

УДК 339.9

**Деркач Т. В.**  
*доктор економічних наук, доцент,  
завідувач кафедри менеджменту  
Міжнародного гуманітарного університету*

**Derkach T. V.**  
*Doctor of Economic Sciences,  
Head of the Department of Management  
International Humanitarian University*

## ПРОСТОРОВО-ФУНКЦІОНАЛЬНИЙ ПІДХІД У ТИПОЛОГІЗАЦІЇ ПРИМОРСЬКИХ РЕГІОНІВ

**Анотація.** У статті розглянуто науково-методичні підходи до теоретичної й емпіричної типологізації регіонів, обґрунтовано подолання континентальних підходів у виділенні приморських регіонів, що апіорі розглядаються як окремі випадок внутрішніх. Запропоновано формування процедури типологізації, в основу якої входить два сполучених підходи – просторовий і функціональний.

**Ключові слова:** приморські регіони, типологізація, просторовий підхід, концепція «функція місця».

**Вступ та постановка проблеми.** Нині близько 60% населення світу проживає на відстані менше 50 км від берегової лінії, і за прогнозом ЮНЕСКО протягом найближчих 20 років ця цифра зросте до 70–75%. Три чверті мегаполісів Землі, які є центрами світової економіки, знаходяться в приморських регіонах. Незбалансована демографічна динаміка між внутрішніми (тобто континентальними, середніми) і приморськими регіонами країн, незалежно від рівня економічного розвитку, привела до того, що більшість сучасних метрополій розташовується на території або поблизу приморських зон. За оцінками вчених, 70–85% світових міст із населенням понад 10 млн осіб, включаючи столиці Бангладеш, Бразилії, Індії, Нігерії, Японії, знаходяться в межах 100-кілометрової приморської зони. При цьому безпрецедентне освоєння прибережної зони стрімко розширюється територіально. Рішення Конференції ООН з навколишнього середовища і сталого розвитку (Ріо-де-Жанейро, 1992 р.) і подальші всесвітні угоди, а також законодавчі акти останнього десятиліття економічно розвинених морських держав підкреслюють зростаючий вплив приморських територій країн і регіонів і вказують на необхідність їх сталого розвитку.

Морський транспорт, що володіє практично необмеженою пропускною здатністю, має взяти на себе майже 80% міжнародних перевезень. При цьому не можна забувати, що в дійсності понад 80% всіх вантажів перевозить автомобільний транспорт, тоді як морський – лише 3,5%. Однак вантажообіг останнього виявляється набагато більшим

завдяки середній дальності перевезень, яка для морського транспорту становить близько 7 тис. км, що незрівнянно з автомобільним транспортом. Крім того, морський транспорт виконує функцію зовнішньоторговельного обміну, все більшою мірою бере участь в освоєнні океану, що пов'язано з морським нафтогазовим промислом, а розвиток морської рекреації і туризму з його круїзними маршрутами сприяв інтенсифікації транспортної діяльності на океанах і морях [2].

У надрах морського дна приховані величезні енергетичні ресурси, і Світовий океан по праву стає великим джерелом мінеральної сировини, хоча сьогодні частка морського видобутку нафти і газу в загальному світовому видобутку не перевищує 30%. Тут необхідно враховувати той факт, що вартість морського видобутку різко зростає в міру збільшення глибини моря, і витрати на буріння на глибинах 20–30 м приблизно в два рази перевищують витрати видобутку копалин на глибині 200 м і в шість разів – аналогічні витрати на суші [2].

Саме на узбережжях в останні десятиліття відбувається посилене використання рекреаційних ресурсів, причому наймасовішим серед відпочиваючих розвинених країн світу є саме відпочинок і оздоровлення на морських берегах.

**Аналіз останніх досліджень і публікацій.** Аналіз сучасної економічної літератури свідчить, що в дослідженнях, пов'язаних із просторовим аналізом світової економіки, приморські території не виділяються і не розглядаються як об'єкти, незважаючи на те, що саме вони в основному визначають економічний стан і морський потенціал приморських держав [2].

Для берегового природокористування важливе значення має запровадження та обґрунтування В.А. Дергачовим у загальнотеоретичному аспекті загальноприйнятого сьогодні поняття природно-господарської контактної зони «суша – океан» [1].

Згідно з працею Л.А. Безрукова [3], головним законом класичної геополітики традиційно вважався, а багатьма дослідниками досі вважається закон фундаментального дуалізму «Суші» і «Моря», що виражається в протиставленні сухопутної могутності («теллуократії») і морської могутності («талассократії»), тобто двох принципово різних типів цивілізацій і держав – континентальних (внутрішньоматерикових) і океанічних (приморських). По суті, одним із перших застосував гео економічний підхід до аналізу геополітичних процесів П.Н. Савицький, у вихідну основу розглянутого дуалізму поклавши різкі відмінності в економічній ефективності морських і сухопутних перевезень, що зумовлює, на його думку, транспортне «безталання» внутрішньоматерикових регіонів (в сенсі можливостей активної участі їх у світовому господарському обміні) [3].

**Метою статті** є подолання континентальних підходів у виділенні приморських регіонів, що апіорі розглядаються як окремих випадок внутрішніх.

**Результати дослідження.** Приморські регіони – це регіони, які створюють і підтримують робочі місця; важливі центри морепродуктів, міжнародної торгівлі; володіють потужною інфраструктурою з переробки та перерозподілу енергетичних ресурсів; дають можливість відпочинку і рекреації; значно впливають на економічну життєздатність держави. Висока концентрація населення в прибережних районах принесла багато економічних вигод, включаючи поліпшення транспортних зв'язків, промислового і міського розвитку, доходи від туризму і виробництва продуктів харчування. Середня щільність населення в прибережних районах становить близько 80 осіб на квадратний кілометр, що в два рази перевищує середню щільність населення у світі. Саме приморські території є тим простором, де яскраво проявляється морський потенціал приморської держави, і, відповідно, виникають найбільш сильні міжнародні економічні і політичні протиріччя.

По-перше, приморський регіон Світового океану є відносно цілісним утворенням, виділеним за деякими групами ознак – факторів. Світовий океан як транспортна система має одну значну і незаперечну перевагу – просторову єдність [2].

По-друге, у складі цього цілісного утворення можна виділити елементи (складові частини, підсистеми): географічне середовище, економіку регіону, різні спільноти, в які об'єднане населення, тощо. При цьому кожен з елементів, у свою чергу, може розглядатися як підсистема.

По-третє, всі елементи системи знаходяться в різноманітних відносинах між собою (економіка – природні ресурси – населення), і процес відносин регулюється певними нормами, для реалізації яких є відповідні органи управління (в тому числі і наднаціональні) [2].

Регіон як цілісне стратегічне утворення є елементом у цілісному територіальному утворенні вищого рівня: світової спільноти держав.

Натепер розроблені різні підходи до теоретичної й емпіричної типологізації регіонів. Приморські регіони самі по собі є теоретично виділеним типом регіонів; другим типом в цій короткій типології є внутрішні регіони. Але наявні якісні відмінності територій всередині приморських регіонів дають підстави для виділення типів і всередині них, для чого доцільним є поєднання методології як теоретичної, так і емпіричної типологізації.

У теоретичній типологізації приморських суб'єктів низка авторів ґрунтуються на відомій класифікації регіонів Дж. Фрідмана (1967 р.) [4]. З її допомогою, спираючись на емпіричні дані, виділяють типи і підтипи регіонів.

Дж. Фрідман називає такі типи регіонів:

- core regions – ключові регіони (регіони зростання, регіони-ядра);
- upward-transition regions – просунуті регіони;
- development corridors – «коридори розвитку»;
- resource-frontier regions – сировинні регіони;
- downward-transition regions – відстаючі (депресивні) регіони.

Основним завданням нашого дослідження було подолання континентальних підходів у виділенні приморських регіонів, що апіорі розглядаються як окремих випадок внутрішніх. При цьому в основу процедури типологізації повинні увійти два сполучених підходи – просторовий і функціональний.

Просторовий підхід, незважаючи на гадану тривіальність, недостатньо опрацьований. Ними пропонується виділяти лінійно-вузлові та кластерні/мережеві підтипи і їх поєднання і/або сполучення. Під час виділення лінійно-вузлових та кластерних підтипів значущі результати, на наш погляд, дає використання триланкового просторового утворення «хінтерланд-інланд-форланд». Це дасть змогу виявляти реальні динамічні просторові територіально-акваторіальні системи з плаваючими межами, йдучи від жорстких адміністративно-територіальних кордонів.

Функціональний підхід у виявленні типів приморських регіонів відрізняється абсолютним домінуванням наукових робіт, що містять аналіз галузевої структури економіки.

Концепція «функція місця» [5] дає можливість проведення процедури типологізації приморських регіонів на основі багатовимірного аналізу їх функцій. Згідно з концепцією «функція місця», сукупність функцій приморського регіону є результатом асинхронної взаємодії окремих функцій у загальній системі місць. При цьому слід розглядати не тільки сучасну сукупність функцій, а й перспективну. Таким чином, приморський регіон, згідно з концепцією, слід розглядати як «функцію місця» з погляду виконання визначених завдань і, отже, досягнення певних цілей. При цьому функція місця, а в конкретному прикладі – приморського регіону, залежить не тільки від «властивостей, притаманних цим регіонам, але і від функцій, які виконуються суміжними, іноді безпосередньо прилеглими, а часом і досить віддаленими місцями» [5]. Таким чином, саме дослідження «функції місця» має бути передумовою регіонального та територіального планування, особливо під час визначення потенційної ролі приморських регіонів в економіці як у національному, так і регіональному просторі.

Дослідження функцій економіки приморських регіонів набуває найбільшої актуальності на переході від статичного до динамічного аналізу. Функції приморських регіонів диверсифікуються відповідно до прискорення їх соціально-економічного розвитку в умовах глобалізації, поглиблення міжнародної економічної інтеграції та поділу праці.

Сім із 22 держав-членів ЄС із береговою лінією мають прибережні регіони в більш ніж одному морському басейні. До них належать Франція, Іспанія і Португалія з найбільш віддаленими прибережними районами, а також Іспанія і Франція, які мають регіони на узбережжі Північно-Східної Атлантики і Середземного моря; Данія, Німеччина та Швеція, у яких приморські регіони розташовані на берегах Північного і Балтійського морів; а також Сполучене Королівство з приморськими регіонами на побережжі Атлантичного океану і Північного моря.

За даними Євростату, простежуються відмінності у ВВП між прибережними і неприбережними районами.

ВВП на одного жителя у країнах, 2000, 2005, 2010–2011 роки (¹)  
(EUR / житель)

	Приморські регіони				Неприморські регіони			
	2000	2005	2010	2011	2000	2005	2010	2011
Бельгія	24 853	29 695	33 303	34 477	20 375	23 815	27 291	28 058
Болгарія	1 983	3 014	4 311	4 739	1 677	3 013	4 865	5 326
Данія (²)	31 522	36 782	41 241	41 468				
Німеччина	27 591	29 665	32 718	33 565	24 659	26 720	30 308	31 756
Естонія	5 026	9 240	11 906	13 467	2 950	5 594	7 310	8 147
Ірландія	28 278	39 972	35 553	36 435	17 408	26 142	21 233	21 642
Греція	12 789	17 664	19 987	18 742	10 318	13 359	14 645	14 221
Іспанія		20 555	21 994	21 877	15 919	21 494	23 682	23 820
Франція	19 953	23 448	25 128	25 863	25 965	29 619	32 807	33 742
Хорватія	5 131	7 984	9 672	9 994	5 328	8 169	10 242	10 570
Італія	17 888	21 252	22 112	22 388	25 951	29 444	30 930	31 405
Кіпр (²)	14 336	18 412	20 985	21 130				
Латвія	4 547	7 413	10 598	11 952	2 030	3 152	5 211	6 166
Литва	3 952	6 640	9 881	11 260	3 508	6 270	8 829	10 094
Мальта (²)	11 208	12 183	15 372	15 929				
Нідерланди	27 425	33 518	37 276	37 683	24 590	28 839	32 813	33 441
Польща	4 810	6 078	8 323	8 619	4 860	6 442	9 311	9 743
Португалія	13 237	15 518	17 105	16 977	8 822	10 462	12 053	11 869
Румунія	2 062	4 320	6 265	6 674	1 798	3 658	5 772	6 127
Словенія	10 653	13 589	16 629	16 601	10 851	14 483	17 430	17 771
Фінляндія	28 653	33 070	36 766	38 271	20 343	24 850	27 401	29 420
Швеція	31 041	34 038	38 310	41 836	26 819	28 713	32 835	36 071
Сполучене Королівство	27 269	30 936	28 050	28 384	25 659	28 715	25 037	25 572
Норвегія			52 452	55 082			36 785	39 581

(¹) Чеська Республіка, Люксембург, Угорщина, Австрія та Словаччина є країнами, які не мають виходу до моря, тому не представлені.

(²) Данія, Кіпр і Мальта є прибережними районами загалом.

Джерело: [6]

Ці відмінності у ВВП можуть бути суттєвими в деяких державах-членах ЄС – в Ірландії (прибережні – 36 435 євро на одного жителя, неприбережні райони – 21 642 євро), Фінляндії (прибережні – 38 271 євро проти неприбережних – 29 420 євро) і Бельгії (прибережний – 34 477 євро проти неприбережних – 28 058 євро), що дає змогу дійти висновку про збільшення економічної активності у прибережних районах держав-членів ЄС [6].

Приморські регіони для України – багатофункціональні системи, що здійснюють зв'язок із світовим господарством, виступають транскордонними територіями, через які проходять енергетичні, торговельні, транспортні євроазійські шляхи, зонами розвитку морегосподарського комплексу, рекреації і туризму, територіями впровадження нових технологій. На Півдні України виробляється 34% промислової продукції країни, на цей регіон припадає також 28% капітальних інвестицій, майже 25% експорту і 15% імпорту товарів [9].

Приморські мезорегіони України умовно можна поділити на високорозвинені (АРК, Одеська область, м. Севастополь), середньорозвинені (Запорізька область) і депресивні (Херсонська, Донецька і Миколаївська області). Серед мезорегіонів розвиненими насамперед

можна вважати великі портово-промислові міста. До депресивних можна віднести сільські адміністративні приморські райони, монофункціональні малі міста і селища міського типу, рекреаційні території адміністративних районів (з вираженою сільськогосподарською спеціалізацією). Південь України акумулює третину економічного, демографічного і сільськогосподарського ресурсного потенціалу країни, майже 70% рекреаційно-туристичного потенціалу, увесь рибпромисловий, транспортний морський і більшу частку транспортного річкового потенціалу (у гирлах річок, що впадають до Чорного й Азовського морів). На Південь України припадає майже 35% реалізованої промислової продукції, 21% виробництва м'яса, 12% яєць, 17,2% зернових і зернобобових, 36% насіння соняшника, 35% овочів [9].

У межах приморських регіонів можна виділити території з певними видами спеціалізації:

– рекреаційні території;

– сільськогосподарські приморські мезорегіони, у яких основною спеціалізацією, як правило, є сільськогосподарська, а у приморській зоні – рекреаційна. Ці регіони, як правило, є депресивними і відрізняються найнижчим рівнем зарплати, складною демографічною

ситуацією (відсоток пенсіонерів становить 25–30% від загальної кількості населення), високим рівнем безробіття;

– промислові центри – є багатофункціональними і розвивають не лише промисловість, але і сферу послуг (у т.ч. транспортно-транзитні перевезення тощо);

– транспортні центри і портово-промислові комплекси (ППК): Дунайський; Одеський; Миколаївський; Херсонський; Кримський, а також Севастополь, який є морським транспортним центром, але до складу Кримського ППК не входить. Окремий статус має смт Чорноморське як база шельфового видобутку енергоносіїв, до яких із часом може долучитися видобуток газогідратів метану та отримання енергії з сірководневої зони Чорного моря;

– приморські природоохоронні території (заповідники, національні парки, заказники, пам'ятки природи) площею понад 900 тисяч гектарів [9].

**Висновки.** Процеси глобалізації світової економіки і насамперед світових ринків зумовлюють випереджальний розвиток океанічних країн і приморських регіонів.

Географічне положення щодо морських транспортних шляхів в умовах глобалізації світової економіки належить до найважливіших факторів економічного розвитку. Приморський фактор зумовлює економічну особливість розвитку регіонів в межах національного та регіонального просторів.

Актуальним завданням гео економічних досліджень, за аналогією з геополітичними, є подолання континенталь-

них підходів у виділенні приморських регіонів, які априорі розглядаються як окремий випадок внутрішніх. При цьому в основу процедури типологізації повинні увійти два сполучених підходи – просторовий і функціональний.

Просторовий підхід, незважаючи на гадану тривіальність, недостатньо опрацьований. Нами пропонується виділяти лінійно-вузлові та кластерні підтипи і/або поєднання. Під час виділення лінійно-вузлових і кластерних підтипів значущі результати, на наш погляд, дає використання триланкового просторового утворення «хінтерланд-інланд-форланд». Це дасть змогу виявляти реальні динамічні просторові територіально-акваторіальні системи із плаваючими межами, йдучи від жорстких адміністративно-територіальних кордонів.

Особливе місце в гео економічних дослідженнях приморських країн і регіонів повинен займати аналіз морської атрактивності і, відповідно, процеси поляризації розвитку приморських і континентальних регіонів.

На прикладі приморських регіонів Європи визначені особливі характеристики соціально-економічного розвитку, властиві приморським регіонам розвинених країн загалом.

Аналіз проблем та перспектив розвитку приморських регіонів ЄС у форматі комплексної морської політики для ЄС має надати новий імпульс дослідженням соціально-економічного розвитку приморських регіонів України у сучасних гео економічних та геополітичних реаліях.

#### Список використаних джерел:

1. Дергачев В.А. Природно-хозяйственная контактная зона «суша – океан» // Изв. ВГО. 1980. Т. 112, вып. 1. С. 40–45.
2. Гогоберидзе Г.Г. Комплексное районирование приморских территорий Мирового океана / Г.Г. Гогоберидзе // Монография. СПб.: Изд. РГМУ, 2007. 396 с.
3. Безруков Л.А. Геоэкономические основы геополитики (на примере концепции континентально-океанической дихотомии). Часть 1 / Л.А. Безруков // Иркут. гос. ун-та. Сер. Политология. Религиоведение. 2012. № 1(8). С. 145–151.
4. Friedmann J. A general theory of polarized development. Ford Foundation. Urban and Regional Development Advisory Program in Chile. Santiago, 1967.
5. Минц А.А., Преображенский В.С. Функция места и ее изменения / А.А. Минц, В.С. Преображенский // М., Известия Академии Наук СССР. Серия Географическая. 1970. № 6. С. 118–132.
6. Eurostat. Eurostat // Archive: Maritime economy statistics – coastal regions and sectoral perspective. URL: <http://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php>.
7. Баженова Е.Ю., Сериков А.В., Черноус В.В. Стратегирование в государственной региональной политике России и обеспечение ее национальной безопасности / Е.Ю. Баженова, А.В. Сериков, В.В. Черноус // Гуманитарий Юга России. 2017. Том 23. № 1. С. 130–139.
8. Гогоберидзе Г.Г., Мамаева М.А. Морские портово-промышленные комплексы как ключевые экономические субъекты приморских территориальных узлов / Г.Г. Гогоберидзе, М.А. Мамаева // Проблемы современной экономики. 2011. № 4(40). С. 291–294.
9. Регіоналістика: географічні основи регіонального розвитку і регіональної політики. Навч. посіб. / О.Г. Топчієв, Д.С. Мальчикова, В.В. Яворська. – Херсон: ОЛДІ-ПЛЮС, 2015. 372 с.
10. Щодо використання потенціалу міжрегіонального співробітництва у комплексному розвитку приморських регіонів України: Аналітична доповідь. URL: <http://www.niss.gov.ua/articles/1168/>.

### ПРОСТРАНСТВЕННО-ФУНКЦИОНАЛЬНЫЙ ПОДХОД В ТИПОЛОГИЗАЦИИ ПРИМОРСКИХ РЕГИОНОВ

**Аннотация.** В статье рассмотрены научно-методические подходы к теоретической и эмпирической типологизации регионов, обосновано преодоление континентальных подходов в выделении приморских регионов, которые априори рассматриваются в качестве частного случая внутренних. Предложено формирование процедуры типологизации, в основу которой положено два соединенных подхода – пространственный и функциональный.

**Ключевые слова:** приморские регионы, типологизация, пространственный подход, концепция «функция места».

### SPACE-FUNCTIONAL APPROACH IN THE TYPOLOGIZATION OF THE COASTAL REGIONS

**Summary.** The paper considers the scientific and methodological approaches to the theoretical and empirical typology of regions, the rationale for overcoming the continental approaches in the allocation of coastal regions, which a priori are considered as a special case of internal ones. The article proposes the formation of a typology procedure, based on two combined approaches – spatial and functional.

**Key words:** coastal regions, typology, spatial approach, the concept of "place function".