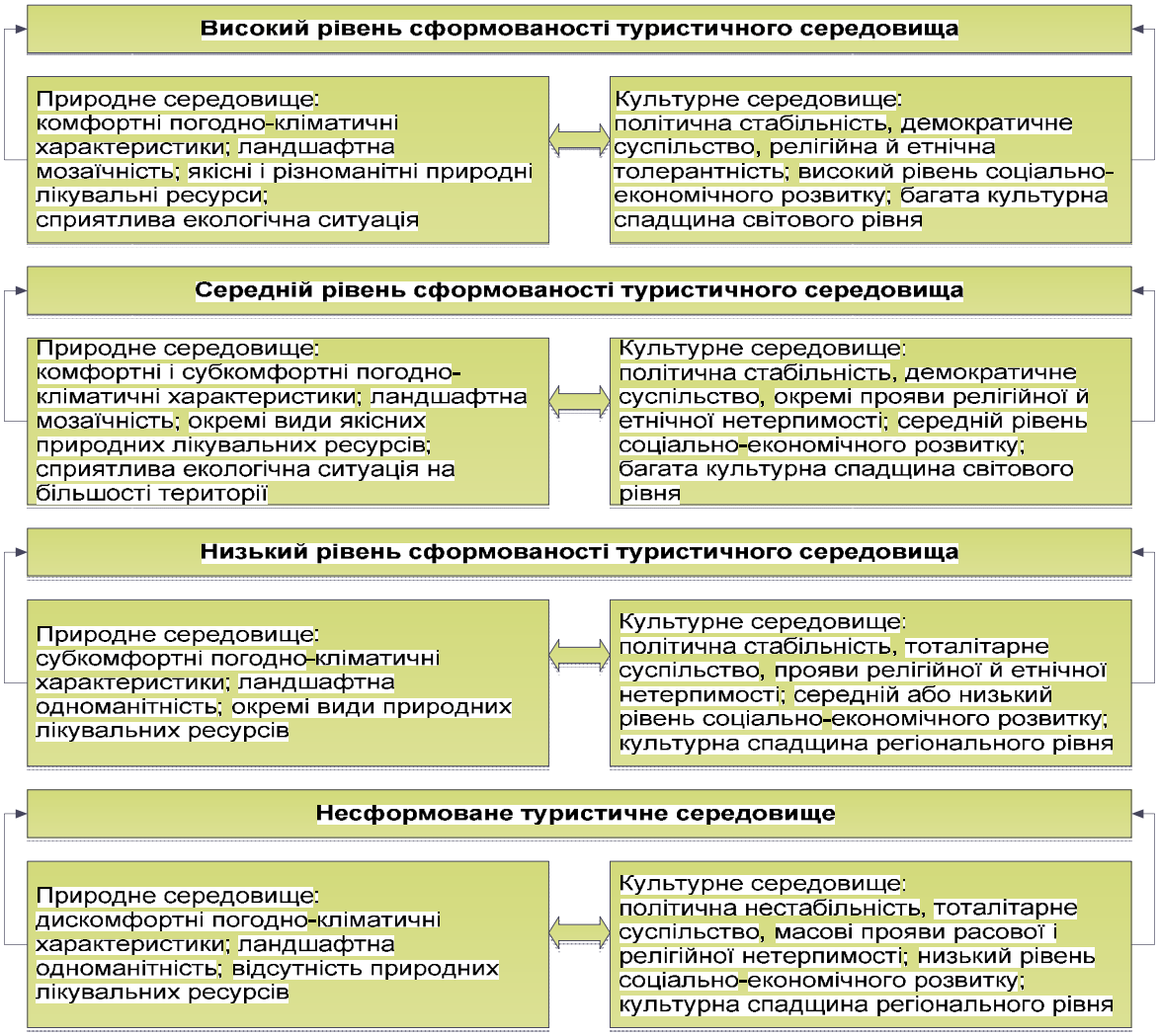


Рис. 1. Рівні сформованості туристичного середовища

Приклади країн із різним рівнем сформованості туристичного середовища наведені у таблиці 1.

Високий рівень сформованості туристичного середовища характерний для більшості країн Європи, Північної Америки, які вирізняються комфортними погодно-кліматичними особливостями, ландшафтною мозаїчністю, політичною стабільністю, багатою культурною спадщиною

світового рівня тощо. Поєднання низької природної ресурсної забезпеченості, соціально-економічної відсталості і негативних процесів у суспільстві або домінування одного з означених компонентів дозволяють говори про несформоване туристичне середовище, яке склалося у багатьох африканських державах. При цьому слід мати на увазі, що в окремих випадках туристичне середовище може бути сформованим і досить привабливим для внутрішнього туриста, але дискомфортним і не сформованим для зовнішнього. Наприклад, у силу існуючих традицій ісламського фундаменталізму міжнародний туризм в Ірані не отримав широкого розповсюдження, що дозволяє зробити висновок про початкову стадію формування туристичного середовища країни для потреб міжнародного туризму з позиції західного (християнського) споживача туристичних послуг. Перебування західних туристів у країні може носити ознаки дискомфортності і бути відносно небезпечним. Разом з тим, країна має багаті традиції гостинності і значний ресурсний потенціал для розвитку туризму з ряду напрямків: лікувально-оздоровчого, пізнавального, пляжно-купального.

Табл. 1. Приклади країн із різним рівнем сформованості туристичного середовища

Несформоване туристичне середовище	*Низький рівень сформованості туристичного середовища*	*Середній рівень сформованості туристичного середовища*	*Високий рівень сформованості туристичного середовища*
Іран, Афганістан, Бутан, Північна Корея, Бангладеш, Зімбабве, Сомалі, Ліберія, Чад, Бурунді, Сьєрра-Леоне, Центральноафриканська Республіка, Нігер, Гаїті	Монголія, Казахстан, Киргизстан, Індія, Молдова, Албанія, Лівія, Колумбія	Росія, Білорусь, Україна, Єгипет, Кіпр, Туреччина, Туніс, Китай, Індонезія, Таїланд, Південна Африка, Кенія, Перу, Бразилія, Аргентина	Більшість країн Європи, Північної Америки і Карибського басейну, Австралія, Нова Зеландія, Японія, Мальдіви, Маврикій

Іншим прикладом є найбідніші африканські держави (Зімбабве, Демократична Республіка Конго, Мозамбік, Лесото, Сомалі, Ліберія, Бурунді, Центральноафриканська Республіка, Нігер, Сьєрра-Леоне та ін.), де висока захворюваність населення на СНІД та інші хвороби (частка ВІЛ-інфікованих у працездатному віці коливається у межах 6-26 % від загальної кількості населення окремих країн [6]), дискомфортні погодно-кліматичні умови (високі вологість і температура повітря), низькі соціальні стандарти життя унеможливлюють розвиток міжнародного туризму, що, відповідно, гальмує і формування туристичного середовища. На іншому "полюсі" знаходяться розвинуті країни світу, для яких характерним є високий рівень сформованості туристичного середовища.

Висновки і перспективи подальших досліджень. Головний результат даної наукової студії вбачається в обґрунтуванні необхідності виділення синтетичного предмету дослідження туристичного країнознавства, яким, на нашу думку, є туристичне середовище. Проведене дослідження лише означило один із можливих векторів наукового пошуку, який передбачає глибші розвідки: аналіз чинників, що впливають на формування туристичного середовища, розробку кількісних і якісних критеріїв для визначення рівня його сформованості та привабливості в окремих країнах і регіонах, що, у свою чергу, стане основою для проведення групувань, присвоєння відповідних рейтингів та багато іншого.

1. Масляк П. О. Країнознавство : підруч. для студ. та викл. вищ. навч. закл. / П. О. Масляк. – К. : Знання, 2008. – 292 с. 2. Стафійчук В. І. Туристичне країнознавство: туристичні ресурси світу. Європа, Азія, Австралія та Океанія : [навч. посіб.] / В. І. Стафійчук, О. Ю. Малиновська. – К. : Альтерпрес, 2009. – 427 с. – (Серія "Бібліотека професійного менеджера"). 3. Яценко Б. П. Країнознавство: основи теорії : [навч. посіб.] / Б. П. Яценко, В. К. Бабарицька. – К. : Либідь, 2009. – 312 с. 4. Окладникова Е. А. Международный туризм. География туристских ресурсов мира : [учебн. пособ.] / Е. А. Окладникова. – М.: Омега-Л, 2008. – 384 с. 5. Tourism Highlights. 2009 Edition. – UNWTO-ОМТ-ЮНВТО. – 12 p. 6. The World Factbook [Електронний ресурс] – Режим доступу : https://www.cia.gov/library/publications/the-world-factbook/

УДК: 339.9 (075.8)

Безуглий В.В.

ТРАНСНАЦІОНАЛІЗАЦІЯ СУЧАСНОГО ГОСПОДАРСТВА ЄВРОСОЮЗУ

Розглянуті основні особливості процесу транснаціоналізації, що відбуваються у господарському комплексі країн ЄС. Виявлені основні тенденції та перспективи розвитку ТНК в Європейському Союзі.

The basic features of process of transnacionalizacii are considered, what be going on in the economic complex of countries EU. Basic tendencies and prospects of development of TNC are exposed in European Union.

Актуальність теми. Для сучасної європейської економіки характерним став процес транснаціоналізації, що швидко набирає обертів. При цьому основною рушійною силою виступають транснаціональні корпорації, які наприкінці XX – на початку XIX ст. стали торговцями, інвесторами, розповсюджувачами сучасних технологій і стимуляторами трудової міграції, і які вже на 30% контролюють всю світову економіку. Вони відіграють провідну роль в інтернаціоналізації та глобалізації виробництва, яке одержує все більш широке розповсюдження, розширення та поглиблення в усьому світі.

Транснаціональні корпорації Європейського Союзу, розпочавши свою історію із середини XIX ст., нині функціонують в усіх галузях господарства, виробляючи найрізноманітніші товари та надаючи будь-які послуги. Розвиток процесів транснаціоналізації багато в чому визначає рівень економічного розвитку країни, тому всі держави ЄС зацікавлені в розширенні

та вдосконаленні діяльності ТНК. При розумному державному впливі та регулюванні функціонування ТНК, зникнуть питання монополізації галузей господарства, а утворення нових корпорацій дозволить створити нову якісно гнучку глобалізовану систему світової економіки.

Вихідні передумови. Дослідження проблем теорії й практики європейської транснаціоналізації посіло чільне місце в працях зарубіжних фахівців (К. Боріо, Б. Кун, Р.А. Манделл, Р. Мак-Коулі, С. Фішер та ін.), російських (Валовая Т.Д., Шенаєв Вл.М., Шишков Ю.В) та деяких вітчизняних дослідників (В.В. Копійка, Т.І. Шинкаренко та ін.). Незважаючи на велику кількість публікацій та праць у галузі економічного дослідження з цієї тематики, поки що залишається поза увагою суто суспільно-географічна складова цієї проблеми.

Метою роботи є аналіз поширення транснаціональних корпорацій в країнах Європейського Союзу, їх сучасного стану та динаміки розвитку.

Виклад основного матеріалу дослідження. Перші транснаціональні корпорації виникли в Європі ще задовго до створення Європейського Союзу у 60-80-их рр. XIX ст. у сфері видобутку, закупівлі і збуту мінеральної сировини. Після Другої світової війни завдяки економічному підйому і зусиллям ГАТТ, спрямованим на досягнення максимальної відкритості ринків, діяльність ТНК виходить на суто новий інтенсивний рівень, а міжнародні об'єднання картельного типу (характерні для першої половини XX ст.) стали поступатися місцем міжнародним концернам та іншим потужним виробничим фірмам, що ставили за мету ідеєю глобальної експансії.

І вже з середини 70-х років завдяки позитивному руху в економіці західноєвропейських країн був зроблений чималий вплив на масштаби і характер їх участі в системі міжнародного поділу праці. Посилився процес переміщення в світогосподарських зв'язках з експорту товару на експорт капіталу. Частка ТНК ЄС в експорті капіталу у формі прямих інвестицій значно зросла. Посилилася активність ТНК ФРН, Великої Британії, Франції, Італії тощо. Загальна кількість ТНК Євросоюзу у цей період значно зросла до 8-9 тис. (за 10 років їх чисельність збільшилася приблизно в 2 рази).

Активізація експорту капіталу ТНК призвела до суттєвого зростання ступеня інтеграції країн ЄС в світове господарство. Все більша частина виробничих потужностей ТНК ЄС переноситься за межі регіону. В таких країнах, як Бельгія, Велика Британія, Нідерланди ВВП більш ніж на 1/5 було переміщено за кордон, при цьому в Нідерландах близько 90%. Провідні виробники промислової продукції – ФРН, Франція та Італія – мають відносно низький показник вартості закордонного виробництва – 8-15%.

На сучасному етапі транснаціональні корпорації Європейського Союзу схильні до тенденції зниження темпів зростання своєї кількості за рахунок злиття. Кількість ТНК постійно коливається за роками, і сьогодні в ЄС їх функціонує вже близько 30 тис. Більше всього їх налічується в таких країнах як Велика Британія, Франція, Німеччина, Італія, Нідерланди, Швеція – найбільш розвинені держави ЄС, за ними йдуть Бельгія, Люксем-

бург, Австрія, Ірландія, Данія, Фінляндія, Іспанія, Португалія. Незважаючи на те, що кількість ТНК зростає повільно, кількість їхніх філій навпаки збільшується прискореними темпами [1]. Найбільша кількість ТНК в ЄС перебуває у Великій Британії (близько 8 тис.), Німеччині (понад 6 тис.) та Франції (трохи більше 3 тис.). Чисельність їх філій також є значною: в Німеччині – більше 11,4 тис., во Франції – понад 9,4 тис. тощо.

За даними відомого світового журналу Forbes [3], із 2000 найбільших ТНК світу, 470 належать 18 країнам Європейського Союзу, що приблизно дорівнює 25 % від всіх ТНК, що увійшли до цього рейтингу (табл. 1).

Таблиця 1. Кількість ТНК в країнах-членах ЄС (на 2009 р.)

Країна	*Кількість ТНК*	*Країна*	*Кількість ТНК*
Австрія	13	Нідерланди	25
Бельгія	12	Німеччина	59
Велика Британія	119	Польща	4
Греція	12	Португалія	10
Данія	9	Фінляндія	16
Ірландія	8	Франція	67
Іспанія	29	Чехія	1
Італія	47	Швеція	29
Люксембург	8	Угорщина	2

До списку не потрапили Болгарія, Кіпр, Латвія, Литва, Мальта, Румунія, Словаччина, Словенія та Естонія, так як вони не мають ТНК з показником ринкової капіталізації більше ніж 500 млн. дол., який становить нижню межу рейтингу.

Таблиця 2. Кількість найбільших ТНК в країнах-членах ЄС (на 2009 р.)

Країна	*Кількість ТНК*	*Країна*	*Кількість ТНК*
Франція	40	Ірландія	2
Німеччина	39	Данія	2
Велика Британія	26	Австрія	2
Нідерланди	13	Фінляндія	2
Іспанія	12	Люксембург	1
Італія	10	Польща	1
Бельгія	5	Португалія	1
Швеція	6		

Відомий інтернет-журнал Fortune [4], що проводить дослідження транснаціональних корпорацій по всьому світу, виділив 500 найбільших світових ТНК (Global-500). Серед них до країн Євросоюзу належать 162 корпорації (табл. 2). Мінімальний показник ринкової капіталізації ТНК, що увійшли до рейтингу Global-500, дорівнює 16 млрд. дол. Таким чином, ТНК, які увійшли до цього списку, належать 15 країнам Європейського Союзу.

Всі ці ТНК працюють у різних галузях та секторах економіки, різних сферах діяльності, але особливо представлені у фінансовій сфері, страхуванні, будівництві, паливній промисловості, гірничо-видобувній і хімікофармацевтичній галузях, автомобілебудуванні, електроенергетиці тощо (табл. 3).

Таблиця 3. Розподіл ТНК Євросоюзу за основними галузями господарства

Галузь (сектор) економіки	*Кількість ТНК*
Фінансова сфера	36
Страхування	17
Роздрібна торгівля різними товарами	16
Електроенергетика	15
Будівництво	14
Автомобілебудування та виробництво комплектуючих	11
Пошта, телекомунікації, зв'язок	11
Паливна промисловість	9
Транспорт	7
Хімічна промисловість	5

Як і в провідних країнах світу (США, Японія, Канада) в Євросоюзі також простежується чітка тенденція у транснаціоналізації саме сфери послуг і поступове зменшення кількості ТНК у різних галузях важкої промисловості.

З 80-х рр. XX ст. розпочався бурхливий розвиток *сфери послуг* в ЄС, до якої належать фінансові та страхові послуги. У цій сфері працює майже 53 ТНК, а це більш ніж кожна четверта найбільша ТНК ЄС. ТНК з такою спрямованістю діють майже в усіх країнах ЄС (великі власні ТНК відсутні тільки в Болгарії, Кіпрі, Мальті та Румунії), зокрема це «HSBC», «Royal Bank of Schotland» (Велика Британія), «Santander Central Hispano» (Іспанія), «BNP Paribas» (Франція), «Deutsche Bank» (Німеччина), «ABN Amro» (Нідерланди) тощо, серед страхових ТНК – «ING Groep» (Нідерланди), «AXA» (Франція), «Allianz» (Німеччина), «Generali» (Італія), «Aviva» (Велика Британія) та ін. Страхові та фінансові ТНК ЄС працюють в країнах Східної Європи, Азіатсько-Тихоокеанського регіону, Північної та Південної Америки, на Близькому Сході, в Африці та Австралії, створюючи мільйони робочих місць.

В країнах ЄС зосереджено майже ¼ найбільших світових банків. „Фінансовими столицями" є такі міста, як Лондон, Франкфурт-на-Майні, Люксембург, Амстердам та ін. В транснаціональних банках сконцентровано близько половини золотовалютних запасів світу [2].

Основою для розвитку ТНК *паливно-енергетичного комплексу* є країни Євросоюзу зі значними запасами паливної сировини (Німеччина, Франція, Велика Британія й Нідерланди), решта держав мають незначні запаси паливної сировини і в основному імпортують її з Росії, Алжиру, країн Перської затоки. Але завдяки значним гідроенергоресурсам та атомній сиро-

вині, ТНК таких країн як Бельгія, Швеція, Італія, Іспанія та ін., досягли значного успіху у розвитку електроенергетики.

Із 500 найбільших транснаціональних корпорацій світу до цієї галузі належать 24 європейські ТНК, найбільші з яких «Royal Dutch/Shell» (Велика Британія/Нідерланди), «BP» (Велика Британія), «Total» (Франція), «ENI» (Італія), «Repsol YPF» (Іспанія) та ін. Ці паливні корпорації займаються видобутком вугілля, нафти й природного газу і працюють як на власній (ТНК Великої Британії, Франції, Нідерландів), так і на імпортній сировині (ТНК країн Північної та Південної Європи). Серед найбільших енергетичних корпорацій ЄС виділяються «ENEL» (Італія), «Electrabel» (Бельгія), «Endesa», «Iberdrola» (Іспанія), «Scottish Power» (Велика Британія) та інші, які виробляють атомну, гідроенергію та нетрадиційні види енергії.

Взагалі стрімкий розвиток ТНК паливно-енергетичного комплексу ЄС розпочався з 70-х рр. XX ст. після відкриття потужних родовищ нафти й газу на шельфі Північного моря та великих родовищ природного газу в Нідерландах в 60-х рр. XX ст. (1-е місце в Європі та 4-е в світі), а також після переходу на атомне виробництво енергії. Загальні прибутки ТНК паливно-енергетичного комплексу Євросоюзу зросли на 11,8 % з 2006 р. і сягають у 2008 р. близько 30 млрд. дол. [4].

Сфера *автомобілебудування* має доволі широкий ряд представників із різних країн Євросоюзу, що мають свої філії у багатьох країнах світу і є вже значно монополізованою, а кількість транснаціональних корпорацій, що входять до списку 500 найбільших в світі, становить 11. Це німецькі корпорації «Daimler-Chrysler», «Volkswagen», «BMW», «Continental», «Porsche», «MAN»; французькі «Renault», «Peugeot», «Michelin» та «Valeo»; шведські «Volvo» та «Scania»; італійська «Fiat» та британська «GKN». Звісно є ще багато ТНК з різних країн, таких як «Seat», «SAAB» та ін., але вони значно поступаються вищезазначеним автомобільним гігантам.

Протягом останніх років у більшості ТНК автомобілебудівної галузі Європейського Союзу збереглася тенденція до збільшення продажів, але основна частина активів перебуває в країнах Євросоюзу. За кількістю працюючих лідирують німецькі концерни «Volkswagen» – 330 тис. осіб, «Daimler-Chrysler» – 273 тис. осіб та французький «Peugeot» – 208 тис. осіб. З 2006 р. прибутковість ТНК автомобілебудівної галузі зросла на 34,5 % і в 2008 р. складала майже 13 млрд. дол. [4].

Серед інших галузей, в яких функціонують впливовіші ТНК, слід також відзначити хімічну і фармацевтичну галузь («BASF», «Bayer», «Air Liquide, L», «Akzo Nobel»), електронне і електротехнічне устаткування («Nokia», «Siemens», «TLM Ericson», «Alcatel», «Bosh», «Philips», «Tefal», «Moulinex», «Indesit», «Zanussi», «Ariston» тощо), харчосмакову промисловість («Unilever», «Associated British Foods», «Sodexo», «Numico», «Kerry Group», «Danone», «British American Tobacco»), сферу зв'язку й пошти («Deutsche Telecom», «Vodafone», «O2», «British Telecom», «France Telecom», «Telecom Italia Mobile» та ін.).

Існує також велика кількість ТНК, які працюють у будівництві, у сфері різних послуг, гірничо-видобувній галузі, металургії, торгівлі, текстильній промисловості. Всі ці сфери є менш транснаціоналізованими, тобто ТНК не набули в них значного поширення. Їхні ТНК поступаються і за кількістю корпорацій, і за їх розмірами. Але все одно вони є невід'ємними складовими економіки ЄС, а їх назви є відомими брендами у багатьох країнах світу (наприклад, «Saint-Gobain», «Christian Dior», «METRO Cash & Carry» та ін.).

Висновки наукового дослідження. Транснаціоналізація є надзвичайно важливим і багатостороннім закономірним світовим процесом, який за останні кілька десятків років охопив усі галузі виробництва, сфери послуг, прискорюючи економічний розвиток країн всього світу. Невід'ємною частиною сучасного господарства країн Європейського Союзу стали транснаціональні корпорації, які зосереджують близько 30 % світового виробництва та послуг.

На сьогоднішній день кількість ТНК Євросоюзу сягає приблизно 30 000. Всі вони працюють у найрізноманітніших галузях господарства, але найбільшого поширеня набули в сфері послуг (фінанси, страхування, торгівля, будівництво та ін.), машинобудуванні (автомобілебудування, електроніка та електротехнічне устаткування), паливно-енергетичному комплексі, хімічній та хіміко-фармацевтичній промисловості. І нині основними тенденціями в їх подальшому розвитку є розширення кількості ТНК в сфері послуг, злиття ТНК та диверсифікація виробництва ТНК.

1. Рокоча В., Плотніков О, Новицький В. Транснаціональні корпорації. – К.: Наукова думка, 2001. – 441 с. 2. Транснаціональні корпорації / За ред. Якубовського С.О. – К.: Думка, 2006. – 473 с. 3. www.Forbes.com/lists/2009/biz_2000global_rank.html 4. money.cnn.com/magazines/fortune/global500.

УДК 911.3

Смирнов І.Г.

РОЗВИТОК ЛОГІСТИКИ В КРАЇНАХ НАФТА

Стаття містить характеристику розвитку та сучасного стану ринку логістичних послуг у країни НАФТА – як за основними компонентами логістики (транспорт та складське господарство), так і за країнами – учасницями Північно-Американської зони вільної торгівлі – США, Канади, Мексики.

The article contains characteristics of development and modern condition of logistics services' market in NAFTA countries, including its main components (transport and varehousihg sectors) and logistics development in the USA, Canada and Mexico.

Постановка наукової проблеми. Динамічний розвиток логістики як новітнього наукового напрямку та молодого виду бізнесу нині викликає підвищену увагу. Особливо це стосується інтеграційних об'єднань держав, де ефективні логістичні стратегії забезпечують високу результативність не тільки в економічній, але й в соціальній сферах. Значну увагу закордонних

українських дослідників отримали логістичні стратегії Європейського союзу, відомі під загальною назвою єврологістика. Вона розглядається як інфраструктурна основа та інтегральний складник процесів євроінтеграції, включає низку програм та проектів. Логістика відіграє важливу роль і в іншому інтеграційному об'єднанні світу – Північно-Американській зоні вільної торгівлі (НАФТА), але детального висвітлення в літературі ці процеси поки що не знайшли.

Наукові джерела та публікації з теми дослідження включають праці «класиків» світової логістики Д. Бауерсока та Д. Клосса [1], Дж. Стока та Д. Ламберта [2] та інших переважно закордонних авторів [3; 4; 5; 6]. Стаття також продовжує дослідження та публікації автора з глобальної та міжнародної логістики [7; 8; 9; 10]. При підготовці статті були використані матеріали американських логістичних наукових часописів [11; 12; 13; 14] та Інтернет-джерела [15; 16; 17; 18; 19; 20].

Метою статі є дати характеристику розвитку та сучасному стану ринку логістичних послуг у країнах НАФТА – як за основними компонентами логістики (транспорт та складське господарство), так і за країнами-учасницями Північно-Американської зони вільної торгівлі – США, Канади, Мексики.

Виклад основного матеріалу. Перший крок до економічної інтеграції в межах північноамериканського регіону було зроблено 1 січня 1989 р. із прийняттям Угоди про вільну торгівлю між Канадою та США (ФТА - Canada-US Free Trade Agreement), що продовжила подальші тенденції збільшення обсягів взаємної торгівлі, інвестицій та комерційного кооперування. Одним із найважливіших пунктів угоди стало скасування всіх тарифів у торгівлі між США та Канадою до 1998р., особливо враховуючи те, що канадські митні тарифи були одними із найбільш високих серед промислово розвинених країн світу.

ФТА розширила можливості США та Канади продавати товари за замовленням федеративної влади обох країн. Метою підписання угоди також було зменшення тривалості затримок вантажу під час його перевезення, спрощення процесів переміщення сировинних ресурсів та компонентів безпосередньо до місць виробництва. Крім того, угода закріпила відносно ліберальні правила регулювання сфери послуг та взаємних інвестицій двох країн: фактично вона торкнулася більше 150 сервісних галузей, що обслуговують багато секторів економіки. Враховуючи той факт, що 70% експорту Канади припадає на США, канадські вантажовідправники значно скоротили свої логістичні витрати за рахунок спрощення експортно-імпортних операцій. Вантажовідправники та вантажоотримувачі США також змогли скористатись вигодами від вільної торгівлі, головним чином скоротивши тривалість логістичних циклів.

Наступним кроком в економічній інтеграції регіону стало підписання тристоронньої угоди про створення Північноамериканської зони вільної торгівлі - НАФТА (the North American Free Trade Agreement) між США,

Канадою та Мексикою. 1 січня 1994 р., після процедури ратифікації законодавчими органами трьох країн, північноамериканська угода про вільну торгівлю набула чинності. НАФТА передбачала поетапне скасування протягом 15-літнього періоду всіх митних тарифів та нетарифних обмежень у тристоронній торгівлі та створення зони вільної торгівлі, що простягається від Юкона до Юкатана.

Метою двох угод (особливо НАФТА) було підвищення конкурентоспроможності північноамериканського регіону в порівнянні з Європою та Азією шляхом: 1) покращення інвестиційного та торгівельного клімату в регіоні; 2) скорочення адміністративних витрат та процедур у взаємній торгівлі. Для досягнення цієї мети створюються нові транспортні шляхи та стратегічні альтернативи, а також нові партнерства, що полегшують рух вантажопотоків.

НАФТА по-різному вплинула на логістичну інтеграцію в Канаді та Мексиці. Раніше виробники США організовували в Канаді місцеві підприємства, перш за все, для створення ефекту присутності на ринку. Логістична підтримка таких підприємств була досить обмеженою через наступні обставини: виробнича база Канади сконцентрована переважно в Онтаріо та Квебеку; витрати на оплату праці в канадській промисловості загалом вищі, ніж у США; Канада відстає від США в розвитку складського господарства як за ефективністю, так і за технологічним рівнем; транспортні потоки у напрямі схід-захід, що проходять через обширну територію внутрішніх просторів Канади, потребують значних витрат. Виходячи із вище переліченого, НАФТА передбачає розвиток торгівельних та транспортних потоків у Канаді головним чином у напрямі північ-південь. Очікується, що розвиток такого напрямку дозволить ефективно обслуговувати більше ринків меншою кількістю логістичних підприємств, при чому останні можуть зекономити за рахунок масштабів діяльності.

Розробка напряму північ-південь відкриває компаніям більш широкий доступ на масові ринки по обидві сторони канадо-американського кордону. Проте, більшість канадських компаній все ще більше націлені на підвищення виробничої ефективності, ніж на розвиток логістики. Проведені дослідження вказують на деякі зміни в логістичному обслуговуванні виробництва та дистрибуції. Так, посилення конкуренції внаслідок діяльності НАФТА спонукає канадські компанії до відновлення та перейняття у США кращих прикладів логістичної практики, а також призводить до розвитку інтеграції між Канадою та США.

Значної інтеграції досягнуто у сфері транспорту. У передбаченні загострення конкуренції на ринку, деякі канадські вантажоперевізники вдались до стратегічного маневру, доповнивши свої традиційні маршрути схід-захід маршрутами північ-південь. Канадська залізнична компанія Canadian National Railway об'єднала три свої підрозділи у США, для посилення ринкових та операційних можливостей на Середньому Заході та у східних штатах. Крім того, вона також вступила у стратегічний союз із

Burlington Northern та Norfolk Southern, що забезпечують залізничне сполучення у північних та південних штатах. Інша канадська фірма Canadian Pacific Ltd's CP Rail System придбала декілька залізничних доріг у США й тепер є сьомою за величиною залізничною компанією у Північній Америці, забезпечуючи сполучення між канадськими узбережжями та займаючи провідну позицію на ринку США. Деякі перевізники вантажу з США та Канади уклали угоди, що дозволяють обслуговувати автомобільним транспортом більше географічних зон Канади. Із розширенням присутності на канадському ринку американських фірм United Parcel Service та Roadway Package System, тут зросла конкуренція між дрібними (поштовими) відправниками вантажу.

Щодо Мексики, то компанії США створюють у Мексиці підприємства, бажаючи використовувати дешеву робочу силу та отримати доступ на обширний споживчий ринок, половина якого припадає на людей віком до 20 років. Основна виробнича база в Мексиці розміщена поблизу кордону із США, тоді як основна купівельна спроможність зосереджена в центральних районах країни. Саме тому головний потенціал росту роздрібної торгівлі, відповідно дистрибуції та складського господарства, закладений в центральних районах країни. Поки що транспортна інфраструктура Мексики не здатна обслуговувати належним чином крупні товарні потоки між США та центральними районами країни.

Під впливом перелічених обставин компанії США та Канади, що мають виробничі підприємства в Мексиці, нині починають активно організовувати тут логістичні ланцюги та управляти ними. Наслідком цього є те, що більшість постачальників залишаються в Сполучених штатах, виробничі підприємства «макіладорас» («Макіладорас» - це підприємства, продукція яких (готові продукти, напівфабрикати чи комплектуючі) вважаються тимчасово імпортованою до Мексики. Потім дана продукція відправляється назад до країни походження або до третіх країн для кінцевої обробки або реалізації. Мексиканська влада не накладає мито на ресурси та обладнання, що ввозяться на такі підприємства; вони сплачують лише податок на додану вартість при реекспорті готової продукції до країни походження) розміщуватимуться у прикордонних районах Мексики, а для розподілу готової продукції використовуватимуться потужності південно-західних та центральних штатів США.

Автомобільні транспортні компанії США, відповідно до НАФТА, отримали право на здійснення міжнародних вантажоперевезень спочатку в прикордонних штатах Мексики, а починаючи з 1999 р. – по всій території країни. Мексиканські вантажоперевізники отримали право на аналогічні операції у США. Крім того, угода передбачає поетапне усунення бар'єрів в автобусному сполученні та в потоках закордонних інвестицій транспортних фірм, а також значно розширює можливості американських залізниць у Мексиці.

Значному зростанню обсягів торгівлі між США та Мексикою сприяло покращення залізничного обслуговування: 1) збільшилась кількість товарних партій вагонів, що курсують між Середнім Заходом США та

Мексикою; 2) введено інтегрований комплекс послуг в залізничних вантажоперевезеннях; 3) в прикордонних районах Мексики надається можливість вибору залізничних чи автомобільних засобів транспортування із США. У вантажних автомобільних перевезеннях також відбулись зміни на краще: 1) введена наскрізна доставка вантажу (так звана доставка «від дверей-до дверей») за єдиною товарно-транспортною накладною та тарифною ставкою; 2) частіше надається послуга по перевезенню дрібних вантажів (менше транзитної норми); 3) покращено контроль за рухом транспортних засобів; 4) значно розширилась географія обслуговування. Деякі спеціалізовані сервісні фірми почали надавати комплексні брокерські послуги. В Мексиці побудовано крупні розподільчі потужності. Інтеграційні процеси торкнулися і водного транспорту. Так в умовах інтеграції в загальну логістичну систему повільні річкові судна почали розглядати як пересувні склади. Удосконалення криголамного обладнання зняло сезонні обмеження для судноплавства. Останнім часом значно підвищився попит на вихід в затоку Святого Лаврентія для зв'язку між ринками та виробниками в Мексиці, на Середньому Заході США та у канадських містах Торонто й Монреаль.

Рис. 1. Чинники зростання попиту на логістичні послуги на світовому ринку [14]

Інтеграція всіх видів транспортно-логістичної діяльності в межах північноамериканського континенту відбувається паралельно із створенням єдиної логістичної інформаційної системи. Так для спрощення процесу торгівлі між країнами найбільші компанії Канади та Сполучених Штатів почали співпрацювати із митними органами у питаннях організації електронного обміну інформацією на основі стандарту EDIFACT. Нині найбільш часто в EDI використовуються комунікаційні стандарти ASC X.12 (стандарт американського комітету стандартів X.12), стандарти UN/EDIFACT, TDK/EDIA та інші. Стандарт ASC X.12 використовується в основному в США, тоді як EDIFACT відіграє головну роль на регіональному та глобальному ринку логістики.

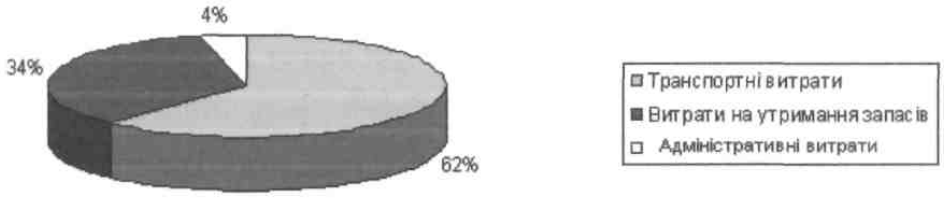


Рис. 2. Структура витрат на логістику в економіці країн НАФТА у 2006 р.
(розраховано автором)

Логістика отримала найбільше втілення на практиці в межах північноамериканського континенту, перш за все, у США (рис. 1). Тому ринок логістичних послуг країн НАФТА досяг значного розвитку і в 2006р його загальна ємність оцінювалася в 1310 млрд. дол. США (тоді як у 1997р. показник становив 1035 млрд. дол. США), що становило приблизно 9,9% від ВВП країн Північної Америки. Розподіл витрат за видами діяльності - наступний: 809 млрд. дол. США - транспортні послуги; 446 млрд. дол. США - послуги складування, 55 млрд. дол. США - адміністративні витрати (Рис. 2). При цьому обсяг ринку логістичних послуг Північної Америки, що надаються найбільшими спеціалізованими компаніями на умовах аутсорсингу, становив у 2006 р. близько 113,6 млрд. дол. США (тоді як у 2003р. - 76,9 млрд. дол. США).

Розглянемо детальніше складники транспортно-логістичної діяльності в країнах НАФТА. Транспортні послуги. Північна Америка має досить добре розвинену транспортну систему (рис. 3). Представлено всі сучасні види транспорту, які у повній мірі забезпечують потреби господарства, як на регіональному, так і на світовому рівні. Загальна протяжність залізниць країн НАФТА - 388,8 тис. км (транзитні залізниці США і Канада мають протяжність 7,2 тис. км); автошляхів - 8,05 млн. км, внутрішніх водних шляхів - 9,662 тис. км (Великі озера) та 44,826 (судноплавні річки США та Канада), трубопроводів - 2,69 млн. км. Найважливіші системи морських портів сформувалися навколо Нью-Йорка, Х'юстона і Лос-Анджелеса (Додаток В). Транспортні послуги на ринку логістики надають численні спеціалізовані перевізники, що використовують лише один вид транспортних засобів (залізничні, автомобільні, повітряні, водні тощо), перевізники, що

практикують змішані форми перевезень (мультимодальні) та посередники (брокери, експедитори тощо).

Розвиток мультимодальних перевезень припав на 1950-ті рр., коли поряд із демонополізацією транспорту, з'явились контрейлери - синтез залізничного та автомобільного транспорту. Така форма транспортування є досить ефективною та економною, адже вона передбачає поєднання найвигідніших характеристик кожного виду транспорту для оптимізації перевезень, наприклад, поєднання дешевих залізничних перевезень на великі відстані із гнучкістю автомобільного транспорту на коротких маршрутах. Виділяють наступні види змішаних (контрейлерних) перевезень. Вантажівка - залізниця; наземно-водні перевезення (ця форма перевезень використовується як на внутрішніх водних шляхах, так і на прибережних лініях судноплавства та при переміщенні вантажу між Великими озерами та портами на атлантичному узбережжі США).

Рис. 3. Транспортна система країн НАФТА [15]

Після 1980 р. в галузі вантажоперевезенъ Північної Америки вже чітко виокремились три сегменти: перевезення із повною транзитного нормою (коли вага вантажу є більшою за 15 тис. фунтів), перевезення менше транзитної норми (коли вага є меншою ніж 15 тис. фунтів) та спеціалізовані перевезення (доставка посилок та ін.).

Прибутки та обсяги перевезень кожним видам транспорту в країнах НАФТА визначають за допомогою такого показника, як тонно-кілометр - це стандартний показник вантажообороту, який містить інформацію, як про обсяг вантажопотоку (в тоннах), так і про відстань перевезень (в кілометрах). Величину цього показника отримують при множенні ваги вантажу у кожному рейсі на довжину маршруту.

Таблиця 1. Найбільші компанії Північної Америки, що надають послуги складування (упорядковані за величиною складської площі) [18]

Ранг	Компанія	Кількість складів	Загальна складська площа в межах Північної Америки у 2006 р. (млн.футів.кв.)	Середня площа складу (млн. кв. футів)	Валовий дохід у 2006 р. (млн. дол. США)	Середній дохід на 1 млн. кв. футів (млн. дол. США)
1	DHL/Exel	573	143.0	0.25	8200	57
2	Landstar	110	72.0	0.65	683	9
3	Total Logistics	83	37.0	0.45	356	10
4	UPS SCS	1238	35.0	0.03	7706	220
5	Caterpillar Lo-	105	27.0	0.26	2400	89
6	UTi Worldwide	210	26.0	0.12	3561	137
7	GENCO	85	24.8	0.29	514	21
8	APL Logistics	162	24.5	0.15	1310	53
9	AmeriCold Lo-	102	23.0	0.23	850	37
10	Ozburn-Hessey	92	21.4	0.23	660	31
1 1	Kenco	95	21.0	0.22	300	14
12	MBX Logistics	51	20.0	0.39	60	3
13	BAX Global	58	19.0	0.33	2899	153
14	Jacobson	95	18.5	0.19	375	20
15	Ryder System	184	18.3	0.10	2597	142
16	CEVA	76	17.9	0.24	1100	61
17	Nippon Express	150	15.0	0.10	4000	267
18	Eagle Global	87	15.0	0.17	3200	213
19	Warehouse Spe-	47	15.0	0.32	93	6
20	DSC Logistics	35	15.0	0.43	200	13
21	NFI Industries	70	14.5	0.21	718	50
22	Kuehne & Nanel	60	14.0	0.23	2812	201
23	Menlo World-	84	13.0	0.15	1356	104
24	Penske Logistics	135	10.5	0.08	3050	290
25	Nissin Int'l Transport USA	75	10.0	0.13	250	25
	Всього	**4,062**	**670.4**	**0.16**	**49250**	**105**

З 1970-х рр. на ринку транспортних послуг Північної Америки розпочали діяльність спеціалізовані поштові компанії, що здійснювали

доставку посилок та дрібних вантажів. Нині це вже великі компанії, що здатні забезпечити мультимодальні перевезення. При цьому в доставці тарно-штучних вантажів розрізняють стандартне (базове) та термінове обслуговування на особливих умовах. Базові послуги з доставки дрібних вантажів надають багато компаній в комерційних зонах, що прилягають до великих міст, (метрополій). Інші компанії здійснюють доставку дрібних вантажів всередині штатів та між штатами. Із них найбільш відомих в США - United Parcel Service (UPS), Поштова служба США (U.S. Postal Service), Roadway Package System, OH Logistics та ін. Надання базових послуг дає можливість здійснювати торгівлю за каталогами, коли покупці роблять замовлення поштою, по телефону або через Інтернет й отримують товари прямо додому. На північноамериканському ринку логістики такі послуги надають UPS та Поштова служба США.

Особливі послуги з доставки дрібних вантажів з 70-х рр. почали надавати декілька перевізників, серед яких Federal Express (Fed Ex), Roadway, Emery Worldwide та DHL. Більшість компаній, що надають стандартні послуги, пропонують також і особливі послуги. Так компанія UPS здійснює доставку протягом доби-двох після відправки, а Поштова служба США надає можливість пріоритетної доставки. В 1973р. компанія Federal Express першою зайнялась доставкою дрібних вантажів наступного дня (англ. overnight) після здачі посилки в будь-який пункт країни. Згодом, окрім спеціалізованих фірм, таких як FedEx, UPS, Emery Worldwide, Airborne Courier та Purolator Courier, такі послуги почали надавати великі авто- та авіакомпанії. Вони працюють за наступним принципом: всі вантажі звозяться на вузловий сортувальний центр, а звідти розсилаються за адресами в різних напрямках**.**

Послуги складування. У трьох секторах ринку складських послуг Північної Америки діють компанії, що займаються дистрибуцією та складуванням - приватні центри розподілу (дистриб'юторські центри), 3PL-провайдери та рефрижераторні склади. Ємність північноамериканського комерційного ринку складських послуг, що надаються 3PL- операторами, оцінюється в 32,8 млрд. дол. США чистого доходу (2007р.). Налічується близько 900 операторів складських послуг із загальним розміром складських приміщень 957 млн. квадратних футів (1 фут = 30,48 см). Найбільші 25 з них подані в табл. 1. Більше 66% американського ринку припадає на контрактне складування. 54% контрактів укладається на три роки, 22% - на п'ять років. Контрактний склад поєднує в собі найкращі риси приватних складів та складів загального користування. Вартість послуг є дешевшою у порівнянні із складами загального користування, що зумовлено довготривалістю відносин та спільною участю у ризиках. Також можуть надаватись переваги, пов'язані із економією за рахунок масштабів діяльності. Як правило, контрактні склади обслуговують клієнтів однієї галузі (торгівля бакалійними товарами тощо).

Таким чином, на північноамериканському ринку логістичних послуг спеціалізовані фірми виконують кілька базових функцій. По-перше, вони

безпосередньо здійснюють надання складських і транспортних послуг, для чого їм потрібні складські комплекси, термінали й рухомий склад. По-друге, вони займаються організацією логістичного процесу залежно від потреб конкретного клієнта. За класифікаційною схемою американської Консалтингової компанії Armstrong&Associates Inc., в логістичному бізнесі аутсорсингу Північної Америки виділяють кілька типів логістичних провайдерів (класифікація відноситься до компаній, що зареєстровані в Північній Америці):

•Non-asset domestic transportation management (DTM-NA) - транспортні компанії, які організують перевезення в межах Північної Америки й не володіють реальними активами;

•Non-asset international transportation management (ITM-NA) транспортні компанії, які організують перевезення між Північною Америкою й іншими регіонами світу й не володіють реальними активами;

•Asset-based (U.S.) dedicated contract carriage (DCC-AB) - транспортні компанії, які володіють рухомим складом і мають у штаті водіїв і транспортних менеджерів (звичайно працюють за договорами строком від 1 до 7 років);

•Asset-based value-added warehousing/distribution (VA WD-AB) - складські компанії, що володіють складськими терміналами й дистрибутивними центрами (звичайно працюють на основі довгострокових договорів);

• Software – компанії провайдери програмного забезпечення. Компанії, що володіють реальними активами - будь-то складські комплекси або рухомий склад; вони спеціалізуються в основному на наданні відповідних складських і транспортних послуг. При цьому компанії, які не володіють реальними активами, займаються не лише експедируванням, так вони часто беруть на себе функції створення й оптимізації інтегрованого логістичного ланцюга.

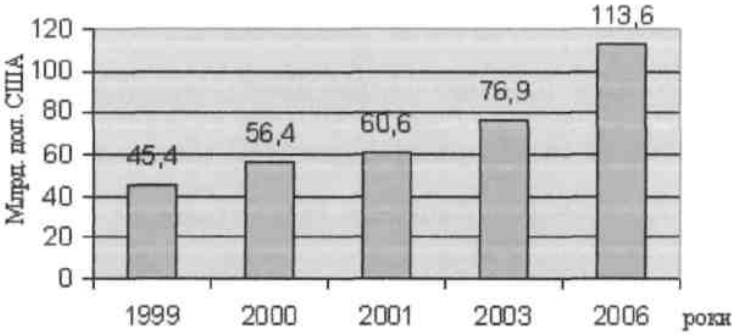


Рис. 4. Динаміка обсягу Північноамериканського ринку логістичних послуг млрд. дол. США (Розраховано автором, 17)

Перші спеціалізовані компанії, що фахово займались наданням логістичних послуг в Північній Америці, з'явились в 1980-х рр. Від цього часу обсяги продажу логістичних послуг неухильно зростали. Наприклад, у 2000р.,

ємність ринку зросла на 24%, у порівнянні з 1999р. Збільшення обсягу продажу логістичних послуг спеціалізованих фірм на північноамериканському ринку яскраво ілюструє на (рис. 4).

Як бачимо, сумарний обсяг продажу логістичних послуг у Північній Америці в 2003р. склав 76,9 млрд. У 2006р., в порівнянні з 2003 роком, цей показник зріс на 32,3%, і досяг 113,6 млрд. дол. США. Розподіл цієї суми за типами логістичних провайдерів має наступний вигляд (рис.5). З нього можна зробити висновок, що найбільший прибуток одержують компанії, які не мають реальних активів. Саме на їхню частку припадає значна частина доходу, що свідчить про успіх цього виду бізнесу в країнах НАФТА.

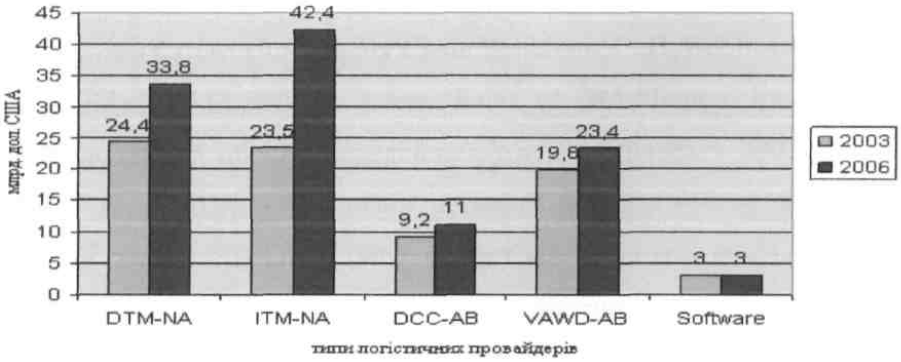


Рис. 5. Динаміка обсягу ринку логістичних послуг країн НАФТА за типами логістичних провайдерів, млрд. дол. США (Розраховано автором, 17)

На Північноамериканському ринку логістичних послуг все більш поширеною стає діяльність 4PL-компаній, що не володіють матеріальними активами, але координують діяльність 3PL-компаній. Основними факторами, що сприяють розвитку північноамериканського ринку 4PL-послуг, є збільшення потреби в більш складних логістичних послугах, розширення попиту на фахові логістичні знання та ефективні методи, глобалізація світової економіки й прагнення замовників до поділу ризиків (і доходів відповідно) із провайдером послуг. 4PL-послуги можуть надавати 3PL-компанії, фірми консалтингового й технологічного профілю.

Консалтингова фірма Armstrong&Associates Inc. оцінює ємність Північноамериканського ринку логістичних послуг, що надаються спеціалізованими компаніями на умовах аутсорсингу, в 113,6 млрд. дол. США. Найбільшими спеціалізованими фірмами у даній сфері діяльності є наступні фірми США: UPS Supply Chain Solutions, C. H. Robinson Worldwide, Menlo Worldwide, Expeditors International of Washington Inc. та Penske Logistics. Загальний оборот перелічених п'яти компаній у 2002р. становив 19,3 млрд. дол. США, (це приблизно четверта частина об'єму всього ринку логістичних послуг США). У 2006р. оборот компаній зріс до 24, 6 млрд. дол. США. За даними Канадського бюро статистики, ринок 3PL-провайдерів Північної Америки буде зростати на 10-15% протягом наступних 5 років.

Наводимо список 12 найбільших за об'ємом валового доходу 3PL-провайдерів, що діють на ринку логістичних послуг Північної Америки, з вказівкою їх валового та чистого доходу від логістики за 2006р. у млн. дол. США (табл. 2).

Таблиця 2. Найбільші 3PL-провайдери Північної Америки за величиною доходів від логістики (2006 р.) [18]

№	Компанія	Валовий дохід від логістики, млн. дол.США	Чистий дохід від логістики, млн. дол. США
1	UPS Supply Chain Solutions	8,931	5,681
2	DHL & Exel Logistics (The Ameri-	8,200	6,800
3	C. H. Robinson Worldwide	6,600	1,100
4	Expeditors Int'l of Washington, Inc.	4,626	1,283
5	UTi Worldwide Inc.	3,561	1,224
6	EGL Eagle Global Logistics	3,200	1,010
7	Penske Logistics	3,050	0,899
8	Kuehne + Nagel Contract Logistics, North America	2,812	0,625
9	Ryder	2,597	1,732
10	Caterpillar Logistics Services, Inc.	2,400	1,600
11	Schenker, Inc. (N.A.)	2,140	0,600
12	Schneider Dedicated Operations	1,556	1,556
	Всього	**49,673**	**24,110**

На думку західних фахівців, єдиною 4PL-компанією у вузькому розумінні є Vector SCM - спільне підприємство General Motors Corp. і Menlo Worldwide (філії CNF, Inc.). На даний час вона управляє всіма логістичними операціями General Motors (близько 6 млрд. USD щорічно), здійснює операції в більш ніж 200 країнах, працює з більш ніж 12 тис. постачальників й обслуговує 70 автоскладальних заводів й 12,5 тис. дилерів по усьому світі. Щодня Vector SCM обробляє потоки матеріалів і комплектуючих в обсязі 82 тис. т, а також 5,3 тис. відвантажень запчастин для вторинного ринку й 35 тис. готових автомобілів. Щорічний оборот компанії становить близько 120 млн. дол. США, її доходи визначаються як відсоток від економії логістичних витрат General Motors. Поряд із Vector SCM найбільшими компаніями такого роду є UPS, FedEx, DHL й Exel, а також логістичні підрозділи таких труп, як Penske, Ryder, Schneider, TNT, APL, Maersk та Caterpillar. Щодо транспортних послуг, то послуги перевезення вантажів із повною транзитною) нормою надають такі крупні фірми, як B.Hunt та Schielder National; із неповною транзитною) нормою – Yellow Freight, Consolidated Freightways, TNT Freightways; сегмент спеціалізованих перевезень представляють компанії, що займаються доставкою посилок та інших поштових відправлень, такі як UPS та FedEx. На ринку авіаперевезень країн НАФТА провідні позиції

належать компаніям FedEx та UPS Overnight, а на ринку залізничних перевезень лідером є Union Pacific, Canada North й Canada Pacific.

Рис. 6. Мінімальні терміни перевезень із неповною транзитного нормою (LTL Transit), що здійснює компанія OH Logistics, від головного дистрибуційного центру в Чикаго [16]

На Північноамериканському ринку складських послуг на сьогоднішній день компанії United Parcel Service (UPS) та Caterpillar залишаються лідерами серед приватних складських операторів, DHL-Exel Supply Chain, (раніше відома як Exel) - найбільшим 3PL-оператором (із загальним доходом в сфері контрактної логістики 3.4 млрд. дол. США на рік), а фірма AmeriCold Logistics усе ще має у своєму розпорядженні найбільші рефрижераторні склади. Серед найбільших канадських операторів - Congebec, що знаходиться в Квебеці; мексиканських - Frialsa Frigorificos (обидві компанії є операторами рефрижераторних складів). Останнім часом значно поширені послуги так званих проміжних складів (англ. - cross-dock warehouses), які, головним чином, використовуються для перевантаження вантажу із одного транспортного засобу на інший. До операторів, що надають подібні послуги належать компанії BAX, EGL, Inc. and Expeditors. Середня площа складів загального користування в Північній Америці становить 315 тис. кв. футів. В окремих регіонах Сполучених Штатів площа коливається від 265,000 до 375,000 квадратних футів. Найбільший попит на складські послуги мають Центральний та Західний регіони США, а також регіон Середнього Заходу.

Особливості застосування геопросторового та картографічного підходу у транспортно-логістичній діяльності американських 3PL-провайдерів можна розглянути на прикладі компанії Ozburn-Hessey Logistic. Корпоративну територіальну організацію логістичної системи, а саме: проходження логістичних комунікацій та розміщення логістичних терміналів на території Сполучених Штатів, відображають корпоративні карти мінімальних термінів перевезень із неповною транзитною нормою (LTL Transit), що здійснює компанія OH Logistics (рис. 6, 7), від головного дистрибуційного центру (на прикладі Чикаго). З наведених карт можна зробити такі висновки: 1) фірмою встановлено мінімальні терміни перевезень по містах та по штатах (6 градацій) від одного дня до шести днів; 2) на карту нанесено головні шляхи доставки, що використовує компанія, тобто - схему комунікацій; 3) визначено головний дистрибуційний центр в Чикаго та позначено регіональні центри дистрибуції, причому найбільша їх кількість зосереджена на території ареалів доставки наступного та другого дня, також певною мірою можна відмітити тяжіння регіональних дистрибуційних центрів до найбільших морських портів країни (Нью-Йорк, Балтімор, Х'юстон тощо); 4) визначено зони термінів доставки від головного дистрибуційного центру в Чикаго (шт. Іллінойс), куди звозяться всі вантажі для сортування та розподілу; 5) відповідно до термінів доставки виділено шість ареалів: доставка наступного дня (9 дистрибуційних центрів) доставка другого дня (ареал займає найбільшу площу в межах країни, тут розміщено 12 центрів дистрибуції); доставка третього дня (2 центри); доставка четвертого дня (ареал охоплює західні штати країни, має 2 центри дистрибуції); ареал доставки на п'ятий день; доставка на шостий день.

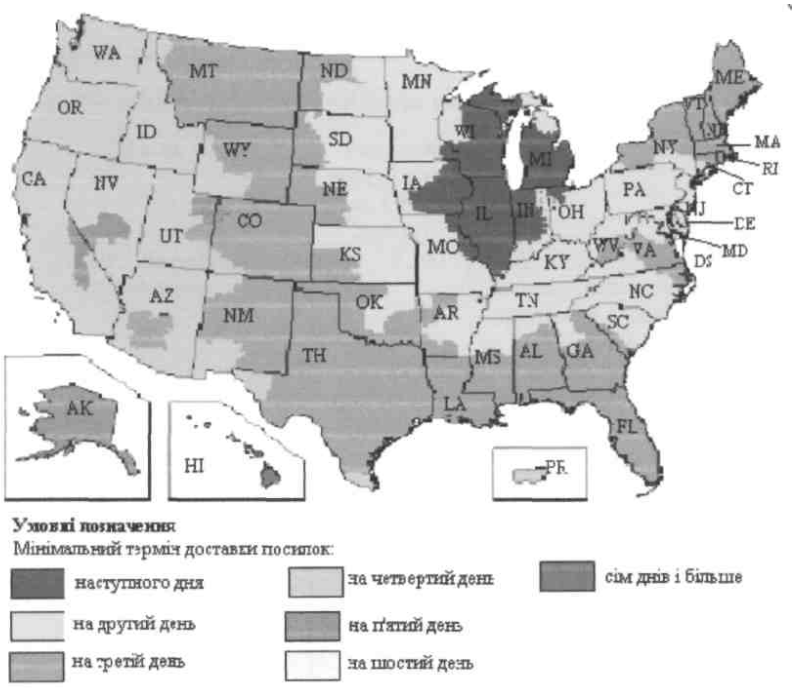


Рис. 7. Мінімальні терміни доставки посилок компанію OH Logistics від головного дистрибуційного центру в Чикаго [16]

Терміни доставки дрібних вантажів, що входить до числа базових транспортно-логістичних послуг, ілюструє картосхема мінімальних термінів доставки посилок компанією OH Logistics від головного дистрибуційного центру в Чикаго (рис. 7). Із картосхеми видно, що компанія встановила мінімальні терміни доставки посилок в межах країни від одного до семи днів і більше. Найдовшу тривалість має доставка посилок на Гавайї. Розглянемо особливості розвитку логістики в країнах-учасницях НАФТА.

США. За даними американських спеціалістів з операційного менеджменту, якщо прийняти за 100% всі роботи, що виконуються у США, то питома вага різних видів робіт розподіляється наступним чином: обробка промисловості - близько 18%, будівництво, гірничовидобувна та інші галузі - близько 6%, сфера послуг - близько 76% (остання включає управлінський сектор, сектор харчування, нерухомості, торгівлю, транспорт, законодавство, медицину, ремонт та обслуговування). При цьому результати аналізу досліджень, виконаних американськими спеціалістами з логістичного менеджменту, дозволяють зробити висновки про те, що операції пов'язані з логістикою, займають в обробній промисловості від 24% до 32%, в будівництві, гірничовидобувній та інших галузях - від 17 до 26%, в сфері послуг - четверту частину.

Компанії США були першими у світі щодо впровадження логістичних підходів у питаннях раціональної організації (у т.ч. територіальної) взаємозв'язків своїх підприємств з партнерами по бізнесу. Так, ще у 1920-х рр. елементи сучасної логістичної системи «Точно в строк» (*ЛІТ*) застосовувались на заводах Форда у Детройті з завершеним циклом виробництва автомобілів. Сучасний розвиток ринку логістичних послуг в США дещо відрізняється від Європи, де логістичні фірми шукають шляхи розвитку в умовах євроінтеграції, та Азії, де державні кордони ще сильно впливають на логістичні рішення. Після створення НАФТА утворився найбільший за територією регіон світу з вільним рухом товарів.

Це створило господарське середовище, в якому компанії можуть вільно обирати оптимальні варіанти розміщення виробничих потужностей та збутових зон, і, таким чином, стимулювало пошук ефективних логістичних рішень. Перед виробниками США постало питання - виконувати логістичні операції самотужки чи скористатись послугами спеціалізованих логістичних фірм. За словами Дж.Т.Менцера, професора логістики університету Теннессі, компанії виявили, що застосовуючи ефективні логістичні рішення, вони можуть скоротити обсяг запасів на 40%. Тому все більше американських промислових та торговельних корпорацій інвестують в логістику. За даними Ради з логістичного менеджменту понад 70% найбільших корпорацій США користуються послугами спеціалізованих логістичних фірм. Причому компанії шукають єдиного логістичного оператора, якому можна було б довірити всю сукупність операцій з постачання або збуту певних товарів. Тому на логістичному ринку США теж відбувається злиття фірм і утворення більш

потужних структур, прикладом чого є набуття компанією "Federal Express" фірми "Caliber System" разом з її логістичним підрозділом за 2,7 млрд. дол. США. Ще одна причина, чому промислові і торговельні компанії США все частіше звертаються до послуг спеціалізованих логістичних фірм – зростаюча складність логістичних рішень в умовах застосування електронної техніки та Інтернету.

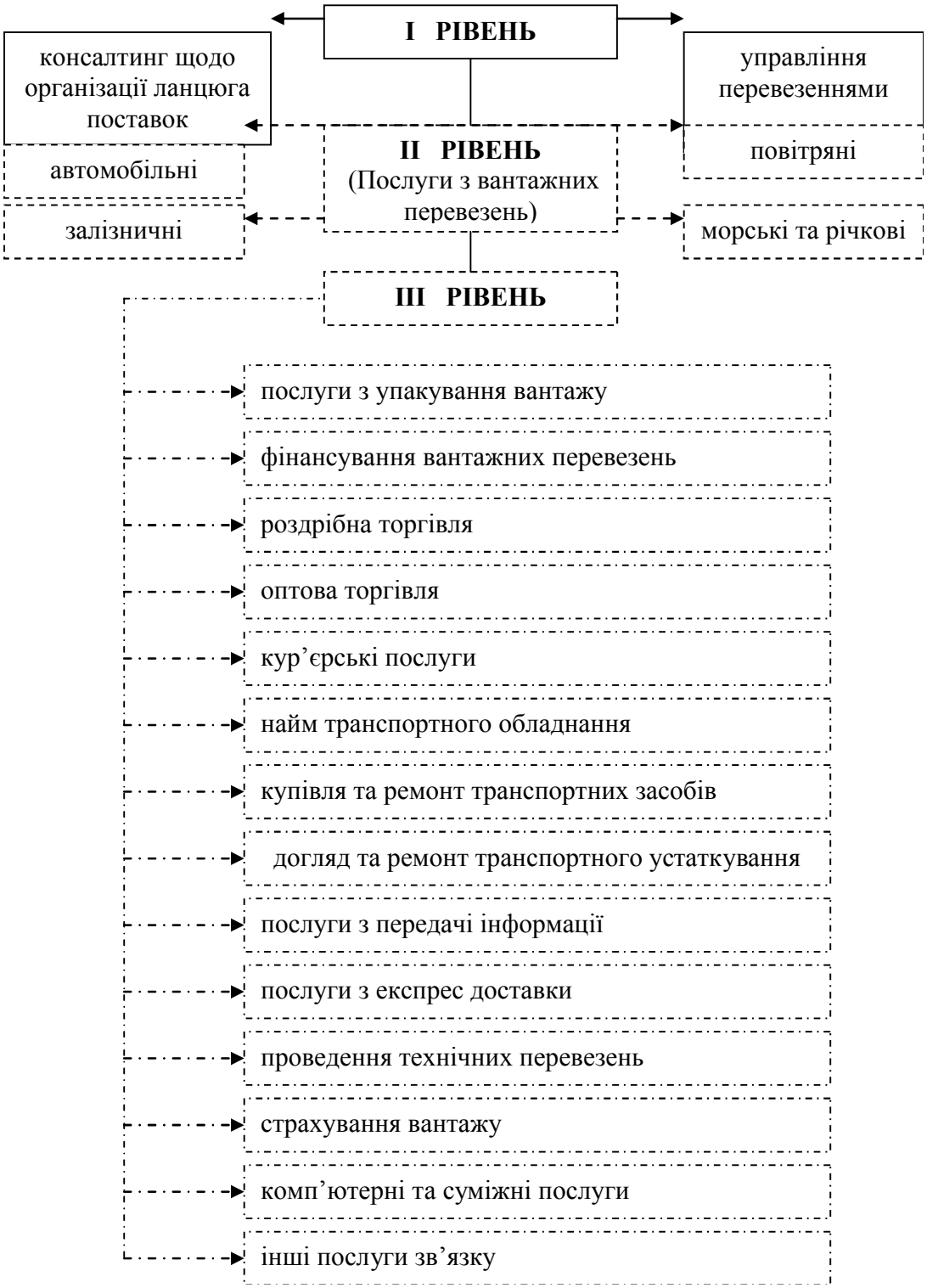


Рис. 8. Класифікація логістичних послуг (запропонована Комісією США з міжнародної торгівлі - United States International Trade Commission) [14]

Тому в США активно розвивається наступна ступінь розвитку логістичних послуг - це фірми-консультанти з питань логістики (або 4PL). Класифікація логістичних послуг за Комісією США з міжнародної торгівлі подана на рис. 8.

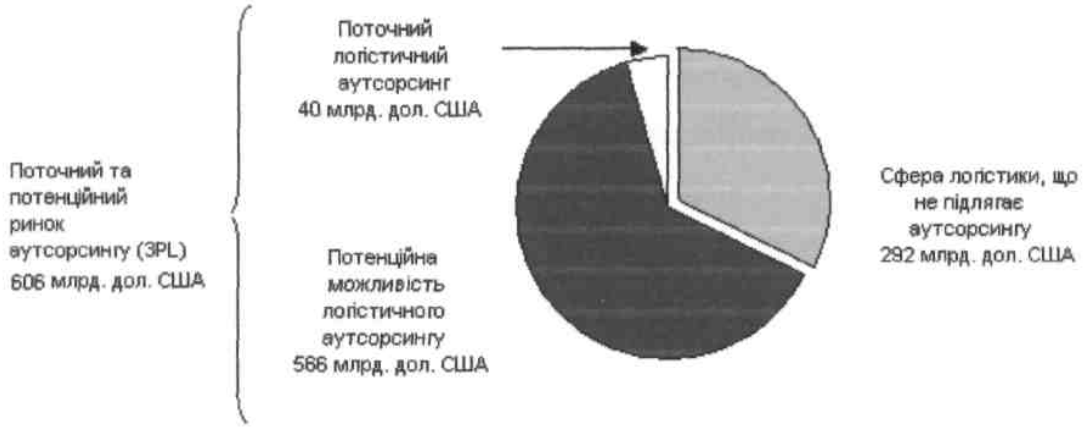


Рис. 9. Структура ринку логістики США

За результатами досліджень Armstong & Associates й Piper Jaffray загальні логістичні витрати в США в 1998 році складали 898 млрд. дол. США. З них приблизно дві третини можна потенційно передати спеціалізованим логістичним фірмам або 3PL-провайдерам. Поточний і потенційний ринок аутсорсингу (3PL) у США становив на 1998р. 606 млрд. дол. США. Структура ринку логістики в США представлена на рис. 9. Доходи 3PL провайдерів в 2001р. за даними Armstrong and Associates склали 56 млрд. дол. США. Протягом останніх 20 років доходи 3PL провайдерів зросли в 27 разів. За оцінками експертів, динаміка зростання ринку 3PL послуг у США становить 18%-22% у рік.

Витрати на логістику в бізнес-секторі національної економіки США співставні з витратами на охорону здоров'я. Вони ще в 2000р. перевищили 1 трлн. дол. США, та, не зважаючи на зниження в 2001-2003рр., мають загальну тенденцію до подальшого зростання. В 2004р. вони становили 1,027 трлн. дол. США, а в 2005р., у порівнянні з 1998р., зросли на 22,1% і досягли 1,183 трлн. дол. США (табл. 3).

Відповідно до прийнятої в США методики підрахунку логістичних витрат, витрати поділяються на три основні групи: 1) витрати на утримання запасів (відсоткові рахунки; податки, амортизація, страхування, та інші витрати пов'язані із ризиками утримання запасів; складування); 2) транспортні витрати (оплата транспортних тарифів або витрати на утримання та експлуатацію власних транспортних засобів; витрати на експедування вантажів; витрати вантажовідправників); 3) адміністративні витрати або витрати на логістичне адміністрування. Найбільша частка в структурі логістичних витрат в економіці США припадає на витрати на утримання запасів та транспортні витрати, на які, починаючи з 1990р., разом припадає більше 95%. Наприклад, у 2005 р. частка логістичних витрат на

утримання запасів становила - 33,2%, транспортних – 62,9%, (разом 96,1 %) адміністративних – 3,9%.

Таблиця 3. Абсолютні і відносні витрати на логістику в економіці США в 1990-2005 рр. (в поточних цінах) [11]

Рік	*ВВП США, млрд. дол.*	*Витрати на логістику, млрд. дол. дол. США*	*Відношення витрат на логістику до ВВП (%)*
1990	5804	659	11,4
1991	5996	635	10,6
1992	6338	636	10,0
1993	6657	660	9,9
1994	7072	712	10,1
1995	7398	773	10,4
1996	7817	801	10,2
1997	8304	850	10,2
1998	8747	898	10,1
1999	9268	922	9,9
2000	9817	1007	10,3
2001	10128	966	9,5
2002	10487	917	8,7
2003	11004	947	8,6
2004	11735	1027	8,8
2005	12490	1183	9,5

Динаміку структури логістичних витрат у США можна проілюструвати за допомогою графічної інтерпретації статистичних даних (рис. 10).

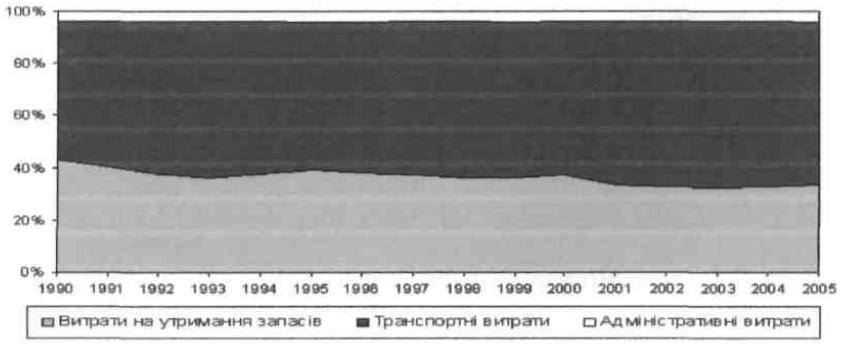


Рис. 10. Динаміка структури витрат на логістику в економіці США з 1990 по 2005 рр. Розраховано автором [11]

В аутсорсинговому логістичному бізнесі США, так само як й в інших країнах світу, діють дві основні групи спеціалізованих фірм: з власним парком транспортних засобів, підйомно-транспортного й іншого устаткування, а також складськими потужностями (asset-based) та посередницькі (nonasset-based). До останньої відноситься, наприклад, компанія C. H. Robinson (м. Міннеаполіс), що організує перевезення для своїх клієнтів, взаємодіючи при цьому приблизно з 30 тис. перевізників. Інша компанія - Caterpillar Logistics координує

транспортування вантажів для своєї материнської компанії Caterpillar Inc. і ще приблизно для 50 інших своїх партнерів. Стосовно першої групи компаній, основною діяльністю яких, як правило, є вантажні перевезення, то вони часто надають логістичні послуги з високою доданою вартістю. Зокрема, підрозділ Penske Corp., що займається лізингом вантажівок, пропонує такі види сервісу, як менеджмент і складування, використовуючи власний парк із 200 тис. автомобілів. На ринку логістичних послуг США виділяються десять компаній - логістичних операторів, які входять до 25 найбільших 3PL-провайдерів світу (за показником доходу в млн. дол. США, сумарний дохід - 27 млн.) (табл. 4).

Таблиця 4. Найбільші спеціалізовані логістичні фірми США, що входять до числа 25 найбільших 3PL-провайдерів світу [11]

№ з/п	Назва фірми	Валовий дохід (млн. дол. США, 2005р.)	Перелік надаваних послуг
1	UPS Supply Chain Solutions	4,100	Морське та повітряне експедиторство, митна очистка товарів, управління перевезеннями, складування та дистрибуція, консалтинг щодо організації ланцюга поставок, спеціальні контрактні перевезення, фінансування вантажних перевезень та страхування, довгострокова оренда устаткування (лізинг), поштові послуги.
2	C.H. Robinson Worldwide	3,600	Послуги митних брокерів, морське та повітряне експедиторство, управління перевезеннями, складування, рекламна логістика.
3	Menlo Worldwide (US)	3,100	Управління перевезеннями, складування та дистрибуція, повітряні вантажоперевезення, послуги митних брокерів, консалтинг щодо організації ланцюга поставок, управління поверненими вантажами.
4	Expeditors International of Washington	2,600	Повітряне експедиторство, послуги митних брокерів, складування та дистрибуція, консалтинг щодо організації ланцюга поставок.
5	Penske Logistics	2,500	Спеціальні перевезення на умовах контракту, управління перевезеннями, складування та дистрибуція, довгострокова оренда устаткування.
6	Eagle Global Logistics	2,200	Морське та повітряне експедиторство, управління перевезеннями, складування та дистрибуція, послуги митних брокерів, проектний менеджмент.
7	BAX Global	2,000	Повітряне експедиторство, управління перевезеннями, складування та дистрибуція, консалтинг щодо організації ланцюга поставок, фінансування та аудит вантажних перевезень, митна очистка товарів.
8	Ryder	1,900	Консалтинг щодо організації ланцюга поставок, управління перевезеннями, складування та дистрибуція, спеціальні вантажоперевезення на умовах

			контракту, морське та повітряне експедитторство, довгострокова оренда устаткування, фінансування та аудит, страхування, управлшня поверненими вантажами.
9	Schneider Logistics	1,900	Управління перевезеннями, консалтинг щодо організації ланцюга поставок, спеціальні вантажоперевезення на умовах контракту, фінансування та аудит вантажних перевезень.
10	UTi Worldwide	1,200	Морське та повітряне експедиторство, митна очистка товарів, складування та дистрибуція.
11	Caterpillar Logistics	1,000	Складування та дистрибуція, транспортний менеджмент, консультаційні послуги.
12	FedEx Supply Services	603	Управління внутрішніми та міжнародними транспортними перевезеннями, митна очистка товарів та вантажоперевезення, послуги митних брокерів, консалтинг щодо організації ланцюга поставок, складування та дистрибуція.

Загалом, у структурі ринку послуг США з перевезень вантажів за часткою тонно-кілометрів переважають автомобільні (52%) та авіаперевезення (31%) (рис. 11).

Щодо регіональних особливостей ринку транспортно-логістичних послуг, США то автомобільні та водні перевезення переважають на сході країни. (рис. 12). Причому обсяг автомобільних перевезень коливається в межах 14 587 - 25 978 (і більше) тонно-кілометрів, а водних (головним чином по системі річок Міссісіпі - Огайо) - від 8 628 до 18 416 тонно-кілометрів. Перевезення вантажів залізницею переважає в центральних штатах країни (обсяги перевезень від 18 507 до 37 608 тонно-кілометрів) і, частково, на сході (17 200 до 21640 тонно-кілометрів). Із картосхеми видно, що у перевезеннях вантажів на великі відстані (перевезення захід - схід і навпаки) провідну роль відіграють повітряні (обсяг до 39 тис. тонно-кілометрів) та мультимодальні (обсяг до 988 тис. тонно-кілометрів) перевезення.

Рис. 11. Структура ринку вантажоперевезень США, 2005 рік, Розраховано автором [19]

Послуги з мультимодальних перевезень на ринку логістики США надає залізнична компанія Union Pacific, яка придбала автотранспортну фірму Overnight Express, а також розвиває ділове співробітництво з такими потужними автотранспортними фірмами, як J.B. Hunt та Schielder National.

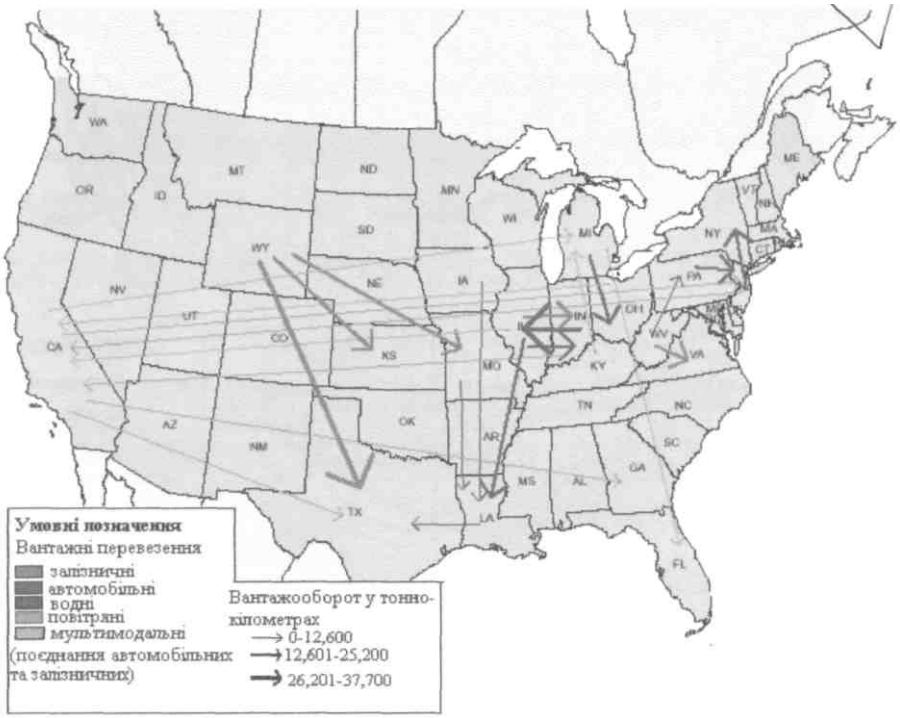


Рис. 12. Напрями вантажних перевезень між штатами США [15]

Протягом кількох останніх років фірми, що здійснюють операції з експрес-доставки вантажів, значно розширили свої пропозиції логістичних послуг. Зокрема, ще в 2001 р. FedEx Corp. почала реорганізацію свого логістичного сектору для забезпечення керування перевезеннями та обслуговування через підрозділ FedEx Services. Після серії придбань у 2005 р., що були пов'язані з перебудовою логістики, компанія UPS також оголосила про створення спеціалізованого підрозділу Supply Chain Solutions, що мало об'єднати ресурси різних дочірніх підприємств. Як UPS так і FedEx розглядають логістику як основний компонент своєї стратегії розвитку. Регіональні особливості складського господарства США показані в табл. 5.

Таблиця 5. Регіональні особливості послуг складів загального користування США [13]

Регіон	Середній розмір складу (у футах)	Середня кількість клієнтів	Оплата за одну палету	Оплата за зберігання однієї коробки (маса < 15 фунтів)	Оплата за зберігання однієї коробки (маса > 15 фунтів)	Оплата за годину
Центр	355,000	26	$6.30	$.32	$.48	$28.62
Середній Захід	375,000	23	$6.78	$.31	$.49	$29.27
Північний Схід	334,000	11	$5.63	$.25	$.55	$30.35
Південний Схід	265,000	15	$5.61	$.21	$.33	$28.06
Захід	286,000	20	$6.35	$.65	$.77	$29.88

На ринку логістичних послуг США одержала істотне поширення концепція «just-in-time» («точно в строк»). Характерним прикладом успішного використання цієї технологи є діяльність TNT Logistics, дочірньої компанії голландської групи TPG, що управляє зовнішніми поставками комплектуючих для американського автозаводу BMW. TNT здійснює моніторинг як поставок матеріалів і комплектуючих на виробництво, так і потоків інформації про перевезення, інформуючи про них менеджерів заводу.

Американські компанії в галузях обробної промисловості також одержують значну економію за допомогою аутсорсингу логістичних послуг. Наприклад, Lucent Technologies переглянула в 2005р. ланцюг поставок, передавши ключові логістичні функції підрядникам. У результаті компанія скоротила сукупну чисельність власних складів з 300 до 54, а обсяг матеріально-технічних запасів - з 8 млрд. дол. США до 806 млн. дол. США; крім того, було модернізовано процес закупівель**.**

США також використовують глобальну логістичну стратегію, зокрема у зовнішніх економічних відносинах з Японією та Південною Кореєю. При цьому характерною рисою логістичних зв'язків "постачальник-споживач" фірм США з їх японськими та південнокорейськими постачальниками є висока ритмічність поставок та їх короткі інтервали.

Канада. Логістичні послуги в Канаді надаються як традиційними транспортними, складськими й експедиторськими фірмами, так і аутсорсинговими компаніями. Витрати на логістику становлять 12% ВВП країни (70 191 млн. дол. США). Обсяг канадського ринку логістики оцінюється в 50 млрд. дол. США (2005р.), причому логістичні операції вартістю 75 млрд. дол. США виконуються безпосередньо фірмами без участі логістичних посередників. Вартість експорту логістичних послуг становить 7,6 млрд. дол. США, що становить 12% від загальної вартості експортованих послуг Канади. Найчастіше фірми користуються послугами спеціалізованих логістичних фірм для виконання наступних логістичних операцій: внутрішні та міжнародні перевезення, експедування вантажів та митна очистка товарів [рис. 13].

За канадською статистикою послуги логістичних провайдерів Канади поділяються на три види: 1) Asset-Based Transportation Services (ABTS) (лише перевезення вантажів); 2) Asset-Based Non-Transportation Services (ABNTS) (логістичні послуги, що пов'язані з матеріальними потоками); 3)Non-Asset Based Logistics Services (NABLS) (посередників).

Послуги ABTS на ринку логістичних послуг представлені логістичними провайдерами, що виконують операції пов'язані лише із перевезенням товарів. На цей вид послуг припадає 85% доходів логістичної індустрії країни, на перевезення вантажів припадає 42% логістичних операцій країни та 75% операцій транспорту. Дана під-категорія характеризується активним застосуванням елементів сучасної логістичної системи «Точно в строк» та впровадженням новітніх технологій.

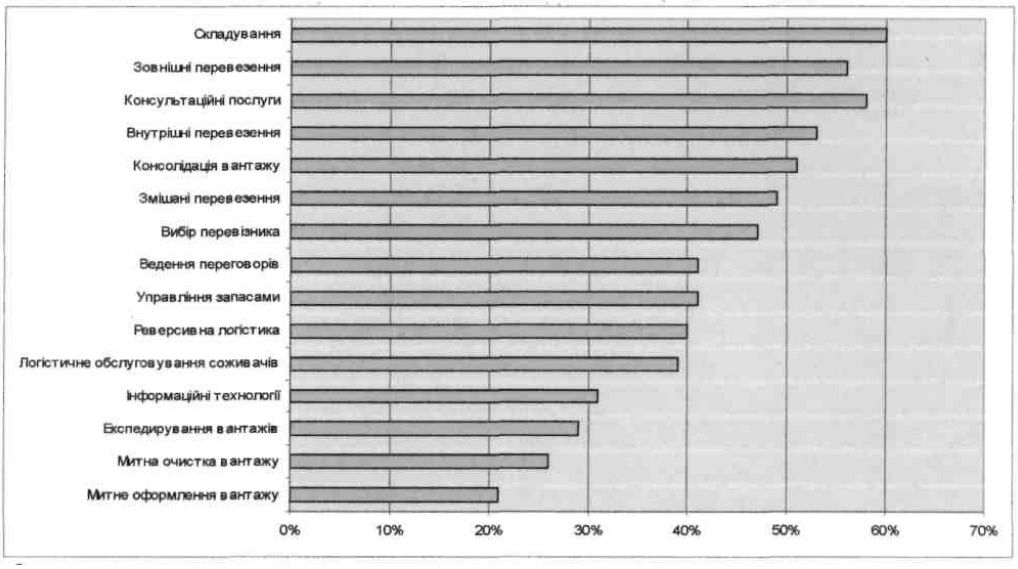


Рис. 13. Частка послуг, що надають 3PL-провайдери Канади (за видами логістичних операцій) [17]

Послуги ABNTS (або послуги SPL-провайдерів) включають логістичні операції пов'язані з матеріальними потоками і управлінням системами перевезення вантажів за дорученням клієнта. Зокрема, фірми надають послуги із доданою вартістю, що включають участь у виробничому процесі та упакуванні, управління адміністративними операціями, управління інформаційними системами (відстеження руху вантажопотоків), митну очистку товарів, міжнародне експедування вантажів та консалтинг щодо організації ланцюгів поставок. Найбільш поширені послуги, що надають 3PL-провайдери Канади, - це складування, внутрішні та міжнародні перевезення, консультаційні послуги, консолідація вантажів, мультимодальні перевезення тощо.

Послуги NABLS надають провайдери, що не мають матеріальних активів. Вони інтегрують логістичні послуги різних компаній на умовах контракту (транспортування, складування тощо), координуючи і контролюючи їхню діяльність через управління інформаційними потоками. Послуги NABLS є найбільш прибутковими. Провайдери цього типу надають послуги з митної очистки товарів для 76% канадських фірм, з митного оформлення вантажів - для 78% та з експедування вантажів - для 65%. Сукупний дохід компаній Канади, що займаються логістичними операціями, в 2005р. склав 38 млрд. дол. США, причому 68% цієї суми припало на частку автомобільних вантажоперевезень. Усе більше канадських компаній переходить на організацію бізнесу на основі індивідуальних замовлень, мінімізації складських запасів і доставки вантажів точно в строк. Щодо структури ринку логістики Канади, то найбільша частка припадає на автомобільні та залізничні перевезення, а також на складське господарство (табл. 6).

На частку вантажних автомобільних перевезень доводиться 90% сукупного вантажообігу транспортної системи країни, сумарні продажі

сектору в 2005р. склали 26 млрд. дол. США. Швидко зростаючою підгалуззю канадської логістичної індустрії є кур'єрська доставка з оборотом 3,5 млрд. дол. США в 2005 р.

Таблиця 6. Структура ринку логістичних послуг Канади, % [17]

Сектори ринку логістики	Частка, %
Автомобільний транспорт	42
Складування	15
Залізничний транспорт	14
Морський транспорт	10
Кур'єрська доставка	9
Повітряний транспорт	2
Інші	8
Разом	**100**

Таким чином, у структурі вантажообігу Канади переважають перевезення залізничним (66,3%) та автомобільним (21,4%) видами транспорту (рис. 14).

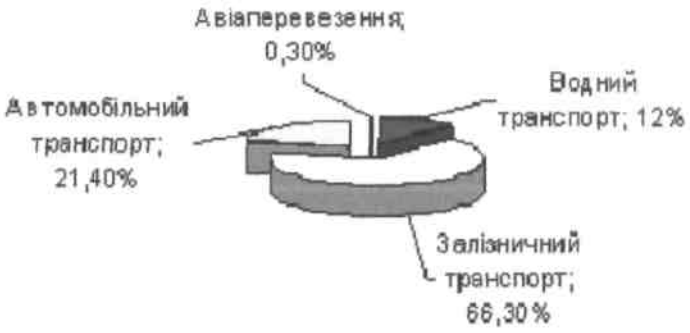


Рис. 14. Структура ринку вантажоперевезень Канади, 2005 рік Розраховано автором за [17]

Щодо географічних особливостей транспортно-логістичних послуг, то залізничні перевезення мають місце практично в усіх регіонах країни і вони переважають за дальністю та обсягами перевезеного вантажу. Автомобільні перевезення здійснюються між сусідніми провінціями на заході та сході країни. Перевезення водним транспортом переважають в районі Великих озер та затоки Св. Лаврентія (рис. 15). Найбільшими логістичними вузлами на території країни виступають Торонто та Монреаль.

Оборот залізничного транспорту в 2005р. склав 5,6 млрд. дол. США, з них на частку двох найбільших залізничних магістралей (Canada North й Canada Pacific) припало біля 90%. Міжрегіональні перевезення склали 44% обороту галузі, міжнародні – 29% і внутрішньорегіональні – 26%. При цьому частка США становила 32% всіх відправлень вантажів та 32% транзитних перевезень вантажів в аеропорти й морські порти Канади. Авіаційні вантажоперевезення (750 млн. дол. США в 2005р.) забезпечують

9,3% сукупного обороту логістичної індустрії Канади. Авіаперевізники активно співробітничають із кур'єрськими компаніями; багато міжнародних авіакомпаній надають відправникам вантажу інтегровані логістичні послуги, активно інвестують засоби в інформаційні системи й скорочують часові вікна для відвантажень. У структурі вантажообігу морських портів країни 85% доводиться на міжнародні вантажі. Сукупний оборот канадських судноплавних компаній в 2005р. склав 1,6 млрд. дол. США, з них 825 млн. дол. США припало на перевезення сировинних товарів.

Рис. 15. Напрями вантажоперевезень між провінціями Канади [15]

Нині у Канаді налічується приблизно 1,1 тис. експедиторських компаній з річним оборотом близько 1,1 млрд. дол. США. Основну частину доходів вони одержують від побічних видів діяльності, зокрема митного брокерства й складських послуг. Попит на експедиторські послуги стимулюється прагненням до мінімізації складських запасів, поширенням практики поставок точно в строк і тенденцією до зменшення одиничного розміру товарних партій. У країні діють 335 митних брокерів із сукупним річним оборотом більше 400 млн. дол. США. Для багатьох з них профільним видом діяльності є експедиторський бізнес і вантажні автоперевезення. Митні брокери надають комплексні логістичні послуги, включаючи моніторинг товарних запасів і відвантажень, і беруть участь у керуванні поставками через альянси із іншими компаніями. У складському господарстві Канади виділяються три основних види складів: приватні, публічні (загального користування) й контрактні. Компанії, що надають

послуги публічних і контрактних складів, здійснюють також широкий діапазон суміжних операцій, включаючи страхування, оцінку збитків, підготовку товарно-транспортних документів, комплектацію вантажних партій, місцеві автоперевезення, розрахунки за товари. На ринку складських послуг Канади провідні позиції займає американська компанія USCO Logistics.

Більшість аутсорсингових логістичних компаній у Канаді займаються даним бізнесом не більше 10 років. Аутсорсингові контракти в сфері логістики укладають, як правило, на строк 3-5 років. На частку логістики припадає близько 15% сукупного обсягу операцій аутсорсингу в країні. Найбільшими логістичними операторами Канади, що діють як на національному, так і на регіональному ринку логістичних послуг є наступні 3PL-провайдери: DC Canada Inc, Instorage Distribution Ltd, Lehman Logistics, MacCosham Logistics.

Основними споживачами логістичних послуг у Канаді є компанії обробної промисловості, оптової й роздрібної торгівлі, що забезпечують біля половини робочих місць в економіці країни (табл. 7).

Таблиця 7. Основні споживачі логістичних послуг в Канаді (2005р.) [17]

Галузь	*Кількість підприємств, тис.*	*Оборот в 2005 р., млрд. дол. США*
Обробна промисловість	35	326
Оптова торгівля	60	264
Роздрібна торгівля	21	38

На думку канадських експертів, основними стимулами зростання ринку логістичних послуг Канади будуть посилення значимості керування мережею постачання товарів у корпоративних ділових стратегіях і подальше розширення використання практики аутсорсингу.

Мексика. Сьогодні Мексика істотно відстає від своїх північних сусідів у розвитку сфери логістики. Усього 30% великих компаній цієї країни мають логістичну службу й тільки 32% компаній використовують інші методи логістики, зокрема аутсорсинг логістичних операцій. Протягом останніх 10 років транспортна галузь Мексики розвивалася із щорічним темпом 3-5%, при цьому розвиток відповідної інфраструктури відставав від потреб національної економіки, що обумовило уповільнення швидкості й зростання витрат товарообігу. За оцінкою консалтингової компанії A. T. Kearney, на частку логістичної галузі доводиться в цілому 15,3% ВВП країни або 1,6 млрд. дол. США. Більшість мексиканських компаній здійснюють перевезення своєї продукції за допомогою власного парку транспортних засобів, зважаючи, головним чином на витрати, а не на своєчасність доставки й загальну ефективність. У результаті середня частка витрат на обіг у вартості товарів у Мексиці досягає 8% проти 5% в більш розвинених країнах.

У структурі вантажообігу Мексики суттєво переважають перевезення автомобільним (80,3 %), а також залізничним та водним видом транспорту (9,9%) (рис. 16).

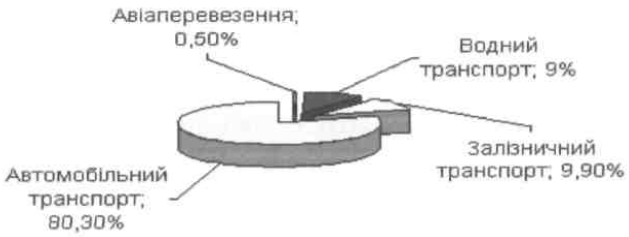


Рис. 16. Структура ринку вантажоперевезень Мексики, 2005 рік [17]

Досить цікавою є географічна спрямованість вантажних перевезень у Мексиці (рис. 17). Так основні вантажопотоки спрямовані від Мехіко, яке відіграє роль головного дистрибуційного вузла країни, до інших штатів. Особливо переважають тут автомобільні та повітряні вантажоперевезення. Перевезення водним транспортом спрямовані, головним чином, із Салінi-Крус.

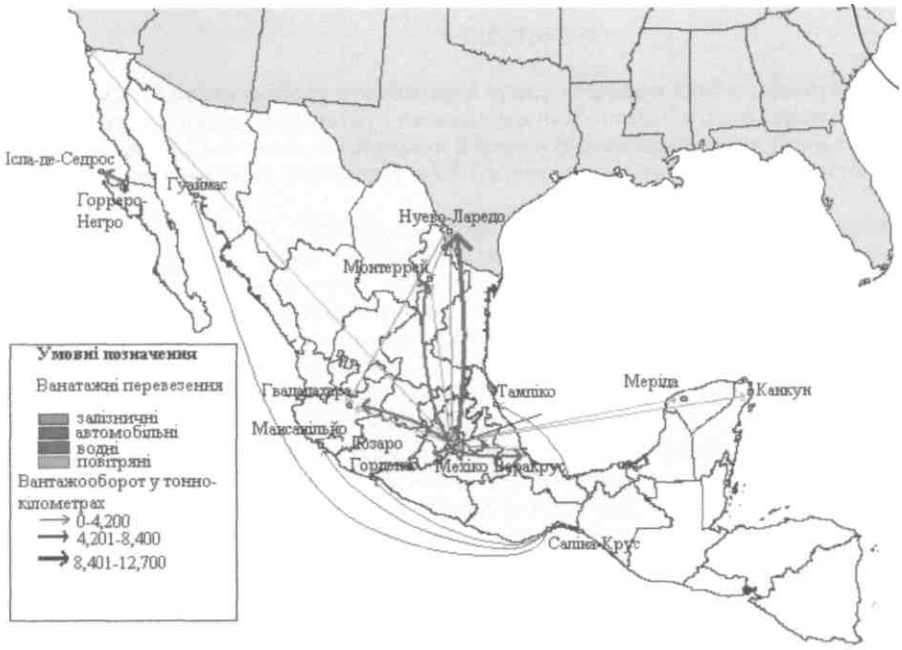


Рис. 17. Напрями вантажних перевезень між штатами Мексики [15]

На думку експертів Міністерства торгівлі США, у Мексиці діють надмірно суворі нормативи, що регулюють сферу транспорту і перешкоджають розвиткові конкуренції на ринку логістичних послуг. Так, іноземним операторам тут забороняється використовувати вантажівки повною масою більше 4 т. У результаті закордонним експедиторам, включаючи логістичні компанії, доводиться більше витрачати через використання малотонажних фургонів для міжміських перевезень або

співпрацю із внутрішніми транспортними операторами. До найбільших логістичних операторів Мексики належать компанії ABX LOGISTICS Mexico, що надає різноманітні логістичні послуги, включаючи планування, морські та повітряні міжнародні перевезення. Також на ринку логістичних послуг країн НАФТА діють такі мексиканські фірми, як: Autolineas Mexicanas, Exim Broker Transport, Grupo TMM, Pegaso Express та ін. Після набуття чинності Угоди про створення Північноамериканської зони вільної торгівлі (NAFTA), логістична індустрія Мексики почала розвиватися більш швидкими темпами, що випереджають ріст ВВП. Цьому багато в чому сприяло розширення торгівлі зі США (більш ніж на 10% щорічно) і зростаюча інтеграція економік США та Мексики. Серед найбільших міжнародних логістичних компаній, що активно діють на мексиканському ринку, варто згадати BAX Global, CH Robinson Worldwide, Tompkins Associates, ProModel Corp., Menlo Worldwide, USCO Logistics. Динамічне зростання мексиканського імпорту протягом останніх років значно підвищило потреби у складських потужностях та інтегрованих логістичних послугах. На думку місцевих експертів, якщо поширення аутсорсингу логістичних послуг до 2010 р. досягне хоча б половини відповідного показника в Штатах, то ємність цього ринку у Мексиці складе 5 млрд. дол. США.

Висновки. Логістика виступає потужним чинником інтенсифікації інтеграційних процесів у Північно-Американській зоні вільної торгівлі. Транспортно-логістична діяльність має свої особливості та характерні риси в США, Канаді та Мексиці, але об'єднання їхніх зусиль сприяє створенню єдиного логістичного простору в межах Північно-Американського континенту, що забезпечує надзвичайно високу транспортну та економічну ефективність. Без сумніву досвід транспортно-логістичної інтеграції країн НАФТА буде цікавий та корисний Україні, яка нині теж інтегрується в Пан'європейську та світову транспортно-логістичні системи.

1. Бауєрсокс Д.Дж, Клосс Д.Дж. Логистика: интегрированная цепь поставок: Пер. с англ. М.: ЗАО „Олимп-Бизнес, 2005. – 640 с. 2. Сток Дж.Р., Ламберт Д.М. Стратегическое управление логистикой: Пер. с англ. – М.: ИНФРА-М, 2005. – 797 с. 3. Шапиро Дж. Моделирование цепи поставок/Пер. с англ. – СПб.: Питер, 2006. – 720 с. 4. Уотерс Д. Логистика. Управление цепью поставок: Пер. с англ. – М.: ЮНИТИ-ДАНА, 2003. – 503 с. 5. Джонсон Дж., Вуд Д., Вордлоу Д., Мерфи-мл. П. Современная логістика. – М.: И.Д. «Вільямс», 2002. – 624 с. 6. Сергеев В.И., Кизим А.А., Эльяшевич П.А. Глобальных логистические системы: Уч. пос. – СПб.: Бизнес-пресса, 2001 – 240 с. 7. Смирнов І.Г. Логістика: просторово-територіальний вимір: Моногр. – К.: Обрії, 2004. – 335 с. 8. Смирнов І.Г., Косарева Т.В. Транспортна логістика: Навч. посіб. – К.: ЦУЛ, 2008. – 224 с. 9. Смирнов І.Г. Хільчевська І.Г. Логістика у зовнішньоекономічній діяльності // Регулювання зовнішньоекономічної діяльності: Навч. пос. / За ред. І.І. Дахна. – К.: ЦУЛ, 2009. – С. 65-150. 10. Смирнов І.Г. Логістика туризму: Навч.пос. – К.: Знання, 2009. – 444с. 11. Foster T.A., Armstrong R. Top 25 Third Party Logistics Providers Extend Their Global Reach // Global Logistics Supply Chain Strategies. – 2004: May. – pp. 2-11. 12. Wavehousing in North America – 2007. – NY, 2007. – 125 p. 13. Clifford L. Developing a Strategy for Outsoursing // Logistics Management and Distribution Report. – 2005. - № 6. – Volume 40. – pp. 7-15. 14. Logistics Services: An Overview of the Global Market and Potential Effects of Removing Trade Impediments // Report of the U.S. International Trade Comission. – May 2005. – pp. 1-5. 15. www.gov/publications/north_american_transport 16. www.ohlogistics.com 17. http://strategic.ic.gs.ca

18. www.3plogistics.com (Armstrong&Associates) 19. www.adp.com/corporate/es/autsoursing/index.html 20. www.maps.grida.no/theme

УДК 911.3

Іщук С.І., Гладкий О.В.

КЛАСИФІКАЦІЯ ПРОМИСЛОВИХ АГЛОМЕРАЦІЙ КРАЇН СВІТУ

Розглянуті основні підходи до класифікації промислових агломерацій країн світу. Запропонована класифікація промислово-агломераційних утворень світу за функціонально-структурними та територіально-структурними ознаками.

The general approaches to classification of world industrial agglomerations are disclosed. The classification of world industrial-agglomeration formations based on both functional-structural as well as territorial-structural features is proposed.

Вступ. Актуальність теми. Різноманітність природних, економічних, соціальних, політичних, розселенських, демографічних, комунікаційних та інших умов, в яких розвиваються промислово-агломераційні утворення країн світу, зумовлюють об'єктивну тенденцію до зростання їх неоднорідності та широкою диверсифікації за рядом суттєвих ознак. Тому глибоке пізнання сутності процесів промислового агломерування неможливе без детального упорядкування і систематизації промислових агломерацій світу на основі чітко розробленої класифікації. При цьому необхідно виявити, які критерії і ознаки повинні бути покладені в основу виділення промислових агломерацій при їх групуванні у класи, які з них будуть виступати провідними і універсальними, а які допоміжними і другорядними. Адже, промислові агломерації можуть відрізнятися за загальноцивілізаційними умовами формування, генезисом, за характером впливу агломераційних факторів, за профілем і спеціалізацією, морфологією, а також за особливостями перерозподілу функцій і взаємовідносин центру і периферії та їх структурними ознаками.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Класифікацію локальних промислових комплексів та вузлів проводили багато вчених. Зокрема, заслуговують особливої уваги праці М. М. Колосовського, П. М. Алампієва, О. І. Шаблія, М. М. Паламарчука, А. Т. Хрущова, М. Д. Шаригіна, С. І. Іщука, В. І. Захарченка та ін. Однак, комплексна типологія промислових агломерацій ще детально не проводилась.

Формулювання цілей статті. Постановка завдання. Саме тому, об'єктом даного дослідження обрано промислові агломерації країн світу, а предметом – наукові підходи до їх класифікації. Метою даного дослідження є розробка типології промислових агломерацій країн світу, а завданнями – аналіз попереднього досвіду класифікації локальних промислових утворень, вузлів та міських агломерацій світу, розробка критеріїв виділення та виокремлення окремих типів світових промислових агломерацій.

Виклад основного матеріалу. Слід зазначити, що детальної спроби класифікації промислово-агломераційних утворень світу ще не проводилось. Виробничі (промислові) агломерації виділялись лише як окремий тип

територіально-виробничих комплексів в рамках їх загальної типізації, що була детально розроблена в працях М. М. Колосовського, П. М. Алампієва, Є. П. Маслова, А. Г. Омаровського, Є. Д. Сілаєва, І. В. Нікольського, О. І. Шаблія, М. І. Шрага, М. М. Паламарчука, А. Т. Хрущова, М. Д. Шаригіна, С. І. Іщука, В. І. Захарченка та ін.

Узагальнюючи їх попередній досвід, слід виділити декілька головних ознак, за якими може здійснюватись типологія промислових агломерацій, поділивши їх умовно на функціонально-структурні та територіально-структурні. До функціонально-структурних ознак промислових агломерації можна віднести тип суспільної формації в якій розвиваються агломерації (індустріальний, постіндустріальний), приналежність до агломераційних утворень певної групи країн із специфічними особливостями господарського розвитку (перехідної економіки, нової індустріалізації, інші індустріально-аграрні, західноєвропейські, північноамериканські, азіатсько-тихоокеанські та австралійські), ступінь зрілості агломерації (історично сформовані і ті, що формуються під впливом різних факторів), умови та фактори їх формування (на основі природних ресурсів, праці, капіталу, інновацій та інформації і їх комбінації), провідні галузі промислової спеціалізації (гірничодобувна промисловість, металургія, машинобудування, електроніка, хімія, легка і харчова промисловість та їх комбінації). До територіально-структурних (морфологічних) ознак промислових агломерацій відносяться тип ядра (моноядерні, поліядерні), характер розвитку агломерованої зони (одновекторний, бівекторний, полівекторний), а також особливості процесів урбанізації, що проявляються у формуванні міст різної людності в агломерованій зоні тяжіння (великі, середні, малі міста).

Отже, в рамках функціонально-структурних ознак, слід розрізняти агломерації, що розвиваються в індустріальному та постіндустріальному суспільстві. В рамках індустріального типу промислових агломерацій світу можна виділити три підтипи: країн перехідної економіки, нової індустріалізації та інших індустріально-аграрних країн. Агломерації країн перехідної економіки сформувались в колишньому СРСР, а також в державах Східної Європи та в Китаї. Їх основними рисами слід вважати відносно високий ступінь зрілості агломераційних утворень, збереження спеціалізації на галузях добувної промисловості та матеріало- і енергоємної обробної промисловості, розвиток низькоінноваційного машинобудування, низький рівень впровадження ринкових механізмів господарювання, недостатню відкритість до процесів міжнародної інтеграції, низькі показники концентрації капіталу (в тому числі і іноземного), збереження державної монополії як в стратегічних галузях промисловості так і в деяких інших галузях, що не розраховані на короткотермінові підприємницькі цілі.

Промислові агломерації нових індустріальних країн розвиваються в Південно-Східній Азії (азіатські „дракони”) та в Латинській Америці (Бразилія, Аргентина, Венесуела та ін.). Вони ще остаточно не сформувались, тому зарано говорити про них, як про промислово-агломераційні утворення у класичному розумінні. Узагальнюючими рисами для них виступають:

високий рівень інноваційності та експортної орієнтованості виробництва, скорочення частки видобувних та сировинно- і енергоємних галузей промисловості, залучення значних ресурсів капіталу, переважно за рахунок ТНК та іноземних інвесторів, наявність дешевої робочої сили, відносно низька вартість землі та інших природних ресурсів.

Промислові агломерації інших індустріально-аграрних країн виникають переважно в тих регіонах світу, що лише нещодавно стали на шлях стрімкого індустріального розвитку. Такими є деякі держави Азії (Туреччина, Індія, Пакистан тощо) та країни Південної Америки (Уругвай, Чилі тощо). Їх промислово-агломераційні утворення характеризуються значним розвитком добувної та низькоінноваційної обробної промисловості. Частка новітніх технологій та виробництва, орієнтованого на іноземні інвестиції, зростання міжнародної активності (в рамках ТНК) і особливості висококонцентрованого соціального середовища, поки що залишається незначною.

В країнах з перехідною економікою слід розрізняти агломерації, господарство яких сформувалось історично та ті, що зазнали істотних трансформацій під впливом ринкових механізмів розвитку. Агломерації першого підтипу виникли навколо потужного ядра (ядер), що являє собою здебільшого історичне місто, або групу міст ранньої індустріалізації, які характеризуються сформованими, диверсифікованими зв'язками на основі глибокого поділу та інтеграції праці. Вони володіють здебільшого застарілою індустріальною базою (що концентрується здебільшого в ядрі агломерації), низькоефективною та сировинно- і енергоємною структурою виробництва, яка залишилась у спадок від радянських часів і характеризуються переважанням крупних неінноваційних підприємств як в центрі, так і на периферії.

Агломерації що перебувають в стадії трансформації галузевої і територіальної структури під впливом ринкових відносин відносяться до динамічних міжнародно-орієнтованих промислових утворень, вони розвиваються за рахунок недержавного капіталу, на засадах підприємницької ініціативи, залучення інвестицій (переважно, іноземних), формування конкурентного середовища, кредитно-фінансової і банківської системи та ринкової інфраструктури.

Країни нової індустріалізації перебувають лише на початкових стадіях розвитку промислових агломерацій. Незважаючи на те, що агломерування населених пунктів розвивалось в цих державах вже давно (починаючи з 80-х років XX ст.), аналогічні процеси у промисловому виробництві, пов'язані із формуванням специфічного агломераційного ефекту, виникають лише останнім часом. Саме тому, серед промислових агломерацій нових індустріальних країн можна виділити лише ті, що наразі формуються під впливом індустріалізації і ТНК. Формування агломераційного ефекту в нових індустріальних країнах пов'язано із широким залученням іноземного капіталу та інновацій, розвитком експортно-орієнтованих видів промислового виробництва високої рентабельності, які отримують додаткові переваги

внаслідок здешевлення землі і природних ресурсів, робочої сили та сприятливого інвестиційного і фінансового клімату.

Зародки промислових агломерацій є також в інших індустріально-аграрних країнах. Проте, вони перебувають лише на початкових етапах агломерування через недостатній рівень розвитку спеціалізації і кооперування виробництва, промислової кластеризації та комплексування.

Якісно інший тип являють собою промислові агломерації постіндустріального суспільства. В них максимально повно проявляються всі агломераційні переваги високорозвиненого концентрованого соціального середовища. Промислове виробництво в них витісняється з ядра агломерації до периферійної зони і розвивається там на засадах модульності, інноваційності, експортної орієнтованості, прогресовизначальності тощо. Основою для ефективного розвитку та концентрації промисловості в постіндустріальних агломераціях є високорозвинена фінансово-кредитна і банківська сфера, широко розгалужена ринкова інфраструктура та висококонкурентне середовище, потужна науково-дослідна діяльність, а також бурхливий розвиток інформаційних і комунікаційних технологій, засобів транспорту і зв'язку.

Важливу роль відіграють також трудові ресурси постіндустріальної агломерації. Вони характеризуються виключно високим рівнем кваліфікації та спеціалізації праці, розширеними знанням, уміннями і навичками, заснованими на широкому використанні інформаційних технологій, значним інтелектуальним і творчим потенціалом (В. Іноземцев, Р. Крауфорд (R. Crawford), С. Крук (S. Crook), П. Ф. Друкер (P. F. Drucker), Ж. Еллюль (J. Ellul) та ін.). Розширений попит на промислову продукцію, який формується у високо-контактному, соціально-концентрованому середовищі агломерацій, також стимулює постійне зростання та вдосконалення виробничих потужностей. Тому, для детальної типології промислових агломерацій їх слід поділити на три підтипи: західноєвропейські, північноамериканські та азіатсько-тихоокеанські і австралійські.

Західноєвропейський підтип промислових агломерацій сформувався в умовах обмеженості (або вичерпання) мінерально-сировинних і земельних ресурсів, історично сформованого урбаністичного середовища, високого рівня кваліфікації промислово-виробничого персоналу та активного впровадження інноваційних технологій. Серед них виділяються історично сформовані агломерації, а також ті, що формуються під впливом постіндустріалізму (ці два підтипи характерні для всіх постіндустріальних агломераційних утворень).

Північноамериканський підтип промислових агломерацій сформувався на базі значних фінансових ресурсів, кваліфікованого промислово-виробничого персоналу та широкого запровадження інновацій в галузі комп'ютерних, інформаційних і комунікаційних технологій, софтизації і серверизації виробництва. Для історично сформованих агломерацій характерні модульність виробництва (на основі постфордизму), розвиток корпоратизації і ТНК (переважно, головних представництв), генерація ІТ і КТ, залучення ззовні мінерально-сировинних ресурсів глибокої переробки. Пе-

реважна їх більшість розміщена в Сполучених Штатах в районі Ґалфу, Каліфорнії та вздовж узбережжя Атлантики.

Останнім підтипом промислових агломерацій постіндустріального суспільства є азіатсько-тихоокеанський та австралійський. Вони сформувались як осередки високоінноваційного виробництва в умовах обмеженості земельних та мінерально-сировинних ресурсів. Якщо раніше провідними галузями господарства в них виступали мала високотехнологічна металургія, хімія і нафтохімія, матеріалоємне та працемістке машинобудування, то зараз ці галузі промисловості майже повністю витіснені з агломераційного середовища на периферію і розвиваються або поза його межами, або у віддалених окраїнних районах. Сучасні японські агломерації являюсь собою складний конгломерат технополісів, технопарків, наукових лабораторій, в центрі яких знаходиться крупне поліфункціональне місто – осередок кредитно-фінансової, банківської активності, адміністративних корпоративних функцій, центрів комунікацій, ІТ, комп'ютерних технологій тощо. Їх характерними рисами є виключно висока концентрація модульних підприємств на обмеженій територій, вкрай високий рівень кооперування і комбінування в межах ТНК, переважна орієнтація на виробництво інформації, створення нових зразків техніки та розробки ультрасучасних технологій (переважно, в галузі ІТ, космосу, робототехніки, нано- та біотехнологій).

Висновки і перспективи подальших розвідок. Запропонована нами класифікація промислових агломерацій країн світу є певною мірою науковим узагальненням теоретичних і практичних досліджень попередніх авторів та потребує більш детального уточнення і доповнення на матеріалах конкретних розрахунків. Однак, в силу своєї універсальності, вона має вагоме пізнавальне значення для подальшого аналізу сутності і характеру розвитку промислово-агломераційних утворень.

УДК 911.3

Смаль В.В.

ОСНОВНІ ЧИННИКИ СТРУКТУРНИХ ЗМІН У ЕКОНОМІЦІ РОЗВИНУТИХ КРАЇН

На основі результатів статистичного аналізу у статті розглянуто дію основних факторів, що впливають на формування структури зайнятості і виробництва: зміни у попиті споживачів та відмінності у темпах продуктивності праці у різних секторах економіки.

The main factors, which impact on a country employment and industrial structure, are examined in the paper. The findings of the statistical analysis are used to demonstrate how demand structure changes and differences in sectors productivity growth rate have an effect on employment structure.

Вступ. Постановка проблеми. У розвинутих країнах світу впродовж двадцятого століття відбулись значні структурні перетворення, найбільш

очевидним результатом яких стали зміни на ринку праці. Масове переміщення робочої сили від сільського господарства до промисловості, а з часом до – сфери послуг відображає масштаби структурних трансформацій. Час і темпи протікання цього процесу були різними, але наприкінці XX століття у всіх розвинутих країнах третинний сектор суттєво переважав вторинний та первинний сектори за багатьма показниками. Метою даної статті є вивчення особливостей протікання структурних трансформацій у розвинутих країнах світу, що, безперечно, є важливим науковим завданням з огляду на вагомість накопиченого ними досвіду. Такий досвід може бути корисним для країн, які рухаються шляхом структурних перетворень із деяким запізненням, адже, як відомо з часто цитованого у західних наукових публікаціях твердження К. Маркса, висловленого ним у передмові до першого видання "Капіталу": "Більш розвинуті країни демонструють менш розвинутим зображення їх майбутнього" [4, с. 51].

Для аналізу використано статистичну інформацію бази даних STAN (Structural Analysis) Організації економічного співробітництва та розвитку, статистичної служби Європейського Союзу Євростат та Центру зростання та розвитку університету Гронінгену (Groningen Growth and Development Centre (University of Groningen, The Netherlands).(http://epp.eurostat.ec.europa.eu,http://www.esds.ac.uk/international/support/user_guides/oecd/stan.asp, http://www.ggdc.net/databases/ted.htm).

Аналіз досліджень та публікацій. Питання структурних змін виробництва та зайнятості активно обговорюється та розробляється у західних економічних та економіко-географічних дослідженнях. Зокрема, спробою пояснення скорочення частки промисловості у виробництві та зайнятості стала модель Роусорна-Уеллса (Rowthorn-Wells), яка викликала жваві дискусії щодо темпів та доцільності процесів деіндустріалізації [5].

Автори моделі вважають, що довготермінові структурні зміни обумовлюються двома факторами: відмінностями у темпах підвищення продуктивності праці у різних секторах економіки та змінами у структурі попиту, що відбуваються разом зі зростанням прибутків (так звана еластичність попиту за прибутками). Другий фактор дістав назву закону Енгеля на честь німецького економіста, який перший запропонував це судження у сер. XIX-го ст. [6, с. 770]. Сутність його полягає в тому що потреби на різні товари не зростають пропорційно зростанню прибутків. Еластичність попиту на продукти складає менше одиниці. Це означає, що зі зростанням доходів на 1% попит на продукти зростає менше як на 1%. Свідчення у підтримку цього закону дають результати дослідження витрат домогосподарств з різними доходами у різний час та в різних країнах світу. Типовим є результат 0,4-0,7 [3]. Така тенденція падіння витрат на продукти відносно доходів вплинула на зменшення важливості сільськогосподарського сектору впродовж минулого століття, століття швидкого економічного зростання та збільшення реальних доходів. Водночас зростання особистих доходів та збільшення кількості вільного часу (через скорочення робочого тижня) привело до зростання витрат на нові товари та послуги, наприклад, на товари

тривалого користування, відвідування ресторанів, барів, театрів, кінотеатрів, спортивних заходів тощо. Таке зміщення у структурі попиту стимулювало розвиток сфери послуг та промисловості.

Повертаючись до першого фактора, слід зазначити, що на думку багатьох вчених, домінуючою причиною скорочення зайнятості спочатку у сільськогосподарському виробництві, а згодом – у промисловості стало більш швидке зростання продуктивності праці у цих секторах у порівнянні зі сферою послуг [5]. Традиційно промисловість вважається сектором зосередження інновацій та технологічних змін і головним ресурсом зростання продуктивності економіки загалом. Разом з тим, зростання сфери послуг розглядається як уповільнюючий фактор зростання агрегованої продуктивності. Американський економіст Уільям Баумоль (William Jack Baumol) назвав це "хворобою вартості" сфери послуг (cost disease of the service sector) [2]. Відповідно до діагнозу цієї "хвороби" зростання продуктивності праці у сервісі менш значне, ніж у промисловості, тому, що для більшості послуг притаманна висока працеємність, яку важку замінити інноваціями. Зокрема, для прикладу Баумоль наводив продуктивність праці музикантів і зазначав, що кількість виконавців, яка необхідна була для виконання струнного квартету Бетховена, залишилась незмінною з 1800 р., проте зарплата музикантів значно зросла з того часу. Хоч гіпотеза "хвороби вартості" була висунута Уільямом Баумолем у 1960-х роках і стосувалась здебільшого таких послуг, як освіта, охорона здоров'я, культура, проте і зараз продовжує активно обговорюватись стосовно багатьох інших галузей третинного сектору [7].

Означені вище фактори є суттєвими для пояснення особливостей довготермінової динамічної структурної еволюції. Дана стаття має на меті прослідкувати їх дієвість на прикладі конкретних країн та їх груп на основі статистичного аналізу.

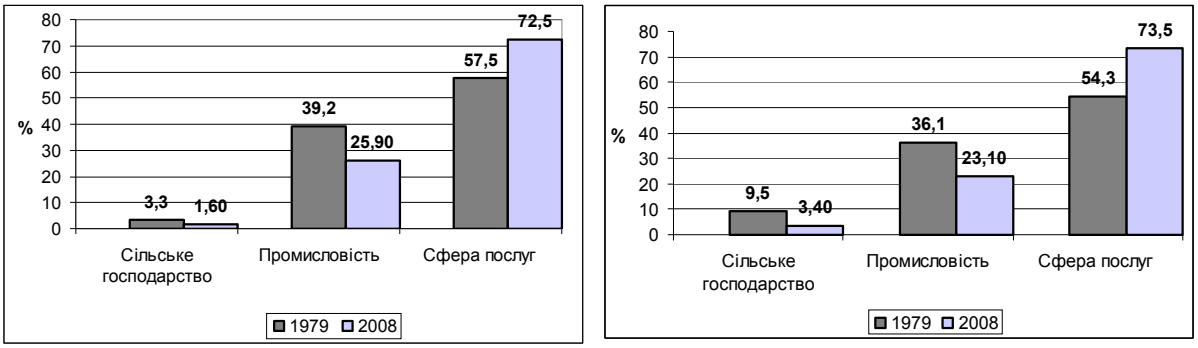
Виклад основного матеріалу. У другій половині двадцятого століття у господарстві розвинутих країн відбулись структурні зміни, що привели до кардинального перерозподілу ресурсів між економічними секторами та галузями (рис.1).

І у Європі, і у США відбулось зміщення виробництва і зайнятості від промисловості та сільського господарства до сфери послуг. За охоплений діаграмою тридцятилітній період (1979-2008 рр.) частка зайнятості у промисловості скоротилась на третину у більшості країн так званих «старих» членів Європейського Союзу. Компенсаційне зростання зайнятості у сфері послуг також стало загальним явищем: у семи країнах частка зайнятих у третинному секторі перевищила 70%, у решти – 60%. У розширеному Європейському Союзі, що включає 27 країн, цей показник складає 67,8%, узагальнюючи досить широкий діапазон коливання значень – від 76,5% у Нідерландах до 40% у Румунії.

Час та масштаб процесу структурних змін різниться від країни до країни, але вектори руху є спільними. Так, наприклад, у Італії у 1951 р. у сільському господарстві було зайнято 47,2%, у сфері послуг – 27,5%, решта

25,3% – у промисловості. З того часу загальна зайнятість у господарстві країни зросла більш як на чотири мільйони або на 21%. Водночас, кількість працюючих у сільському господарстві скоротилась майже на 90% (з 9,5 до 1 млн. осіб). Проте, утричі зросло число працівників сфери послуг, склавши 67,2% від загальної зайнятості. У порівнянні з 1951 р. зросла також кількість працюючих у промисловості, досягнувши максимального показника частки зайнятих у1971 р. (39,7%), який у 2007 р. зменшився до 28,6%.

Дещо іншою була схема змін структури економіки Великобританії, де, перш за все, у середині минулого століття склад зайнятості населення був зовсім іншим. Вже тоді у сільському господарстві було задіяно лише 5,3% робочої сили. До початку двадцять першого століття цей показник скоротився до 1,7%, при цьому абсолютна кількість працівників зменшилась утричі. Щодо зайнятості у промисловості, то у 1951 р. вона складала 45%, досягнувши максимального показника у 1955 р. (47,9%) та скоротившись до 19% у 2006 р. Удвічі зменшилось також абсолютне число промислових працівників. На противагу цьому зростало як абсолютне (удвічі), так і відносне число (29 відсоткових пункти) працюючих у секторі послуг.



а б

Рис. 1. Зміни у структурі валової доданої вартості (а) та зайнятості населення (б) у ЄС-15, 1979 та 2008 рр. (база даних Євростату та Центру зростання та розвитку університету Гронінгену)

«Нові» члени Європейського Союзу рухаються проторованою дорогою структурних трансформацій, демонструючи специфічні особливості розвитку. У Польщі у 1950 р. у сільському господарстві було зайнято 55% всіх працюючих. На відміну від, скажімо, вище згадуваної Італії абсолютне число працюючих у первинному секторі продовжувало зростати до кінця століття, хоч відносний показник зменшився, склавши 19% загальної зайнятості. Цей показник залишався таким же незвично високим для ЄС і фактично незмінним до 2006 р., після чого почав зменшуватись.

Так чи інакше, скорочення частки робочої сили, залученої до промислового та сільськогосподарського виробництва, відбулось у всіх розвинутих країнах упродовж минулого століття. Спочатку робоча сила переміщувалась від сільського господарства до промисловості, а на другому етапі

домінуючою була тенденція зростання зайнятості у сфері послуг за рахунок як сільського господарства, так і промисловості.

Таблиця 1. Структура споживчих витрат за типами товарів та послуг, США (1929-2008 рр.)

	1929	1949	1969	1989	2008
Витрати на персональне споживання	**100,0**	**100,0**	**100,0**	**100,0**	**100,0**
ТОВАРИ	**56,6**	**60,6**	**50,4**	**39,6**	**33,6**
Товари тривалого використання	**12,7**	**14,9**	**15,0**	**13,8**	**10,8**
Моторизовані засоби пересування	**4,3**	**5,9**	**6,2**	**5,8**	**3,4**
Меблі та інше хатнє начиння	**4,9**	**5,7**	**4,6**	**3,4**	**2,7**
Товари для відпочинку (аудіо-, відео-, фотоапаратура, комп'ютерна техніка, спортивне обладнання, музичні інструменти тощо	**1,9**	**1,8**	**2,8**	**2,9**	**3,4**
Інші товари (ювелірні вироби, телефони, книжки тощо)	**1,6**	**1,6**	**1,4**	**1,7**	**1,4**
Товари нетривалого використання	**43,8**	**45,7**	**35,4**	**25,9**	**22,8**
Продукти та напої	**21,1**	**22,6**	**15,8**	**10,2**	**7,7**
у тому числі					
Продукти та неалкогольні напої	19,0	18,7	13,8	8,9	6,6
Алкогольні напої		2,8	1,8	1,3	1,1
Одяг та взуття	**11,6**	**10,4**	**7,3**	**5,3**	**3,3**
Пальне та інші енергоносії	**4,4**	**4,6**	**4,1**	**3,1**	**4,1**
Інші товари нетривалого використання	**6,8**	**7,9**	**8,2**	**7,3**	**7,6**
у тому числі					
Тютюн	2,2	2,3	1,6	1,1	0,8
ПОСЛУГИ	**43,4**	**39,4**	**49,6**	**60,4**	**66,4**
Житло та комунальні послуги	**16,7**	**12,7**	**16,7**	**18,2**	**18,2**
Охорона здоров'я	**3,0**	**3,4**	**7,0**	**12,6**	**15,3**
Транспортне обслуговування	**3,1**	**3,0**	**3,0**	**3,4**	**3,0**
у тому числі					
Обслуговування транспортних засобів	1,0	1,4	1,9	2,4	2,2
Громадський транспорт	2,1	1,6	1,1	1,0	0,9
Рекреаційне обслуговування (членські внески до клубів, спортцентрів, відвідування театрів, музеїв тощо)	**2,1**	**2,0**	**2,1**	**3,1**	**3,8**
Харчування та проживання	**4,4**	**6,9**	**6,2**	**6,7**	**6,0**
Фінансові послуги та страхування	**3,7**	**2,7**	**4,7**	**6,6**	**8,2**
Інші послуги	**10,4**	**8,8**	**10,0**	**9,8**	**11,8**
у тому числі					
Комунікаційні послуги	0,9	1,2	1,8	1,8	2,2
Освітні послуги	0,6	0,7	1,3	1,5	2,1

Джерело: розраховано та укладено автором за даними Бюро економічного аналізу міністерства торгівлі США (www.bea.gov)

Зростаюча важливість сектору послуг є результатом взаємодіючих сил. Вищі доходи на душу населення ведуть до зміни структури попиту, появи запитів на нові послуги. Дію закону Енгеля, про який йшлося у попередньому розділі, можна прослідкувати на прикладі зміни структури попиту американських споживачів впродовж двадцятого століття (табл. 1). Показовим є зменшення витрат на продукти та напої – з 21,1% у 1929 р. до

7,7% у 2008 р. – як результат зниження еластичності попиту з підвищенням доходів. Таку тенденцію зміни попиту на продукти харчування можна пояснити фізіологічними та психологічними обмеженнями щодо обсягу продуктів навіть для дуже добре забезпеченої людини. Так, люди з низькими доходами витрачають на продукти харчування в середньому більше 70% свого сукупного доходу, а з високими – до 10% [1].

Зменшення витрат на продукти харчування у відношенні до доходів, яке спостерігалось у розвинутих країнах впродовж минулого століття, позначилось на ролі та значимості сільськогосподарського сектору. Слід зазначити, що реальні надходження з боку споживачів до сільськогосподарського виробника були ще меншими. Адже з розвитком урбанізації значно зменшились поставки продуктів безпосередньо від виробника-фермера до споживача. Окрім того, спостерігалось постійне заміщення витрат на первинні продукти (борошно, м'ясо, молоко) витратами на перероблені (сухі сніданки, розчинна кава) та на готові продукти (салати, випічка тощо). Таким чином, у цифрах витрат на продукти та напої значно зріс сегмент видатків на переробку, пакування, рекламування, продаж, який працює не на сільське господарство, а на промисловість та сферу послуг, збільшуючи їх прибутки та створюючи робочі місця. Як видно з даних таблиці 1, цілком очевидним є зростання витрат на послуги. За період з 1929 до 2008 рік вони виросли на 23 відсоткових пункти. Окрім вже згаданого фактору зростання особистих доходів, значний вплив на витрати споживачів упродовж минулого століття мало суттєве зростання часу на дозвілля. У результаті скорочення робочого тижня та збільшення вихідних і відпусток обсяг робочого часу у кінці двадцятого століття складав 60% від того, що було у 1900 р. [4, с. 41]. Поєднання факторів вільного часу та зростання особистих доходів привело до зростання витрат на нові товари та послуги, наприклад, на харчування у кафе та ресторанах, купівлі товарів тривалого користування для спорту та розваг, відвідування театрів та кінотеатрів, подорожування тощо.

Зменшення витрат на товари тривалого використання (табл. 1) свідчить не про повну чи часткову відмову від них, а радше є доказом дії іншого фактору структурних змін – швидкого зростання продуктивності праці у промисловості. Промисловість є сприйнятливою до технологічних інновацій. Внаслідок удосконалення виробництва заощаджуються кошти, зберігається сировина, скорочуються витрати праці, що, зрештою, веде до загального зменшення собівартості і ціни. Результатом може стати вивільнення надлишкової робочої сили та переміщення робочих місць з промисловості до сфери послуг. Для переробної промисловості зазвичай характерні вищі від середніх по господарству темпи зростання продуктивності праці (табл. 2). Щодо послуг, то тут постає доволі неоднорідна картина. Як свідчать результати здійснених в межах даного дослідження розрахунків динаміки рівня продуктивності праці для різних секторів економіки, періодів часу та країн (*Розрахунки здійснювались у два етапи: спочатку була визначена продуктивність праці як обсяг валової доданої вартості на одного працюючого в галузі, а потім*

– *щорічні темпи зростання продуктивності праці за п'ятирічні періоди*), гіпотеза Уільяма Баумоля про відставання сектору послуг у темпах зростання цього показника підтверджується не завжди. У деяких галузях були досягнуті значні результати. Наприклад, у сфері фінансової діяльності показники продуктивності праці протягом останніх 15 років у більшості випадків були вищі, ніж у інших галузях та економіці в цілому. Близькі до середніх по господарству або вищі значення продуктивності праці властиві також для транспорту та послуг зв'язку. Для освіти, охорони здоров'я, соціальної допомоги характерні порівняно сталі, але дещо нижчі від середніх показники.

Таблиця 2. Щорічні темпи зростання продуктивності праці в окремих галузях господарства США, Італії Франції, %

	США			ІТАЛІЯ			ФРАНЦІЯ		
	1990-1995	1995-2000	2000-2006	1990-1995	1995-2000	2000-2006	1990-1995	1995-2000	2000-2006
Економіка в цілому	3,87	3,75	4,51	6,68	3,49	2,25	3,10	2,42	3,09
Сільське господарство, мисливство, лісове господарство, рибальство	-1,17	2,56	5,45	10,19	4,68	-0,07	2,49	2,42	-0,08
Переробна промисловість	5,03	3,88	5,00	7,03	3,54	1,20	3,72	3,31	1,85
Оптова та роздрібна торгівля, діяльність готелів та ресторанів	4,19	3,53	3,69	7,13	2,89	0,65	3,31	1,66	2,25
Діяльність транспорту та зв'язку	4,43	3,14	4,42	8,93	2,82	4,10	2,64	1,93	4,25
Фінансова діяльність	7,70	6,08	5,64	4,45	4,87	3,23	1,28	5,32	2,01
Операція з нерухомим майном, оренда, інжиніринг та надання послуг піприємцям	2,37	3,40	5,12	6,88	0,00	1,54	2,79	0,68	3,54
Освіта	2,85	3,05	4,24	4,71	4,45	2,71	4,29	3,02	3,41
Охорона здоров'я та надання соціальної допомоги	3,25	2,30	4,35	4,92	4,37	3,65	2,42	0,91	3,76
Інші соціальні та індивідуальні послуги	3,39	3,34	3,86	3,90	2,05	0,22	1,91	2,31	2,79

Джерело: розраховано та укладено автором за статистичною інформацією бази даних STAN (Structural Analysis) Організації економічного співробітництва та розвитку.

Щодо сільського господарства, то слід зазначити, що для представлених тут країн пік зростання продуктивності праці у сільському господарстві припав на час, який не знайшов відображення у таблиці. Наприклад, у період з 1980 до 1985 рр. щорічні темпи зростання продуктивності праці у сільському господарстві Франції складали 13%, США – 8,2%, Італії – 16%. Джерелами зростання продуктивності стало широке запровадження різноманітного технічного обладнання, використання хімічних та біологічних інновацій для отримання більших врожаїв. Суттєве зростання продуктивності сільського господарства сприяло виробництву великої кількості продуктів за менших затрат праці та вивільнення робочої сили, яка знайшла собі застосування у промисловості та секторі послуг. Використання досяг-

нень технічного прогресу дозволило промисловості здобути вищий від середнього в економіці показник продуктивності праці і в свою чергу стати джерелом поповнення робочої сили для сектору послуг.

Висновки. Найбільш очевидним результатом структурних змін, що відбулись в економіці розвинутих країн впродовж останніх десятиліть, став ринок праці. Процеси масового місекторального переміщення робочої сили привели до домінування сфери послуг у структурі зайнятості та валової доданої вартості (зокрема, для країн-«старих» членів ЄС відповідні частки складають 73,5 та 72,5%). Складний комплекс взаємодій між попитом та пропозицією є тією фундаментальною силою, яка впливає на формування структури зайнятості та виробництва. Поєднання фактору зміни попиту, обумовленого зростанням індивідуальних доходів і збільшенням кількості вільного часу, та фактору відмінностей у темпах нарощування продуктивності праці привели до зміни ролі та значимості секторів економіки впродовж двадцятого століття. Безперечне домінування первинного сектору змінилось переважанням промислового виробництва, а в кінці століття лідируючі позиції посіла сфера послуг.

Подальшого дослідження потребують взаємозв'язки між економічними секторами та взаємообумовленість результативності та продуктивності їх розвитку.

1 Дем'яненко С. І.. Менеджмент витрат в АПК: навч. посіб. / Державний вищий навчальний заклад "Київський національний економічний ун-т ім. Вадима Гетьмана". — К. : КНЕУ, 2008. — 464 с. 2. Baumol W.J., Blackman S., Wolff E.N. Productivity and American leadership: The long View – Cambridge, MA: MIT Press, 1989. – 395 p. 3. Deaton A. The structure of demand, 1920-1970 // The twentieth century, I, Fontana Economic History of Europe. – Glasgow: Collins/Fontana Books, 1976. – P. 89-131.4.Feinstein C. Structural change in the developed countries during the twentieth century // Oxford review of economic policy. – vol. 15, №4, 1999. – P.35-55. 5.Rowthorn R., Ramaswamy R. Deindustrialization: Causes and Implications. – IMF Working Paper, 1997. – 38 p. 6.Rowthorn R., Coutts K. De-industrialisation and the balance of payments in advanced economies // Cambridge Journal of Economics. – 2004. – № 28. – P. 767–790 7.Triplett J., Bosworth B. "Baumol's Disease" has been cured: IT and multifactor productivity in US services industries // The New Economy and beyond: past, present and future. – Cheltenham: Elgar, 2006. – P. 34-71.

УДК 911.3(99)

Федчук А.П.

СТАНОВЛЕННЯ УКРАЇНОЦЕНТРИЧНОГО ПІДХОДУ У КОМПЛЕКСНО-ГЕОГРАФІЧНИХ ДОСЛІДЖЕННЯХ АНТАРКТИКИ

На базі проблемного підходу розкрито основні напрями комплексно-географічних досліджень Антарктики: геополітичний, ресурснооціночний, економіко- і соціально-географічний, регіонального сталого розвитку. Показано, що прикладне значення запропонованого україноцентричного підходу полягає у обґрунтуванні і забезпеченні широкомасштабного управління багатопрофільною діяльністю у районі наукових інтересів України в Антарктиці.

Based on problem approach it is described the main directions of complex-geographical research like as geopolitical, resort-assessed, economic- and social-geographic, regional sustainable development. It is showed that applied importance of suggested Ukrainian-centric approach is to substantiation study provided a broad scale management of multiple-use activities in the area of Ukrainian scientific interests in the Antarctic.

Постановка проблеми. Розширення міждисциплінарних досліджень полярних регіонів планети призводить до нового розуміння ролі і місця Антарктики у соціо-природній системі Землі. Отримавши у 1996 році антарктичну станцію Академік Вернадський, наша держава заклала плідне підґрунтя для активної участі у міжнародній науковій кооперації та інших видах діяльності, у тому числі економічного характеру. При цьому ефективність реалізації національної стратегії діяльності України в Антарктиці залежатиме від рівня наукового обґрунтування україноцентричного підходу, який полягає, по-перше, у розкритті потенціалу антарктичного регіону для забезпечення національних геополітичних та соціально-економічних інтересів, і, по-друге, у критичному аналізі (з позиції тих же державних інтересів) результатів фундаментальних і прикладних наукових досліджень, отриманих за останнє десятиліття національними і міжнародними антарктичними програмами.

Аналіз попередніх досліджень. У вітчизняній географічній науці комплексне вивчення антарктичного регіону, систематизацію й узагальнення відомостей про природу, тимчасове населення й внутрішні просторові відмінності освоєння (що, по суті, відповідає характеру країнознавчих досліджень) започаткував ще у 1968 р. економіко-географ С. Б. Слевич, який за допомогою проблемного підходу послідовно розкривав напрями освоєння Антарктики протягом 1960-1980-их рр. [4-6]. Фундаментальною працею став останній регіональний том “Географія Світового океану”, де виконано порівняльну фізико-географічну, політико- та економіко-географічну характеристику басейнів Північного Льодовитого і Південного океанів (Південний океан – самостійна фізико-географічна одиниця, обмежена з півночі природним гідрологічним бар’єром – лінією субтропічної конвергенції холодних антарктичних водних мас з водами помірних широт.) та їх окремих частин [3, 382-458]. Єдина колективна монографія, видана за часів незалежності України, присвячена головним чином розвитку міжнародного-правого режиму Антарктики і висвітлює такі “українські питання”, як оцінка геополітичного положення станції Академік Вернадський та аналіз правових аспектів її функціонування [1]. З огляді на рік опублікування зазначених праць, а також зважаючи на те, що Україна за останнє десятиліття посилила свій правовий статус в Системі Договору про Антарктику, формує нову державну цільову науково-технічну програму досліджень в Антарктиці до 2020 р., постає необхідність у підготовці нової монографії, присвяченої комплексному вивченню глобальних викликів і національних інтересів в антарктичному регіоні з визначенням українських перспектив подальшого освоєння природно-ресурсного потенціалу Антарктики.

Таким чином, **метою статті** є визначення перспективних напрямів вітчизняних комплексно-географічних досліджень Антарктики на основі аналізу попередніх досягнень та сучасного стану вітчизняних та міжнародних наукових досліджень.

Виклад основного матеріалу. Посилення людської присутності в Антарктиці змінює зміст та методи комплексних досліджень регіону. Так, в географічній літературі протягом десятиліть прослідковується спроба подолати розрив між фундаментальними природничо-географічними дослідженнями Антарктики і соціально-економічною та геополітичною оцінкою їх результатів. Напрями суспільно-географічних (країнознавчих) досліджень Антарктики узагальнено у таблиці 1. Як видно з таблиці, українські дослідники здійснюють періодизацію наукової літератури з антарктичної тематики у чіткій відповідності з періодизацією освоєння Південної полярної області й самого континенту. Натомість зарубіжні вчені зосереджують увагу на зміні просторових уявлень антарктичного регіону у світовій науковій літературі.

Таблиця 1. Антарктична тематика у вітчизняних і зарубіжних країнознавчих дослідженнях протягом XX-го ст.

Проблемний підхід у вітчизняних (радянських) дослідженнях	Географічні образи Антарктики у зарубіжній науковій літературі
- до 1961 р. – природно-географічні описи, історіографія “героїчної ери” Антарктики; - 1960-1970-ті рр. – ресурснооціночні дослідження; - 1980-ті рр. – економіко-географічні (логістично-господарські) і соціально-географічні дослідження; - 1990-ті рр. – природоохоронні дослідження, регіональний сталий розвиток.	- до 1940-их рр. – віддалене місце національних інтересів; - 1940-1945 рр. – військово-стратегічний плацдарм; - 1946-1961 рр. – місце протистояння у “Холодній війні” (полярна військова доктрина); - 1960-ті рр. – світова наукова лабораторія; - 1970-1980-ті рр. – сировинний резерв планети; 1990-ті рр. – місце глобальних природничих змін.

Джерело: [2, 34-40; 9, 29-46; 11, 28-51].

Ранні дослідження (до 1961 р., тобто до набуття чинності Договору про Антарктику, який заклав базові принципи сучасного міжнародно-правового режиму регіону) відзначаються загальною природно-географічною характеристикою Антарктики (спочатку лише прибережної зони, а згодом і внутрішніх районів материка), а також історією відкриття і піонерного вивчення континенту. У країнознавчій літературі Антарктика розглядалась продовженням території тієї чи іншої країни, тому праці геополітичного змісту в першій половині минулого століття були покликані обґрунтувати прагнення ряду держав поширити свій вплив (аж до проголошення суверенітету) на окремі райони Південного полярного регіону на підставі права першовідкривачів (Велика Британія, Франція, Норвегія), або на так званому секторальному праві за аналогією до практики використання секторів Північно-Льодовитого океану прибережними державами (Ар-

гентина та Чилі). Неприйнятність секторального права, що ґрунтується на географічних факторах (протяжність узбережжя, “близкість” до Антарктиди), зумовила в останні десятиліття переорієнтацію у науковій літературі на проблеми континентального шельфу та обґрунтування морських економічних зон у Південному полярному регіоні.

Виявлені поклади корисних копалин дозволили вченим говорити про Антарктику як про останній сировинний резерв планети, де постійна присутність означатиме геостратегічне лідерство. Проте мораторій на будь-які розробки мінеральних ресурсів антарктичних надр активізував економіко-географічних дослідження біоресурсів Південного океану. Наявність у водах сировинної бази харчового білка і можливість залучення її у господарське використання зумовлюють посилену зацікавленість низки країн у використанні морських живих ресурсів Антарктики як найбільшого продуктивного району Світового океану. Тому дослідження ресурсного напряму з 1970-их рр. присвячені промислу китів і тюленів (нині жорстко регламентується), а пізніше – промислу антарктичної риби та крилю.

У 1980-их рр. актуалізується економіко-географічний (логістично-господарський) напрями антарктичного регіонознавства, спрямований на оцінку ролі Антарктики і Південного океану у світовій економіці; вивчення структури і географії транс-океанічних та міжрегіональних морських шляхів та вантажопотоків; особливостей просторової структури берегових логістичних комплексів як опорних пунктів внутріматерикових експедицій.

Рис 1 – Тематика Мір, Рішень, Резолюцій і Рекомендацій, ухвалених на Консультативних нарадах з Договору про Антарктику, 1961-2009 рр.

Практика вивчення та використання Антарктики, що призвела до появи різноманітних видів людської діяльності, зумовила потребу у розробці соціальної проблематики, пов'язаної із освоєнням континенту – медико-

географічних і демографічних досліджень "населення" Антарктики, яке виникає в результаті маятникових трудових (наукових) та туристичних міграцій [8]. Мережу наукових станцій фахівці вже називають малими поселеннями [3, 419-422]. Постійна наукова присутність протягом понад 50 років сформувала в Антарктиці певну "субкультуру" з особливими соціальними процесами, внесок яких у глобальне культурне надбання ще потребує свого вивчення [12].

Головною рисою сучасного періоду (після 1991 р.) стає екологізація наукових досліджень і всієї людської діяльності в Антарктиці, забезпечення умов сталого розвитку регіону. Це чітко видно з тематики документів, ухвалених на Консультативних нарадах – вищому політичному органу Системи Договору про Антарктику (Консультативні наради Сторін Договору про Антарктику регулярно скликаються Консультативними Сторонами з метою обміну інформацією, проведення взаємних консультацій з питань Антарктики, що становлять спільний інтерес, а також розробки, розгляду та рекомендації своїм урядам заходів, які сприяють належному виконанню принципів Договору про Антарктику) (рис. 1).

Широко представлені у зарубіжних публікаціях проблеми, пов'язані з охороною навколишнього середовища, можна звести у дві групи – внутрішні проблеми (виклики), пов'язані з діяльністю людини в Антарктиці, і зовнішні, тобто пов'язані з факторами, які діють за межами Антарктики (табл. 2).

Таблиця 2. Природоохоронна проблематика антарктичних досліджень

Внутрішні проблеми	Зовнішні проблеми

• загальне збільшення людської присутності і її диверсифікація;
• збільшення наукових станцій і старіння інфраструктури;
• доступ до нових районів;
• буріння підльодовикових озер;
• інтродукція біологічних видів;
• забруднення неурядової (комерційної) діяльності:
  • промисел морських живих ресурсів;
  • заготівля води (льоду);
  • освоєння мінеральних ресурсів (в перспективі)
  • туризм
  • біологічна розвідка;
• кумулятивне навантаження наукової, логістичної та туристичної діяльності
	• глобальні зміни у навколишньому середовищі:
	  • потепління клімату;
	  • руйнування озонового шару;
	  • підвищення рівня Світового океану і зміна складу водних мас;
	• антропогенне забруднення з джерел за межами Антарктики;
	• "природна" інтродукція біологічних видів;
	• зміна морської і наземної біоти

Джерело: [7;10].

Третина усіх документів стосується охорони і управління спеціально створеними в Антарктиці районами локального і субрегіонального рівня. В умовах сучасного міжнародно-правового режиму, створення таких районів

з особливим режимом є легітимним способом забезпечення національних пріоритетів та стратегічного бачення розвитку багатопрофільної людської діяльності на значних за розмірами територіях, які виходять далеко за межі національних станцій і мають площу від сотень до тисяч квадратних кілометрів. Документи з інших природоохоронних проблем стосуються охорони окремих видів антарктичної флори і фауни, екологічної експертизи різних видів діяльності, забруднення морського середовища, утилізація відходів тощо.

З огляду на визначені виклики сталого розвитку регіону, ключовими науково-практичними завдання у подальших дослідженнях мають бути: екологічний моніторинг, який можна розділити на три категорії, залежно від видів діяльності або процесів, що є предметом моніторингу – це моніторинг біорізноманіття, забруднюючих речовин та моніторинг інших видів навантаження (антропогенного впливу, інтродукції немісцевих видів); створення системи підохоронних районів на базі геоекологічного каркасу Антарктики, а також охорона природи за межами цих районів; інтеграція природоохоронних заходів з заходами економіки.

Через значні розміри території та екстремальність географічного середовища Антарктики для екологічного моніторингу доцільно обирати певні райони, види діяльності або процеси природного чи антропогенного походження. Так, зростаючими темпами розвиваються дослідження Антарктичного півострова і навколишніх острівних архіпелагів. Основна увага у структурі екологічних досліджень Антарктичного півострова стосується вивчення змін у навколишньому природному середовищі і функціонуванні наземних і морських екосистем, зокрема планктону й криля [2, 34-40].

З огляду на тенденції зарубіжних антарктичних досліджень, головними перспективними напрямками для України можуть бути моніторинг функціонування морської екосистеми Південного океану, оцінка біоресурсів та розвідка мінеральних покладів шельфу моря Беллінсгаузена, а також рекреаційних ресурсів Антарктичного узбережжя (Протокол засідання Громадської ради з питань науково-технічної, інноваційної діяльності та інтелектуальної власності при Міністерстві освіти і науки України від 13.04.2009 р). На сьогоднішній день у районі наукових інтересів України в Антарктиці, який займає площу близько 1800 км^2 (в межах 30-кілометрового радіусу логістичної доступності навколо станції Академік Вернадський) здійснюється різнорідна діяльність, яка має тенденцію стати ще більш інтенсивною у найближчому десятилітті. Порівняно висока концентрація наукових полігонів, закладених українськими та зарубіжними вченими; наявність репрезентативних географічних об’єктів, які відіграють роль індикаторів регіональних екологічних процесів; історико-культурних пам’яток (артефактів британських, аргентинських і французьких експедиції), а також територій підвищеного туристичного відвідування зумовлюють необхідність розробки широкомасштабної системи управління багатопрофільною діяльністю у окресленому районі на засадах сталого розвитку і у відповідності до міжнародно-правових принципів просторової організації антарктичної діяльності та на-

ціональних наукових пріоритетів (*Пропозиція представлена автором в рамках роботи української делегації на XXXII Консультативній нараді з Договору про Антарктику (Балтимор, США, 06-17 квітня 2009 р.).*).

Висновки. Сучасні напрями регіональних комплексно-географічних досліджень Антарктики тісно пов'язані не лише з забезпеченням національних інтересів (спрямованих на майбутнє), але й, перш за все, з глобальними екологічними проблемами. Можна спрогнозувати, що основною проблематикою антарктичних досліджень стане конфлікт між науковими (екологоорієнтованими) інтересами міжнародної наукової спільноти і стратегічними урядовими (ресурсними) інтересами різних держав. Розпочаті прикладні розробки україноцентричного підходу дозволяють забезпечити належне наукове обґрунтування, необхідне для впровадження широкомасштабного режиму управління багатопрофільною діяльністю у районі наукових інтересів України в Антарктиці на принципах сталого розвитку.

1.Антарктика: история, современность, перспективы / Шипцов А. А., Анцелевич Г. А., Ефремов В. С. и др.; Нац. агенство морск. исслед. и технол. – Киев: Наукова думка, 1997. – 258 с. 2.Исследования Украины в Антарктике / Рыбачук В.П., Гожик П.Ф., Виденина Н.Г., Литвинов В.А. – Киев, 2008. – С. 34-40. 3.Северный Ледовитый и Южный океаны (Сер. "География Мирового океана"). – Л.: Наука, 1985. – С. 382-458. 4.Слевич С.Б. Антарктика в современном мире. – М.: Мысль, 1985. – 223 с. 5.Слевич С.Б. Ледяной материк сегодня и завтра. – Л.: Гидрометеоиздат, 1968. – 287 с. 6.Слевич С.Б. Основные проблемы освоения Антарктики. – Л.: Знание, 1973. – 32 с. 7.Antarctica's Future Environmental Challenges // Information Paper IP-113, XXIX Antarctic Treaty Consultative Meeting (June 12-23, 2006, Edinburg). – Edinburd, 2008. – 13 p. 8.Beltramino J. The structure and dynamics of Antarctic Population. – Vantage Press. – New York. – 1993. – 101 p. 9.Dodds K. Geopolitics in Antarctica: Views from the Southern Oceanic Rim. – Cambridge, 1997. – Ps. 29-46. 10.Environmental Monitoring in Antarctica – lessons learned from the Arctic // Working Paper WP-29**,** XXX Antarctic Treaty Consultative Meeting (30 Apr 2007 - 11 May 2007, New Delhi, India). – New Delhi, 2007. – 10 p. 11.Steps of Foundation of Institutionalized Antarctic Research // Proceedings of the 1st SCAR Workshop on the History of Antarctic Research (2-3 June, 2005). – Bavarian Academy of Sciences and Humanities, Munich (Germany), 2005. – Ps. 28-51. 12.The Antarctic Treaty at Fifty Years: Planning for Antarctic Treaty Consultative Meeting XXXII (Baltimore, 2009) // Working Paper WP-48**,** XXXI Antarctic Treaty Consultative Meeting (June 2-13, 2008, Kyiv). – Kyiv, 2008. – 10 p.[13.] Пропозиція представлена автором в рамках роботи української делегації на XXXII Консультативній нараді з Договору про Антарктику (Балтимор, США, 06-17 квітня 2009 р.).

УДК 911.33

Римаренко М.О.

ПРОБЛЕМИ ВИЗНАЧЕННЯ ТА ОБРАХУНКУ ПОЛІТИЧНОЇ ГЛОБАЛІЗАЦІЇ

В статті розкривається сутність проблеми визначення та обрахунку процесу політичної глобалізації, як складової процесів глобальних трансформацій. Автором висвітлені основні підходи до визначення цього процесу, а також запропонований власний метод розрахунку ступенів політичної глобалізації.

В статье раскрывается суть проблемы определения и расчета политической глобализации как составляющей процесса глобальных трансформаций. Автором рассмотрены основные подходы к определению этого процесса, а также предложен свой метод для расчета степени политической глобализации.

The article is focused on the problem of definition and calculation of political globalization as a part of global transformations. The author contemplated main approaches to the definition of this process and offered a method for calculation of political globalization.

Постановка проблеми. Актуальність. Глобалізація у всіх її формах і проявах стала предметом наукових інтересів у другій половині XX століття. Думки експертів безперечно збігаються в тому, що вона є, передусім, економічним процесом, який виник із розвитком світових ринків та поширився в еру «відкритих економік» і світових комунікаційних мереж. Не виникає сумнівів і в тому, що процес глобалізації стосується інших сфер життя суспільства – соціальної та політичної. Якщо економічна глобалізація має хоча б базове теоретичне підґрунтя то питання культурної та політичної глобалізації викликають дискусії серед науковців.

Мета. В цій статті акцентовано увагу саме на політичній складовій глобалізаційних процесів.

Виклад основного матеріалу. Існують різні підходи щодо визначення політичної глобалізації. Деякі вчені розуміють під цим процесом створення глобального управління, що характеризується зростаючою роллю нових політичних акторів та нових механізмів міжнародних відносин. Інша точка зору представляє політичну глобалізацію як зростаючий вплив міжнародних неурядових організацій на та інших акторів на національні держави. Ще інші впевнені у тому, що політична глобалізація представляє собою гегемонію західного світу та в першу чергу Сполучених Штатів як єдиної в світі наддержави. Багато вчених навіть не виділяють політичну глобалізацію як окрему складову процесів глобальних трансформацій. Вони схильні виділяти таке явище як глобалізація політики або утворення глобальної політики. Втім, найчастіше ці уявлення представляють політично глобалізацію виключно як наслідок процесу економічної глобалізації і зовсім не розглядають її як окрему незалежну частину глобальних трансформацій. Її майже не досліджують окремо від економічних показників. Тим не менш, є підстави для розгляду політичної глобалізації як окремого явища. Процес глобалізації можна визначити перш за все за його наслідками та результатами, а не природою. Втім, два аспекти глобалізації – всезагальність та взаємозалежність - присутні в усіх її формах. Вчені вже описали значну кількість глобальних політичних трансформацій, що стосуються як національних урядів так і міжурядових організацій. Політична глобалізація виявляється в зростаючому використанні міжнародних режимів і договорів на національному рівні. Причиною створення глобальних політичних структур є глобальні проблеми людства, які потребують для свого вирішення співпраці держав. Низка посольств, комісій, форумів, представництв створює комунікаційну мережу, що визначає безпосередньо роботу та ефективність глобальної політичної системи. Отже, міжнародні відносини і політика виходять на якісно новий рівень. Таким чином, *політична глобалізація - це складова процесу глобальних трансформацій, що характеризується посиленням зв'язку і взаємозалежності національних*

політичних систем, регіональних інтеграцій, міжнародних організацій, ТНК та інших політичних акторів, які під впливом спільних міжнародних законів, режимів та угод формують глобальну політичну структуру.

Існують спеціальні міжнародні показники та індекси для обрахунку ступеня глобалізації. Найвідоміші запропоновані швейцарським інститутом дослідження бізнесу KOF, та міжнародною організацією CEIP. Обидві системи дозволяють щорічно обраховувати індекс глобалізації, щоб оцінити масштаб інтеграції будь-якої країни у світовий простір і виконати порівняння за цим показником. В обох системах зазначений вимір кількісно оцінюється з використанням таких спільних індикаторів, як: членство країни у міжнародних організаціях та участь країни у місіях Ради Безпеки ООН. При цьому в системі KOF додатково використовується індикатор — кількість іноземних посольств у країні, а в системі CEIP — кількість ратифікованих міжнародних угод [1]. Зазначенні показники дозволяють прослідкувати участь певної країни в світових процесах та впливовість на них, а також ступінь залежності від цих процесів. Втім, зазначені системи розрахунку не можна вважати досконалими. По-перше, не зважаючи на використання цими системами в більшості подібних даних, розрахунки призводять до різних кінцевих результатів в остаточному рейтингу. По-друге, вибрані показники не повною мірою характеризують представленість тієї чи іншої країни в світових процесах. По-третє, вибрані показники характеризують лише зовнішньополітичну діяльність країн, зовсім не зачіпаючи внутрішньополітичну сферу. Для більш об'єктивної оцінки явища політичної глобалізації пропонується 10 показників, які можна об'єднати в наступні групи: участь у міжнародних організаціях, міжнародні відносини та внутрішньополітична сфера.

Участь у міжнародних організаціях є важливим показником активності країни на світовому рівні. Збільшення кількості міжнародних організацій та ускладнення їх структури свідчать про розширення сфер їх діяльності. Вони переймають на себе ті регуляторні функції, що належали ще зовсім недавно до сфери юрисдикції націй-держав. Втім країни – члени міжнародних організацій також мають певну ієрархію, а відповідно і різний ступінь впливу на прийняття політичних рішень. Тому доцільним буде врахування не лише загальної кількості організацій, а й таких відомостей як кількість штаб-квартир в межах країни, а також кількості представництв та місій країни в міжнародних організаціях. Наявність штаб-квартири в певному місті робить його своєрідним осередком прийняття політичних рішень. Відповідно держава, на території якої розташовуються штаб-квартири, може мати певні переваги стосовно участі в міжнародній політичній діяльності. Кількість міжнародних представництв та місій в певних міжнародних організаціях також впливає на активність держави в світовій політиці. Далеко не всі держави мають постійні представництва в тих організаціях, учасниками яких вони є. Наявність представництв є одним із факторів що впливають на ієрархію держав в організаціях за ступенем впливовості. Міжнародні відносини за набором кількісних показників відповідають вже

існуючим системам розрахунку, вони включають кількість посольств в країні, кількість посольств в інших країнах, кількість ратифікованих міжнародних угод.

На глобальну політику сьогодні покладаються надії не тільки з точки зору традиційних геополітичних інтересів, включаючи питання безпеки та військової справи, а й велику різноманітність економічних соціальних, екологічних питань. Участь у вирішенні глобальних проблем людства є одним із факторів глобалізації, оскільки вказує на причетність держав до тих чи інших проблем, навіть якщо вони не є безпосередньо гострими для них на даний момент. Найбільш вагомими міжнародними місіями, що стосуються всіх держав членів ООН є безперечно миротворчі місії. Крім них доцільно було б відстежити витрати держав на вирішення глобальних проблем людства, та їх активність в інших міжнародних проектах. Процес глобалізації, як відомо, кардинально впливає на роль та функції національної держави, її структуру, механізми управління, особливості прийняття політичних рішень, виводить внутрішньодержавні справи на глобальний рівень. Для того щоб оцінити це явище на державному рівні, на нашу думку, можна використати наступні індикатори: кількість правлячих політичних партій, кількість недержавних організацій та кількість місцевих органів самоврядування. Ці показники дозволять зрозуміти ступінь децентралізації влади, яка сьогодні збільшується, міру розподілу владних повноважень між центральними та місцевими органами влади, які надалі приймають активнішу участь в політичній діяльності. Це явище децентралізації є певною мірою наслідком глобального процесу, а отже може бути використане для оцінки участі держав в цьому процесі.

Для ілюстрації запропонованого методу було зроблено розрахунки для країн ЄС-15, оскільки для них наявна вся статистична інформація. Результати розрахунків було порівняно з рейтингом держав за системою KOF. Незважаючи на різну кількість досліджуваних країн їх загальне розташування в рейтингу є схожим. Перші позиції займають Франція, Велика Британія та Італія, при чому відрив між ними складає близько 10 пунктів. За існуючою системою розрахунків політичної глобалізації KOF на 2008 р. ці країни також є лідерами, але розрив у показниках не настільки значний, при цьому друге місце належить Італії. Наступними країнами в отриманому рейтингу ідуть Бельгія, Нідерланди та Німеччина, за системою KOF – Німеччина, Швеція, Бельгія. Такі зміни у місцеположенні можуть бути пов’язані саме з додатковими показниками, що були включені до описаного методу, зокрема кількістю штаб-квартир, за якою Бельгія є лідером (76), а Нідерланди значно випереджають Швецію. Подібна ситуація для Данії, Фінляндії, Ірландії, які за нашими даними розташовані на 1-3 позиції вище ніж за розрахунками KOF. Навпаки, дещо знизили свої позиції Німеччина, Австрія, Португалія, Греція. Це знову ж таки пояснюється введенням додаткових критеріїв. Зокрема, Німеччина не має значної кількості представництв в міжнародних організаціях, Греція не має жодних, в Португалії відсутні штаб-квартири.

Висновки. Отже, введення додаткових показників у розрахунок дало відмінні результати у порівнянні з існуючим розрахунком KOF, хоча загальний розподіл певною мірою зберігся. Більш повний набір індикаторів дає більш точні та об'єктивні данні для розрахунку такого абстрактного процесу як політична глобалізація. Запропонована методика дозволяє більш широко охопити сфери впливу глобалізації на політичну складову, а також оцінити ступінь активності держав у глобальній політиці.

1.Dreher, Axel, Noel Gaston and Pim Martens, Measuring Globalisation – Gauging its Consequences, New York, 2008, p.9-30.2.KOF Index of globalization // www. globalization.kof.ethz.ch/

ВІДОМОСТІ ПРО АВТОРІВ

1. **Балабанов Г.В.** – завідувач кафедри країнознавства і туризму Інституту міжнародних відносин Національного авіаційного університету, доктор географічних наук, професор.
2. **Барановський М.О.** – докторант Київського національного університету імені Тараса Шевченка, кандидат географічних наук, доцент.
3. **Безуглий В.В.** – заступник декана геолого-географічного факультету Дніпропетровського національного університету імені Олеся Гончара, кандидат педагогічних наук, доцент.
4. **Брайчевський Ю.С.** – асистент кафедри країнознавства та туризму Київського національного університету імені Тараса Шевченка, кандидат географічних наук, асистент.
5. **Винниченко І.І. –** доцент кафедри країнознавства та туризму Київського національного університету імені Тараса Шевченка, кандидат географічних наук, доцент.
6. **Гладкий О.В.** – докторант Київського національного університету імені Тараса Шевченка, кандидат географічних наук.
7. **Гуцол А. А.** – студентка кафедри країнознавства та туризму Київського національного університету імені Тараса Шевченка.
8. **Дорошко М.С. –** професор Інституту міжнародних відносин Київського національного університету імені Тараса Шевченка, доктор історичних наук, професор.
9. **Зінько Ю.В. –** асистент кафедри геоморфології і палеогеографії Львівського національного університету імені Івана Франка, асистент.
10. **Іщук С.І.** – професор кафедри економічної та соціальної географії Київського національного університету імені Тараса Шевченка, доктор географічних наук, професор.
11. **Кіптенко В.К. –** доцент кафедри країнознавства та туризму Київського національного університету імені Тараса Шевченка, кандидат географічних наук, доцент.
12. **Кириленко С.С. –** студентка кафедри країнознавства та туризму Київського національного університету імені Тараса Шевченка.
13. **Книш М.М. -** доцент кафедри економічної і соціальної географії Львівського національного університету імені Івана Франка, кандидат географічних наук, доцент.
14. **Корома Н.С.** – аспірантка ІІ курсу кафедри країнознавства та туризму Київського національного університету імені Тараса Шевченка.
15. **Крижанівський В.П**. – завідувач кафедри країнознавства інституту міжнародних відносин Київського національного університету імені Тараса Шевченка, доктор історичних наук, професор.
16. **Крук М.Ю.** – студентка кафедри країнознавства та туризму Київського національного університету імені Тараса Шевченка.

17. **Любіцева О.О.** – завідувач кафедри країнознавства та туризму Київського національного університету імені Тараса Шевченка, доктор географічних наук, професор.
18. **Масляк П.О.** – професор кафедри географії України Київського національного університету імені Тараса Шевченка, доктор географічних наук, професор.
19. **Михайленко Т.І.** – аспірантка кафедри країнознавства та туризму Київського національного університету імені Тараса Шевченка.
20. **Мозговий А.А.** – старший науковий співробітник Інституту географії НАН України, кандидат географічних наук.
21. **Олійник Я.Б.** – декан географічного факультету Київського національного університету імені Тараса Шевченка, засл. діяч науки і техніки, член-кор. АПН України, доктор економічних наук, професор.
22. **Орещенко А.В.** – аспірант кафедри геодезії та картографії Київського національного університету імені Тараса Шевченка.
23. **Riccio E.F. –** Professor of Logistics, Chairman society of international logistics and operations,USA-Holland.
24. **Римаренко М.О.** – студентка кафедри країнознавства та туризму Київського національного університету імені Тараса Шевченка.
25. **Рутинський М.Й.** – доцент кафедри туризму Львівського національного університету імені Івана Франка, кандидат географічних наук, доцент.
26. **Сасько Н.В**. – студентка кафедри країнознавства та туризму Київського національного університету імені Тараса Шевченка.
27. **Смаль В.В.** – кандидат географічних наук, доцент, Київський національний університет імені Тараса Шевченка.
28. **Смаль І.В. –** доцент кафедри географії Ніжинського державного університету імені Миколи Гоголя, кандидат географічних наук, доцент.
29. **Смирнов І.Г.** – професор кафедри країнознавства та туризму Київського національного університету імені Тараса Шевченка, доктор географічних наук, професор.
30. **Степаненко А.В.** – завідуючий відділом проблем економічної і техногенної безпеки Ради по вивченню продуктивних сил України НАН України, доктор географічних наук, професор.
31. **Федчук А.П.** – кандидат географічних наук, Національний антарктичний науковий центр МОН України.
32. **Шилкіна А.О.** – студентка кафедри країнознавства та туризму Київського національного університету імені Тараса Шевченка.
33. **Яценко Б.П.** – професор кафедри країнознавства та туризму Київського національного університету імені Тараса Шевченка, доктор географічних наук, професор.

КОЛОНКА РЕЦЕНЗЕНТА

Науковий збірник «Географія та туризм» випуск 5, підготовлений на базі навчальної лабораторії геоінформації та туризму Київського національного університету імені Тараса Шевченка, включає матеріали Всеукраїнської науково-практичної конференції «Країнознавство як міждисциплінарний напрям наукових досліджень: актуальні проблеми» проведеної 8-9 квітня 2010 р. Висвітлюються проблеми історії країнознавчих досліджень, країнознавчих міжнародних досліджень, системних країнознавчих досліджень.

Варто відміти статті, які присвячені системним країнознавчим дослідженням, зокрема статті Яценка Б.П. «Проблеми наукових досліджень географічного країнознавства (початок XXI ст.)», Смирнова І.Г. «Розвиток логістики в країнах НАФТА», викладені в них аспекти можуть застосовуватися в спецкурсах. Матеріали даного збірника є актуальними також і з огляду на систематизацію інформації про розвиток країнознавчих досліджень на географічному факультеті Київського національного університету імені Тараса Шевченка (стаття Любіцевої О.О.).

Актуальні дослідження, що висвітлюються в даному науковому збірнику, проводяться в контексті світосистемного та цивілізаційного підходів. Матеріали конференції формують та узагальнюють комплексні наукові дослідження країнознавчого характеру в Україні, присвячені теоретичним та прикладним аспектам. Оцінюючи даний науковий збірник в цілому, необхідно відмітити, що він є змістовною роботою з важливими, обґрунтованими висновками, які мають важливе значення для науки та практики.

Лісовський С.А., доктор географічних наук,
старший науковий співробітник,
завідувач відділу природокористування та
збалансованого розвитку
Інституту географії НАН України

ЗМІСТ

І. ІСТОРІЯ КРАЇНОЗНАВЧИХ ДОСЛІДЖЕНЬ

Любіцева О.О. Історичний нарис розвитку країнознавчих досліджень на географічному факультеті Київського національного університету імені Тараса Шевченка……... 3
Яценко Б.П. Створення кафедри країнознавства та туризму……..... 9
Балабанов Г.В. Актуальні проблеми розвитку країнознавства в сучасній Україні 13
Мозговий А.А. Місце географічного країнознавства в системі підготовки майбутніх фахівців…….. 16
Корома Н.С. Історія країнознавчих досліджень в Німеччині. Сучасний стан……... 19
Винниченко І.І. Українці в державах колишнього СССР: до питання самоідентифікації…… 32
Орещенко А.В. Фахівці зі створення тривимірних картографічних моделей: категорії "А" І "Б"……..... 35

ІІ. КРАЇНОЗНАВЧІ МІЖНАРОДНІ ДОСЛІДЖЕННЯ

Riccio E.F. Geography and logistics in International Trade: Modern Understanding…. 43
Книш М.М. Проблеми регіонального лідерства Бразілії……... 48
Дорошко М.С. Вплив геополітичного середовища на зовнішню політику держави (на прикладі країн пострадянського простору)…..... 52
Рутинський М. Й., Зінько Ю. В. Міжнародний досвід організації сільського туризму……. 55
Брайчевський Ю.С. Факторний аналіз у дослідженнях з географії зовнішньої торгівлі……..……..... 58
Кириленко С.С. Здобутки та перспективи Латиноамериканської Асоціації Інтеграції…….. 65
Гуцол А.А. Глобалізація Версус регіоналізації в Азійсько-Тихоокеанському регіоні……... 69
Сасько Н.В. Південно-Східна Європа та Співдружність незалежних держав (СНД) у глобальному інвестиційному середовищі…….. 71
Крук М.Ю. Вектори закордонної інвестиційної діяльності Об'єданого Королівства Великої Британії та Північної Ірландії……... 75
Михайленко Т.І. Регулювання ринку зерна: досвід передових країн…….. 79
Шилкіна А.О. Вільні економічні зони Об'єднаних Арабських Еміратів та їх переваги для іноземних підприємств…… 84

ІІІ. СИСТЕМНІ КРАЇНОЗНАВЧІ ДОСЛІДЖЕННЯ

Олійник Я.Б., Степаненко А.В. Методологічні принципи і функції країнознавства……. 88
Яценко Б.П. Проблеми наукових досліджень географічного країнознавства (початок XXI ст.)…….. 92
Крижанівський В.П. Країнознавча підготовка міжнародника……. 97
Кіптенко В.К. Теоретико-методологічні засади туристичного країнознавства..... 103
Масляк П.О. П'ять принципів Масляка…….. 108
Смаль І. В., Барановський М.О. Туристичне середовище країни як предмет дослідження туристичного країнознавства……..... 111
Безуглий В.В. Транснаціоналізація сучасного господарства Євросоюзу.. 115
Смирнов І.Г. Розвиток логістики в країнах НАФТА…… 120
Іщук С.І., Гладкий О.В. Класифікація промислових агломерацій країн світу…... 148
Смаль В.В. Основні чинники структурних змін у економіці розвинутих країн….. 152

Федчук А.П. Становлення україноцентричного підходу у комплексно-географічних дослідженнях Антарктики…….. 159
Римаренко М.О. Проблеми визначення та обрахунку політичної глобалізації….. 165

ВІДОМОСТІ ПРО АВТОРІВ …… 170

КОЛОНКА РЕЦЕНЗЕНТА …… 172

CONTENTS

I. HISTORY OF STUDIES IN REGIONAL GEOGRAPHY

Lubitseva O.O. Historical essay of development of regional researches on the geographical faculty of the Taras Shevchenko national university of Kyiv……... 3
Yacenko B.P. Creation of department of countrystudies and tourism …… 9
Balabanov G.V. The actual problems of countrystudies development in contemporary Ukraine…….. 13
Mozgoviy A.A. The place of country studies in well-grounded training of geographical and non-geographical speciality students…..……..... 16
Koroma N.S. History of researches of regional geography in Germany. Modern state……. 19
Vinnichenko I.I. Ukrainians in the post-soviet countries: to the self-identification question……. 32
Oreshenko A.V. Specialists for creating 3d cartographic models: categories "A" and "B"…… 35

II. INTERNATIONAL STUDIES

Riccio E.f. Geography and logistics in International Trade: Modern Understanding……..... 43
Knish M.M. Problems of regional lidership of Brasil……. 48
Doroshko M.S.About influence of geopolitical environment on foreign policy of a state (post-Soviet countries as an example)……..... 52
Rutiskiy M.Y., Zinko Y.V. International experience of organization of rural tourism…….. 55
Braychevskyy Y.S. Factor analysis analysis in geography of external trade…….. 58
Kurulenko S.S. Achievments and prospects for Latin American Integration Association……..... 65
Gucol A.A. Globalization VS regionalization in Asian-Pacific Region…….. 69
Sasko N.V. South-Eastern Europe and commonwealth of Independent States (CIS) in the world investment environment……...…….. 71
Kruk M.Y. Vectors of foreign investments of United Kingdom…… 75
Mykhailenko T. I. Regulation of grain production market of USA and EU countries…….. 79
Shilkina A.O. Free e conomic zones United Arab Emirates and their advantages for foreign companies 84

III. SYSTEMIC REGIONAL GEOGRAPHY STUDIES

Oliynuk Y.B. Stepanenko A.V. Methodological principles and functions of regionalstudy……. 88
Yacenko B.P. Problems of scientific researches of geographical countrystudies (beginning of XXI century)……... 92
Kriganivskiy V.P. Regional preparation of specialist in international law……. 97
Kiptenko V.K. Theoretical and methodological fundamentals of tourism regional studies……... 103
Maslyak P.O. The five principles of Maslyak……...……. 108
Smal I.V., Baranovskiy M.O. A country tourism environment as the subject of research of tourism regional geography……..... 111
Bezugliy V.V. Transnationalization the modern economy European Union……..... 115
Smirnov I.G. Modern condition of logistics services' market in NAFTA countries…….. 120
Ishuk S.I., Gladkiy O.V. Classification of the world industrial agglomerations…… 148
Smal V.V. The main factors of structural changes in developed countries economy……. 152
Fedchuk A.P. Formation of Ukrainian-centric approach in complex-geographical Antarctic research…. 159
Rimarenko M.O. Problems of definition and calculation of political globalization…..... 165

INFORMATION ABOUT AUTHORS……..... 170

COLUMN OF REVIEWER……. 172