

кау, переїхавши до гетьманської столиці, написав у ній 8-томне дослідження про будову фортець, готував проекти перебудови оборонних укріплень України за голландською манерою. У гетьманській резиденції побували діячі культури та мистецтва С. Яворський, І. Орновський, П. Орлик, А. Стаховський.

Ставши гетьманом України, переніс свою резиденцію із Глухова до Батурина Кирила Розумовський. Він мав намір зробити тут маленький Петербург – з університетом європейського рівня, але здійсненню задумів завадило скасування Катериною II інституту гетьманства. Але останні роки свого життя Розумовський провів у Батурині, на околицях якого впродовж 1799–1803 рр. для останнього гетьмана України за проектом славетного зодчого Чарльза Камерона було зведено величний палац, що став перлиною європейської архітектури. Але в палаці впродовж більш двохсот років майже ніхто не жив, і хоча він тепер у занедбаному стані, однак зберіг свою значущість та красу. Палац можна відбудувати та пристосувати як готель для туристів, будинок відпочинку чи оздоровчий комплекс.

Одночасно з будівництвом палацу велось будівництво Воскресенської церкви. Згідно з переказом, храм спорудили на місці так званого *Мазепинового стовпа* – залишків Троїцького собору, зруйнованого військами Меншикова в 1708 р. Будівництво церкви завершилось у 1803 р.; у цей час помер і Розумовський, якого поховали у щойно збудованому храмі. Над похованням встановлено мармуровий пам'ятник (створений урожденцем Чернігівщини Іваном Мартосом). На пам'ятни-

ку з барельєфом Кирила Розумовського і його гербом було викарбовано: "Тут покоїться тіло Його Сіятельності, пана Генерал-Фельдмаршала, Сенатора, дійсного Камергера й орденів російських Святого Апостола Андрія Первозванного, Святого Олександра Невського, Польського Білого Орла і Голштинського, Святої Анни Кавалера, графа Кирила Григоровича Розумовського".

Воскресенська церква, споруджена в стилі російського класицизму, добре збереглася до наших днів і нині є окрасою колишньої гетьманської столиці.

Враховуючи велику значущість батуринських пам'яток і самого селища як гетьманської столиці України, важливо створити максимально сприятливі умови для залучення цих об'єктів до рекреаційного процесу. На базі смт Батурин необхідно створити комплекси з відповідним набором об'єктів рекреаційної інфраструктури (турбаз, готелів, кемпінгів, турпідприємств, спеціалізованих АТП тощо) високого рівня комфортності; включити унікальні пам'ятки історії та культури, що принесуть значний економічний та соціальний ефект. Для реалізації цієї мети в березні 2005 р. з ініціативи Президента України створено благодійний фонд, який має акумулювати інвестиції для відродження архітектурних пам'яток Батурина. Ведеться реставрація палацу. Тут буде облаштовано музей гетьманської слави.

1. Золотий вік Батурина // Сіверянський літопис. – 1994. – № 4. – С. 54–68. 2. Кузнецов Ю., Микитенко Ю. Чи бути українському золотому кільцю? // Літературна Україна. – 1990. – 15 лист. – С. 4.

Надійшла до редколегії 11.04.06

УДК 911.3

Ю. Брайчевський, канд. геогр. наук

ПРОСТОРОВА ОРГАНІЗАЦІЯ ЗОВНІШНЬОТОРГОВЕЛЬНИХ ЗВ'ЯЗКІВ ЄС

Розглянуто тенденції формування просторово-галузєвої структури зовнішньоторговельних зв'язків ЄС, зокрема виявлено регіональні форми спеціалізації торгових партнерів ЄС.

The article examines recent trends in spatio-sectoral structure of the EU's external trade links revealing regional forms of specialization of the EU's trade partners.

Географічна мережа торговельних зв'язків ЄС є найбільш диверсифікованою та складною. Вона відбиває цілий комплекс факторів, що поєднують у собі особливості спеціалізації країн ЄС, стан міжнародного поділу праці, короткострокові кон'юнктури ринків тощо. ЄС є одним із найбільших світових експортерів товарів і, водночас, одним із найбільших світових ринків. З одного боку, регіон активно включений у сучасні глобалізаційні процеси, у тому числі й зовнішньоторговельні, з іншого – характеризується особливостями зовнішньоекономічних зв'язків кожної окремо взятої країни-члена, що формувалися під впливом різних факторів (колишні колоніальні володіння, приморське чи внутрішньоконтинентальне положення, зв'язки, сформовані до падіння "залізної завіси" тощо).

Головною особливістю просторової організації зовнішньоекономічного комплексу країн-членів ЄС є їх переважна орієнтація на партнерів усередині об'єднання. Середня частка зовнішньоекономічного обміну, що припадає на ЄС, становить близько 60 %.

Просторова організація торгівлі ЄС товарами в розрізі найбільших регіонів світу характеризується домінуванням торговельних зв'язків із країнами Європи, що не входять до ЄС. На їх частку у 2003 р. припадало майже 34 % експорту та 33 % імпорту. Враховуючи, що цей статистичний регіон насправді komponується з кількох принципово різних регіонів, лідером у просторовій структурі експортних зв'язків є Північна Америка (24 %), тоді як провідний регіон походження імпорту формують країни Азії.

Слід відзначити суттєву географічну асиметрію експортних та імпортних потоків. "Інші азійські країни" (статистичний регіон, що об'єднує азійські держави за винятком країн Близького та Середнього Сходу) суттєво випереджають Північну Америку за обсягами товарного імпорту до ЄС, а в період з 1995 по 2000 р. навіть випереджали всі країни Європи, що не входять до ЄС (включаючи країни ЄАВТ, ЦСЄ і СНД). Відмічалось також певне зменшення частки Північної Америки, починаючи з 2000 р. як в експортних, так і в імпортних потоках і одночасне зростання ролі ЦСЄ, що пов'язано з посиленням інтеграційних зв'язків між країнами-кандидатами та ЄС. Відповідно, після розширення ЄС, приєднання восьми центральноєвропейських країн до складу ЄСР "збільшило" відносну частку інших регіонів.

Аналіз просторово-компонентної структури зовнішньої торгівлі ЄС товарами у період з 1995 по 2004 р. [4] дозволив виділити кілька домінуючих імпортних товарних груп. Одяг і аксесуари до нього (SITC 84) характеризує спеціалізацію товарних потоків з Бангладеш, Болгарії, Індії, Марокко, Пакистану, Румунії, Тунісу і Туреччини. Географія цього типу імпортних потоків дещо варіювала впродовж досліджуваного періоду. Так, у 1995 р. сюди відносились також Гонконг, Китай, Хорватія, В'єтнам та ОАЕ. Здебільшого ці країни змінили свою спеціалізацію щодо ЄС впродовж кінця 1990 – початку 2000-х рр.

Другим важливим елементом просторової структури імпорту ЄС є мережа країн-постачальниць нафти і нафтопродуктів (SITC 33). Головними постачальниками є

Єгипет, Іран, Казахстан, Мексика, Норвегія, Росія, Саудівська Аравія, Сирія і Венесуела.

Третім стабільним типом імпорتنих зв'язків ЄС є потоки з домінуванням офісного устаткування, електроніки та електротехніки (SITC 75, 77). Географія постачальників цих товарних груп є більш динамічною. У 1995 р. до їх числа належали Японія, Малайзія, Філіппіни, Сінгапур, Таїланд, США. Уже з у 2000 р. Японія переорієнтовується на експорт дорожніх транспортних засобів, натомість до цієї групи долучається Республіка Корея. У 2003 р. Корея також переорієнтовується на продукцію автомобільної промисловості, а її місце займає Китай. У 2004 р., з урахуванням нових членів ЄС, до переліку постачальників електроніки та електротехніки додається Гонконг. Стабільним ядром цієї групи є чотири країни з числа нових індустріальних азіатських господарств: Малайзія, Філіппіни, Сінгапур і Таїланд.

Дорожні транспортні засоби (переважно автомобілі) характеризують стабільний тип імпорتنих потоків до моменту розширення ЄС. Країни, у структурі імпорту з яких домінує група SITC 78, виділяються у окрему групу у 1995, 2000 і 2003 рр. У 2004 р. з урахуванням розширення ця група суттєво звужується. Причиною цього є новітня спеціалізація центральноєвропейського регіону на автомобілебудівній галузі на основі залучення ПІІ з боку європейських та східно-азійських ТНК. Процес формування зв'язків і фрагментації виробництва у сфері автомобілебудування в країнах ЦЄ описано в роботі Б. Камінські та Ф. НГ [5] Як продемонстрували результати факторного аналізу, географічний осередок даної групи імпортерів припадає на центральноєвропейські країни, а саме Чехію, Польщу, Словаччину і Словенію, а також, починаючи з 2000 р., Японію та з 2003 – Корею. Цікаво, що останні дві країни, окрім прямого експорту автомобілів до ЄС, також розміщують свої виробничі потужності на території нових членів об'єднання [5], таким чином посилюючи "атаку" на європейський ринок автомобілів.

Просторова структура експортних зв'язків визначається переважно особливостями спеціалізації ЄС. Упродовж досліджуваного періоду виділяється в середньому п'ять-шість сталих у часі "факторів" (товарних груп), які домінують упродовж досліджуваного періоду. Цікавою є стабільна присутність групи імпортерів з домінуючою групою (текстиль, пряжа і тканини) SITC 65. До країн-імпортерів цієї продукції належать Болгарія, Литва, Марокко, Румунія, Туніс. Ці ж країни експортують до ЄС одяг та аксесуари (SITC 84). Дане явище є свідченням формування специфічного поділу праці між ЄС та країнами Північної Африки і Центральної Європи, що характеризується фрагментацією виробництва у сфері текстильної та легкої промисловості.

До важливих факторів формування просторової структури експортних зв'язків ЄС також належить торгівля у сфері дорожніх транспортних засобів. Географія імпортерів цієї товарної групи постійно розширюється. У 2004 р. до їх числа входили Австралія, Бразилія, Канада, Швейцарія, Алжир, Хорватія, Іран, Японія, Кувейт, Мексика, Норвегія, Туреччина, США. До розширення ЄС, до переліку країн, в експорті до яких переважає група SITC 78, входили вісім центральноєвропейських країн-кандидатів, а також Україна і ПАР.

Сталим фактором географічної мережі європейського експорту є торгівля промисловим устаткуванням (загального та спеціального призначення – SITC 74 і 72). Хоча роль експорту цієї товарної групи поступово підміняється продукцією автомобілебудування. До країн-імпортерів промислового обладнання з ЄС належать Чилі, Китай, Єгипет та Індонезія.

Експорт продукції переробки неметалевої сировини спрямований до Індії та Ізраїлю впродовж всього досліджуваного періоду, тоді як експорт "інших транспортних засобів" (SITC 79) має змінну географію: у 1995 р. – Кіпр, Кувейт, Малайзія; у 2000 – Канада і Чилі, у 2003 – Кіпр та Ліван. У 2004 р. цей фактор нівелюється серед інших.

Висновок. Зовнішня торгівля ЄС визначається, з одного боку, диверсифікованими і потужними потоками товарів між ЄС та країнами Європи за межами ЄС, Північною Америкою, а також країнами Східної та Південно-Східної Азії. Стабільні елементи просторової структури зовнішніх торговельних зв'язків утворюють країни, що у своєму експорті орієнтуються на продукцію нафтової галузі, легкої промисловості, електроніки та електротехніки, а також автомобілебудування. Сталими в часі простежуються просторово-галузеві закономірності зовнішньої торгівлі ЄС, що можуть бути прив'язані до конкретних регіонів: Південно-Східна Азія – товари електроніки та електротехніки, частково автомобілебудування; Північна Африка та Південно-Східна Європа за межами ЄС – легка промисловість; Японія та країни ЦЄ (до останнього етапу розширення) – автомобілебудування; Норвегія, Росія, Казахстан, країни Близького Сходу, а також північної Африки та Карибського басейну – нафта і нафтопродукти.

1. Иноземцев В. Л. Возвращение Европы. Восставшая из пепла: европейская экономика в XX веке (Статья первая) // Мировая экономика и междунар. отношения. – 2002. – № 1. 2. Brenton P., Gros D. Trade between the EU and Central Europe, an economic and policy analysis // CEPS Working Document, № 93 – Brussels. – 1995. 3. External and intra-European Union trade – Statistical yearbook. Data 1958-2003. – Luxembourg, 2004. 4. EUROSTAT. External Trade. Detailed Data at CN8 level. Access database // <http://epp.eurostat.ec.eu>. 5. Kaminski B., Ng F. Trade and Production Fragmentation: Central European Economies in European Union Networks of Production and Marketing / Working Paper #2611. World Bank. – 2001.

Надійшла до редколегії 07.09.06

ПРАЦІ МОЛОДИХ УЧЕНИХ

УДК 551.51

О. Шевченко, асп.

АНАЛІЗ РОЛІ МЕТЕОРОЛОГІЧНОГО ПОТЕНЦІАЛУ У ФОРМУВАННІ ЗАБРУДНЕННЯ АТМОСФЕРИ

Проаналізовано роль метеорологічних факторів у забрудненні атмосфери.

In the article author analyses the role of meteorological factors in pollution of atmosphere.

Постановка проблеми. Останнім часом можна впевнено констатувати значне посилення антропогенного впливу на атмосферу, що виявляється переважно через її забруднення, а відтак неминуче позначається на стані екосистем та людському здоров'ї. Саме тому до-

слідження різноманітних проблем, пов'язаних із забрудненням атмосферного повітря – надзвичайно важливого природного компонента середовища існування та життєдіяльності людини – нині набувають особливої гостроти та актуальності.

© О. Шевченко, 2007